

Kooperationsvertrag

über

die Zusammenarbeit

zwischen

der Verkehrsverbund Region Trier GmbH

**(eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Wittlich unter
HRB 4520)**

Deworastraße 1

54290 Trier

– nachfolgend einzeln „**VRT**“ oder
„**Verbundgesellschaft**“ genannt –

und der

Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbände Rheinland-Pfalz mbH

**(eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Koblenz unter
HRB 24810)**

Schlossstraße 18

56068 Koblenz

– nachfolgend einzeln „**UVRP**“ oder
„**Unternehmensgesellschaft**“ genannt –

– nachfolgend gemeinsam auch „**Partnern**“ und
einzeln „**Partner**“ genannt –

Präambel

Die Erbringung des Personennahverkehrs ist in der Region Trier nach dem sog. „Drei-Ebenen-Modell“ organisiert. Die Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben und die Festlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen für die Erbringung des straßengebundenen Personennahverkehrs obliegt dem Zweckverband Verkehrsverbund Region Trier („ZV VRT“). Der ZV VRT ist Aufgabenträger für die die Grenzen der einzelnen ZV VRT-Mitglieder überschreitenden Verkehre. Für Verkehre, die ausschließlich das Gebiet eines Verbandsmitgliedes betreffen, ist das jeweilige Verbandsmitglied der zuständige Aufgabenträger.

Für den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (SPNV) ist der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord („ZV SPNV-Nord“) Aufgabenträger damit zugleich zuständige Behörde im Sinne der VO (EG) Nr. 1370/2007. Gleiches gilt gem. § 6 Nahverkehrsgesetz Rheinland-Pfalz (NVG) für regionalbedeutsame Buslinien, die im Einvernehmen mit den jeweils betroffenen Kreisen und kreisfreien Städten festgelegt werden. Zwischen dem ZV SPNV-Nord und dem ZV VRT besteht eine Verwaltungsvereinbarung mit Wirkung 01.01.2019, welche den ZV VRT ermächtigt, einheitliche Regelungen zu Tarifen, Standards des Vertriebs und der Einnahmenaufteilung für den straßen- und schienengebundenen ÖPNV in seinem Zuständigkeitsgebiet zu vereinbaren. Dies umfasst ausdrücklich auch den Abschluss dieser Vereinbarung mit der UVRP.

Die konkrete Leistungserbringung obliegt den Verkehrsunternehmen. Sie haben bzw. werden sich spätestens mit Wirkung zum 31. Dezember 2018 in der Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbände Rheinland-Pfalz mbH (Unternehmensgesellschaft) zusammengeschlossen haben.

Unter Wahrung der Aufgaben- und Verantwortungsteilung schließen die Verbundgesellschaft und die Unternehmensgesellschaft den folgenden Kooperationsvertrag.

1. Abschnitt: Grundlagen

§ 1 Grundlagen

- (1) „Aufgabenträger“ im Sinne dieser Vereinbarung sind der ZV VRT, seine Verbandsmitglieder und der ZV SPNV-Nord.
- (2) „Verkehrsunternehmen“ im Sinne dieser Vereinbarung sind Eisenbahnverkehrsunternehmen im Sinne des AEG und Verkehrsunternehmen, die Leistungen nach §§ 42, 43 PBefG erbringen. „Verbundunternehmen“ sind Verkehrsunternehmen, die im Gebiet der Aufgabenträger Nahverkehrsleistungen erbringen.
- (3) Bestehende und künftig abzuschließende Verkehrs- bzw. Finanzierungsverträge zwischen den Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern sind gegenüber diesem Vertrag vorrangig.
- (4) Für neu abzuschließende Verkehrs- und Finanzierungsverträge zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern ist dieser Vertrag eine verbindliche Grundlage. Darüber hinaus gehende verbindliche Regelungen können vertraglich vereinbart werden.
- (5) Die Partner vereinbaren eine konstruktive Zusammenarbeit. Auf vertraglicher Basis soll somit die im Jahre 2000 begonnene Kontinuität der Integration des Verkehrsangebots und der Kooperation zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen gewährleistet werden. Den Partner ist dabei bewusst, dass nicht alle Punkte einer solchen Kooperation einer vorherigen vertraglichen Regelung zugänglich sind. Die Partner gehen davon aus, dass getragen vom Bestreben der Integration der Verkehre im Verbundgebiet solche offenen Punkte in einer fairen Auseinandersetzung kooperativ einer Lösung zugeführt werden.
- (6) Im Rahmen dieser Vereinbarung nimmt die VRT die Belange der Aufgabenträger wahr und die UVRP die der Verkehrsunternehmen.
- (7) Die Aufgabenträger erfüllen ihre Aufgaben durch die Aufstellung von Nahverkehrsplänen und unter anderem auch im Rahmen von Vergaben. Die Vergabe wird räumlich nach Teilnetzen und in einem zeitlich gestaffelten Prozess erfolgen (siehe **Anlage 1**). Danach wird mit der Vergabe des Linienbündels Ruwertal-Hochwald (voraussichtliche Betriebsaufnahme 01.09.2021) mehr als die Hälfte der Busverkehrsleistungen durch die Aufgabenträger bestellt worden sein und mit Abschluss des Wirtschaftsjahres 2025 die Finanzierungsverantwortung durch sog. Bruttoverträge voraussichtlich auf die Aufgabenträger übergegangen sein. Die Aufgabenträger streben daher mit Wirkung zum 01.01.2026 (Stichtag) an, die hier definierten Kooperationsaufgaben federführend zu übernehmen. Über die weitere Zusammenarbeit ist rechtzeitig eine Verständigung zwischen den Partnern anzustreben.
- (8) Die UVRP ist eine Gesellschaft der Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Region Trier (Verkehrsverbund). Innerhalb der UVRP bestehen einzelne Unternehmensausschüsse. Ein Unternehmensausschuss besteht für die Wahrnehmung der Belange innerhalb des Verkehrsverbundes des VRT (der „**Ausschuss VRT**“). Nach dem Gesellschaftsvertrag der UVRP sind die Unternehmensausschüsse für den jeweiligen Verkehrsverbund zuständig für die Beratung der Gesellschafterversammlung und der Geschäftsführung u. a. bei Abschluss, Umsetzung und Abwicklung des jeweiligen Kooperationsvertrages mit der Aufgabenträgerorganisation. Die UVRP gewährleistet den diskriminierungsfreien Zugang aller interessierten Verkehrsunternehmen, welche derzeit und künftig im Gebiet des VRT tätig sind.
- (9) Die Partner versichern, dass ihre zuständigen Gremien dem Abschluss dieses Kooperationsvertrages zugestimmt haben.

