

Zweckverband Ruhr – Lippe

90. Sitzung der Verbandsversammlung am 29. Juni 2016 in Hamm

– Nicht öffentliche Sitzung –

TOP: 7

Vorlage: 12/16

Info zu weiteren Themen des NWL

a) Sachstand und weitere Vorgehensweise Umsetzung neues Sauerland-Netz 2017	NWL 343/16
b) Vergabeverfahren wasserstoffbetriebene Fahrzeuge im Emscher-Münsterland-Netz RE 14/RB 45	NWL 342/16
c) Vertriebsausschreibung NWL (Nachversand)	NWL 345/16
d) Vergabeverfahren S-Bahn Rhein-Ruhr (Nachversand)	NWL 346/16

Berichterstatter:
Herr Ressel

Bearbeiter:
Frau Nowak-Müller

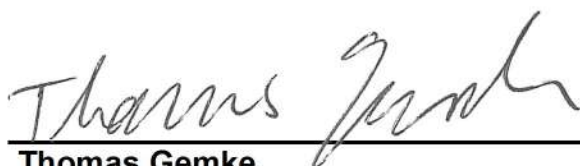
Begründung:
./.

Kosten:
keine


Beschlussvorschlag:

./.

(Eine Befassung der Mitgliedszweckverbände ist NWL-seitig nicht angedacht. Daher in der ZRL-VV zur reinen Information.)



Thomas Gemke
Verbandsvorsteher



Dirk Lönnecke
Vorsitzender der Verbandsversammlung

Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

40. Sitzung der Verbandsversammlung NWL am 07.07.2016 in Unna

Nicht Öffentliche Sitzung

TOP: 10

Vorlage: 343/16

Sachstand und weitere Vorgehensweise Umsetzung neues Sauerland-Netz 2017

Berichterstatter: Herr Ressel

Verfasser: Herr Schäfer

Begründung:

- siehe Fortsetzungsblätter -

Kosten:

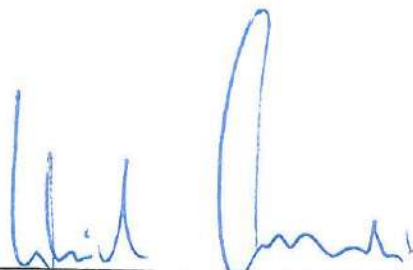
keine

Beschlussfassung NWL:

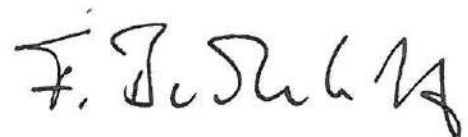
- Zustimmung der Mitgliedszweckverbände erforderlich: ☐ Ja ☒ Nein
- Falls ja: ☐ ZWS ☐ npH ☐ ZRL ☐ VWOWL ☐ ZVM
- ☒ Einfache Mehrheit ☐ 2/3 Mehrheit ☐ Einstimmig

Beschlussvorschlag:

1. Die Verbandsversammlung stimmt der abgewandelten Vertragspönale in Form von weiteren Fahrzeugen im Verkehrsvertrag Sauerlandnetz-II und zum NWL-weiten, netzübergreifenden Einsatz zu.
2. Die Verbandsversammlung beauftragt den Verbandsvorsteher, die hierfür erforderliche Ausgestaltung und Vereinbarung mit dem EVU abschließend und unterschriftsreif zu verhandeln.



Dr. Ulrich Conradi
Verbandsvorsteher NWL



Frank Beckehoff
Vorsitzender der Verbandsversammlung

Sachstand und weitere Vorgehensweise Umsetzung neues Sauerland-Netz 2017

Nicht öffentliche Sitzung

Begründung:

1. Vorbemerkung

Im Dezember 2016 steht die Betriebsaufnahme des neuen Sauerlandnetz-II Verkehrsvertrages mit den Linien:

- RB52 Dortmund – Lüdenscheid
- RB53 Dortmund – Iserlohn
- RB54 Unna – Neuenrade
- RB57 Dortmund - Winterberg/Brilon
- RE17 Hagen – Warburg (– Kassel)
- RB43 Dortmund – Dorsten

bevor. Mit einer Laufzeit bis Dezember 2028 startet der alte Betreiber DB Regio mit neuen Fahrzeugen und veränderter Angebotskonzeption.

Nachdem die Neufahrzeuge vom Typ Pesa Link bekanntlich nicht rechtzeitig zur Betriebsaufnahme, sondern erst ein Jahr später zur Verfügung stehen werden, kommen übergangsweise Gebrauchtfahrzeuge der Typen VT 612 (auf Zügen von/nach Kassel Wilhelmshöhe), VT 644 (ebener Einstig bei 76cm Bahnsteigkante) und VT 648 (Fahrzeugtyp wie derzeit schon im alten Sauerlandnetz im Betrieb) zum Einsatz.

Obwohl diese Fahrzeuge gebraucht sind, ist es jedoch trotzdem möglich, das ausgeschriebene Betriebsprogramm und die Fahrzeiten im Fahrplan einzuhalten, ohne dass es hier zu Einschränkungen im Angebot oder bei Anschlussübergängen (z. B. beim neuen Anschluss RE 17<-> RE 7 in Schwerte bzw. dem wichtigen Übergang RB 54<->RE 57 in Fröndenberg) im Sauerlandnetz-II kommt. Für den verspäteten Einsatz der angebotenen Pesa Neufahrzeuge wird gemäß Verkehrsvertrag ein Pönaleentgelt fällig. Dieses richtet sich nach dem Angebot von Sitzplatzkilometern zum einen, zum anderen auch nach Qualitäts- und Ausstattungsstandards der alternativ eingesetzten Fahrzeuge.

2. Fahrzeugeinsatz

Gemäß den vertraglichen Regelungen schuldet das EVU die angebotenen Fahrzeuge, die den Standard für Qualitätsabweichungen darstellen. Diese geschuldeten Fahrzeuge bilden die höchste und damit pönalefreie „Klasse 0“. Fahrzeuge die weitgehend gleichwertig sind finden sich in der „Klasse 1“ wieder, Fahrzeuge mit leichten Einschränkungen im Vergleich zu den geschuldeten sind in der „Klasse 2“, Fahrzeuge mit bedeutenden Nachteilen bilden die höchstpönalisierte „Klasse 3“.

Für die vorübergehend eingesetzten Fahrzeuge der Baureihen VT 612, 644 und 614 ergibt sich dazu folgende Matrix:

**Sachstand und weitere Vorgehensweise Umsetzung neues
Sauerland-Netz 2017**

Nicht öffentliche Sitzung

LOS 1		
Linie	BR	FZ-Klasse
RE 17	612	2
	644	1
RE 57	644	1
RB 53	648.1	2
RE17/RE57	644, 612	1/2

LOS 2		
Linie	BR	FZ-Klasse
RB 43	640	2
RB 52	648.0	1
RB 53	648.1	1
RB 54	648.0	1
	640	2
RE 17/RE 57	644, 612	1/2

Für das nicht eingesetzte Pesa Neufahrzeug ergibt sich für den abweichenden Einsatz der Gebrauchtfahrzeuge ein Gesamtpönalewert von mindestens rund 7 Mio. Euro.

Diese Pönale berücksichtigt ausschließlich den abweichenden Fahrzeugeinsatz! Unberührt und darüber hinaus fällig bleiben weitere, ggf. durch diverse Schlecht- oder Nichtleistungen im operativen Betrieb hervorgerufene Vertragspönalen, die im Zuge der jährlichen Schlussrechnung abgerechnet werden.

3. Kompensation der Pönale in Form von zusätzlichen Fahrzeugen

Angestrebt wird eine Umwandlung des fälligen Pönaleentgelts in der Gestalt, statt dem Geldwert eine Sachleistung in Form von zusätzlich im Netz und im NWL vorgehaltenen Zusatzfahrzeugen.

Auch durch den Auslauf des DB Großvertrages wird DB Regio zukünftig eine Vorhaltung von Ressourcen betreiben, die sich – wie bei den Wettbewerbern mittlerweile obligatorisch – an den Bedarfen der im Wettbewerb gewonnenen Netze und den notwendigen Bedarfen orientiert.

Fahrzeuge für z. B. zusätzliche Verkehre wie an Advent, Kirmesverkehre an Allerheiligen und nicht zuletzt an Bundesligaspieltagen sind damit zukünftig kaum mehr in der benötigten Anzahl durchzuführen, oder es Bedarf eines erheblichen Mehraufwandes unter ggf. in Kauf nehmen von möglichen Einschränkungen im Regelverkehrsangebot.

Durch ein Umwandeln der Pönale in zusätzliche Fahrzeuge lässt sich zuvor genanntes Szenario perspektivisch bis zum Ende der Vertragslaufzeit des Sauerland-Netzes grundsätzlich umgehen. Profitieren würde hierbei nicht nur das betroffene Netz, sondern vielmehr auch der gesamte NWL. Bei einer solchen Lösung würden zusätzliche Fahrzeuge auch an anderen Engstellen Probleme lösen können.

Wie durch die zwei zusätzlichen, elektrischen Fahrzeuge im Hellwegnetz-II kämen hier analog dieselbetriebene Fahrzeuge hinzu, so dass ein „Fahrzeugpool“ zur Verfügung stünde, der flexibel einsetzbar ist.

**Sachstand und weitere Vorgehensweise Umsetzung neues
Sauerland-Netz 2017****Nicht öffentliche Sitzung****4. Finanzierung**

Eine Finanzierung zur Vorhaltung dieser Fahrzeuge ist nicht erforderlich, sofern der Beschluss zustande kommt, die anfallende Pönalesumme nicht in Geldwert, sondern in Sachwert zu realisieren. Ziel hierbei ist eine Lösung den Sachwert von mehreren Fahrzeugen über eine Laufzeit von 12 Jahren zu sichern.

Für einen Einsatz der vorgehaltenen Fahrzeuge im Rahmen von Zusatz-, Mehr- oder Sonderverkehren soll zudem in im Sauerland in den letzten Jahren üblichem Rahmen die anfallenden Betriebskosten (Fahrbetrieb und Infrastrukturkosten) mit in das Pönalpaket verhandelt werden.

Für den Einsatz über den o. g. im Sauerlandnetz sowie darüber hinausgehende Netze fällt dann jedoch ein Entgelt aus Betriebskosten und Infrastruktur -wie bisher auch üblich an.

5. Empfehlung

Es wird empfohlen, in Abstimmung mit den anderen beteiligten Aufgabenträgern VRR und NVV mit DB Regio die Verhandlung und Ausgestaltung aufzunehmen und den Verbandsvorsteher zu beauftragen, mit DB Regio eine entsprechende Ergänzungsvereinbarung zum Verkehrsvertrag abzuschließen, die auch eine flexible Nutzung in anderen Netzen ermöglicht, soweit dieses im jeweiligen Einsatzbereich technisch, betrieblich und verkehrlich möglich ist.

Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

40. Sitzung der Verbandsversammlung NWL am 07.07.2016 in Unna

Nicht öffentliche Sitzung

TOP: 09

Vorlage: 342/16

Vergabeverfahren wasserstoffbetriebene Fahrzeuge im Emscher-Münsterland-Netz
RE 14 / RB 45

Berichterstatter: Herren Geuckler / Siemer **Verfasser:** Herren Werner / Glaß /
Schäpermeier

Kosten: siehe Begründung

Vorberatung: ☐ Ja

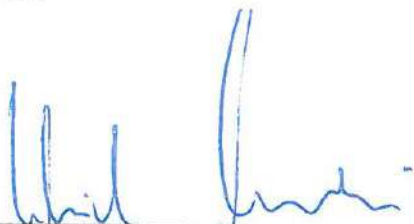
☒ Nein

Beschlussfassung NWL:


- Zustimmung der Mitgliedszweckverbände erforderlich: ☒ Ja ☐ Nein
- Falls ja: ☐ ZWS ☐ npH ☐ ZRL ☐ VVOWL ☒ ZVM
- ☒ Einfache Mehrheit ☐ 2/3 Mehrheit ☐ Einstimmig

Beschlussvorschlag:

1. Die Verbandsversammlung stimmt dem Fortgang des Verfahrens zur Beschaffung von Brennstoffzellenfahrzeugen (sog. Herstellerausschreibung) zu.
2. Die NWL-Verbandsversammlung beschließt die Beschaffung und Finanzierung von Schienenfahrzeugen zur Nutzung im SPNV im Emscher-Münsterland-Netz. Sie beauftragt und ermächtigt den NWL – Eigenbetrieb Infrastruktur und Fahrzeuge zum Abschluss aller in diesem Zusammenhang erforderlichen Verträge, z. B. Kaufverträge, Darlehensverträge, sowie die Durchführung der dazu erforderlichen Vergabeverfahren.
3. Den als Anlage beigefügten Entwürfen der Verwaltungsvereinbarung und Kooperationsvereinbarung zur gemeinsamen Ausschreibung der SPNV-Betriebsleistungen und Herstellerausschreibung im Emscher Münsterland-Netz wird zugestimmt. Der Verbandsvorsteher und der Eigenbetrieb werden ermächtigt, die Vereinbarungen endzuverhandeln und abzuschließen.
4. Der Verbandsvorsteher wird ermächtigt, die europaweite Ausschreibung der Verkehrsleistung des Emscher Münsterland-Netzes (sog. EVU-Ausschreibung) auf der Basis der unten beschriebenen Eckpunkte zu starten.



