











RRX-Grundsatzvertrag



- d) Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord
 - nachfolgend SPNV-Nord -,

e) Nordhessischer \	Verkehrsverbund	GmbH
---------------------	-----------------	-------------

- nachfolgend NVV -,

sowie

3. dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

- nachfolgend ZV VRR -

über die Eckpunkte der Realisierung des RRX-Vorlaufbetriebs.

Inhaltsverzeichnis

Präambel

- § 1 Vertragsgegenstand
- § 2 RRX-Linien
- § 3 NRW-RRX-Modell
- § 4 RRX-Fahrzeuge / Fahrzeuganforderungen
- § 5 RRX-Fahrzeugfinanzierung / Entwicklungskosten
- § 6 Fahrzeuge
- § 7 Vergabeverfahren / Verfahrensbeteiligte
- § 8 Projektorganisation
- § 9 Trassensicherung
- § 10 Werkstätten
- § 11 Umstellung auf RRX-Betrieb
- § 12 Salvatorische Klausel
- § 13 Schriftform
- § 14 Widerspruch zu anderen Vereinbarungen
- § 15 Aufhebungsvorbehalt

Präambel

 Der RRX ist ein Verkehrsprojekt, das im Jahre 2006 im Rahmen einer Machbarkeitsstudie durch das BMVBS unter Beteiligung des Verkehrsministeriums NRW initiiert wurde.

Im besonderen Interesse des Landes Nordrhein-Westfalen und der Aufgabenträger aus Hessen und Rheinland-Pfalz stehen dabei der taktverdichtete und Reisezeit einsparende Eisenbahnbetrieb zwischen Dortmund und Köln einschließlich einer landesweiten Durchbindung sowie der hierfür erforderliche Ausbau der Eisenbahninfrastruktur.

Es ist ein verkehrspolitisches Ziel des Landes Nordrhein-Westfalen und der Aufgabenträger für den SPNV, den Rhein-Ruhr Express (RRX) als bedeutendstes Mobilitäts- und Infrastrukturprojekt in NRW umzusetzen.

2. Hintergrund des Projektes ist es, die infrastrukturellen Voraussetzungen zu schaffen, um betriebliche Mehrleistungen auf dem nachfragstarken Rhein-Ruhr Korridor zwischen Dortmund und Köln über Bochum, Essen, Mülheim a. d. Ruhr, Duisburg und Düsseldorf zu ermöglichen. Dabei soll die Netzinfrastruktur so ausgebaut werden, dass eine reibungslose betriebliche Abwicklung entlang der Strecke zwischen Fernverkehr und Nahverkehr realisiert werden kann, wobei nahezu auf der gesamten Strecke eine Bündelung zwischen den Fernverkehrs-Nahverkehrsprodukten vorgesehen ist. Die Realisierung von Parallelverkehren zwischen Fernverkehr und Nahverkehr lässt sich durch die Planung von "Systemtrassen" umsetzen, die es ermöglichen, dass der Betrieb auf einer Infrastruktur nach einem "Fließbandprinzip", d.h. in gleicher Geschwindigkeit, durchgeführt wird.

Betrieblich ist nach der Fertigstellung der infrastrukturellen Ausbaumaßnahmen beim RRX-Linienkonzept ein 15-Minuten-Takt zwischen Dortmund und Köln vorgesehen. Die heutigen RE-Linien werden in den RRX-Linien aufgehen, jedoch sind betrieblich Veränderungen bei den Laufwegen der Linien gegenüber heute notwendig. Vor diesem Hintergrund erfolgt die Vergabe der heutigen RE-Linien im Rhein-Ruhr-Korridor als RRX-Vorlaufbetrieb.

- Der RRX-Vorlaufbetrieb betrifft die RE-Linien RE 1 (Aachen Köln Essen Hamm), RE 5 (Wesel – Düsseldorf –Köln – Bonn - Koblenz) und RE 6 (Köln/Bonn-Flughafen – Köln/ Düsseldorf – Essen – Hamm - Minden) sowie die RE-Linie RE 11 (Düsseldorf-Essen-Hamm-Paderborn-Kassel) und die RE 4 (Dortmund-Wuppertal-Düsseldorf-Aachen). Beteiligte Aufgabenträger sind die drei nordrhein-westfälischen Aufgabenträger VRR AöR, Zweckverband NWL und Zweckverband NVR. Außerhalb von NRW sind zudem der SPNV-Nord für die RE 5 sowie der NVV für die geplante RE 11 zu beteiligen.
- 4. In Dezember 2016 laufen die Verkehrsverträge in Bezug auf die RE-Linien RE1, RE5, RE6, RE4 und RE11 aus. Die Aufgabenträger in NRW, der SPNV-Nord und der NVV beabsichtigen daher, die Vergabe der Linien so vorzubereiten, dass eine Betriebsaufnahme zeitnah erfolgen kann. Sollte aufgrund zeitlicher Verzögerungen

bei der Fahrzeugbereitstellung eine Betriebsaufnahme von Linien zum Fahrplanwechsel 2016 nicht möglich sein, werden VRR, NVR, NWL, SPNV-Nord und NVV auf der Basis eines gemeinsam abgestimmten Inbetriebnahme-Konzeptes den derzeitigen Vertragspartner DB Regio AG, Region NRW informieren und den notwendigen Übergangsbetrieb im Rahmen eines wettbewerblichen Verfahrens vergeben.