§ 2 Zusammenarbeit

- (1) Die Organisationsstrukturen in der Verkehrsregion Trier müssen einen transparenten und diskriminierungsfreien Zugang zum Markt gewährleisten. Der Marktzugang muss sowohl den Anforderungen des Vergaberechts (wettbewerbliche Verfahren, Direktvergaben) als auch des Genehmigungsrechts entsprechen, sofern Verkehrsunternehmen für die Erbringung der ausreichenden Verkehrsbedienung nicht auf eine konkret-individuelle öffentliche Finanzierung angewiesen sind (sog. eigenwirtschaftliche Verkehre). Grundlage der Zusammenarbeit zwischen der Verbundgesellschaft und der Unternehmensgesellschaft ist die Gewährleistung der Systemoffenheit für alle interessierten Verkehrsunternehmen, eigenwirtschaftliche Nahverkehrsleistungen zu erbringen als auch die Sicherstellung eines transparenten, diskriminierungsfreien Ordnungsrahmens als Voraussetzung für die Vergabe von Nahverkehrsleistungen.
- (2) Die Verbundgesellschaft verpflichtet sich, die im Rahmen dieser Kooperationsvereinbarung entwickelten Tarife, das anzuwendende Einnahmenaufteilungsverfahren und die gemeinsam entwickelten Grundsätze des Vertriebes bei der Vergabe von Nahverkehrsleistungen bzw. bei deren Neugenehmigung im Gebiet des Zweckverbandes als Voraussetzungen verbindlich vorzugeben. In den Nahverkehrsplänen und den Ausschreibungs- und Vergabebedingungen ist auf diese Voraussetzung hinzuweisen.
- (3) Die Unternehmensgesellschaft verpflichtet sich, die Belange der Verbundgesellschaft zu fördern und innerhalb der UVRP keine Beschlüsse zu treffen, welche den Zielen und Vorgaben nach dieser Kooperationsvereinbarung widersprechen. Die Unternehmensgesellschaft verpflichtet sich, Verkehrsunternehmen, welche nicht Gesellschafter der UVRP sind aber einen Kooperationsvertrag mit der UVRP abgeschlossen haben (Kooperationspartner der UVRP), im Rahmen dieser Vereinbarung zu beteiligen. Dies ist insbesondere durch eine Beteiligung der Unternehmen an dem Gemeinsamen Ausschuss sicherzustellen. Die Form der Beteiligung steht in freiem Ermessen der Unternehmensgesellschaft und wird zwischen dieser und den Kooperationspartnern der UVRP vereinbart. Die UVRP sichert zu, dass die schriftlich von den Kooperationspartnern der UVRP vorgetragenen Interessen in den Gemeinsamen Ausschuss durch die UVRP eingebracht werden. Inhaltlich umfasst die Mitwirkung die Themen der Tariffortschreibung, der Einnahmenaufteilung und des Vertriebes. Die Unternehmensgesellschaft bestätigt darüber hinaus, dass die Möglichkeit für Verkehrsunternehmen besteht, die Interessen der Aufgabenträger in den Gremien der UVRP zu vertreten, wenn die Verkehrsunternehmen hierzu im Rahmen von vertraglichen Regelungen durch die Aufgabenträger verpflichtet wurden.
- (4) Die Zusammenarbeit zwischen der Verbundgesellschaft und der Unternehmensgesellschaft erfolgt insbesondere im Rahmen (mindestens) eines Gemeinsamen Ausschusses. Die Partner können entscheiden, ob für die Wahrnehmung der Kooperationsaufgaben weitere Ausschüsse gebildet werden sollen.