Dr. Ulrich Conradi
Verbandsvorsteher NWL



Frank Beckehoff
Vorsitzender der Verbandsversammlung

Vergabeverfahren wasserstoffbetriebene Fahrzeuge im Emscher-Münsterland-Netz RE 14 / RB 45**Nicht öffentliche Sitzung****Begründung:****1. Hintergrund**

Die Veröffentlichung des Vergabeverfahrens zur Beschaffung von Brennstoffzellenzügen für das Emscher-Münsterland-Netz (sog. Herstellerausschreibung) wurde von der Verbandsversammlung am 27.04.2016 (Vorlage 330/16) beschlossen. Am 19.05.2016 fand in Hamm eine Podiumsveranstaltung für die Mitglieder der Verbandsversammlung statt, bei der fachkundige Referenten über die Hintergründe und die Ausgestaltung des Verfahrens informiert haben und zur Beantwortung von Fragen zur Verfügung standen. Zudem erfolgte in der Sitzung der Verbandsversammlung am 31.05.2016 eine Sachstandsberichterstattung (Vorlage 334/16), zu der die Folienvorträge vom 19.05.2016 als Unterlagen zur Verfügung gestellt wurden.

Das bereits veröffentlichte Vergabeverfahren für die Fahrzeugbeschaffung steht bislang unter dem Vorbehalt eines entsprechenden Beschlusses der Verbandsversammlung über den Fortgang des Verfahrens. Ebenfalls für die Veröffentlichung vorgesehen ist die Ausschreibung der Verkehrsleistungen (sog. EVU-Ausschreibung) im Emscher-Münsterland-Netz, die zeitlich versetzt zur Herstellerausschreibung durchgeführt werden soll. Des Weiteren ist mit der Herstellerausschreibung auch eine Darlehensausschreibung für die Finanzierung der zu beschaffenden Fahrzeuge verbunden.

Mit dem VRR als Federführer des Vergabeverfahrens wurden die konzeptionellen Grundsätze der Ausschreibung erarbeitet. Die Eckpunkte werden im Folgenden erläutert. Die Betriebsaufnahme mit den Brennstoffzellenfahrzeugen ist für Dezember 2020 vorgesehen.

Die Grundzüge aller drei Ausschreibungsverfahren basieren auf der Ausschreibung zum Rhein-Ruhr-Express (RRX), die gemeinsam von VRR, NVR und NWL erfolgreich durchgeführt wurde.

2. Verwaltungs- und Kooperationsvereinbarung

Die auf Aufgabenträgerseite abzuschließenden Verwaltungs- und Kooperationsvereinbarungen wurden aus den bekannten Vereinbarungen des RRX-Verfahrens abgeleitet und sind in ihren Eckpunkten zwischen beiden Aufgabenträgern NWL und VRR vorabgestimmt. Als Federführer wird aufgrund der größeren Leistungsanteile jeweils der VRR bestimmt.

- a) In der Verwaltungsvereinbarung (**Anlage 1**) werden alle drei Verfahren (Hersteller-, Darlehens- und EVU-Ausschreibung) verbunden und die Grundsätze der Zusammenarbeit, Durchführung und Finanzierung geregelt. Vertragspartner sind NWL und VRR ÄöR sowie die jeweiligen Eigenbetriebe.

Vergabeverfahren wasserstoffbetriebene Fahrzeuge im Emscher-Münsterland-Netz RE 14 / RB 45

Nicht öffentliche Sitzung

Die Kostenaufschlüsselung für die Verfahrenskosten sowie Leistungsabwicklungen soll nach Zugkilometeranteilen (EVU-Ausschreibung) bzw. Traktionskilometeranteilen (Herstellerausschreibung) erfolgen. Des Weiteren wird die Beauftragung und Finanzierung von externen Beratern (Rechtsberatung und technische Beratung) geregelt. Der NWL strebt hierbei eine Finanzierungsbeteiligung an den externen Kosten erst ab dem 01.06.2016 an.

- b) In der Kooperationsvereinbarung (**Anlage 2**) werden die Grundsätze der Zusammenarbeit der beiden Eigenbetriebe von ZV VRR und NWL bei der Umsetzung der Fahrzeugbeschaffung und -bereitstellung sowie mit allen damit verbundenen Maßnahmen geregelt. Für die Geschäftsbesorgung soll die VRR AöR beauftragt werden. Die Eckpunkte der Geschäftsbesorgung (Abwicklung und Umsetzung der Hersteller- und Fahrzeugfinanzierungsverträge) durch die VRR AöR werden in der Kooperationsvereinbarung definiert, wobei der Geschäftsbesorgungsvertrag noch im weiteren Verfahrensverlauf abzustimmen ist.

3. Aufteilung in drei Vergabeverfahren

Nach den Grundsätzen des RRX-Konzeptes wird die Beauftragung der SPNV-Leistungen in drei Vergabeverfahren aufgeteilt:

- 1) Vergabe der Fahrzeugbeschaffung und Sicherstellung der Verfügbarkeit über die gesamte Einsatzdauer („Hersteller-Ausschreibung“)
- 2) Vergabe der Durchführung der Betriebsleistungen („EVU-Ausschreibung“)
- 3) Vergabe des Fahrzeugfinanzierungsdarlehens

Die einzelnen Verträge sind miteinander verzahnt und stellen sicher, dass der Hersteller die Fahrzeuge dem EVU zur Betriebsdurchführung zur Verfügung stellt. Die EVU-Vergabe läuft zeitlich leicht versetzt zur Hersteller-Ausschreibung. Es ist geplant, die Schnittstellen zwischen EVU und Hersteller sowie einzelne damit zusammenhängende Regelungen im späteren Verfahrensverlauf zu optimieren und endgültig abzustimmen, wie bereits im RRX-Verfahren erfolgreich praktiziert.

3.1 Hersteller-Ausschreibung

- a) Das Vergabeverfahren zur Beschaffung der Brennstoffzellenzüge wurde am 15.04.2016 als europaweites Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb veröffentlicht. Der Teilnahmewettbewerb wurde am 23.05.2016 beendet. Den hiesigen Beschluss vorausgesetzt soll die Verhandlungsrunde sodann in Kürze starten.

Vergabeverfahren wasserstoffbetriebene Fahrzeuge im Emscher-Münsterland-Netz RE 14 / RB 45

Nicht öffentliche Sitzung

- b) Nach derzeitigem Sachstand ist eine Beschaffung von 13 Fahrzeugen (11 Fahrzeuge für die Betriebsdurchführung plus zwei Fahrzeuge als Betriebsreserve) zzgl. einer vom Hersteller zu definierenden Instandhaltungsreserve vorgesehen. Die Aufgabenträger erwerben die Fahrzeuge zu Eigentum nach Bruchteilen, sofern sodann alle vertraglich vorgesehenen Voraussetzungen erfüllt werden. Als Einsatzdauer der Fahrzeuge im EM-Netz und somit vom Hersteller abzusichernder Verfügbarkeitszeitraum sind mindestens 25 Jahre (zwei Verkehrsvertragsperioden) geplant.

Neben der Pflicht zur Lieferung der Fahrzeuge mitsamt eines Ersatzteil- und Servicepaketes besteht der Leistungsumfang des Herstellers in der Durchführung der Instandhaltungs- und Gewährleistungsarbeiten, der Sicherstellung der Fahrzeugabstellung, der Betankung der Fahrzeuge mit Wasserstoff, der Außenreinigung und ggf. der Innenreinigung.

- c) Die wirtschaftliche Aktivität des NWL im Bereich des Fahrzeugerwerbes sowie der -verpachtung und -finanzierung wird über den für diesen Zweck gegründeten Eigenbetrieb EBINFA abgewickelt.

3.2 EVU-Ausschreibung

Durch die Heraustrennung der Beschaffung der Brennstoffzellenfahrzeuge wird sichergestellt, dass das EVU keine wesentlich größeren Risiken als bei einem Betrieb mit herkömmlichen Dieselfahrzeugen zu erwarten hat. Damit wird ein größtmöglicher Wettbewerb auf Seiten der EVU bewirkt.

Mit der Vorlage 295/15 zur Vergabe des ab Dezember 2018 startenden Interimsverkehrsvertrags zum Emscher-Münsterland-Netz ist ein Betriebskonzept beschlossen worden, das auch mit den Brennstoffzellenfahrzeugen fortgeführt werden soll. Dieses sieht unter anderem ein Flügelzugkonzept der beiden Linien RE 14 und RB 45 vor. Die Zugkilometeranteile im Netz verteilen sich näherungsweise wie folgt:

	Gesamt	NWL	VRR
RE 14	1.072.000	138.000	934.000
RB 45	391.300	224.500	166.800
Gesamt	1.463.300	362.500	1.100.800
Anteil	100 %	24,8 %	75,2 %

Tabelle 1: Zugkilometeranteile EM-Netz (gerundet)

Die Umlaufplanung für den Fahrzeugeinsatz wird im Wesentlichen über den Hersteller vorgenommen, da dieser u. a. für die Betankung, die Abstellung und die Instandhaltung zuständig ist. Der Verkehrsvertrag wird wie im NWL üblich als Bruttovertrag aus-

Vergabeverfahren wasserstoffbetriebene Fahrzeuge im Emscher-Münsterland-Netz RE 14 / RB 45**Nicht öffentliche Sitzung**

gestaltet. Weitere Rahmenbedingungen des Interimsverkehrsvertrags sollen übernommen werden (Zugbegleitquote in Höhe von 50 % vor 19 Uhr und 100 % nach 19 Uhr).

Das Vergabeverfahren wird als europaweites Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb durchgeführt.

4. Absicherung der betrieblichen Stabilität

Aufgrund der Neuartigkeit des Brennstoffzellenantriebes ist ein wesentliches Element der Ausschreibung die Gewährleistung einer ausreichenden Fahrzeugverfügbarkeit, um eine ordnungsgemäße Erbringung der Beförderungsleistungen sicherzustellen. Hierzu sollen die Regelungen der RRX-Verträge nochmals verschärft werden.

So wird dem Hersteller auferlegt, systematische Ausfälle der Wasserstofffahrzeuge mit herkömmlichen Dieselfahrzeugen abzusichern. Für einen gewissen Zeitraum ab geplanter Betriebsaufnahme im Dezember 2020 hat der Hersteller eine Dieselfahrzeugflotte zwingend vorzuhalten, mit welcher der Fahrplan im Falle der Nichtverfügbarkeit der Brennstoffzellenfahrzeuge hinsichtlich Taktung und Kapazitäten vollumfänglich erfüllt werden kann. Bei nachgewiesener Verfügbarkeit der Brennstoffzellenfahrzeuge über einen noch final abzustimmenden Zeitraum darf diese Ersatzflotte sukzessive abgeschmolzen werden. Bereits mit dem letztverbindlichen Angebot hat der Hersteller einen geeigneten Nachweis zu liefern, dass die anforderungsgemäße Beschaffung der Diesel-Ersatzfahrzeugflotte sichergestellt ist.

Sollte bereits vor Mitte 2020 feststehen, dass weder die Brennstoffzellen- noch die Ersatz-Dieselfahrzeuge rechtzeitig und ausreichend zur Verfügung stehen werden, besteht im vorlaufenden Interimsverkehrsvertrag die Möglichkeit, diesen über den geplanten Betriebswechsel im Dezember 2020 hinaus bis maximal Dezember 2021 zu verlängern.

Für den Fall, dass für einen definierten Zeitpunkt (voraussichtlich 12 Monate) nach den Soll-Lieferterminen die Brennstoffzellenfahrzeugflotte nicht vollständig anforderungskonform zur Verfügung steht, steht den Aufgabenträgern eine vertragliche Option zur außerordentlichen Kündigung der Herstellerverträge zur Verfügung. Diese Regelung soll mit einer solchen Frist versehen werden, dass ausreichend Zeit (etwa 24 Monate) für die Beauftragung eines alternativen Verkehrsvertrages (dann ggf. mit Dieselfahrzeugen) besteht.

Vergabeverfahren wasserstoffbetriebene Fahrzeuge im Emscher-Münsterland-Netz RE 14 / RB 45**Nicht öffentliche Sitzung**

Die Kaufpreisanzahlungen sind vom Hersteller durch Bürgschaften abzusichern. Diese werden erst nach Abnahme der Fahrzeuge und somit Feststellung der vollständigen Anforderungserfüllung zurückgewährt. Um sicherzustellen, dass auch im Insolvenzfall des Herstellers die weitere Instandhaltung der Fahrzeuge finanziell abgedeckt ist, sind vom Hersteller Gewährleistungsbürgschaften zu hinterlegen.

Zur Überwachung der termin- und qualitätsgerechten Lieferung der Fahrzeuge sowie zur laufenden Zustandsüberwachung im Betrieb wird ein umfassendes technisches Controlling installiert. Die Kosten hierfür sowie für allgemeine Verwaltungsarbeiten und als finanzielles Polster für Maßnahmen an den Fahrzeugen werden durch einen Aufschlag auf das vom EVU an die Aufgabenträger zu zahlende Verfügbarkeitsentgelt (Pachtzins) gegenfinanziert, dessen exakte Höhe im weiteren Verfahrensverlauf noch festgelegt wird. Im RRX-Verfahren betrug der Aufschlag 0,3 % des Fahrzeugkaufpreises.

5. Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

In der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung werden Aufhebungsgrenzen festgelegt. Für die Ausschreibung zur Beschaffung inkl. Verfügbarkeit einer Fahrzeugflotte wird die Aufhebungsgrenze anhand der Lebenszykluskosten heutiger Dieselflotten ausgerichtet. Somit wird gewährleistet, dass die fahrzeugbezogenen Kosten inkl. Energie nicht über den Kosten von Fahrzeugen mit herkömmlicher Antriebstechnologie liegen.

Sämtliche Vergabeentscheidungen stehen unter dem Vorbehalt der Wirtschaftlichkeit, sodass die Auftraggeber basierend auf dem Wettbewerbsergebnis vor Zuschlagserteilung entscheiden können und müssen, ob das Preis-/Leistungsverhältnis der Angebote einen Zuschlag rechtfertigt.

Ist das Ergebnis positiv, erfolgt der Zuschlag. Ist das Ergebnis nicht auskömmlich, wird das Verfahren aufgehoben oder nachverhandelt.

Bei einem Anteil am Gesamtnetz von ca. 25 % wird der NWL vorbehaltlich des Ergebnisses der Herstellerausschreibung ca. 15 Mio. Euro der Fahrzeuginvestition im Bruchteilseigentum übernehmen.

6. Weiteres Vorgehen

Im Rahmen der Beschlussfassung wird der Vorbehalt zum Fortgang des Verfahrens „Herstellerausschreibung“ aufgehoben.

Vergabeverfahren wasserstoffbetriebene Fahrzeuge im Emscher-Münsterland-Netz RE 14 / RB 45

Nicht öffentliche Sitzung

Zweck des Eigenbetriebes des NWL ist – im Rahmen der NWL-Satzung - die Finanzierung von SPNV-Fahrzeugen sowie deren Verpachtung auf der Grundlage des § 4 Abs. 3 der NWL-Satzung. In Bezug auf die Fahrzeugfinanzierung umfasst der Zweck des Eigenbetriebs:

- die durch die NWL-Verbandsversammlung beschlossene Beschaffung und Finanzierung von Schienenfahrzeugen zur Nutzung im SPNV und Abschluss aller in diesem Zusammenhang erforderlichen Verträge, z. B. Kaufverträge, Darlehensverträge, sowie die Durchführung der dazu erforderlichen Vergabeverfahren
- die Nutzungsüberlassung der Schienenfahrzeuge an Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie der Abschluss aller in diesem Zusammenhang erforderlichen Verträge, z. B. Pacht-, Miet-, sonstige Nutzungsüberlassungsverträge
- die Überwachung (einschließlich technisches und betriebswirtschaftliches Controlling) der im Eigentum oder Bruchteilseigentum des Zweckverbandes stehenden Fahrzeuge und aller in diesem Zusammenhang geschlossenen Verträge und Verwaltungsvereinbarungen.

Der Eigenbetrieb handelt auf der Grundlage der vorherigen Beschlussfassung der NWL-Verbandsversammlung. Sie beschließt auch über die Rahmenbedingungen der Vergabeverfahren. Die entsprechende Beschlussfassung durch die NWL Verbandsversammlung sowie die Beauftragung des Eigenbetriebs wird im Beschlussvorschlag 2) umgesetzt. Damit wird der Eigenbetrieb auch ermächtigt, die analog – zum RRX Verfahren - im Zusammenhang mit der Fahrzeugbeschaffung (Herstellerausschreibung) erforderliche Darlehensausschreibung durchzuführen.

Wie beim RRX-Verfahren finanziert den Fahrzeugerwerb jeder Aufgabenträger separat. Hierzu wird ein gemeinsames Vergabeverfahren durchgeführt, um Darlehen zu Kommunalkreditkonditionen zu erhalten. Eine gesamtschuldnerische Haftung ist insofern nicht vorgesehen. Die Darlehenslaufzeit orientiert sich an der Fahrzeugeinsatzdauer von 25 Jahren. Gegenfinanziert werden die Darlehen über die Pachterlöse, die die Aufgabenträger vom EVU für die Zurverfügungstellung der Fahrzeuge für die Erbringung der Verkehrsleistungen erhalten.



Nicht öffentlicher Teil

TOP: 9

**Vergabeverfahren wasserstoffbetriebene
Fahrzeuge im
Emscher-Münsterland-Netz RE 14/RB 45**

Anlage 1

zur Vorlage 342/16

Verwaltungsvereinbarung EM-Netz

40. VERBANDSVERSAMMLUNG DES NWL

AM 07.07.2016 IN UNNA



Verwaltungsvereinbarung

**zwischen der
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR AöR)**

**und dem
Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)**

**sowie dem
Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
Eigenbetrieb Fahrzeuge und Infrastruktur (ZV VRR
FaIn-EB)**

**und dem
NWL Eigenbetriebs Infrastruktur und Fahrzeuge
(NWL EBINFA)**

(im folgenden Partner genannt)

über die

**Durchführung der Vergabeverfahren
zur Beschaffung der SPNV-Fahrzeuge für das Em-
scher-Münsterland-Netz,
zum Abschluss der Fahrzeugfinanzierungsverträge
sowie
zur Bestellung der SPNV-Dienstleistungen
auf den Linien des Emscher-Münsterland-Netzes**

Inhaltsverzeichnis

Präambel	3
§ 1 Zweck der Verwaltungsvereinbarung	4
§ 2 Form der Kooperation	4
§ 3 Dauer der Kooperation	7
§ 4 bleibt frei	7
§ 5 Auftraggeber / Federführung „Fahrzeugbereitstellung“	8
§ 6 Vergabegegenstand „Fahrzeugbereitstellung“	8
§ 7 Durchführung der Vergabe „Fahrzeugbereitstellung“	10
§ 8 Externe Beratung der Vergabe „Fahrzeugbereitstellung“	11
§ 9 Eigentumserwerb und Finanzierung	12
§ 10 Darlehensnehmer „Fahrzeugfinanzierung“	14
§ 11 Darlehen „Fahrzeugfinanzierung“	14
§ 12 Verfahren zur Vergabe der Darlehen „Fahrzeugfinanzierung“	15
§ 13 SPNV-Aufgabenträger / Federführer „SPNV-Betrieb“	16
§ 14 Vergabegegenstand „SPNV-Betrieb Emscher-Münsterland-Netz“	16
§ 15 Durchführung der Vergabe „SPNV-Betrieb Emscher-Münsterland-Netz“ .	17
§ 16 Externe Beratung Vergabe „SPNV-Betrieb Emscher-Münsterland-Netz“ .	19
§ 17 Finanzielle Grundsätze „SPNV-Betrieb Emscher-Münsterland-Netz“	20
§ 18 Zusammenarbeit nach Zuschlagserteilung und während der Vertragslaufzeit.....	21
§ 19 Haftung	24
§ 20 Einsatz der Fahrzeuge	24
§ 21 Salvatorische Klausel	24
§ 22 Schriftform	25
§ 23 Gerichtsstand	25

Präambel

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR AöR) und der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) (nachfolgend Partner genannt) sind Aufgabenträger nach den Regelungen des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW.

Die Zweckverbände Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und Nahverkehr Westfalen-Lippe haben gemeinsam mit ihren dem ZV VRR FaIn-EB und dem NWL EBINFA für die Kooperationsräume gemäß § 5 Absatz 1 Buchstabe a) und c) ÖPNVG NRW die Aufgabe „Finanzierung und Beschaffung von SPNV-Fahrzeugen sowie deren Nutzungsüberlassung an Eisenbahnverkehrsunternehmen“ (im Folgenden: EVU) übernommen.

Da einzelne Linien im SPNV die Grenzen der Kooperationsräume überschreiten, soll ein gemeinsames Vorgehen bei den Vergabeverfahren für die Beauftragung eines Fahrzeugherstellers, eines Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU), der Fahrzeugfinanzierung – und beschaffung sowie der Überlassung der Fahrzeuge an ein EVU und der späteren Vertragsabwicklung vereinbart werden.

Mit der vorliegenden Verwaltungsvereinbarung soll ein gemeinsames und vertrauensvolles Handeln der Partner geregelt werden, ohne dass einer der Partner dabei hoheitliche Aufgaben abgibt oder delegiert. Jeder einzelne Partner bleibt in seinem Bereich eigenverantwortlich für die Bestellung des SPNV. Eine gesamtschuldnerische Haftung ist nicht vorgesehen. Gleichwohl sollen um die betreffende Bestellung und Vertragsabwicklung eine einheitliche Klammer gebildet und Synergieeffekte durch gemeinsame Vergaben genutzt werden.

1. Abschnitt: Allgemeine Regelungen

§ 1 Zweck der Verwaltungsvereinbarung

- (1) Die Vertragsparteien schließen eine Kooperation im Sinne von § 6 Absätze 1 ÖPNVG NRW zur gemeinsamen Durchführung der Vergabeverfahren.
- (2) Zweck dieser Verwaltungsvereinbarung ist insbesondere,
 - a. die Regelung der Zusammenarbeit bei der Durchführung des Vergabeverfahrens zur Beschaffung und Instandhaltung der Fahrzeuge für das Emscher-Münsterland-Netz sowie zur Sicherstellung derer Verfügbarkeit,
 - b. die Regelung der Zusammenarbeit bei dem Abschluss der für die Beschaffung erforderlichen Fahrzeugfinanzierungsverträge und
 - c. die Regelung der Zusammenarbeit und der finanziellen Grundsätze bei der Durchführung des Vergabeverfahrens zur Sicherstellung des SPNV-Betriebs auf den Linien des Emscher-Münsterland-Netzes einschließlich der Überlassung der Fahrzeuge an ein EVU.

§ 2 Form der Kooperation

- (1) Die Vertragsparteien vereinbaren eine gleichberechtigte und vertrauensvolle Zusammenarbeit.
- (2) Die Vorbereitung und Durchführung des jeweiligen förmlichen Verfahrens der gemeinsamen Vergabe obliegt den jeweils betroffenen Vertragsparteien gemeinsam. Die jeweiligen Vertragsparteien treffen alle Entscheidungen in den Vergabeverfahren stets im Einvernehmen, soweit sich die Auswirkungen der Entscheidungen nicht nur auf einen Vertragspartner beschränken. Die Führung der Vergabeakte wird durch den Federführer vorgenommen. Die wesentlichen Vergabevermerke sind zwischen den Vertragspartnern im Vorfeld abzu-

stimmen. Der Federführer wird in der Veröffentlichung als Ansprechpartner benannt. Er nimmt Rückfragen und Rügen entgegen und koordiniert und organisiert deren rechtzeitige Beantwortung im Einvernehmen mit den jeweils betroffenen Vertragsparteien. Das Gleiche gilt auch für Schriftsätze in eventuell stattfindenden Nachprüfungsverfahren vor der Vergabekammer und/oder den Gerichten.

Die übrigen Schritte des förmlichen Verfahrens gemäß der Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen (Öffnung der Angebote, Auswertung der Angebote etc.) werden von den jeweils betroffenen Vertragsparteien inhaltlich gleichberechtigt bearbeitet bzw. gemeinsam vorgenommen. Alle Handlungen sind von den jeweils betroffenen Vertragsparteien jeweils unverzüglich vorzunehmen und die notwendigen Entscheidungen ihrer zuständigen Gremien sind unverzüglich herbeizuführen.

Der Federführer erstellt je nach Verfahrensstand zeitnah Kopien der Vergabeakte und stellt diese den jeweils betroffenen Vertragsparteien zur Verfügung.

Die Öffnung der eingegangenen Angebote (es werden ein Original sowie drei gleichlautende Kopien eingefordert) wird im Beisein von Mitarbeitern aller Vertragsparteien vorgenommen. Die VRR AöR und der NWL erhalten jeweils Kopien; wobei der NWL zwei Kopien erhält. Das Original verbleibt beim Federführer des Vergabeverfahrens.

Die Organisation des Auswertungsprozesses wird in Abstimmung der Vertragsparteien vorgenommen. Die beauftragte Rechtsanwaltssozietät wird dabei, soweit nötig, eingebunden. Sollte Aufklärungsbedarf hinsichtlich einzelner Angebote bestehen, werden schriftliche Fragen an die Bieter abgestimmt. Ob die Notwendigkeit eines Aufklärungsgesprächs besteht, wird nach Vorlage der Angebote gemeinsam entschieden.

- (3) Die Pflicht zur vertrauensvollen Zusammenarbeit erstreckt sich auch auf die Beauftragung von Gutachten, insbesondere zu Rechtsfragen und die Be-

kanntgabe von für die Ausschreibungsvorhaben im weitesten Sinne relevanten Informationen. Maßnahmen dieser Art werden einvernehmlich zwischen den jeweiligen Auftraggebern realisiert werden, soweit in dieser Vereinbarung nichts Abweichendes geregelt ist.