Um wirtschaftliche Ergebnisse bei den anstehenden Wettbewerbsverfahren zu erlangen, sind nach derzeitigen Erkenntnissen Verkehrsverträge mit einer Laufzeit von ca. 15 Jahren vorzusehen. Demnach werden die neuen Verkehrsverträge mindestens eine Laufzeit bis zum Jahr 2031 haben. Nach aktuellen Planungen zum RRX wird eine vollständige Realisierung der Infrastruktur nicht vor dem Jahr 2025 liegen. Demnach sollen bei den anstehenden Verkehrsverträgen Regelungen getroffen werden, die auch innerhalb der Vertragslaufzeit eine Umsetzung der betrieblichen Veränderungen möglich machen.

- 5. Ein Hauptaugenmerk kommt im Zusammenhang mit den anstehenden Verkehrsverträgen den Fahrzeuganforderungen zu. Im Rahmen der Ausschreibung der RE-Linien sollen bzgl. der Fahrzeuge bereits die Anforderungen an den zukünftigen RRX erfüllt werden. Nur dadurch ist sichergestellt, dass eine zukünftige Umstellung auf das Betriebskonzept RRX ermöglicht wird.
- 6. Insgesamt stehen bei der Ausschreibung der Linien ca. 14,2 Mio. Zugkilometer (vergl. Anlage 2) zur Ausschreibung an. Bei diesem Volumen ist aus vergaberechtlichen Gründen die Bildung von Teilnetzen zwingend vorgeschrieben. (Rn. 51, BGH Beschluss vom 08. Februar 2011, X ZB 4/10). Aber auch aus ökonomischen Gründen ist zur Sicherstellung eines dauerhaften funktionierenden Wettbewerbs im SPNV in NRW eine Teilnetzbildung notwendig.
- 7. Eine herkömmliche Ausschreibung in Teilnetzen, in der sowohl die Beschaffung der Fahrzeuge als auch der Betrieb kombiniert vergeben wird, kann zu dem Ergebnis führen, dass mehrere EVU mit verschiedenen Fahrzeugtypen die RE-Linien bedienen. Bei der Umstellung der RE Linien auf den RRX-Betrieb sind einige betriebliche Veränderungen vorgesehen (Linienäste werden getauscht, Verlängerungen und Kürzungen von Linien). Damit verbunden sind auch Verschiebungen von Fahrzeugen zwischen den Linien notwendig, was bei unterschiedlichen Fahrzeugtypen nahezu ausgeschlossen ist.

Daher besteht die grundsätzliche Anforderung, dass einheitliche Fahrzeuge über alle fünf Linien beschafft werden, um betriebliche Veränderungen in der Zukunft zu realisieren. Um sowohl einen Wettbewerb auf der Herstellerseite als auch auf Eisenbahnverkehrsunternehmensseite zu generieren, ergibt sich bei den o.g. Rahmenbedingungen eines einheitlichen Fahrzeugparks, dass die Vergabe zu den Fahrzeugen (Vertragspartner der Aufgabenträger im folgenden "Hersteller" genannt) und für den Betrieb (Eisenbahnverkehrsunternehmen) entkoppelt wird. Bei der Ausschreibung der Fahrzeuge direkt bei den Herstellern werden auf Grund der hohen Anzahl der Fahrzeuge zudem wirtschaftliche Preise erwartet. Weiterhin soll durch das Vorgehen eine wettbewerbliche Vergabe der Eisenbahnbetriebsleistungen unterstützt werden.

- Ziel der Vertragsparteien ist es, den RRX zu wirtschaftlich angemessenen 8. Bedingungen umzusetzen. Die Finanzierung darf nicht zu Lasten der übrigen Verkehre erfolgen. Dies ist gemeinsames Verständnis aller Vertragspartner. Mit dem hier gewählten und nachfolgend darstellten Modell betreten die Aufgabenträger Neuland. Wenn sich die Erwartungen an die Gesamtwirtschaftlichkeit der Verträge mit dem Hersteller und den Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der unter § 3 Abs. 2 UAbs. 2 dargestellten Risikoverteilung nicht erfüllen, werden die Vertragspartner nach alternativen Umsetzungsmöglichkeiten für den RRX suchen Vertragspartner werden dazu im Vorfeld der Ausschreibung jeweils einen Wirtschaftlichkeitswert für die Herstellerauswahl und die Betreiberverträge ermitteln, der ihnen als Maßstab für die Bewertung der Wirtschaftlichkeit dient. Sie werden dazu jeweils in die Vergabeunterlagen für die Auswahl von Hersteller und Eisenbahnverkehrsunternehmen rechtssicheren einen Aufhebungsvorbehalt aufnehmen.
- 9. Vor diesem Hintergrund beabsichtigen die Vertragsparteien, das NRW-RRX-Modell umzusetzen, d.h. die Fahrzeugbeschaffung von der Vergabe der Eisenbahnbetriebsleistungen zu entkoppeln und die Fahrzeugverfügbarkeit für (nach Möglichkeit) 30 Jahre bei einem Hersteller einzukaufen.