§ 3 Vertragsziele und Vertragsinhalte

- (1) Ziel der Zusammenarbeit ist es, für den Fahrgast möglichst einheitliche Standards anzubieten. Über unterschiedliche Verkehrsträger und Unternehmen des ÖPNV hinweg soll ein möglichst einheitlicher und einfacher Zugang zum System des ÖPNV im Verkehrsverbund (**Anlage 2**) bewirkt werden. Dies soll insbesondere durch die in diesem Vertrag geregelten Kooperationsaufgaben erfolgen.
- (2) Die Aufgaben- und Verantwortungsteilung ergibt sich aus Abschnitt 2 in Verbindung mit **Anlage 3**.
- (3) Die Vertragsparteien fördern und unterstützen einander bei der Erfüllung ihrer Aufgaben. Die Vertragsparteien stellen einander insbesondere die für die Verkehrsplanung, die Tarifentscheidungen und die Einnahmenaufteilung notwendigen Unterlagen zur Verfügung und erteilen einander die hierzu notwendigen Auskünfte.
- (4) Gesellschafter und Kooperationspartner der UVRP, für die dieser Vertrag gilt, dürfen dessen Regelungen nicht zuwiderhandeln. Dies gilt auch für gemeinsam getroffenen Beschlüsse des Gemeinsamen Ausschusses. Sie haben diejenigen Verpflichtungen zu erfüllen, welche sich aus diesem Kooperationsvertrag insbesondere betreffend die Tarifentwicklung und -fortentwicklung, Ausgleichsleistungen, Einnahmenaufteilung und Vertrieb ergeben.

§ 4 Rechtsstellung der Akteure

- (1) Der ZV VRT bedient sich zur Wahrnehmung seiner Aufgaben der VRT. Mit Wirkung zum 01.01.2019 hat der ZV VRT die Gesellschaftsanteile der VRT übernommen. Alleiniger Gesellschafter der VRT ist der ZV VRT. Die VRT wirkt als Tochter des ZV VRT daraufhin, dass diese Vereinbarung und die aufgrund dieser Vereinbarung getroffenen Entscheidungen bei allen Beschlüssen des ZV VRT Berücksichtigung finden.
- (2) Die Verkehrsunternehmen bedienen sich zur Vertretung und Koordination ihrer Interessen in allen Verbundangelegenheiten des Verkehrsverbundes Region Trier der UVRP. Die UVRP vertritt die Unternehmen in allen Verbundangelegenheiten.
- (3) Die Verkehrsunternehmen bleiben Inhaber ihrer Konzessionen und Eigentümer ihrer Anlagen und Verkehrsmittel. Sie führen ihre Betriebe in eigener Verantwortung, tragen vorbehaltlich abweichender Einzelvereinbarungen die wirtschaftlichen Risiken dafür und bleiben Vertragspartner ihrer Fahrgäste.

2. Abschnitt Kooperationsaufgaben

§ 5 Tarifentwicklung

- (1) Die Festlegung von Höchsttarifen richtet sich nach den Regelungen der jeweils gültigen allgemeinen Vorschrift des ZV VRT. Es gelten die Bestimmungen des regionalen Nahverkehrsplans des ZV VRT.
- (2) Das Tarifantragsrecht für eigenwirtschaftliche Verkehre liegt nach § 39 Abs. 1 PBefG bei den Unternehmen und für Eisenbahnverkehrsunternehmen nach § 12 Abs. 3 AEG. Der Tarifantrag kann durch die UVRP gestellt werden.
- (3) Die UVRP stellt einen Tarifvorschlag auf und bildet ihn unter Berücksichtigung der Kostenentwicklung, der Marktgegebenheiten und der Ausgleichsleistungen fort. Bei der Ausgestaltung des Verbundtarifs sollen folgende Grundsätze beachtet werden:
 1. Der Verbundtarif wird jährlich mit dem Ziel einer Anpassung an die Kosten- und Ertragsentwicklung überprüft.
 2. Bei allen tariflichen Maßnahmen sind die Grundsätze der Tarifgerechtigkeit, der Tarifergiebigkeit und der Übersichtlichkeit des Tarifs zu beachten.
 3. Der Verbundtarif soll eine möglichst einfache, fahrgastfreundliche und überschaubare Kundenbedienung zulassen. Eine durchgehende Bedienung für alle in den Verbundtarif einbezogenen Strecken, Linien und Züge ist zu ermöglichen.
 4. Für das Gebiet des Zweckverbands Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz und daran angrenzende Räume sowie zum übrigen Personennahverkehr und Schienenpersonenfernverkehr werden gemeinsame Tarifangebote und eine weitgehende Angleichung der Verbundtarife bzw. die Entwicklung von Übergangstarife angestrebt.
 5. Die Einzelheiten der Tariffortschreibung ergeben sich aus dem Tarifindexmodell gem. **Anlage (4)**.
- (4) Die UVRP teilt der VRT die vorgeschlagene Tarifänderungen spätestens zum 15.06. vor Inkrafttreten unter Angabe des Zeitpunktes und der kalkulierten finanziellen Auswirkungen mit. Der Tarifvorschlag umfasst eine Aussage zur notwendigen durchschnittlichen Tariffortschreibung in Bezug auf das gewichtete Tarifsortiment. Der VRT prüft den Tarifvorschlag und legt eine Stellungnahme dem ZV VRT bis spätestens 31.07. eines jeden Jahres vor. Folgt der ZV VRT dem Tarifvorschlag, wird dieser als einvernehmliche Tarifregelung den Genehmigungsbehörden vorgelegt. Folgt der ZV VRT dem Vorschlag nicht, erfolgt eine Erörterung im Gemeinsamen Ausschuss. Dieser legt bis zum 31.08. einen abschließenden Vorschlag zur Tarifentwicklung vor. Widerspricht der ZV VRT den Vorschlägen legt er einen abweichenden Höchsttarif fest.
- (5) Regelungen zu Tarif- und Beförderungsbedingungen werden im Gemeinsamen Ausschuss entwickelt, fortgeschrieben und durch die UVRP der Genehmigungsbehörde vorgelegt.