- (4) Die Vertragsparteien werden sich gegenseitig bei der Geltendmachung von Rechten und/oder Abwehr von Ansprüchen gegenüber dem Fahrzeughersteller, den EVU oder sonstigen Dritten unterstützen.
- (5) Die an dem jeweiligen Vergabeverfahren beteiligten Vertragsparteien organisieren in eigener Verantwortung die internen Strukturen zur Abwicklung der Verfahren und benennen mindestens einen zuständigen Ansprechpartner und Stellvertreter. Die Vertragsparteien verpflichten sich im Rahmen der Vorbereitung und Durchführung der Vergabeverfahren, personelle Kapazitäten im zumutbaren Umfang bereitzustellen und sich gegenseitig fachlich zu unterstützen.
- (6) Die Vertragsparteien verpflichten sich, etwaige in den Vergabeverfahren relevante kommunalrechtliche und vergaberechtliche Mitwirkungsverbote bei den Entscheidungsfindungen zu prüfen und zu berücksichtigen.
- (7) Die Vertragsparteien vereinbaren über alle geschäftlichen und betrieblichen Vorgänge nichtöffentlicher Art Verschwiegenheit. Dies gilt sowohl für die Verfahrensvorbereitung als auch die Verfahrensdurchführung und für Ausschreibungsverfahren, die bereits abgeschlossen sind.
- (8) Alle Unterlagen, die den Vertragsparteien im Zusammenhang mit der Vorbereitung und Durchführung der Vergabeverfahren zur Beschaffung und Finanzierung der Fahrzeuge, zum Abschluss der Fahrzeugfinanzierungsverträge sowie der Betriebsausschreibung überlassen werden, dürfen ohne schriftliche Zustimmung aller Vertragsparteien nicht vervielfältigt oder Dritten zugänglich gemacht werden. Die Zustimmung zur Vorlage an die zuständigen Gremien, an die zuständigen Landesministerien, an den Landesrechnungshof und ande-

re Prüfungsämter sowie an die mit der Vorbereitung und Durchführung der Verfahren beauftragten Berater gilt als erteilt.

Die von den Vertragsparteien und den zuständigen Landesministerien beschäftigten Mitarbeiter sowie ihre Berater sind zur entsprechenden Geheimhaltung zu verpflichten.

Die Verletzung der Vertraulichkeitsvereinbarung verpflichtet zum Ersatz des daraus entstandenen Schadens.

- (9) Vor Vergabebeginn vereinbaren die Auftraggeber die jeweiligen Wirtschaftlichkeitsgrenzen in einem einvernehmlich abgestimmten Wirtschaftlichkeitsvermerk.

§ 3 Dauer der Kooperation

- (1) Die Verwaltungsvereinbarung tritt mit Unterzeichnung der Vertragsparteien in Kraft und wird auf unbestimmte Zeit geschlossen, sofern in dieser Verwaltungsvereinbarung nichts Gegenteiliges vereinbart ist.
- (2) Eine ordentliche Kündigung dieser Verwaltungsvereinbarung ist ausgeschlossen.
- (3) Jede Kündigung bedarf der Schriftform.

§ 4 bleibt frei

2. Abschnitt: Vergabeverfahren „Fahrzeugbereitstellung“

§ 5 Auftraggeber / Federführung „Fahrzeugbereitstellung“

- (1) Öffentliche Auftraggeber für das Vergabeverfahren „Fahrzeugbereitstellung“ sind die ZV VRR FaIn-EB und NWL EBINFA (Auftraggeber).
- (2) Die Fahrzeugbereitstellung besteht aus der Fahrzeugbeschaffung und der Sicherstellung der Fahrzeugverfügbarkeit für mindestens 25 Jahre ab Inbetriebnahme.
- (3) Die Vorbereitung und Durchführung der Ausschreibung „Fahrzeugbereitstellung“ erfolgt gemeinsam. Der ZV VRR FaIn-EB wird vom NWL beauftragt, die Ausschreibung als Vergabestelle und Federführer durchzuführen. Es besteht Einvernehmen zwischen den Vertragsparteien, dass die praktische Durchführung der Federführung des ZV VRR durch die VRR AöR wahrgenommen wird. § 2 Absatz 2 gilt entsprechend.

§ 6 Vergabegegenstand „Fahrzeugbereitstellung“

- (1) Zur Gewährleistung eines angemessenen SPNV-Angebotes und einer reibungslosen Betriebsaufnahme auf den Linien im bestehenden Emscher-Münsterland-Netz ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 ist die Beschaffung einer ausreichenden Anzahl (von voraussichtlich mindestens 13) Brennstoffzellenzügen erforderlich.
- (2) In den Vergabeunterlagen ist zu regeln, dass der Hersteller verpflichtet wird,
 - a) die Fahrzeuge in der entsprechenden Stückzahl nach den Vorgaben des Lastenheftes termingerecht zu liefern und an die Auftraggeber zu übereignen sowie die eisenbahnrechtliche Zulassung sicher zu stellen,

- b) die Verfügbarkeit der Fahrzeuge für einen Zeitraum von mindestens 25 Jahren ab Inbetriebnahme zu gewährleisten, in dem er die Instandhaltung, Wartung, Reparatur, Versorgung sowie Betankung mit Wasserstoff und ggfls. Reinigung dauerhaft übernimmt.
 - c) soweit die Verfügbarkeit der Fahrzeuge insgesamt oder zu einem bestimmten Anteil nicht rechtzeitig vor der Betriebsaufnahme erlangt wird oder während der Vertragslaufzeit bis zu einem bestimmten Zeitpunkt in einem bestimmten Umfang nicht erreicht wird, der Hersteller ein Ersatzkonzept umzusetzen hat.
 - d) den Auftraggebern die Rückabwicklung der mit der Beschaffung verbundenen Verträgen zu ermöglichen, wenn es zu erheblichem Lieferverzug und/oder erheblichen Verfügbarkeitsdefiziten in den ersten Betriebsjahren kommt.
- (3) Die Partner werden gemeinsam in gleichberechtigter und vertrauensvoller Zusammenarbeit unter Federführung der VRR AöR gemäß § 2 einvernehmlich vergabereife Ausschreibungsunterlagen, basierend auf den Anforderungen gemäß Absatz 1 und 2 erstellen.
- (4) Eine Förderung von Werkstätten, die der Wartung, Reparatur, Instandhaltung und ggfls. Reinigung der so beschafften Fahrzeuge dienen und diskriminierungsfrei in das Vergabeverfahren eingebracht wird, ist möglich. Die Förderung ist so zu gestalten, dass die Verfügbarkeit der Werkstätten für die Fahrzeuge über die gesamte Vertragslaufzeit gewährleistet ist. Die Aufgabenträger stimmen sich vorher über die beabsichtigte Werkstattförderung ab.
- (5) bleibt frei
- (6) Die Fahrzeugbereitstellung wird entkoppelt von der Vergabe der SPNV - Betriebsleistungen ausgeschrieben. Die Schnittstellen zwischen EVU und Hersteller werden von den Auftraggebern definiert.

- (7) Die Auftraggeber schließen gemeinsam einen Rahmenvertrag mit dem Hersteller. Der Fahrzeuglieferungsvertrag und der Bereitstellungs-/Verfügbarkeitsvertrag mit dem Hersteller der Fahrzeuge werden ebenfalls durch die Auftraggeber geschlossen. Das Verfügbarkeitsentgelt ist traktionskilometerscharf auszuweisen.
- (8) Vor Verfahrensbeginn legen die Aufgabenträger die Wirtschaftlichkeitsgrenze für das Vergabeverfahren „Fahrzeugbereitstellung“ fest, welche in der Vergabeakte dokumentiert werden.

§ 7 Durchführung der Vergabe „Fahrzeugbereitstellung“

- (1) Die Ausschreibung der „Fahrzeugbereitstellung“ wird europaweit in einem Verhandlungsverfahren mit vorherigem europaweitem Teilnahmewettbewerb gemäß den Regelungen der Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen (im Folgenden: VOL/A) durchgeführt.
- (2) Die Durchführung des formellen Vergabeverfahrens, d.h. insbesondere die Führung der Vergabeakte, redaktionelle Dokumentation des Wirtschaftlichkeitsvermerks, Veröffentlichung im EU-Amtsblatt, Koordination und Organisation der Beantwortung von Rügen und Rückfragen, Erarbeitung eines Vergabevorschlags, Koordination und Organisation der Schriftsätze in eventuell stattfindenden Vergabenachprüfungsverfahren, obliegt dem Federführer gemäß § 5 Absatz 3 dieser Vereinbarung. Alle wesentlichen Unterlagen, Schriftsätze und Dokumente sind im Einvernehmen mit den übrigen beteiligten Auftraggebern zu erstellen. Der federführende Partner wird in der Veröffentlichung als Kontaktstelle für die Auftraggeber benannt.
- (3) Die Bieter werden im Vergabeverfahren darauf hingewiesen, dass die geforderte Qualität der Fahrzeuge und deren Verfügbarkeit zwingend vorgeschrie-

ben sind und die Nichteinhaltung der Vorgaben zum Ausschluss vom Vergabeverfahren führen kann.

- (4) Die Entscheidung über die Auftragsvergabe treffen die zuständigen Gremien der Partner. Die Vergabeentscheidung ist getroffen, sobald sich die Gremien aller Auftraggeber auf einen Bieter verständigt haben. § 15 Absatz 9 und 10 sind entsprechend anzuwenden.
- (5) Vergabekriterium ist das wirtschaftlichste Angebot bei Zusicherung aller gemäß Ausschreibungsunterlagen geforderten Kriterien. Die einzelnen konkreten Vergabekriterien werden in den Vergabeunterlagen gemäß Absatz 7 einvernehmlich festgelegt.
- (6) Die Entscheidungen der Auftraggeber im Vergabeverfahren „Fahrzeugbereitstellung“ werden einvernehmlich getroffen.
- (7) Falls sich ein Auftraggeber schriftlich bereit erklärt, die finanziellen Belastungen, die sich aus einer Entscheidung innerhalb des Vergabeverfahrens mit finanziellen und planerischen Auswirkungen ergeben, zu übernehmen, kann auf Einstimmigkeit verzichtet werden, soweit es dadurch nicht zu einer Verminderung oder Beeinträchtigung des zu beauftragenden Leistungsumfanges bei einem oder mehreren Vertragspartner(n) kommt.

§ 8 Externe Beratung der Vergabe „Fahrzeugbereitstellung“

- (1) Die Vertragspartner haben sich bereits auf externe Berater zur Erstellung der Vergabeunterlagen und zur Begleitung des Vergabeverfahrens „Fahrzeugbereitstellung“ verständigt und mit den entsprechenden Beratungsleistungen beauftragt.

- (2) In diesem Rahmen soll die Beratungsleistung in der Vorbereitungs- und Durchführungsphase des Vergabeverfahrens insbesondere folgende Leistungsbestandteile enthalten:
- Überprüfung der Verfahrensunterlagen, wie z.B. das Leistungsverzeichnis/die Leistungsbeschreibung sowie die abzuschließenden Verträge,
 - Überprüfung der Teilnahmebedingungen, der Bewerbungsbedingungen und der Beurteilungskriterien für die abgegebenen Angebote,
 - Beratungsleistungen während der Durchführung des Vergabeverfahrens mit allen vorzunehmenden Verfahrenshandlungen, wie z. B. Teilnahme an Abstimmungsgesprächen mit den Auftraggebern und ggf. Bietern im Rahmen von Verhandlungsgesprächen
 - ggf. Beantwortung von Rügen und Rückfragen und
 - ggf. die Vertretung vor der Vergabekammer bzw. vor dem Gericht bei einem vergaberechtlichen Nachprüfungsverfahren.
- (3) Weitergehende zur Abwicklung dieses Vergabeverfahrens gegebenenfalls erforderliche Kosten werden ebenfalls anteilig von den Auftraggebern getragen, soweit der Auftrag mit Zustimmung der jeweils betroffenen Vertragspartner erteilt wurde. Der Federführer unterrichtet unverzüglich darüber, wenn weitergehende Kosten entstehen oder wenn diese absehbar sind. Über die Aufteilung der vor dem 01.06.2016 entstandenen externen Beratungskosten werden sich die Auftraggeber gesondert verständigen.

§ 9 Eigentumserwerb und Finanzierung

- (1) Die Auftraggeber erwerben an den nach dem Vergabeverfahren „Fahrzeugbereitstellung“ beschafften Fahrzeuge Eigentum nach Bruchteilen gemäß §§ 1008 BGB.

- (2) Näheres, insbesondere zur Ausgestaltung der Bruchteilsgemeinschaft, zur Verwaltung der Fahrzeuge, zum technischen Controlling und Verteilung der Verantwortlichkeiten nach Zuschlag, regelt die Kooperationsvereinbarung.
- (3) Zur Refinanzierung, dient das Grundentgelt, den das EVU an die Zweckverbände zahlt und den es seinerseits aus dem Verkehrsvertrag mit den Aufgabenträgern erwirtschaftet. Die Höhe des Grundentgeltes wird mit einer einheitlichen Formel vorgegeben auf Basis des Fahrzeugpreises und eines einheitlichen Zinssatzes, der zum Zeitpunkt des Zuschlags Kommunalkreditkonditionen möglichst nahe kommt.