Beim NRW-RRX-Modell stellt der Hersteller den Auftraggebern Fahrzeuge in einer bestimmten Zahl und Qualität dauerhaft zur Verfügung und sichert ihnen die ständige Verfügbarkeit zu. Dem EVU werden die Fahrzeuge verpachtet. Die Aufgaben des EVU beschränken sich dann lediglich auf den Betrieb.

Das NRW-RRX-Modell dient:

- nachhaltiger Fahrzeugqualität,
- Produktion und Instandhaltung der Fahrzeuge zu den geringsten Gesamtkosten, d.h. Lebenszykluskosten,
- der Beschaffung identischer, durchtauschbarer Fahrzeuge für mehrere Strecken / Teilnetze, z.B. für das RRX-Netz,
- dem kostengünstigen Einsatz einheitlicher Werkstätten, Ersatzteile und Sonderwerkzeuge,
- und dem Wettbewerb der EVU's, der dann nicht mehr durch Finanzierungsprobleme behindert wird.
- 10. Die Fahrzeugbeschaffung im sog. NRW-RRX-Modell wird wie folgt abgewickelt:
 - a. Die Fahrzeuge werden direkt vom Hersteller gekauft und gehen in das Eigentum der Auftraggeber über. Die Frage, ob alle Zweckverbände in NRW und der SPNV-Nord die Fahrzeuge kaufen und Eigentümer werden, wird außerhalb des Wettbewerbsverfahrens geklärt. So behält sich z.B. insbesondere der ZV NVR vor, dass ein Dritter Eigentum an den entsprechend seinem Zugkilometeranteil auf ihn entfallenden Fahrzeugen erwirbt und in dieser Eigenschaft die Fahrzeuge den EVU's zur Verfügung stellt.
 - b. Der Hersteller ist verantwortlich für Herstellung, Zulassung, Instandhaltung, Wartung, Reparatur und ggfls. Reinigung der Fahrzeuge. Er garantiert die dauerhafte Verfügbarkeit der Fahrzeuge. Die Zweckverbände finanzieren die

Fahrzeuge außerhalb des Vergabeverfahrens der RRX-Fahrzeuge entweder über zinsgünstige Darlehen mit kommunalen Kreditkonditionen oder über alternative Finanzierungskonzepte. Einzelheiten werden in der Verwaltungsvereinbarung geregelt.

Die Umsetzung der Fahrzeugbeschaffung im Rahmen des NRW-RRX-Modells soll als landesweites Projekt unter Einbeziehung aller Vertragsparteien durchgeführt werden. Ziel dieses RRX-Grundsatzvertrages ist es deshalb, die Vorgaben des ÖPNVG nach einer besonders engen Abstimmung und intensiven Zusammenarbeit der Aufgabenträger / Zweckverbände mit dem Land bei der Realisierung des RRX umzusetzen, die grundsätzliche Einigung der Vertragsparteien über das NRW-RRX-Modell zu dokumentieren, die Zusagen des Landes NRW im Hinblick auf die Realisierung des RRX zu definieren und Grundzüge der Finanzierung des NRW-RRX-Modells zu regeln. Die Projektorganisation mit den jeweiligen Kompetenzen der Beteiligten und die sonstigen Aufgaben und Zuständigkeiten werden die Aufgabenträger / Zweckverbände in der Verwaltungsvereinbarung miteinander regeln.

Dies vorausgeschickt vereinbaren die Parteien folgendes:

§ 1 Vertragsgegenstand

Zweck dieser Vereinbarung ist die Regelung der Grundlagen für das kooperationsraumübergreifende Zusammenwirken beim Rhein-Ruhr-Express einschließlich des RRX-Vorlaufbetriebs.