§ 6 Einnahmenaufteilung

- (1) Für den Verkehrsverbund besteht ein Einnahmenaufteilungsvertrag mit Datum vom 02.02.2001. Der Vertrag wurde von den im Verbundgebiet tätigen Unternehmen unterzeichnet. Der Einnahmenaufteilungsvertrag inklusive der Nachträge 1 und 2 ohne deren Anlagen (**Anlage 5**) regelt die Grundzüge der Einnahmenaufteilung.
- (2) Die Einnahmenaufteilung und Abrechnung hat wettbewerbsneutral zu erfolgen. Sie soll überdies eine zeitnahe nachfrageorientierte Aufteilung bei geringem Vollzugsaufwand ermöglichen. Die Partner wirken im Rahmen ihrer rechtlichen Möglichkeiten auf die Beteiligten des Einnahmenaufteilungsverfahrens hin, die hier genannten Anforderungen sicherzustellen.
- (3) Die Unternehmensgesellschaft wird der Verbundgesellschaft einen etwaigen neuen, rechts­gültig zustande gekommenen Einnahmenaufteilungsvertrag unverzüglich zuleiten.
- (4) Die Einnahmenaufteilung wird, soweit die Verkehrsunternehmen nichts anderes vereinbaren, von der Unternehmensgesellschaft durchgeführt. Die Vertragspartner sind sich bewusst, dass während der Laufzeit dieses Vertrages eine Veränderung der Erlösverantwortung zwischen Unternehmen und Aufgabenträgern eintreten kann. Für diesen Fall soll rechtzeitig eine Verständigung zwischen den an der Einnahmenaufteilung Beteiligten und der Verbundgesellschaft erfolgen.
- (5) Die Unternehmensgesellschaft wirkt daraufhin, dass die nach dem Einnahmenaufteilungsvertrag vorgesehenen Zahlungen durchgeführt werden. Die Aufgabenträger werden im Rahmen des gemeinsamen Ausschusses beratend das Erhebungsdesign der Zählung begleiten. Das Erhebungsdesign soll auch auf die Belange der Aufgabenträger bzgl. der statistischen Sicherheit für Linienbündel bzw. SPNV-Linien eingehen. Sie wirkt weiterhin darauf hin, dass die Erhebungsdaten den Aufgabenträgern für alle Verkehre für die diese erlösverantwortlich sind zur Verfügung gestellt werden.

§ 7 Vertrieb

- (1) Vertrieb ist derzeit grundsätzlich Aufgabe der Verkehrsunternehmen. Sie können auch Dritte mit Vertriebsdienstleistungen beauftragen.
- (2) Die Weiterentwicklung des Vertriebes ist gemeinsame Aufgabe der Verkehrsunternehmen und der Aufgabenträger.
- (3) Für den Vertrieb von Fahrkarten und elektronischen Tickets bestehen grundsätzlich keine exklusiven Rechte. Für alle zukünftigen Wege des digitalen Vertriebs ist die Frage der Exklusivität von der UVRP und den Aufgabenträgern gemeinsam zu entscheiden. Die Beauftragung eines dritten Dienstleisters mit dem Vertrieb von Online- oder elektronischen Tickets bedarf der vorherigen Zustimmung des VRT. Die Zustimmung darf nur aus wichtigem Grund verweigert werden. Sofern ein dritter Vertriebsdienstleister im Rahmen seiner Beauftragung Fahrkarten im eigenen Namen und auf eigene Rechnung vertreibt, muss sichergestellt sein, dass die Übermittlung der Einnahmendaten und der entsprechende Geldfluss an die für die Einnahmenaufteilung zuständige Stelle nach deren Vorgaben gewährleistet ist.
- (4) Gemeinsame Ziele der Vertragspartner sind die Erhaltung einheitlicher Standards im Vertrieb (technisch und organisatorisch) sowie für das Layout der Fahrkarten und deren Weiterentwicklung, um die Verständlichkeit der Tarife zu fördern. Der Gemeinsame Ausschuss erstellt Empfehlungen von Standards bzw. Mindestvorgaben zum Vertrieb zur Umsetzung durch die Verkehrsunternehmen.