3. Abschnitt: Verfahren „Fahrzeugfinanzierungsverträge“

§ 10 Darlehensnehmer „Fahrzeugfinanzierung“

- (1) Die Zweckverbände schließen als Bruchteilseigentümer jeweils voneinander unabhängig den/die erforderlichen Darlehensvertrag/Darlehensverträge in der jeweils erforderlichen Höhe ab.
- (2) Die Bruchteilseigentümer zahlen und finanzieren die anteiligen Kaufpreise (brutto) für die Miteigentumsanteile an den Fahrzeugen gemäß § 10 Absatz 1 jeweils getrennt.

§ 11 Darlehen „Fahrzeugfinanzierung“

- (1) Die Höhe der jeweils von den Bruchteilseigentümern aufzunehmenden Darlehen richtet sich nach den von ihnen zu finanzierenden Fahrzeuganteilen. Die Höhe der Fahrzeuganteile bestimmt sich anhand der bestellten Traktionskilometer:
ZV VRR FaIn-EB): ca. 82 %
NWL EBINFA: ca. 18 %¹
- (2) In Höhe der Anteile der Traktionskilometer, die die VRR AöR bestellt, trägt die Finanzierung der Fahrzeuge der ZV VRR FaIn-EB. In Höhe der Anteile der Traktionskilometer, die der NWL bestellt, trägt die Finanzierung der Fahrzeuge der NWL EBINFA.

¹ Die Zug- und Traktions-Km sind derzeit noch nicht abschließend festgelegt, da sich der Ausschreibungsfahrplan noch in der Prüfung bei DB Netz befindet. Die genauen Traktions-Km werden vor Unterzeichnung der Vereinbarung nachgetragen.

§ 12 Verfahren zur Vergabe der Darlehen „Fahrzeugfinanzierung“

- (1) Die Bruchteilseigentümer beauftragen die VRR AöR mit der Durchführung der Vergabe, insbesondere mit der Einholung von Fahrzeugfinanzierungsangeboten.
- (2) Die Entscheidungen der Bruchteilseigentümer im Vergabeverfahren „Fahrzeugfinanzierung“ werden einvernehmlich getroffen.
- (3) Falls sich ein Auftraggeber nach § 5 Absatz 1 schriftlich bereit erklärt, die finanziellen Belastungen, die sich aus einer Entscheidung innerhalb des Vergabeverfahrens mit finanziellen und planerischen Auswirkungen ergeben, zu übernehmen, kann auf Einstimmigkeit verzichtet werden, soweit es dadurch nicht zu einer Verminderung oder Beeinträchtigung des zu beauftragenden Leistungsumfanges bei einem oder mehreren Vertragspartner(n) kommt.

4. Abschnitt: Vergabeverfahren „SPNV-Betriebsleistungen“

§ 13 SPNV-Aufgabenträger / Federführer „SPNV-Betrieb“

- (1) SPNV-Aufgabenträger im Sinne der jeweiligen landesrechtlichen Gesetze zum ÖPNV und Auftraggeber sind die VRR AöR und der NWL.
- (2) Die Vorbereitung und Durchführung der Vergabeverfahren erfolgt gemeinsam. Die VRR AöR wird vom NWL beauftragt, als Vergabestelle und Federführer die Ausschreibung durchzuführen.

Es gelten die in §§ 5 Absatz 3, 2 Absatz 2 genannten Grundsätze.

§ 14 Vergabegegenstand „SPNV-Betrieb Emscher-Münsterland-Netz“

- (1) Vergabegegenstand sind die SPNV-Betriebsleistungen auf folgenden SPNV-Linien:
 - RE 14 Essen – Dorsten - Borken
 - RB 45 Dorsten - Coesfeld
- (2) Die Vergabe erfolgt als Brutto-Ausschreibung.
- (3) Die Linien werden zeitnah parallel zum Vergabeverfahren „Fahrzeugbereitstellung“ ausgeschrieben.

§ 15 Durchführung der Vergabe „SPNV-Betrieb Emscher-Münsterland-Netz“

- (1) Die Ausschreibung des „SPNV-Betriebs“ wird europaweit in einem Verhandlungsverfahren mit vorherigem europaweitem Teilnahmewettbewerb durchgeführt. Sollte es sich aus fachlicher oder rechtlicher Sicht im Rahmen der Vorbereitung der Vergabe als sinnvoll erweisen, ein anderes Verfahren zu wählen, ist dies in einvernehmlicher Abstimmung aller Partner möglich.
- (2) Die Durchführung des formellen Vergabeverfahrens, d.h. insbesondere die Führung der Vergabeakte, redaktionelle Dokumentation der Wirtschaftlichkeitsvermerk, Veröffentlichung im EU-Amtsblatt, Koordination und Organisation der Beantwortung von Rügen und Rückfragen, Erarbeitung eines Vergabevorschlags, Koordination und Organisation der Schriftsätze in eventuell stattfindenden Vergabenachprüfungsverfahren, obliegt der Federführerin gemäß § 13 Absatz 2 dieser Vereinbarung. Der federführende Partner wird in der Veröffentlichung als Kontaktstelle für die öffentlichen Auftraggeber benannt.
- (3) Vor Verfahrensbeginn legen die Aufgabenträger die Wirtschaftlichkeitsgrenze fest, welche in der Vergabeakte dokumentiert werden.
- (5) bleibt frei
- (6) Im Übrigen gelten die Regelungen gemäß §§ 1 und 2 dieser Vereinbarung.
- (7) Vergabekriterium ist das wirtschaftlich günstigste Angebot bei Zusicherung aller gemäß Ausschreibungsunterlagen geforderten Kriterien. Infrastrukturnutzungsentgelte sind nicht wertungsrelevant.
- (8) Falls sich ein Aufgabenträger schriftlich bereit erklärt, die finanziellen Belastungen, die sich aus einer Entscheidung innerhalb des Vergabeverfahrens mit finanziellen und planerischen Auswirkungen ergeben, zu übernehmen, kann auf Einstimmigkeit verzichtet werden, soweit es dadurch nicht zu einer Ver-

minderung oder Beeinträchtigung des zu beauftragenden Leistungsumfanges bei dem oder den anderen Aufgabenträger kommt.

- (9) Die Vergabeentscheidung ist getroffen, sobald sich die Gremien aller Aufgabenträger auf einen Bieter verständigt haben. Ist dies nicht der Fall, weil die Ausschreibung sowohl zu einem Überschreiten der gemeinsam festgelegten Wirtschaftlichkeitsgrenze als auch für einen oder mehrere Aufgabenträger zu einem Überschreiten der individuellen Wirtschaftlichkeitsgrenze geführt hat, kann die Aufhebung der Ausschreibung verlangt werden, soweit damit auch die vergaberechtlichen Voraussetzungen gegeben sind. Die Aufgabenträger werden jedoch gemeinsam nach Lösungen suchen, die Wirtschaftlichkeit für alle Aufgabenträger herzustellen.
- (10) Kommt in einem der beteiligten zuständigen Gremien am Ende des Vergabeverfahrens ein Beschluss über eine gemeinsame Vergabe aus anderen als den in Absatz 9 genannten Gründen nicht zustande, ist die Ausschreibung ebenfalls aufzuheben. In diesen Fällen begründet dies bei den Aufgabenträgern mit einem Beschluss zur Auftragsvergabe ein Anspruch auf Schadensersatz gegenüber den Aufgabenträgern ohne einen derartigen Beschluss. Etwaige Schadensersatzforderungen von Bietern sind von dem Aufgabenträger zu tragen, dessen Gremien den Beschluss nicht gefasst haben.
- (11) Entsprechend der Beschlusslage der jeweiligen Entscheidungsgremien wird von jedem Aufgabenträger für die auf sein Kooperationsgebiet entfallenden Verkehre mit dem ausgewählten Anbieter der in den Vergabeunterlagen beigefügte Verkehrsvertrag gemeinsam geschlossen. Jeder Aufgabenträger ist frei, auf eigene Kosten weitere Zusatzleistungen in einem rechtskonformen Verfahren zu bestellen. Jeder Aufgabenträger wird die anderen Aufgabenträger möglichst frühzeitig über Zusatzleistungen (mit Ausnahme von Sonderverkehrsleistungen) informieren, die er bestellen will.

§ 16 Externe Beratung Vergabe „SPNV-Betrieb Emscher-Münsterland-Netz“

- (1) Die Vertragspartner haben sich bereits auf externe Berater zur Erstellung der Vergabeunterlagen und zur Begleitung des Vergabeverfahrens „SPNV-Betrieb“ verständigt und mit den entsprechenden Beratungsleistungen beauftragt.
- (2) Die juristische Beratung umfasst insbesondere folgende Leistungsbestandteile: Beratung und Überprüfung bezogen auf
 - das Leistungsverzeichnis und den Verkehrsvertrag,
 - die Beurteilungskriterien für die abgegebenen Angebote,
 - das Vergabeverfahrens mit allen vorzunehmenden Verfahrenshandlungen
 - die Mitwirkung bei der Bearbeitung von Rügen und schwierigen Rückfragen und
 - ggf. die Vertretung bei einem vergaberechtlichen Nachprüfungsverfahren.
- (3) Über die in Absatz 2 erfassten Kosten hinausgehende externe Kosten werden nach Abstimmung über die Notwendigkeit ebenfalls über den Kostenschlüssel zwischen den Vertragsparteien abgerechnet. Zusatzwünsche einzelner Aufgabenträger werden gesondert abgerechnet. Der Federführer unterrichtet die Aufgabenträger unverzüglich darüber, wenn weitergehende Kosten entstehen oder wenn diese absehbar sind. Über die Aufteilung der vor dem 01.06.2016 im Vorfeld entstandenen externen Beratungskosten werden sich die Auftraggeber gesondert verständigen.

§ 17 Finanzielle Grundsätze „SPNV-Betrieb Emscher-Münsterland-Netz“

- (1) Die Regelung der Finanzierung mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen erfolgt auf Grundlage dieser Vereinbarung im Zusammenhang mit dem Abschluss der notwendigen Betriebsdurchführungsverträge.
- (2) Die Aufgabenträger haften im Verhältnis zu den beauftragten EVU für die gemeinsam ausgeschriebenen Verkehrsleistungen jeweils als Teilschuldner nur für die in ihren Zuständigkeitsbereichen erbrachten Verkehrsleistungen entsprechend ihrem Anteil. Die Anteile werden auf der Basis der ZugKm nach Tabelle 1 festgelegt. Eine gesamtschuldnerische Haftung ist ausgeschlossen.
- (3) Die Kosten für die Betriebsdurchführung, bestehend aus
 - Aufwand Personal (Kalkulationsschema, Position 1.1)
 - Aufwand Energie (Kalkulationsschema, Position 1.2)
 - Aufwand Sonstige Bereiche (Kalkulationsschema, Position 1.3)
 - Grundentgelt Fahrzeuge (Kalkulationsschema, Position 2)
 - Verfügbarkeitsentgelt (Kalkulationsschema, Position 3)

werden wie folgt prozentual auf die Parteien aufgeteilt:

Tabelle 1: prozentuale Kostenaufteilung nach Aufgabenträger²

VRR AöR	NWL
ca. 1,1 Mio. ZugKm	ca. 0,4 Mio. ZugKm
ca. 75 %	ca. 25 %

Ausgenommen hiervon sind die Infrastrukturkosten, die jeweils raumscharf den Aufgabenträgern zugewiesen werden.

Die Fortschreibung der einzelnen Kostenpositionen richtet sich nach Kapitel 6 der Leistungsbeschreibung.

² Die Zug- und Traktions-Km sind derzeit noch nicht abschließend festgelegt, da sich der Ausschreibungsfahrplan noch in der Prüfung bei DB Netz befindet. Die genauen Zug-Km werden vor Unterzeichnung der Vereinbarung nachgetragen.

Diese Kostenaufteilung bezieht sich zunächst auf die erste Betriebsperiode. Für folgende Betriebsperioden wird der Kostenschlüssel (prozentuale Aufteilung der Kosten gemäß Tabelle 1) anhand des neuen Betriebsprogramms zwischen den Aufgabenträgern angepasst.

§ 18 Zusammenarbeit nach Zuschlagserteilung und während der Vertragslaufzeit

- (1) Während der gesamten Vertragslaufzeit ist die Einstimmigkeit aller Aufgabenträger bei allen Entscheidungen mit finanziellen und planerischen Auswirkungen auf alle Aufgabenträger oder bei allen Entscheidungen, die dazu führen, dass es zu Ab- oder Zubestellungen von Leistungen gegenüber den im jeweiligen Angebot bezuschlagten Fahrleistungsumfang auf Seiten des oder der beauftragten EVU kommt, erforderlich. Dies gilt bei Entscheidungen, die sich nur auf einzelne Linien, Linienabschnitte oder räumliche Zuständigkeiten beziehen, für die dort jeweils betroffenen Aufgabenträger entsprechend. Falls ein Aufgabenträger sich bereit erklärt, die finanziellen Belastungen, die sich aus einer Entscheidung mit finanziellen und planerischen Auswirkungen ergeben, zu übernehmen, kann auf Einstimmigkeit verzichtet werden, soweit es dadurch nicht zu einer Verminderung des Leistungsumfanges in dem Gebiet des oder der anderen Aufgabenträger kommt. Entscheidungen, deren Auswirkungen nur einen Aufgabenträger alleine betreffen, kann dieser eigenverantwortlich treffen. Die nicht betroffenen Aufgabenträger sind von der Entscheidung unverzüglich zu informieren.
- (2) Jeder Aufgabenträger wird in seinem Zuständigkeitsbereich Vertragspartner des gemeinsam ausgewählten EVU. Die Aufgabenträger werden bei der Durchführung des Vertrages mit dem EVU einvernehmlich vorgehen, soweit diese Verwaltungsvereinbarung nicht anderes regelt.