§ 2 RRX-Linien

- Die Vergabeverfahren zur Umsetzung des RRX dienen der Sicherstellung einer schnellstmöglichen RRX-Betriebsaufnahme, sobald die infrastrukturellen Voraussetzungen vorliegen. Das Land NRW wird sich beim Bund für eine möglichst frühzeitige Realisierung der infrastrukturellen Voraussetzungen einsetzen. Die Vertragsparteien sind sich über den konkreten Linienverlauf der RRX-Linien einig.
- 2. Der RRX-Vorlaufbetrieb erfasst folgende RE-Linien
 - RE 1 Aachen Köln Düsseldorf Duisburg Essen Dortmund Hamm
 - RE 5 Koblenz Köln Düsseldorf Duisburg Wesel
 - RE 6 Köln/Bonn (Flughafen) Köln Düsseldorf Duisburg Essen Dortmund Hamm Minden
 - RE 11 Düsseldorf Duisburg Essen Dortmund Hamm Paderborn Kassel

Zusätzlich soll die RE 4 Dortmund - Wuppertal - Düsseldorf - Aachen bei der Fahrzeugbeschaffung berücksichtigt werden.

Der konkrete Linienverlauf ergibt sich aus Anlage 1. Das Land NRW wird gemeinsam mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen bis zur jeweiligen geplanten Betriebsauf-

nahme einer Linie intensiv darauf hinwirken, dass die infrastrukturellen Voraussetzungen zur Umsetzung des RRX-Vorlaufbetriebs, insbesondere hinsichtlich der Stationen, vorliegen.

§ 3 NRW-RRX-Modell

- 1. Die Parteien sind sich einig, den RRX als Lebenszyklusprojekt zeitnah umzusetzen und die Fahrzeugbeschaffung von der Vergabe der SPNV-Betriebsleistungen losgelöst in einem europaweiten Verhandlungsverfahren auszuschreiben.
- Das NRW-RRX-Modell basiert auf einer wettbewerblichen Fahrzeugbeschaffung 2. unmittelbar vom Hersteller. Der Hersteller baut die Fahrzeuge nach den Vorgaben Lastenheftes und verkauft sie den an dem Vergabeverfahren "Fahrzeugbeschaffung" beteiligten Aufgabenträgern (beim VRR der ZV VRR), die jeweils Bruchteilseigentum in Höhe ihres Anteils erwerben Der Hersteller sorgt für die Verfügbarkeit der Fahrzeuge, indem er die Instandhaltung, Wartung, Reparatur und ggfls. Reinigung dauerhaft übernimmt. Die Schnittstellen zwischen EVU und Hersteller werden von den Aufgabenträgern (beim VRR der ZV VRR) definiert.

Der Hersteller sorgt und haftet für die Herstellung, Zulassung und Verfügbarkeit der Fahrzeuge, indem er die Fahrzeuge herstellt, für die Zulassung durch das Eisenbahnbundesamt sorgt und Instandhaltung, Wartung, Reparatur und ggfls. Reinigung dauerhaft übernimmt. Dazu streben die Zweckverbände an, Regelungen mit dem Hersteller zu vereinbaren, nach denen dieser die Risiken für die vorgenannten Bereiche alleine trägt und den Zweckverbänden alle Schäden und sonstigen wirtschaftlichen Nachteile ausgleicht, die diese erleiden, wenn der Hersteller seiner Verantwortlichkeit nach Satz 1 nicht oder nicht vollständig nachkommt. Dazu werden die Zweckverbände ausreichende Sicherheiten vereinbaren.

Die Schnittstellen zwischen EVU und Hersteller werden von den Aufgabenträgern (beim VRR der ZV VRR) definiert.

Die genaue Form der Zusammenarbeit ist gesondert, insbesondere unter Berücksichtigung des Steuerrechts, in der "RRX-Verwaltungsvereinbarung Vergabeverfahren" zu regeln. Insbesondere die Frage ob und in welcher Form sich die Aufgabenträger (beim VRR der ZV VRR) an dem Eigentumserwerb beteiligen, wird sich erst im Laufe des Wettbewerbsverfahrens entscheiden. Nach dem derzeitigen Sach- und Kenntnisstand stellt sich das Modell im Kern wie folgt dar:

- a. Die Aufgabenträger (beim VRR der ZV VRR) kaufen die Fahrzeuge vom Hersteller und werden deren Eigentümer.
- Die Zweckverbände finanzieren die Fahrzeuge außerhalb des Vergabeverfahrens der RRX-Fahrzeuge entweder über zinsgünstige Darlehen mit kommunalen Kreditkonditionen oder über alternative Finanzierungskonzepte.
- c. Der Hersteller erbringt Leistungen für Herstellung, Zulassung, Instandhaltung, Wartung, Reparatur und ggfls. Reinigung der Fahrzeuge. Der Hersteller

verpflichtet sich gegenüber den Aufgabenträgern (beim VRR der ZV VRR) gegen Zahlung eines Verfügbarkeitsentgelts, eine vertraglich vereinbarte Anzahl von Fahrzeugen über die gesamte Vertragslaufzeit einsatzbereit zur Verfügung zu stellen.