§ 8 Planung und Leistungsangebot

- (1) Der ZV VRT stellt auf der Grundlage der von den Aufgabenträgern des Verbundes vorgegebenen verkehrspolitischen Leitlinien für die Verkehrsinfrastruktur und die Verkehrsbedienung ein verkehrspolitisches Konzept („**regionaler Nahverkehrsplan**“) für den Verbund unter beratender Mitwirkung der Verkehrsunternehmen und der Unternehmensgesellschaft nach den gesetzlichen Vorgaben.
- (2) Die Partner können im Gemeinsamen Ausschuss und in Übereinstimmung mit den Nahverkehrsplänen Empfehlungen zur Gestaltung des Leistungsangebots abgeben.

§ 9 Verbundinformation, Verbundmarketing, Öffentlichkeitsarbeit und Werbung

- (1) Die Verbundgesellschaft entwickelt und verwirklicht Marketingkonzepte für den Verbundverkehr und setzt diese im Benehmen mit der Unternehmensgesellschaft um. Sie plant und verwirklicht sonstige Maßnahmen der Verbundinformation, des Verbundmarketings sowie der Öffentlichkeitsarbeit und Werbung für den Verbundverkehr.
- (2) Den Partnern obliegt die jeweilige Öffentlichkeitsarbeit und Pressearbeit. Sie streben eine einvernehmliche, öffentliche Wahrnehmung an.

3. Abschnitt: Organisation

§ 10 Gemeinsamer Ausschuss

- (1) Die Ausgestaltung der Kooperationsaufgaben obliegt dem Gemeinsamen Ausschuss. Er nimmt Beratungsaufgaben wahr. Im Gemeinsamen Ausschuss sind Leitlinien und Standards zum Beispiel für den Vertrieb im Verbund zu entwickeln und fortzuschreiben, sofern in dieser Vereinbarung keine abschließende Regelung getroffen wurde. Darüber hinaus erarbeitet er Empfehlungen und Vorschläge für die Partner.
- (2) Der Gemeinsame Ausschuss wird aus Vertretern des UVRP-Ausschusses VRT und des VRT gebildet. Die Partner entsenden je fünf stimmberechtigte Mitglieder in den Gemeinsamen Ausschuss. Der SPNV-Nord nimmt als beratendes Mitglied an den Sitzungen des Gemeinsamen Ausschusses teil. Der UVRP steht ebenfalls ein Sitz für ein beratendes Mitglied zu, welcher vorrangig durch einen Kooperationspartner der UVRP besetzt werden soll.
- (3) Beschlüsse des Gemeinsamen Ausschusses erfordern die einfache Mehrheit der abgegebenen Stimmen. Jedes Mitglied hat eine Stimme. Stimmenthaltungen werden erfasst, aber für das jeweilige Abstimmungs- bzw. Beschlussergebnis nicht mitgezählt; das jeweilige Abstimmungs- bzw. Beschlussergebnis bestimmt sich nach dem Verhältnis der abgegebenen Ja- bzw. Nein-Stimmen.
- (4) Der Gemeinsame Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung. Diese ist einstimmig zu beschließen.

§11 Datenlieferung

- (1) Zur Wahrnehmung der Kooperationsaufgaben sind von den Gesellschaftern und Kooperationspartner der UVRP bestimmte Daten an die Verbundgesellschaft bereitzustellen. Die Einzelheiten ergeben sich aus **Anlage 6**.
- (2) Abweichend von Absatz 1 können seitens der Verbundgesellschaft weitere Erlösdaten im Rahmen einmaliger und besonderer Fragestellungen oder weiterer tarifbedingter Finanzierungen angefordert werden. Soweit sich aus den übermittelten Erlösdaten unmittelbar Rückschlüsse auf einzelne eigenwirtschaftliche Verkehrsunternehmen, Linien oder Linienbündel ziehen lassen, können relationsbezogene Erlösdaten nur mit Zustimmung der beteiligten Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt werden.
- (3) In den kommenden Jahren ist mit der Einführung eines verbundweiten Echtzeitinformationssystems zu rechnen. Hierzu soll die Verbundgesellschaft die Zentrale Datendrehscheibe (ZDD) betreiben oder Dritte damit beauftragen. Diese wird an überschneidende Verkehrsgebiete gekoppelt. Die Verkehrsunternehmen stellen die hierfür erforderlichen Echtzeitdaten zur Verfügung. Die Verwendung der Echtzeitdaten ist in separaten Verträgen zu regeln.

§ 12 Laufzeit, Kündigung

- (1) Der Kooperationsvertrag tritt mit seiner Unterzeichnung, frühestens jedoch zum 01.01.2019 in Kraft. Er gilt bis zum 31.12.2025.
- (2) Während der Laufzeit des Vertrages kann der Vertrag mit einer Frist von zwölf Monaten zum Ende eines jeden Geschäftsjahres, erstmals zum 31.12.2021, gekündigt werden (ordentliche Kündigung).
- (3) Sofern dieser Vertrag gekündigt wird, verpflichten sich die Partner auf eine Einigung über die zukünftige Zusammenarbeit hinzuwirken. Gelingt den Parteien keine Einigung, verpflichten sie sich, ein Schlichtungsverfahren gem. § 13 durchzuführen.