- (3) Die Bearbeitung aller vertraglichen Belange während der Zeit nach Zuschlagserteilung bis zum Ende der Vertragsdurchführung erfolgt federführend über einen der Aufgabenträger. Federführer ist die VRR AöR.
- (4) Der Federführer vertritt gegenüber dem oder den EVU die Aufgabenträger. Soweit in dieser Vereinbarung oder in dem mit dem/den bezuschlagten EVU abzuschließenden Verkehrsvertrag nichts anderes geregelt ist, wirken Handlungen des federführenden Aufgabenträgers für und gegen alle Aufgabenträger. Der federführende Aufgabenträger ist zur Entgegennahme von Willenserklärungen bevollmächtigt, soweit diese Vereinbarung oder der dieser Vereinbarung zugrunde liegende Verkehrsvertrag nichts anderes regelt.

Ausdrücklich von den o. g. Regelungen ausgenommen sind die raumbezogene Einnahmeaufteilung und deren Abrechnung, soweit die Aufgabenträger hierzu keine abweichenden Regelungen treffen.

Der Federführer bearbeitet das Vertragscontrolling und führt in Abstimmung mit den anderen Aufgabenträgern die Korrespondenz mit dem EVU. Korrespondenz, die nur einen der Aufgabenträger betrifft (z. B. Bestellung von Sonderverkehren ausschließlich auf dem Gebiet des Aufgabenträgers), kann auch direkt von diesem durchgeführt werden, der Federführer ist in diesem Fall zu benachrichtigen.

Im Innenverhältnis ist der Federführer an die Vorgaben nach § 2 sowie den weiteren Regelungen dieser Verwaltungsvereinbarung gebunden. Er haftet insoweit für Handlungen, die gegenüber dem EVU wirksam werden, aber nicht von der Vertretungsmacht im Innenverhältnis gedeckt sind, gegenüber den übrigen Aufgabenträgern.

Der Federführer ist verpflichtet, über alle relevanten Vorgänge unverzüglich die beteiligten Vertragspartner zu unterrichten bzw. rechtzeitig im Vorfeld einzubinden.

- (5) Nach Auftragsvergabe wird das Angebot künftig weiterhin gemeinsam von den betroffenen Aufgabenträgern mit der Zielsetzung geplant, nach Ablauf des Verkehrsvertrages eine erneute Ausschreibung der SPNV-Dienstleistungen für die betreffenden Linien durchzuführen. Während der Laufzeit des Verkehrsvertrages greifen bei Änderungen im Leistungsangebot die Regeln zur Einstimmigkeit. Bei allen anderen Änderungen wird die Einstimmigkeit unter den betroffenen Aufgabenträger angestrebt.
- (6) Werden nach Zuschlagserteilung einseitig von einem Aufgabenträgern zusätzliche Leistungen bestellt, die auch zu einer Leistungs- oder Kostenmehrung in den anderen Nachbarräumen führen, so werden die entstehenden Mehrkosten den verursachenden Räumen zugeschrieben. Das gilt auch für alle Kosten, die für die Leistungsbereiche DB Netz, DB Station & Service, Vertrieb u. ä. anfallen. Werden durch einseitig initiierte Abbestellungen eines Aufgabenträger Remanenzkosten verursacht, so sind diese vom initiiierenden Aufgabenträger allein zu tragen.
- (7) Bei den notwendigen Fahrplanabstimmungen vor Beginn einer neuen Fahrplanperiode werden die Aufgabenträger kooperieren. Der Betreiber wird frühzeitig eingebunden. Alle Bestellmaßnahmen gegenüber dem EVU sind schriftlich durch den Federführer vorzunehmen.
- (8) Auch in allen anderen mit dem Vertrag zusammenhängenden Themenbereichen werden die Aufgabenträger während der Laufzeit zusammenarbeiten. Die Koordination und Abstimmung der aufgabenträgerübergreifenden Themenstellungen übernimmt der Federführer.

4. Abschnitt: Schlussbestimmungen

§ 19 Haftung

Jede Vertragspartei haftet gegenüber den anderen Vertragsparteien für Schäden, die im Rahmen der jeweiligen Vergabeverfahren entstehen und darauf beruhen, dass eine der Vertragsparteien wissentlich falsche oder unvollständige Angaben gemacht hat, die sich nachteilig auf das Verfahren ausgewirkt haben, oder berechtigte und erfolgreiche Einwände gegen das Verfahren vorgebracht werden, gegen die eine der Vertragsparteien nicht ausreichend Vorsorge getroffen hat.

§ 20 Einsatz der Fahrzeuge

Die Vertragsparteien verpflichten sich unbedingt, die Fahrzeuge – vorbehaltlich einer einvernehmlich beschlossenen wirtschaftlicheren Lösung – nach Ablauf des ersten Verkehrsvertrages auch für den Folgeverkehrsvertrag, insgesamt für mindestens 25 Jahre wiedereinzusetzen.

Einzelheiten regelt die Kooperationsvereinbarung -Fahrzeuge Emscher-Münsterland-Netz.

§ 21 Salvatorische Klausel

- (1) Sollten einzelne Bestimmungen dieser Vereinbarung unwirksam/nichtig sein oder aus tatsächlichen oder Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung der Vereinbarung für einen Vertragspartei insgesamt unzumutbar wird, werden dadurch die übrigen Bestimmungen dieses Vertrages nicht berührt. Das gleiche gilt, falls sich eine Regelungslücke zeigen sollte.

- (2) Den Vertragsparteien ist die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs bekannt, wonach eine salvatorische Erhaltungsklausel lediglich die Beweislast umkehrt. Es ist jedoch der ausdrückliche Wille der Parteien, die Wirksamkeit der übrigen Vertragsbestimmungen unter allen Umständen aufrechtzuerhalten und damit § 139 BGB insgesamt abzubedingen. An Stelle der unwirksamen/nichtigen Bestimmung oder zur Ausfüllung der Lücke ist diejenige wirksame und durchführbare Regelung zu vereinbaren, die rechtlich und wirtschaftlich dem am nächsten kommt, was die Parteien gewollt haben oder nach dem Sinn und Zweck des Vertrages und seiner späteren eventuellen Ergänzungen gewollt hätten, wenn sie diesen Punkt beim Abschluss der Verträge bedacht hätten.
- (3) Beruht die Nichtigkeit einer Bestimmung auf einem darin festgelegten Maß der Leistung oder der Zeit (Frist oder Termin), so ist die Bestimmung mit einem dem ursprünglichen Maß am nächsten kommenden rechtlich zulässigen Maß zu vereinbaren.

§ 22 Schriftform

Die Änderung, die Ergänzung und die Aufhebung dieses Vertrages einschließlich seiner Anlagen bedürfen der Schriftform, soweit keine strengere Form vorgeschrieben ist. Das Gleiche gilt für die Änderung, die Ergänzung und die Aufhebung dieser Schriftformklausel.

§ 23 Gerichtsstand

Erfüllungsort und Gerichtsstand ist Essen.

Gelsenkirchen, den

(VRR)

(VRR)

Unna, den

(NWL)

(NWL)

Gelsenkirchen, den

(ZV VRR FaIn-EB)

Unna, den

(NWL EBINFA)

(NWL EBINFA)



Nicht öffentlicher Teil

TOP: 9

**Vergabeverfahren wasserstoffbetriebene
Fahrzeuge im
Emscher-Münsterland-Netz RE 14/RB 45**

Anlage

zur Vorlage 342/16

Kooperationsvereinbarung EM-Netz

40. VERBANDSVERSAMMLUNG DES NWL

AM 07.07.2016 IN UNNA



Kooperationsvereinbarung Fahrzeuge Emscher-Münsterland Netz

zwischen

- 1. dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
Eigenbetrieb Fahrzeuge und Infrastruktur
- nachfolgend ZV VRR FaIn-EB -**

- 2. dem NWL Eigenbetriebs Infrastruktur und Fahrzeuge
(EBINFA)
- nachfolgend NWL EBINFA -**

gemeinsam Kooperationspartner genannt

<h2 style="margin: 0;">Inhaltsverzeichnis</h2>
--

Präambel.....	3
§ 1 Zweck der Kooperationsvereinbarung	4
§ 2 Finanzierung und abzuschließende Verträge	4
§ 3 Dauer der Kooperation	6
§ 4 Eigentum an den Fahrzeugen und Gefahrtragung.....	6
§ 5 Steuerliche Behandlung.....	7
§ 6 Form der Kooperation	7
§ 7 Organisation der Kooperation	8
§ 8 Lenkungskreis	8
§ 9 Beschlüsse des Lenkungskreises	9
§ 10 - bleibt frei -.....	10
§ 11 Geschäftsbesorgung und Vertretung	10
§ 12 Informationspflicht des Geschäftsbesorgers	12
§ 13 - bleibt frei -.....	12
§ 14 Budgetplan / Einlagen der Kooperationspartner	12
§ 15 Buchführung.....	13
§ 16 Darlehens-, Verrechnungs- und Kapitalkonten, Ergebnisverteilung, Entnahmen und Einlagen	13
§ 17 (Wieder-)Einsatz der Fahrzeuge und Veränderung der Umstände	14
§ 18 Revisionsklausel.....	14
§ 19 Schlussbestimmungen	14

Präambel

Die Kooperationsvereinbarung Fahrzeugbereitstellung für das Emscher Münsterland-Netz (im Folgenden: Kooperationsvereinbarung) regelt die Kooperation zwischen dem ZV VRR FaIn-EB und dem NWL EBINFA, gemäß § 6 Abs. 1 Gesetz über den öffentlichen Personen-nahverkehr in NRW (im Folgenden: ÖPNVG NRW) vom 07.03.1995 in der Fassung vom 05.07.2011

Weitere, in diesem Zusammenhang geschlossene und noch abzuschließende Verträge sind:

- **Verwaltungsvereinbarung Vergabeverfahren:**

über die Zusammenarbeit bei der Durchführung der Vergabeverfahren zur Beschaffung der SPNV-Fahrzeuge für den RRX-Vorlaufbetrieb zum Abschluss der Finanzierungsverträge sowie der SPNV-Betriebsausschreibung für die Linien RE14 und RB45

- **Geschäftsbesorgungsvertrag mit der VRR AöR:**

Der Geschäftsbesorgungsvertrag mit der VRR AöR regelt die Einzelheiten bezüglich der Durchführung der Aufgaben der Geschäftsbesorgung durch die VRR AöR.

Die Kooperationsvereinbarung gemäß § 6 Abs. 1 ÖPNVG NRW regelt die Einzelheiten der Zusammenarbeit, die Rechte und Pflichten der Kooperationspartner sowie die Risikotragung und Chancenverteilung zwischen ihnen, insbesondere im Hinblick auf Fahrzeugerwerb, -finanzierung, -überlassung und -weiterverwendung nach Maßgabe der von VRR AöR und NWL bestellten Traktionskilometer. Die Kooperationsvereinbarung ist im Lichte der o. g. Verwaltungsvereinbarung auszulegen. Deren Regelungen gehen im Zweifel vor und gelten ergänzend, soweit die Kooperationsvereinbarung keine spezielleren Regelungen enthält.

§ 1

Zweck der Kooperationsvereinbarung

- (1) Die Kooperationspartner schließen diese Kooperationsvereinbarung gemäß § 6 Abs. 1 ÖPNVG zur gemeinsamen Planung, Organisation und Ausgestaltung der verbundübergreifenden Linienverkehre der RE 14 und RB 45.
- (2) Zweck der Kooperationsvereinbarung ist die Zusammenarbeit der Kooperationspartner
 - beim Erwerb,
 - bei der Sicherstellung der Verfügbarkeit,
 - bei der Abwicklung der mit dem Hersteller und den EVU abgeschlossenen Verträge,
 - bei der Finanzierung und der Verwaltung der für den Betrieb der Linien RE 14 und RB 45 benötigten Fahrzeuge,
 - die Regelung der im Zusammenhang mit der Finanzierung der Fahrzeuge stehenden Rechte und Pflichten sowie die Verteilung der Chancen und Risiken zwischen den Kooperationspartnern.
- (3) Die gesetzliche Zuständigkeit der Aufgabenträger für den SPNV bleibt unberührt.

§ 2

Finanzierung und abzuschließende Verträge

- (1) Die Kooperationspartner finanzieren die verfügbaren Fahrzeuge anteilig. Die Anteile bestimmen sich nach den in Abs. 3 festgelegten Traktionskilometern.
- (2) Gemäß dem Ausschreibungsfahrplan und unter Berücksichtigung der im jeweiligen Zuständigkeitsbereich befindlichen Traktionskilometer, ergeben sich folgende Finanzierungsanteile:

ZV VRR Faln-EB:	ca. 82 %(ca. 1,7 Mio. Traktions-Km)
NWL EBINFA	ca. 18 %(ca. 0,4 Mio. Traktions-Km) ¹
- (3) Die Kooperationspartner finanzieren die Fahrzeuge selbst. Zur Finanzierung ihres Anteils am Gesamtbetrag schließen sie jeweils eigene Verträge mit Banken oder anderen Finanziers ab. Jeder Kooperationspartner haftet nur für seinen eigenen Finanzierungsanteil gemäß § 2 Abs. 3 dieser Kooperationsvereinbarung (im Folgenden:

¹ Die Zug- und Traktions-Km sind derzeit noch nicht abschließend festgelegt, da sich der Ausschreibungsfahrplan noch in der Prüfung bei DB Netz befindet. Die genauen Traktions-Km werden vor Unterzeichnung der Vereinbarung nachgetragen.