- d. Der Hersteller kann entscheiden, zur Sicherstellung der Verfügbarkeit Unterauftragnehmer einzubinden.
- 3. Im Rahmen der zeitlich etwas versetzten Ausschreibung der Verkehrsleistungen werden die gekauften Fahrzeuge "beigestellt".

§ 4 RRX-Fahrzeuge / Fahrzeuganforderungen

- Die Parteien sind sich einig, dass nach derzeitigem Sach- und Kenntnisstand zur Gewährleistung eines reibungslosen Betriebs der oben genannten Linien des RRX-Vorlaufbetriebs ein Investitionsvolumen von ca. 900 Mio. € für ca. 80 - 85 Fahrzeuge erforderlich ist.
- Zur Sicherstellung einer zukünftigen Umstellung des RRX-Vorlaufbetriebs auf das Betriebskonzept RRX sollen nach derzeitigem Sach- und Kenntnisstand mindestens folgende Anforderungen¹ erfüllt werden:
 - elektrische, mehrfachtraktionsfähige Doppelstocktriebfahrzeuge mit Zweirichtungsbetrieb
 - die Zuglänge darf in Doppeltraktion 215 m über Puffer nicht überschreiten
 - automatische Mittelpufferkupplungen
 - Notbremsüberbrückung
 - Höchstgeschwindigkeit von mindestens 160 km/h
 - Beschleunigung von mindestens 1,0 m/s
 - Zeitbedarf von höchstens 72,5 s zum Erreichen von 160 km/h aus dem Stand
 - mindestens 800 Sitzplätze pro Zug und mindestens 400 Sitzplätze je Fahrzeug
 - alle Türen mit niveaugleichen, mindestens zweispurigen Einstiegsbereichen bei einer Bahnsteighöhe von 760 mm über Schienenoberkante
 - die Anzahl der Türen je Fahrzeugseite ist so zu bemessen, dass auf jede Türspur maximal 26 feste Sitzplätze entfallen
 - Sitzabstände von mindestens 800 mm bei Reihenbestuhlung und mindestens
 1.750 mm bei Vis-à-vis-Bestuhlung
 - einheitliches Farbkonzept für alle Fahrzeuge sowohl für die äußere Hülle als auch für die Innenausstattung
 - Vandalismus resistente Oberflächen
 - mindestens ein Erste-Klasse-Bereich je Fahrzeug
 - mindestens ein Mehrzweckraum je Fahrzeuge
 - mindestens zwei Toiletten je Fahrzeug davon mindestens eine behindertengerecht

Seite 9 von 19

¹ Die Anforderungen in § 6 sind die Anforderungen gemäß § 2 Absatz 2 Buchst. b) ÖPNV-PVO. Änderungen, z.B. bei der vorgesehenen Beschleunigung, sind noch mit dem Bund abzustimmen.

- Fahrgastinformation mindestens mit Displays an Fahrzeugfront und -seiten sowie im Fahrzeug
- Klimatisierung auch im abgestellten Zustand
- 3. Es ist gemeinsames Verständnis der Parteien, dass die Fahrzeuganforderungen mit der für den Betrieb der RRX-Linien zur Verfügung stehenden Infrastruktur kompatibel sein müssen.
- 4. Um einen stabilen Betriebsablauf beim RRX zu ermöglichen, werden die Vertragsparteien eine konkrete Anforderung an eine Betriebs- und Einsatzreserve definieren.

§ 5 RRX-Fahrzeugfinanzierung / Entwicklungskosten

- 1. Die Aufgabenträger NWL, NVR und SPNV-Nord sowie der ZV VRR finanzieren den Fahrzeugerwerb. Die Verteilung der Anteile ergibt sich aus Anlage 2.
- Der NVV beteiligt sich nicht an der Fahrzeugbeschaffung. Der NVV stimmt jedoch dem Einsatz der in dem vorgenannten Vergabeverfahren beschafften Fahrzeuge auf der RE 11 für die Dauer des Verfügbarkeitsvertrages zu. Die Rechte und Pflichten des NVV aus und im Zusammenhang mit der Fahrzeugbeschaffung der RRX-Fahrzeuge werden in einer gesonderten Kooperationsvereinbarung geregelt.
- Zur Finanzierung des Kaufpreises für die zu beschaffenden RRX-Fahrzeuge versetzt das Land NRW den ZV VRR, den NVR und den NWL finanziell in die Lage, die Kosten für Zinsen und Tilgung für die Vor- und Zwischenfinanzierung der RRX-Fahrzeuge zu tragen. Das Land stellt hierzu ein Finanzvolumen von 60 Mio. € zur Verfügung.
- 4. Die zur Entwicklung des NRW-RRX-Modells anfallenden Kosten werden von den beteiligten Aufgabenträgern VRR AöR, NVR, NWL, SPNV-Nord und NVV in Höhe ihres Anteils nach Zugkilometern gemäß Anlage 2 übernommen.
 - Die Kosten der RRX-Fahrzeugbeschaffung incl. Lebenszyklusmodell werden von den beteiligten Aufgabenträgern / Zweckverbänden auf der Grundlage der Traktionskilometer übernommen. Die Beträge für die Vorfinanzierung nach Abs. 3 und die Förderung der Werkstätten nach § 12 Abs. 1 werden ebenfalls nach Traktionskilometern auf die beteiligten Aufgabenträger / Zweckverbände verteilt bzw. übernommen. Weitere Einzelheiten werden in einer Verwaltungsvereinbarung geregelt.
- 5. Die Regelungen der Abs. 4 Satz 1 gelten nur für Kosten, die für von den beteiligten Aufgabenträgern einvernehmlich in Auftrag gegebene externe Leistungen entstehen oder bereits entstanden sind.