§ 13 Schiedsverfahren

- (1) Alle Streitigkeiten, die sich aus oder im Zusammenhang mit diesem Vertrag ergeben, werden nach der Schiedsgerichtsordnung der Deutschen Institution für Schiedsgerichtsbarkeit e. V. (DIS) unter Ausschluss des ordentlichen Rechtsweges endgültig entschieden; im Fall der Nichtbeachtung der Bindungswirkung einer Entscheidung nach der DIS-SchGO unter Einbeziehung der Ergänzenden Regeln für beschleunigte Verfahren der DIS, wobei in diesem Fall dem berechtigten Partner der ordentliche Rechtsweg offensteht. Der Ort des schiedsrichterlichen Verfahrens ist Trier, Deutschland. Die Anzahl der Schiedsrichter beträgt 3. Das anwendbare materielle Recht ist deutsches Recht. Die Sprache des schiedsrichterlichen Verfahrens ist deutsch.
- (2) Im Falle des Beschreitens des ordentlichen Rechtsweges ist der Gerichtsstand Trier.

§ 14 Salvatorische Klausel

Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein oder aus tatsächlichen oder Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung des Vertrages für einen der Vertragspartner unzumutbar wird, werden die übrigen Bestimmungen dieses Vertrages nicht berührt. Das gleiche gilt, falls sich eine Regelungslücke zeigen sollte. Anstelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmungen oder zur Ausfüllung einer Regelungslücke ist eine Bestimmung zu vereinbaren, die dem von den Vertragspartnern angestrebten Zweck wirtschaftlich am nächsten kommt.

Anlagen

Anlage 1: Umsetzungsplan Linienbündelung im Verkehrsverbund

Anlage 2: Verbundkarte

Anlage 3: Aufgabenverteilung zwischen den Partnern

Anlage 4: Verfahren zur Weiterentwicklung des Verbundtarifs

Anlage 5: Einnahmenaufteilungsvertrag (EAV) incl. Nachträgen

Anlage 6: Datenbereitstellung

(Ende)

Umsetzungsplan Linienbündelung im Verkehrsverbund

Linienbündel	Aufgabenträger	Betriebsaufnahme
Östliche Vulkaneifel	Vulkaneifel	09.12.2018
Römische Weinstraße	Trier-Saarburg	01.09.2019
Trierer Land	Trier-Saarburg	01.09.2019
Mosel	Bernkastel-Wittlich	01.09.2019
Südeifel	Bitburg-Prüm	16.12.2019
Schneifel	Bitburg-Prüm	13.12.2020
Saargau	Trier-Saarburg	01.01.2021
Ruwertal-Hochwald	Trier-Saarburg	01.09.2021
Eifelmaare	Vulkaneifel	13.12.2021
Eifel-Kondelwald	Bernkastel-Wittlich	12.12.2021
Neuerburger Land	Bitburg-Prüm	12.12.2021
Waldeifel	Bitburg-Prüm	11.12.2022
Kylltal	Vulkaneifel	10.12.2023
Wittlicher Land	Bernkastel-Wittlich	14.12.2025
Hunsrück	Bernkastel-Wittlich	14.12.2025

VRT- Verbundgebiet



Anlage 3 zum Kooperationsvertrag VRT – UVRP vom XX.XX.XXXX

Aufgabenverteilung zwischen den ÖPNV-Aufgabenträgern (AT), vertreten durch die Verkehrsverbund Region Trier GmbH (VRT GmbH) und den VRT-Verbundverkehrsunternehmen, vertreten durch die Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbände Rheinland-Pfalz mbH (UVRP GmbH)

	Aufgaben	VRT GmbH (AT)	UVRP GmbH (VU)
Verkehrsleistung	Erbringung lokaler Verkehr		X
	Erbringung regionaler Verkehr		X
Tarif/ Einnahmenaufteilung/ Vertrieb	Rahmenvorgabe Verbundtarif (Höchsttarif gem. Allgemeiner Vorschrift)	X	M
	Entwicklung Verbundtarif	A	X
	Beantragung Verbundtarif	A	X
	Einnahmenaufteilung		X
	Vertrieb	A	X
	Koordination des Vertriebs		X
	Festlegung Ticketlayout und Fahrausweismustersammlung	X	A
	Tarifliche Übergangsregelung zu den Nachbarverbänden	X	A
Marketing/ Öffentlichkeitsarbeit/ Werbung	Darstellung Verkehrs- und Tarifangebot (Kundeninformation)	X	M
	Öffentlichkeitsarbeit/Presse	X	M
	Werbung	X	
	Fahrgastbeirat	X	
	Herausgabe Verbundfahrpläne	X	
	Elektronische Fahrplanauskunft	X	M
	Aushangfahrpläne		X
Planung/ Verkehrsangebot	Koordination Layout der Aushangfahrpläne	X	A
	Planung Lokaler Verkehr (stadt- und kreisintern) *	X	M
	Planung Regionaler Verkehr (kreisüberschreitend)	X	M
	Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verkehre (regional bzw. stadt-u. kreisintern)	X	
	Planung Regionallinien ("Regio-Linien") **	X	
	Koordinierung regionaler und lokaler Verkehr	X	
	Nahverkehrspläne	X	M
	Koordinierung Verkehrs-/Raumplanung	X	
	Fahrplanentwurf eigenwirtschaftliche Verkehre	A	X
	Fahrplanentwurf gemeinwirtschaftliche Verkehre	X	A
	Angebotsabstimmung Nachbarverbände	X	
	Fahrplanabstimmung	X	
	Genehmigungsanträge nach PBefG (z.B. Fahrplan, Haltestellen)	A	X
Haltestellengestaltung, Haltestellenkataster	X	M	

