

Vereinbarung

zwischen dem

Rhein-Neckar-Kreis

vertreten durch Herrn Landrat Dallinger
-im Folgenden auch „RNK“ genannt-

und der

Stadt Heidelberg

vertreten durch Herrn Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner
-im Folgenden auch „Stadt Heidelberg“ genannt-

-zusammen im Folgenden auch „Parteien“ genannt-

über die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienug
im Gebiet der Städte Eppelheim und Leimen
auf den Straßenbahnlinien 22 und 23.

Präambel

Die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) unterhält und betreibt, als u.a. durch die Stadt Heidelberg betrautes Nahverkehrsunternehmen, die Straßenbahnlinien 22 und 23 (Linie 22 Heidelberg, Bismarckplatz bis Eppelheim, Endstelle Kirchheimer Straße; Linie 23 Heidelberg, Bismarckplatz bis Leimen, Endstelle Friedhof) und erbringt auf diesen Strecken Nahverkehrsleistungen für die Allgemeinheit (ÖPNV). Die beiden Linien sind, im Rahmen des Gemeinsamen Nahverkehrsplans des Zweckverbands Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN), dem VRN-Linienbündel Heidelberg zugeordnet.

Im Folgenden wird der Streckenabschnitt der Linien 22 und 23 außerhalb des Stadtgebietes Heidelberg auf dem Gebiet des Rhein-Neckar-Kreises jeweils bis zur Endhaltestelle auf dem Gebiet der Städte Eppelheim (Linie 22: Kirchheimer Straße) und Leimen (Linie 23: Friedhof) betrachtet.

Beide Linien haben ihren Schwerpunkt im Stadtgebiet Heidelberg und sind insoweit als ausbrechende Linien zu bezeichnen. Diese Vereinbarung bündelt die Aufgabenträgerschaft für das Linienbündel Heidelberg bei der Stadt Heidelberg, um eine zentrale Bestellung des Linienbündels Heidelberg durch die Stadt Heidelberg zu ermöglichen.

§ 1 Aufgabenübertragung

- (1) Der Rhein-Neckar-Kreis (RNK) ist Aufgabenträger für den ÖPNV und damit nach §§ 5, 6 ÖPNVG zuständig für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienug im Kreisgebiet. Die ÖPNV-Anbindung der zum RNK gehörenden Städte Eppelheim und Leimen in Richtung Heidelberg erfolgt über die Straßenbahnlinien 22 und 23, die als ausbrechende Linien dem Linienbündel Heidelberg zugehören. Insoweit liegt deren Schwerpunkt innerhalb des Linienbündels Heidelberg, für welches die rnv durch die Stadt Heidelberg als interner Betreiber betraut ist. Die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienug der genannten Städte auf dem von den beiden genannten Linien erschlossenen Bedienungskorridor kann deshalb nur sinnvoll gemeinsam mit dem benachbarten Aufgabenträger Stadt Heidelberg erfolgen.
- (2) Der RNK überträgt für die Vertragsdauer nach § 7 (1) die Zuständigkeit als Aufgabenträger für die Straßenbahnlinien 22 und 23 außerhalb des Stadtgebietes Heidelberg auf dem Gebiet des RNK bis hin zu den o.g. Endstellen auf die Stadt Heidelberg. Die Stadt Heidelberg nimmt diese Übertragung an. Sie gewährleistet auf Grundlage des Nahverkehrsplans des RNK die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienug selbst bzw. durch das von ihr betraute Verkehrsunternehmen rnv.
- (3) Die rnv erstellt in Bezug auf die Verkehrsbedienug im Kreisgebiet auf den Linien 22 und 23 vierteljährlich einen Qualitätsbericht und legt diesen dem Rhein-Neckar-Kreis vor. Der Qualitätsbericht muss mindestens eine Pünktlichkeitsanalyse (als pünktlich gelten Haltestellenabfahrten bis +2:59 Minuten im Vergleich zur Soll-Abfahrtszeit), ausgefallene Fahrten (als ausgefallen gelten auch Fahrten mit einer Verspätung größer der Taktfolgezeit), sowie eingegangene Beschwerden enthalten. Bei Bedarf bzw. auf Wunsch eines Vereinbarungspartners ist von Seiten der rnv zeitnah nach Vorlage des Reportings ein Gesprächstermin zu organisieren. Teilnehmer dieses Gesprächs sind in jedem Fall Vertreter der Stadt Heidelberg, des Rhein-Neckar-Kreises und der rnv.
- (4) Der RNK gewährt für die Wahrnehmung seiner Aufgaben im ÖPNV für die Straßenbahnlinien 22 und 23 nach § 2 eine Ausgleichszahlung (Betrieb) sowie nach § 3 ein Nutzungsentgelt (Infrastruktur).
- (5) Die im Folgenden für die Berechnung der Ausgleichszahlung und des Nutzungsentgelts zugrunde gelegten Jahresnutzzugkilometer entsprechen der Summe aus
 - den zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienug von der rnv auf dem Gebiet des RNK durchgeführten Jahresnutzzugkilometerund
 - 50 % der durchgeführten Jahresnutzzugkilometer zwischen der jeweils letzten Haltestelle auf Gemarkung Heidelberg und der jeweiligen Gemarkungsgrenze zum RNK.