Finanzierungsanteil) und nicht gesamtschuldnerisch. Soweit die Kooperationspartner gemeinsam einen Finanzierungsvertrag mit der Europäischen Investitionsbank abschließen, verpflichten sie sich bereits jetzt hiermit wechselseitig, gegen ihre vertraglichen Pflichten aus dem Finanzierungsvertrag mit der Europäischen Investitionsbank nicht zu verstoßen. Anderenfalls erstatten sie den anderen am Finanzierungsvertrag beteiligten Kooperationspartnern den daraus entstehenden Schaden, insbesondere bei einer Kündigung des Finanzierungsvertrages durch die Europäische Investitionsbank.

- (4) Die Kooperationspartner schließen folgende Verträge mit dem Hersteller:
- Rahmenvertrag mit Regelungen für den Fahrzeuglieferungsvertrag sowie für den Instandhaltungs- und Verfügbarkeitsvertrag,
 - Fahrzeuglieferungsvertrag über die Beschaffung der Fahrzeuge,
 - Instandhaltungs- und Verfügbarkeitsvertrag über die Sicherstellung der Verfügbarkeit der nach dem Fahrzeuglieferungsvertrag beschafften Fahrzeuge.
- (5) Die Kooperationspartner schließen mit den EVU Bereitstellungsverträge über die Überlassung der von ihnen verfügbar gehaltenen Fahrzeuge; die Aufgabenträger mit einem EVU einen Verkehrsvertrag über die Erbringung der Verkehrsdienstleistungen ab.
- (6) In den Verträgen nach Abs. 4 und 5 haften die Kooperationspartner nur für ihren Anteil gemäß Abs. 3. Sie haften nicht als Gesamtschuldner. Für Forderungen aus den Verträgen nach Abs. 4 gegen den Hersteller oder nach Abs. 5 gegen das EVU sind sie keine Gesamtgläubiger. Die damit zusammenhängenden Rechtswirkungen sind bei der Gestaltung der Verträge nach Abs. 4 und 5 zu berücksichtigen. Insbesondere ist zu regeln, wie sich der Ausschluss der Gesamtgläubiger- und Gesamtschuldnerschaft auf die Abnahme, die Zahlungsflüsse, die Bürgschaften und sonstigen Rechte und Pflichten aus den Verträgen auswirkt.
- (7) Falls bestands- bzw. rechtskräftig festgestellt wird, dass die Kooperationspartner in den Verträgen nach Abs. 4 und 5 nicht nur für ihren Anteil haften, sind die Kooperationspartner zur gegenseitigen Freistellung im Verhältnis ihrer Anteile nach Abs. 2 verpflichtet. Kommt ein Kooperationspartner trotz schriftlicher Aufforderung seiner Freistellungspflicht nicht nach, haben die vorleistenden Kooperationspartner gegen den säumigen Kooperationspartner einen Ausgleichsanspruch analog § 426 Abs. 2 BGB. § 404 BGB gilt nicht.
- (8) Die Kooperationspartner tragen die Risiken im Zusammenhang mit den in Abs. 4 und 5 genannten Verträgen, soweit diese Risiken oder Kosten nicht vom Hersteller

oder vom EVU zu tragen sind, gemeinsam im Verhältnis ihrer Finanzierungsanteile nach Abs. 2.

§ 3

Dauer der Kooperation

- (1) Die Kooperationsvereinbarung gilt ab dem Datum der Unterzeichnung dieser Kooperationsvereinbarung durch die Kooperationspartner.
- (2) Eine ordentliche Kündigung der Kooperation ist ausgeschlossen.
- (3) Die Kooperation wird, ohne dass es einer Kündigung bedarf, spätestens dann aufgelöst, wenn die erworbenen Fahrzeuge veräußert oder die Verträge mit dem Hersteller nach § 2 Abs. 4 rückabgewickelt werden, bei der Veräußerung der Fahrzeuge der Erlös aufgeteilt und alle gegebenenfalls bestehenden wechselseitigen Ansprüche befriedigt sowie alle bestehenden Rechte und Pflichten erfüllt wurden.
- (4) Das Recht zur außerordentlichen Kündigung der Kooperation aus wichtigem Grund bleibt unberührt.
- (5) Jede Kündigung bedarf der Schriftform.

§ 4

Eigentum an den Fahrzeugen und Gefahrtragung

- (1) Das Eigentum an den Fahrzeugen geht mit Übereignung der Fahrzeuge auf die Kooperationspartner über.
- (2) Die Kooperationspartner erwerben die Fahrzeuge zu Eigentum nach Bruchteilen gemäß §§ 1008 ff. BGB. Durch den Eigentumserwerb an den Fahrzeugen entsteht eine Bruchteilsgemeinschaft an den Fahrzeugen. Die Bruchteile entsprechen dem Verhältnis der Finanzierungsanteile.
- (3) Die Kooperationspartner sind ohne die vorherige schriftliche Zustimmung der anderen Kooperationspartner nicht berechtigt, über ihr Bruchteilseigentum an den Fahrzeugen zu verfügen oder schuldrechtliche Pflichten einzugehen. Dies gilt entsprechend für etwaige Rechtsnachfolger der Kooperationspartner.
- (4) Während der Laufzeit des Instandhaltungs- und Verfügbarkeitsvertrages und des Bereitstellungsvertrages liegt die Verantwortung für die Fahrzeuge grundsätzlich beim Hersteller bzw. beim EVU. Diese haben die damit in Zusammenhang stehenden Risiken während der Laufzeit der Verträge ausreichend zu versichern. Die Ein-

zelheiten regelt die Kooperation mit dem Hersteller und dem EVU in gesonderten Vereinbarungen.

- (5) Die Chancen und Risiken im Zusammenhang mit den Fahrzeugen sowie die Lasten des Eigentums tragen, soweit diese Risiken oder Kosten nicht vom Hersteller oder vom EVU zu tragen sind, die Kooperationspartner gemeinsam im Verhältnis ihrer Finanzierungsanteile.

§ 5

Steuerliche Behandlung

- (1) Auf Ebene der Bruchteilsgemeinschaft/Kooperation etwaig anfallende Steuern tragen die Kooperationspartner grundsätzlich im Verhältnis ihrer Finanzierungsanteile gemäß § 2 Abs. 2 dieser Kooperationsvereinbarung. Führen Umstände, die der einzelne Kooperationspartner selbst verwirklicht, zu Steuererhöhungen oder Steuerreduzierungen, gilt das Prinzip der Tragung nach der wirtschaftlichen Veranlassung: Die nur einem Kooperationspartner zuzurechnenden Umstände sollen sich nur bei diesem wirtschaftlich auswirken. Dies bedeutet: Die sich ergebenden steuerlichen Mehr- oder Minderbelastungen auf Ebene der Bruchteilsgemeinschaft/Kooperation sollen nur von diesem Kooperationspartner getragen werden bzw. nur diesem Kooperationspartner zugutekommen. Wird ein Kooperationspartner für Steuerbeträge in Anspruch genommen, die nach diesen Grundsätzen wirtschaftlich von einem anderen Kooperationspartner getragen werden müssten, hat der andere Kooperationspartner den erstgenannten von allen entsprechenden Folgen freizustellen. Insofern arbeiten die Kooperationspartner vertrauensvoll zusammen und unterrichten sich gegenseitig. Nur zur Klarstellung halten die Parteien fest, dass steuerliche Pflichten und Steuern, welche die Kooperationspartner selbst betreffen, von diesen allein erfüllt werden.
- (2) Die Kooperationspartner werden die Märkische Revision GmbH, Essen, mit der Abwicklung der steuerrechtlichen Angelegenheiten für den Zeitraum bis zum 31.12.2020, insbesondere der Prüfung der Geschäftsvorfälle und des Jahresabschlusses sowie Erstellen der Steuererklärung, beauftragen.

§ 6

Form der Kooperation

- (1) Die Kooperationspartner vereinbaren eine enge, vertrauensvolle Zusammenarbeit. Die Pflicht zur vertrauensvollen Zusammenarbeit erstreckt sich insbesondere auf die Vorbereitung und Durchführung der Vergabe und auf Entscheidungen zum Vertragsmonitoring und Vertragscontrolling gegenüber dem Hersteller und dem EVU sowie allgemein auf Entscheidungen, die für die Vertragserfüllung des Herstellers und des EVU im Projekt im weitesten Sinne relevant sind.

- (2) Die Pflicht zur vertrauensvollen Zusammenarbeit erstreckt sich auch auf Entscheidungen gegenüber sonstigen Dritten. Insbesondere stimmen die Kooperationspartner ihre Kommunikation gegenüber Dritten ab.

§ 7

Organisation der Kooperation

- (1) Die Kooperation bildet einen Lenkungskreis gemäß § 8 als Entscheidungsgremium.
- (2) Die VRR AöR wird mit der Geschäftsbesorgung beauftragt. Der Geschäftsbesorgungsvertrag wird Einzelheiten regeln. Die VRR AöR erfüllt die Aufgaben im Rahmen der Geschäftsbesorgung.
- (3) Bestehende Organisationsstrukturen aus der RRX-Kooperation (Projektmanagementgruppe / Projektarbeitsgruppe) können genutzt werden.

§ 8

Lenkungskreis

- (1) Die Kooperation trifft ihre Entscheidungen im Lenkungskreis "Fahrzeugfinanzierung und Bruchteilseigentum" (im Folgenden: „Lenkungskreis“) durch Beschluss. Dem Lenkungskreis obliegen dabei die Entscheidungen über alle den Kooperationspartnern im Gesetz oder dieser Kooperationsvereinbarung zugewiesenen Angelegenheiten.
- (2) Der Lenkungskreis besteht aus den Kooperationspartnern. Die Kooperationspartner sind frei in der Entsendung der Lenkungskreismitglieder. Im Regelfall sollen die Kooperationspartner nicht mehr als zwei Vertreter je Kooperationsraum entsenden. Dem Lenkungskreis müssen zumindest die Geschäftsführer oder der Vorstand der Kooperationsräume angehören. Die Kooperationspartner können Vertreter für Urlaub und Krankheit benennen.
- (3) Der Lenkungskreis tagt regelmäßig und auf Antrag eines Kooperationspartners.
- (4) Zu einer Lenkungkreissitzung sind die Kooperationspartner unter Einhaltung einer Frist von zwei Wochen schriftlich, per Telefax oder per E-Mail einzuladen. Bei Eilbedürftigkeit kann die Einberufung mit angemessen kürzerer Frist erfolgen. Bei der Berechnung der Frist werden der Tag der Absendung der Einladung und der Tag der Sitzung nicht mitgerechnet. Mit der Einladung sind die Gegenstände der Tagesordnung mitzuteilen.

- (5) Sofern die Kooperationspartner nicht einstimmig eine abweichende Regelung treffen, finden die Lenkungscreissitzungen bei der VRR AöR statt.
- (6) An den Lenkungscreissitzungen können
 - a) der jeweilige Vertragspartner des Geschäftsbesorgungsvertrages,
 - b) fachlich eingebundene Mitarbeiter der Kooperationspartner,
 - c) Sachverständige und beruflich zur Verschwiegenheit verpflichtete Rechtsanwälte, Wirtschaftsprüfer oder Steuerberater, die die Kooperation und/oder einzelne Kooperationspartner beraten,als Gäste ohne Stimmrecht teilnehmen.

§ 9

Beschlüsse des Lenkungscreises

- (1) Die Beschlüsse des Lenkungscreises sind einstimmig zu fassen, soweit nicht die Ausnahmetatbestände nach Abs. 5 und 6 vorliegen.
- (2) Der Lenkungscreis ist nur beschlussfähig, wenn beide Kooperationspartner anwesend oder vertreten sind. Erweist sich der Lenkungscreis nicht als beschlussfähig, so ist unter Beachtung von vorstehenden § 7 Abs. 3 unverzüglich eine neue Lenkungscreissitzung mit gleicher Tagesordnung einzuberufen. Diese ist ohne Rücksicht auf die anwesenden oder vertretenen Kooperationspartner beschlussfähig, falls hierauf in der Einberufung deutlich darauf hingewiesen wurde.
- (3) Die Beschlüsse des Lenkungscreises werden in der Regel in Lenkungscreissitzungen gefasst. Soweit nicht zwingende Formvorschriften entgegen stehen, können mit Einverständnis aller Kooperationspartner die Beschlüsse der Kooperationspartner auch auf eine andere Art gefasst werden, vor allem außerhalb von Lenkungscreissitzungen, insbesondere im Umlaufverfahren in schriftlicher Form, oder per Telefax oder E-Mail.
- (4) Über jede Lenkungscreissitzung und jede Form der Beschlussfassung ist ein Protokoll anzufertigen, in welchem Ort und Tag, die Teilnehmer sowie der wesentliche Inhalt der Verhandlungen und die Beschlüsse des Lenkungscreises anzugeben sind. Zum Protokollführer wird der jeweilige Vertragspartner des Geschäftsbesorgungsvertrages bestimmt. Das von dem Protokollführer erstellte Protokoll ist von diesem und dem Vorsitzenden der Lenkungscreissitzung zu unterzeichnen. Den Kooperationspartnern ist unverzüglich eine Abschrift des Protokolls zu übersenden. Das Protokoll erfüllt Beweisfunktion, es ist keine Wirksamkeitsvoraussetzung für die Beschlussfassung.