X: Verantwortlich für die Aufgabe

A: Abstimmung erforderlich

M: wirkt bei der Aufgabenerbringung mit

* Verantwortlich für die Aufgabe sind die Stadt Trier und die Kreise

** Verantwortlich für die Aufgabe ist der ZSPNV Rheinland-Pfalz Nord

Verfahren zur Weiterentwicklung des Verbundtarifes im VRT (Tarifentwicklung)

1. Vorbemerkung

Der Verbundtarif wird regelmäßig mit dem Ziel einer Anpassung an die Kosten- und Ertragsentwicklung überprüft. Die Vertragspartner vereinbaren die Fortentwicklung des Verbundtarifes, einschließlich evtl. bestehender Übergangstarife, unter Berücksichtigung des § 39 PBefG / AEG. Hierzu werden u.a. Daten des stat. Bundesamtes – differenziert nach Kostenarten – im Jahresvergleich gezogen.

2. Kostenentwicklung

Die Ermittlung der Kostenentwicklung bei den Verkehrsunternehmen (VU) erfolgt über die Fortschreibung von gewichteten Kostenarten mit Preisindizes (Indexmodell).

Index	Quelle	Bezeichnung des Index	Anteil in % (2018)
Personal	Stat. Bundesamt	Löhne und Gehälter, Index der tariflichen Monatsgehälter, WZ08-H Verkehr und Lagerei, quartalsweise, insgesamt	41,81%
Sozialaufwand AN	Stat. Bundesamt	wie Personal	8,16%
Treibstoff	Stat. Bundesamt	Fachserie 17 Reihe 7, Diesel im Kraftfahrer-Preisindex S. 64	17,61%
Reifen	Stat. Bundesamt	Fachserie 17 Reihe 2, Nr. 237 Luftreifen für Omnibusse	1,13%
Sonstige Einsatzkosten	Stat. Bundesamt	Mittelwert aus: Fachserie 17 Reihe 7, 1.2 Ersatzteile, Zubehör, Pflegemittel und Reparaturen, Inspektionen, Wagenwäsche	4,10%
Abschreibung	Stat. Bundesamt	Fachserie 17. Reihe 2, Index 29 10 4 Lastkraftwagen; Sattel-, Straßenzugmaschinen; Fahrgestelle für Zugmaschinen, Omnibusse, Personen-, Lastkraftwagen, Kraftwagen zu besonderen Zwecken	14,10%
Finanzierungskosten	Deutsche Bundesbank	Zeitreihe BBK01.SUD126: Effektivzinssätze Banken DE / Neugeschäft / Kredite an nichtfin. Kapitalges. bis 1 Mio EUR, anfängliche Zinsbindung über 5 Jahre	1,29%
Kfz-Versicherungen	Stat. Bundesamt	Fachserie 17 Reihe 7, 1.2 Kraftfahrzeugversicherung	4,06%
Allgemeinkosten	Stat. Bundesamt	Fachserie 17 Reihe 7, Gesamtindex S. 12	7,73%

Die vereinbarten Indizes entsprechen den Vereinbarungen der AG Tarif vom 25.05.2009. Die Anteile werden jährlich auf Basis der Vorjahresentwicklung fortgeschrieben.

Die Indizes beziehen sich auf den Zeitraum vom 1.4. des Vorjahres bis zum 31.3. des laufenden Jahres. Der Mittelwert dieses Zeitraumes wird mit dem jeweiligen Vorjahreszeitraum verglichen. Der Personalindex liegt in der Regel nur Quartalsweise vor und wird bis 31.3. des laufenden Jahres berücksichtigt.

Die Excel-Tabelle die dem Indexmodell zu Grunde liegt, wird der UVRP erstmalig für die Tariffortschreibung 2020 von der VRT GmbH zur Verfügung gestellt.

Die Excel-Tabelle, die dem Indexmodell zu Grunde liegt, wird der VRT GmbH jährlich nach der Fortschreibung mit den aktuellen Indizes spätestens zum 15.06. vor Inkrafttreten einer Tarifänderung zur Verfügung gestellt, sodass eine Bearbeitung der Excel-Tabelle durch die VRT möglich ist.

Änderungen an der Systematik bzw. an der Ermittlung der Kostenindizes der Tabelle sind im Gemeinsamen Ausschuss zu beraten.

3. Stückzahlenprognose

In die Stückzahlenprognose fließen sowohl die Elastizität der Nachfrage, als auch demographische Effekte für die Schülerjahrgänge ein.