§ 6 Fahrzeuge

 Zur Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Zustands der RRX-Fahrzeuge über die gesamte Vertragslaufzeit, insbesondere aber für den Übergang in die zweite Verkehrsvertragsperiode, ist eine den technischen und rechtlichen Anforderungen entsprechende Dokumentation und Überwachung des Zustands der Fahrzeuge erforderlich. Hierzu wird ein technisches Controlling eingerichtet. Zur Begleitung des technischen Controllings wird nach der Zuschlagserteilung eine "Lenkungsgruppe Controlling" eingerichtet, die die Herstellung, die Wartung und Instandhaltung, den technischen Einsatz und den Zustand der Fahrzeuge überwacht. Die Mitglieder werden vom Land NRW, den Aufgabenträgern, den im Vergabeverfahren obsiegenden EVU's und dem Hersteller/Instandhalter entsandt. Einzelheiten sind in den Vergabeunterlagen zu regeln.

2. Die Vertragsparteien sind sich darüber einig, dass die von den Aufgabenträgern / Zweckverbänden beschafften Fahrzeuge auch nach der ersten Verkehrsvertragsperiode entsprechend der Laufzeit des Verfügbarkeitsvertrages weiterhin auf den Linien dieses Vertrages zum Einsatz kommen.

§ 7 Vergabeverfahren / Verfahrensbeteiligte

- 1. Die Fahrzeugbeschaffung (inklusive Verfügbarkeitsgarantie) wird entkoppelt von der Vergabe der SPNV-Betriebsleistungen europaweit im Wege eines Verhandlungsverfahrens ausgeschrieben. Am Vergabeverfahren Fahrzeugbeschaffung sind der ZV VRR, der NWL, der NVR und der SPNV-Nord beteiligt. Die Verantwortung für die Erarbeitung vergabereifer Unterlagen in Bezug auf das NRW-RRX-Modell sowie für die Durchführung des Vergabeverfahrens liegt gemeinsam bei den Aufgabenträgern; die organisatorische Federführung liegt bei der VRR AöR. Die Vertragsparteien beabsichtigen, das Vergabeverfahren zur Fahrzeugbeschaffung im September 2013 zu veröffentlichen. Vor diesem Hintergrund sind sich die Vertragsparteien darüber einig, bis zu diesem Zeitpunkt vergabereife Vergabeunterlagen zu erarbeiten. Die Vergabeentscheidung steht unter dem Vorbehalt der Wirtschaftlichkeit und der Gewährung der geforderten und für ausreichend erachteten Sicherheiten durch die Hersteller
- 2. Am Verfahren zur Vergabe der Eisenbahnbetriebsleistungen sind die VRR AöR, der NWL, der NVR sowie für die RE 5 der SPNV-Nord und für die RE 11 der NVV beteiligt. Die Federführung für die Vergabe der SPNV-Betriebsleistungen hat die VRR AöR. Der RRX-Vorlaufbetrieb wird in drei Losen vergeben:

Los 1: RE 1 und RE 11

Los 2: RE 5 und RE 6

Los 3: RE 4.

Um im Fahrzeugmarkt größtmöglichen Wettbewerb zu ermöglichen, sind sich die Parteien über eine gestaffelte Betriebsaufnahme des RRX-Vorlaufbetriebs einig. Weitere Einzelheiten werden auf der Basis und unter Berücksichtigung der Vorgaben der Verwaltungsvereinbarung zur Rhein-Wupper-Achse (RE 7, RB 48) in der "RRX-Verwaltungsvereinbarung Vergabeverfahren" geregelt.

§ 8 Projektorganisation

- 1. Die Umsetzung des NRW-RRX-Modells wird von dem bereits bestehenden Lenkungskreis begleitet, bestehend aus höchstens
 - zwei entscheidungsbefugten Vertretern des für das Verkehrswesen zuständigen Ministeriums des Landes NRW,
 - zwei entscheidungsbefugten Vertretern des Aufgabenträgers VRR AöR,
 - zwei entscheidungsbefugten Vertretern des Aufgabenträgers NWL,
 - zwei entscheidungsbefugten Vertretern des Aufgabenträgers NVR und
 - zwei entscheidungsbefugten Vertretern des Aufgabenträgers SPNV-Nord.