- (5) Falls ein Kooperationspartner sich schriftlich bereit erklärt, die finanziellen Belastungen, die sich aus einem Beschluss des Lenkungskreises für die anderen Kooperationspartner ergeben, zu übernehmen, bedarf es keines Beschlusses des Lenkungskreises. Dies gilt nicht, wenn die Entscheidung eines Kooperationspartners zu einer Verminderung des Leistungsumfanges in dem Gebiet des jeweils anderen führt. Dann gilt die Regelung des Abs. 3.
- (6) Entscheidungen während der Vertragslaufzeit, deren Auswirkungen nur einen Kooperationspartner allein betreffen, kann jede Partei grundsätzlich eigenverantwortlich treffen. Die nicht betroffenen Parteien sind von der Planung und vor der konkreten Umsetzung unverzüglich zu informieren.
- (7) Kommt ein Beschluss des Lenkungskreises nicht mit der erforderlichen Mehrheit zustande, so kann im Interesse aller durch jeden Kooperationspartner eine nach billigem Ermessen angemessene Entscheidung verlangt werden. Bei Streitigkeiten hierüber führt die Kooperation auf Antrag eines Kooperationspartners ein Schiedsverfahren nach der Schiedsgerichtsordnung und den ergänzenden Regelungen für beschleunigte Verfahren der Deutschen Institution für Schiedsgerichtsbarkeit e.V. (DIS) durch, dessen Ergebnis sie als bindend anerkennt. Auf den Schiedsrichter werden sich die Kooperationspartner einvernehmlich verständigen. Gelingt eine einvernehmliche Bestimmung des Schiedsrichters nicht binnen vier Wochen nach Stellung des Antrags auf Durchführung eines Schiedsverfahrens, beauftragen die Kooperationspartner für fahrzeugbezogene Entscheidungen den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes und für finanzierungsbezogene Entscheidungen den Präsidenten des OLG Hamm mit der Bestimmung eines Schiedsrichters. Die Bestimmung des Schiedsrichters ist für die Kooperation bindend. Die Kosten des Schiedsverfahrens werden entsprechend den §§ 91 ff. ZPO verteilt.

§ 10

- bleibt frei -

§ 11

Geschäftsbesorgung und Vertretung

- (1) Die Kooperationspartner übertragen die Aufgaben der Geschäftsbesorgung auf die VRR AöR nach Maßgabe des noch abzuschließenden Geschäftsbesorgungsvertrages.
- (2) Die Kooperationspartner bevollmächtigen die VRR AöR, die Kooperation im Außenverhältnis zu vertreten. Die VRR AöR handelt insoweit im Namen und für Rechnung der Kooperation. Sie unterliegt nicht den Beschränkungen des § 181 BGB. Die VRR

AöR wird im Geschäftsbesorgungsvertrag verpflichtet, sich an alle Entscheidungen des Lenkungskreises zu halten und diese umzusetzen.

- (3) Alle wesentlichen Maßnahmen der Geschäftsbesorgung bedürfen der vorherigen Zustimmung des Lenkungskreises. Dies sind insbesondere:
- a) Festlegung des jährlichen Budgetplanes der Kooperation,
 - b) Ausführung von Geschäften, die im Vergleich zum Budgetplan zu zusätzlichen Kosten in Höhe von mehr als € 100.000,00 im Einzelfall führen,
 - c) Abnahme von Fahrzeugen gegenüber dem Hersteller,
 - d) Genehmigung des Jahresabschlusses der Bruchteilsgemeinschaft,
 - h) Abschluss, Änderung oder Beendigung von Beraterverträgen,
 - i) Kündigung des Geschäftsbesorgungsvertrages,
 - j) Einleitung von Verfahren vor staatlichen Gerichten oder Schiedsgerichten sowie Abschluss von Vergleichen in solchen Verfahren,
 - l) Änderung, Kündigung und Rücktritt bzw. Aufhebung der Verträge aus der Fahrzeugbereitstellung des Emscher-Münsterland-Netzes,
 - m) Geschäfte oder Maßnahmen, welche der Lenkungskreis für zustimmungsbedürftig erklärt hat.

Die Kooperationspartner können der VRR AöR jederzeit gemeinsam Weisungen in Bezug auf die Aufgaben der Geschäftsbesorgung erteilen.

Die Kooperationspartner können jederzeit durch Beschluss des Lenkungskreises weitere Maßnahmen in den vorstehenden Katalog der zustimmungsbedürftigen Geschäftsbesorgungsmaßnahmen aufnehmen.

- (4) Für die im Zusammenhang mit der Geschäftsbesorgung zu tätigenden Ausgaben und entgegenezunehmenden Einnahmen wird ein Konto im Namen des jeweiligen Vertragspartners des Geschäftsbesorgungsvertrages und für Rechnung der Kooperation eingerichtet (Treuhandkonto der Kooperation). Alle Zahlungsvorgänge betreffend die Geschäftsbesorgung sind über dieses Konto abzuwickeln.
- (5) Auf Beschluss des Lenkungskreises können für die Einzahlungen und Auszahlungen aus der Fahrzeugfinanzierung (Grundentgelt und Annuitäten) für jeden Bruchteilseigentümer/Kooperationspartner getrennt geführte Treuhandkonten eingerichtet wer-

den, über die die entsprechenden Zahlungsvorgänge abgewickelt werden (Clearingstelle).

§ 12

Informationspflicht des Geschäftsbesorgers

Die VRR AöR ist im Geschäftsbesorgungsvertrag so zu verpflichten, dass sie den Kooperationspartnern, insbesondere den einzelnen Mitgliedern des Lenkungskreises, regelmäßig oder auf Verlangen unverzüglich Auskunft über die Angelegenheiten der Kooperation und der Geschäftsbesorgung zu geben und die Einsicht der Bücher und Schriften der Kooperation zu gestatten hat, soweit sie die Belange der Kooperation betreffen. Die VRR AöR darf die Auskunft und die Einsicht nur verweigern, soweit zu besorgen ist, dass sie kooperationsfremden Zwecken dienen soll und dadurch der Kooperation oder den Aufgabenträgern einen nicht unerheblichen Nachteil entstehen kann.

§ 13

- bleibt frei -

§ 14

Budgetplan / Einlagen der Kooperationspartner

- (1) Der Budgetplan der Kooperation berücksichtigt im Erfolgsplan Erträge und Aufwendungen aus den im Rahmen der Geschäftsbesorgung für die Kooperation durchzuführenden Geschäftsvorfälle, insbesondere:
 - Aufwendungen für bezogene Leistungen, insbesondere Kosten für rechtliche, technische und steuerrechtliche Beratung sowie Vergütung des Geschäftsbesorgers,
 - sonstige betriebliche Aufwendungen, insbesondere, Prüfungs- und Steuerberatungskosten, Nebenkosten des Geldverkehrs,
 - Zinserträge,
 - Steuern.
- (2) Der Budgetplan weist im Finanzplan darüber hinaus weitere Beträge als Finanzierungsbedarf der Kooperation z.B. für Anschaffungsnebenkosten, die Vorfinanzierung von Vorsteuerbeträgen und die an das Finanzamt abzuführende Umsatzsteuer für die von den Kooperationspartnern vereinnahmten Erträge sowie als Finanzierung die Einlagen der Kooperationspartner aus.
- (3) Die Kooperationspartner erbringen aufgeteilt nach dem Verhältnis der auf sie entfallenden Finanzierungsanteile nach § 2 Abs. 3 eine Einlage entsprechend dem beschlossenen Budgetplan.

- (4) Die Finanzierungsbeiträge sind jeweils vorschüssig bis zum fünften Werktag eines Quartals auf das Konto der Kooperation einzuzahlen.
- (5) Die Höhe der Finanzierungsbeiträge kann jederzeit durch einstimmigen Beschluss des Lenkungskreises angepasst werden.

§ 15

Buchführung

- (1) Die Buchführung, der Jahresabschluss und die Steuererklärungen der Kooperation werden nach handelsrechtlichen Grundsätzen unter Beachtung steuerlicher Vorschriften durch den Geschäftsbesorger im Rahmen der Geschäftsbesorgung erstellt.
- (2) Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.

§ 16

Darlehens-, Verrechnungs- und Kapitalkonten, Ergebnisverteilung, Entnahmen und Einlagen

- (1) Für jeden Kooperationspartner wird ein eigenes Kapitalkonto geführt, über das Entnahmen und Einlagen einschließlich der Umsatz- und Vorsteuerbeträge für die von den Kooperationspartnern selbst getragenen Kosten bzw. vereinnahmten Erträge sowie Gewinn- und Verlustanteile gebucht werden. Zu den Kapitalkonten können auch Unterkonten geführt werden. Die Kapitalkonten sind unverzinslich.
- (2) Die Kooperationspartner sind grundsätzlich am Ergebnis der Kooperation nach dem Verhältnis der auf sie entfallenden Finanzierungsanteile nach § 2 Abs. 3 beteiligt. Führen Umstände, die der einzelnen Kooperationspartner selbst verwirklicht, zu Aufwendungen oder Erträgen, gilt das Prinzip der Tragung nach der wirtschaftlichen Veranlassung: Die nur einem Kooperationspartnern zuzurechnenden Umstände sollen sich auch nur bei diesem wirtschaftlich auswirken.
- (3) Einlagen der Kooperationspartner sind grundsätzlich entsprechend dem Budgetplan gemäß § 10 bzw. im Bedarfsfall gemäß Beschluss des Lenkungskreises zu leisten. Über Entnahmen entscheidet grundsätzlich der Lenkungskreis mit Beschluss nach Feststellung des Jahresabschlusses und der Ergebnisverwendung.
- (4) Einlagen sind durch die Kooperationspartner auch für durch die Kooperation an das Finanzamt abzuführende Umsatzsteuerbeträge auf die von den Kooperationspartnern vereinnahmten Erträge, die nicht im Budgetplan berücksichtigt sind, zum Fälligkeitsdatum zu leisten. Entnahmen durch die Kooperationspartner sind für die vom

Finanzamt erstatteten Vorsteuerbeträge auf die von den Kooperationspartnern selbst getragenen Kosten (z.B. Aufwendungen, Anschaffung- und Anschaffungsnebenkosten) entsprechend dem Prinzip der wirtschaftlichen Veranlassung vorgesehen.

§ 17

(Wieder-)Einsatz der Fahrzeuge und Veränderung der Umstände

- (1) Die Kooperationspartner verpflichten sich, die Fahrzeuge – vorbehaltlich einer einvernehmlich beschlossenen wirtschaftlicheren Lösung – nach Ablauf des ersten Verkehrsvertrages auch für die Folgeverkehrsverträge für insgesamt mindestens 25 Jahre, wenigstens bis zum 31.12.2045, wiedereinzusetzen.
- (2) Verändern sich die Umstände, unter denen diese Kooperationsvereinbarung abgeschlossen wurde, werden die Parteien unverzüglich eine einvernehmliche Anpassung dieser Kooperationsvereinbarung beschließen, die dem Sinn und Zweck der Kooperationsvereinbarung, wie er in der Präambel und den einzelnen Bestimmungen zum Ausdruck kommt, zu bestmöglicher Wirkung verhilft und die wohlverstandenen Interessen der Parteien angemessen berücksichtigt. Das Gleiche gilt im Falle von Regelungslücken.

§ 18

Revisionsklausel

Anpassungen dieser Kooperationsvereinbarung kann der Lenkungskreis beschließen.

§ 19

Schlussbestimmungen

- (1) Sollten einzelne Bestimmungen dieser Kooperationsvereinbarung unwirksam sein oder aus tatsächlichen oder Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung der Kooperationsvereinbarung für die Parteien insgesamt unzumutbar wird, werden dadurch die übrigen Bestimmungen dieser Kooperationsvereinbarung nicht berührt. Anstelle der unwirksamen Bestimmungen ist eine Bestimmung zu vereinbaren, die dem von den Parteien angestrebten Zweck wirtschaftlich am nächsten kommt. Soweit es sachdienlich ist, gelten die Vorschriften der §§ 705 bis 740 BGB entsprechend.
- (2) Die Änderung, die Ergänzung und die Aufhebung dieser Kooperationsvereinbarung einschließlich ihrer Anlagen bedürfen der Schriftform, soweit keine strengere Form vorgeschrieben ist. Das Gleiche gilt für die Änderung, die Ergänzung und die Aufhebung dieser Schriftformklausel.

Gelsenkirchen, den

.....
ZV VRR FaIn-EB

Unna, den

.....
NWL EBINFA

Unna, den

.....
NWL EBINFA