3.1 Preiselastizität der Nachfrage

In der Regel liegen zum Zeitpunkt der Tarifplanung des Folgejahres die Verkaufszahlen (differenziert nach Sortiment und Preisstufe) bis zum Juli des laufenden Jahrs vor. Auf diese erfolgt eine Hochrechnung auf die Gesamtstückzahl des laufenden Jahres unter Berücksichtigung folgender Elastizitäten (multipliziert mit der Preissteigerung zum Vorjahr):

Sortiment	Elastizität
EinzelTickets	0,60
4-FahrtenTicket	0,40
TagesTickets	0,60
MobilTickets / JobTickets	0,23
SchülerMobilTickets (Selbstzahler)	0,23
SchülerMobilTickets (Kostenträger und KIGA)	0,00
SchülerFreizeitTicket	0,23

Diese Elastizitäten multipliziert mit der geplanten Preissteigerung des Folgejahres werden auch für die Prognose der Stückzahlen des Folgejahres eingerechnet.

Änderungen an den Elastizitäten sind im Gemeinsamen Ausschuss zu beraten.

3.2 Effekte der demografischen Entwicklung

Zusätzlich zur Elastizität der Nachfrage wirken auch die Veränderungen bei den Schülerzahlen auf die Erlösprognose.

Dazu werden aus Informationen des statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz (<http://infothek.statistik.rlp.de/MeineHeimat/tscontent.aspx?id=101&l=1&g=07235&tp=262015&ts=tsPop02>) die Veränderungen in den relevanten Schülerkohorten in Summe über alle Landkreise und die Stadt Trier erfasst und von den 5-Jahreszeiträumen auf jährliche Entwicklungen heruntergebrochen. Die prozentualen Veränderungen werden auf die Stückzahlenprognose des Folgejahres der relevanten Sortimente (Kohorte 3-5 Jahre: Kindergartenverkehre; Kohorte 6-9 und 10-15: Schulwegkostenträgerkarten; Kohorte 16-19: freiverkaufte Schülerzeitkarten) umgelegt.

Die Veränderungen bei den Schülerzahlen sind der VRT jährlich im Rahmen der vorgeschlagenen Tarifänderung spätestens zum 15.06. vor Inkrafttreten vorzulegen.

Änderungen an der statistischen Grundlage der demographischen Entwicklung sind im Gemeinsamen Ausschuss zu beraten.

4. Tarifierfassung

Die Höhe der Tarifsteigerung für das Folgejahr wird in einem iterativen Prozess festgelegt, bis die notwendige Tarifergiebigkeit erzielt ist, um die vorab über die Indizes ermittelte Kostensteigerung unter Berücksichtigung von Elastizität und Demographie abzudecken.

Dabei sollen grundsätzlich alle Sortimente und Preisstufen möglichst einheitlich entwickelt werden. Weiter sollen Berücksichtigung finden:

- Die Ableitung einzelner Sortimente voneinander, Bps: Preis 4-FahrtenTicket = 3 EinzelTickets, Schülerzeitkarten entsprechen max. 75 % der Jedermannzeitkarten, etc.
- Ob die durchschnittliche Erhöhung des jeweiligen Tickets über einen mehrjährigen Zeitraum über- oder unterdurchschnittlich erfolgt ist.
- Die Tarifergiebigkeit des Vorjahres und des aktuellen 1. Quartals
- Vorgaben aus gesetzlichen Grundlagen (Bsp. LAGV) sind zu beachten.

Aus diesem Prozess entsteht am Ende eine an den Erträgen gewichtete durchschnittliche Preissteigerung, die als Grundlage für die Kundenkommunikation durch die VRT GmbH genutzt wird.

Die Excel-Tabelle, die der Entwicklung der Tarifierfassung zu Grunde liegt, wird der UVRP erstmalig für die Tariffortschreibung 2020 von der VRT GmbH zur Verfügung gestellt.

Die Excel-Tabelle einschließlich der dahinter liegenden Daten, die der Entwicklung der Tarifierfassung zu Grunde liegen, sind der VRT GmbH jährlich, spätestens zum 15.06. vor Inkrafttreten einer Tarifänderung zur Verfügung zu stellen, sodass eine Bearbeitung der Excel-Tabelle durch die VRT möglich ist.

Änderungen an der Systematik der Tabelle sind im Gemeinsamen Ausschuss zu beraten.

Einnahmenaufteilungsvertrag (EAV) incl. Nachträge

ENTWURF

Anlage 6 zum Kooperationsvertrag VRT – UVRP vom xx.xx.2018

Bereitstellung von Daten entsprechend § 11 des Kooperationsvertrages:

Folgende Daten werden von der UVRP GmbH der VRT GmbH bereitgestellt:

Daten	Aggregation	Turnus
Stückzahlen	Alle Verbundunternehmen gemeinsam, differenziert nach Preisstufen und Sortimenten.	Monatlich; 10 Werktage nach Versand der jeweiligen Monatsabrechnung
Einnahmen	Alle Verbundunternehmen gemeinsam, differenziert nach Preisstufen und Sortimenten.	Monatlich; 10 Werktage nach Versand der jeweiligen Monatsabrechnung
Beförderte Personen	Alle Verbundunternehmen gemeinsam, differenziert nach Sortimentskategorien (Bartarif, Zeitkarten und Schülerzeitkarten).	Quartalsweise; 10 Werktage nach Versand der der jeweiligen Monatsabrechnung.

Eine Differenzierung, aus der Daten einzelner eigenwirtschaftlicher Verkehrsunternehmen ersichtlich sind, ist auszuschließen.