Als Vertreter des SPNV-Nord können auch Mitarbeiter des für den SPNV zuständigen rheinland-pfälzischen Ministeriums entsandt werden. Dem NVV wird die Möglichkeit eröffnet, beratend an den Sitzungen teilzunehmen.

Die operative Umsetzung obliegt den Aufgabenträgern, die die Grundsätze ihrer Zusammenarbeit in der Verwaltungsvereinbarung festlegen werden. Die Entscheidungen zur Umsetzung des NRW-RRX-Modells werden die Aufgabenträger stets gleichberechtigt und einvernehmlich treffen. Zu den Beratungen der Aufgabenträger wird das Land NRW eingeladen.

§ 9 Trassensicherung

- Die Vertragsparteien sind sich darüber einig, dass zur erfolgreichen Umsetzung des NRW-RRX-Modells zwingend erforderlich ist, dass die für den RRX-Vorlaufbetrieb erforderlichen Trassen zur Betriebsaufnahme auch zur Verfügung stehen.
- Vor dem Hintergrund, dass zunächst ein RRX-Vorlaufbetrieb ausgeschrieben wird und die Einführung des RRX innerhalb der ersten Verkehrsvertragsperiode weitreichende betrieblichen Änderungen zur Folge haben wird (z.B. Tausch der Linienäste), ist es von größter Bedeutung, den Zugriff auf die für den Betrieb erforderliche Infrastruktur (insbesondere Trasse) zu sichern. Darüber hinaus ist nicht auszuschließen, dass nach Ablauf der ersten Verkehrsvertragsperiode andere EVU's mit den von den Aufgabenträgern beschafften Fahrzeugen den RRX betreiben werden. Die Aufgabenträger werden deshalb gemeinsam von ihrem Recht Gebrauch machen, sog. Rahmenverträge mit der DB Netz AG abzuschließen. Die konkreten Einzelnutzungsverträge werden weiterhin von dem im Wettbewerb obsiegenden EVU geschlossen.

§ 10 Werkstätten

1. Im Rahmen des Vergabeverfahrens zur Fahrzeugbeschaffung kann eine Förderung von Werkstätten, die der Wartung, Reparatur, Instandhaltung und ggfls. Reinigung der so beschafften Fahrzeuge dienen, vorgesehen werden. Die Förderung ist so zu gestalten, dass die Verfügbarkeit der Werkstätten für die RRX-Fahrzeuge über die gesamte Vertragslaufzeit gewährleistet ist.

- Die Bieter im Rahmen der Fahrzeugbeschaffung sollen im Verfahren ein Werkstattkonzept mit Benennung der Standorte vorlegen. Die Vertragspartner werden den Bietern vorgeprüfte Standorte und deren Rahmenbedingungen zur Verfügung stellen. Die Entscheidung über den möglichen Werkstattstandort treffen die Bieter. Die Kosten für die Überführungsfahrten zu den Werkstattstandorten sollen zu Lasten der Hersteller/Projektgesellschaft gehen.
- 3. Der SPNV-Nord bzw. das Land Rheinland-Pfalz sowie der NVV beteiligen sich nicht an der Werkstattförderung.

§ 11 Umstellung auf RRX-Betrieb

- Die Vergabeunterlagen müssen Regelungen für eine Umstellung des RRX-Vorlaufbetriebs auf den regulären RRX-Betrieb (vgl. Anlage 3) einschließlich des geplanten Tauschs der Linienäste innerhalb einer Verkehrsvertragsperiode vorsehen.
- Im Falle der Umstellung des RRX-Vorlaufbetriebs auf den regulären RRX-Betrieb, die mit einem Tausch der Linienäste einhergeht, innerhalb einer Verkehrsvertragsperiode ist das Land NRW bei der Festlegung des Leistungsangebots und anderer Parameter von landesweiter Bedeutung zu beteiligen. Forderungen des Landes in qualitativer oder quantitativer Hinsicht, die zu Mehrkosten führen, können von den Aufgabenträgern nur realisiert werden, wenn das Land NRW deren Finanzierung über den jeweils aktuellen Finanzstatus hinaus übernimmt.

§ 12 Salvatorische Klausel

- 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 Partner insgesamt unzumutbar wird, werden dadurch die übrigen Bestimmungen dieses Vertrages nicht berührt. Das gleiche gilt, falls sich eine Regelungslücke zeigen sollte.
- Den Parteien ist die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs bekannt, wonach eine salvatorische Erhaltensklausel 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.

§ 13 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.

§ 14 Widerspruch zu anderen Vereinbarungen

Steht dieser RRX-Grundsatzvertrag im Widerspruch zu anderen Vereinbarungen zwischen allen oder einzelnen Vertragspartnern, hat dieser Vertrag Vorrang.

§ 15 Aufhebungsvorbehalt

 Sämtliche Entscheidungen zum RRX stehen unter dem Vorbehalt der Wirtschaftlichkeit, so dass die Aufgabenträger basierend auf dem Wettbewerbsergebnis vor Zuschlagerteilung entscheiden können und auch müssen, ob das Preis-/Leistungsverhältnis der Angebote einschließlich der vereinbarten Vertragspflichten, Garantien und Sicherheiten des Herstellers einen Zuschlag rechtfertigt.

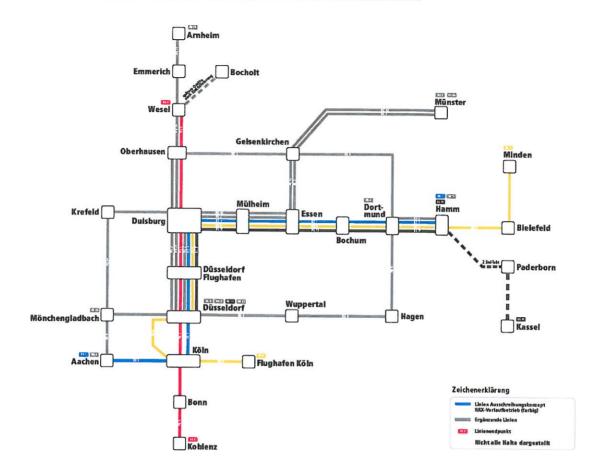
Die Vertragspartner werden die Ausschreibung zum NRW-RRX-Modell also nur dann durch Zuschlag beenden, wenn das Projekt insgesamt für alle Aufgabenträger wirtschaftlich ist.

- 2. Die Vertragspartner werden dazu vor der Veröffentlichung einen Wirtschaftlichkeitswert für die Herstellerauswahl und die Betreiberverträge ermitteln, der ihnen als Maßstab für die Bewertung der Wirtschaftlichkeit dient. Sie werden sich in den Vergabeunterlagen für die Auswahl von Hersteller und Eisenbahnverkehrsunternehmen rechtssichere Aufhebungsrechte vorbehalten und die Vergabeverfahren aufheben, wenn der Wirtschaftlichkeitswert überschritten wird. Wenn einer der Aufgabenträger nachweist, dass die Vertragspflichten, Garantien oder Sicherheiten des Herstellers nicht ausreichen, um zu erwartende Schadensszenarien abzudecken, ist er nicht verpflichtet, den Zuschlag zu erteilen. Bei Aufhebung der Ausschreibung oder Ausscheiden eines Aufgabenträgers wird zeitnah ein alternatives Konzept zur Umsetzung des RRX unter Beteiligung des Landes NRW vereinbart. Das Land NRW ist mit dieser Vorgehensweise einverstanden.
- 3. Ist das Ergebnis positiv, erfolgt der Zuschlag. Ist das Ergebnis nicht auskömmlich, wird das Verfahren aufgehoben und nachverhandelt. Kommt man zu keinem wirtschaftlichen Ergebnis, wird in Absprache mit dem Land NRW die weitere Vorgehensweise vereinbart.

Ort, Datum	Ort, Datum
ZV VRR	VRR AöR
Ort, Datum	Ort, Datum
ZV VRR	VRR AöR
Ort, Datum	Ort, Datum
ZV NWL	ZV NVR
Ort, Datum	Ort, Datum
ZV NWL	ZV NVR
Ort, Datum	Ort, Datum
SPNV-Nord	Land Nordrhein-Westfalen
Ort, Datum	Ort, Datum
SPNV-Nord	Land Nordrhein-Westfalen

Ort, Datum	Ort, Datum		
NVV	NVV		

ANLAGE 1 Betriebskonzept RRX-Vorlaufbetrieb



ANLAGE 2 Leistungsvolumen Betriebskonzept RRX-Vorlaufbetrieb

Tabelle 1: Aufteilung nach Zugkilometern (vorbehaltlich der Änderungen nach dem festgelegten endgültigen Betriebskonzept)

	Gesamt	VRR	NVR	NWL	NVV	SPNV-Nord
RE1	3.408.571	1.702.720	1.389.390	316.460	0	0
RE11	2.257.621	1.091.069	0	986.527	180.024	0
RE4	2.475.338	1.729.106	746.231	0	0	0
RE5	2.212.228	945.842	725.169	0	0	541.216
RE6	3.886.435	1.561.030	568.155	1.757.250	0	0
Σ	14.240.192	7.029.768	3.428.946	3.060.238	180.024	541.216
		49,3 %	24,1 %	21,5 %	1,3 %	3,8 %

Tabelle 2: Aufteilung nach Traktionskilometern

(wird nachgereicht)

ANLAGE 3 Zielkonzept RRX