§ 2 Ausgleichszahlung (Betrieb)

- (1) Die **Ausgleichszahlung** berechnet sich aus den zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im Kreisgebiet von der rnv durchgeführten Jahresnutzzugkilometern nach § 1 Abs. 5 multipliziert mit dem jeweiligen Nettoausgleichssatz je Nutzzugkilometer gemäß Anlage (Grundlagen der Kostenermittlung). Der Nettoausgleichssatz ist ein im Vorhinein festgelegter und einheitlicher Kostensatz je Nutzzugkilometer nach Abzug der prognostizierten Tarifeinnahmen und Ausgleichsleistungen.
- (2) Als Anreiz für eine wirtschaftliche Gestaltung der Verkehrsleistung im Sinne des Anhangs der EU-Verordnung 1370/2007 verbleibt das volle Kosten- und Erlösrisiko bei der Stadt Heidelberg. Es findet also grundsätzlich weder eine Kostenfortschreibung noch eine Spitzabrechnung der Erlöse statt. Anpassungen aufgrund geänderter gesetzlicher Vorgaben oder ungewöhnlicher Umstände (z.B. Pandemien) sind davon unbenommen und erfolgen als Vertragsergänzung.
- (3) Die Berechnung der Höhe der Ausgleichszahlung ist in der Anlage (Grundlagen der Kostenermittlung) dargestellt.
- (4) Der Kalkulation des Ausgleichssatzes und der Abrechnung der Ausgleichszahlung liegen alle Erlöse und Kosten der rnv zugrunde, die in Zusammenhang mit dem ÖPNV-Betrieb des Linienbündels Heidelberg, Sparte Bahn, der rnv entstehen. Nicht enthalten sind die Kostenbestandteile, die über das Nutzungsentgelt (§ 3) abgerechnet werden. Die Rucksackkosten der Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH (insb. für deren Altpersonal) werden nicht in der Kalkulation und Abrechnung berücksichtigt.

§ 3 Nutzungsentgelt (Infrastruktur)

- (1) Neben der Ausgleichszahlung Betrieb (§ 2) wird ein **Nutzungsentgelt** für die
 - Vorhaltung der Netzinfrastuktur – Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen als jährliche Abschreibungen einschl. damit verbundenem Kapitaldienst - (Trassen, Oberleitungen, elektrischen Anlagen und Haltestellen sowie Betriebshof [nach zukünftiger Sanierung/Erstellung]) sowie
 - für die erforderlichen Aufwendungen für den Weiterbetrieb des Betriebshofs Heidelberg, Bergheimer Straßevereinbart.

Das Nutzungsentgelt berechnet sich aus dem Verhältnis zwischen den nach § 1 Abs. 5 durchgeführten Jahresnutzzugkilometern zu den Gesamt-Jahresnutzzugkilometern im Linienbündel Heidelberg, Sparte Bahn.

- (2) Die Berechnung der Höhe des Nutzungsentgelts ist in der Anlage (Grundlagen der Kostenermittlung) dargestellt.

Maßnahmen zum barrierefreien Haltestellenausbau werden von jeder Standortkommune komplementär finanziert. Sie belasten damit weder das Nutzungsentgelt noch die Ausgleichszahlung.

§ 4 Abrechnung

- (1) Die Abrechnung der Ausgleichszahlungen und des Nutzungsentgeltes erfolgt anhand der geplanten Jahresnutzzugkilometer in monatlichen Abschlagszahlungen jeweils zum 15. eines Monats.
- (2) Zum 01.04. des Folgejahres legt die rnv eine Spitzabrechnung für die Ausgleichszahlungen anhand der tatsächlich gefahrenen Nutzzugkilometer vor.
- (3) Zum 01.08. des Folgejahres wird das Nutzungsentgelt eines Jahres sowohl in Bezug auf die tatsächlich angefallenen Kosten als auch in Bezug auf die tatsächlich gefahrenen Nutzzugkilometer spitz abgerechnet.
- (4) Die Abrechnung erfolgt direkt zwischen dem RNK und der rnv im Namen und Auftrag der Stadt Heidelberg. Der RNK kann die Abrechnung ebenfalls delegieren, bspw. an die Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN GmbH).
- (5) Die Vertragspartner gehen davon aus, dass die Ausgleichszahlungen und das Nutzungsentgelt nicht der Umsatzsteuerpflicht unterliegen, da kein Leistungsaustausch stattfindet, sondern ein öffentlicher Sicherstellungsauftrag übertragen wird. Sollte während der Vertragslaufzeit eine Umsatzsteuerpflicht entstehen, werden die Zahlungen ab diesem Zeitpunkt mit Umsatzsteuer abgerechnet.

§ 5 Fortschreibung der Ausgleichssätze und des Nutzungsentgelts

- (1) Eine Neufestsetzung der Ausgleichssätze und des Nutzungsentgeltes wird einvernehmlich nach Maßgabe der in §§ 2 und 3 sowie der in der Anlage (Grundlagen der Kostenermittlung) genannten Kriterien jeweils für maximal zwei aufeinander folgende Jahre getroffen. Die Neufestsetzung erfolgt dabei jeweils bis spätestens zum 31.12. des jeweils zweiten Jahres für wiederum maximal zwei weitere Jahre. Die Vorlage der Kalkulationsgrundlagen erfolgt durch die rnv jeweils spätestens bis zum 30.06. des jeweils zweiten Vertragsjahres.
- (2) Der RNK hat das Recht direkt mit der rnv zu verhandeln. Die rnv ist ermächtigt, die Verhandlungen zu führen und sich mit dem Aufgabenträger Stadt Heidelberg abzustimmen. Die rnv bzw. die Stadt Heidelberg verhandelt nur direkt mit dem RNK.

§ 6 Fahrplanänderungen

- (1) Die Stadt Heidelberg und rnv verpflichten sich, Veränderungen des aktuellen Fahrplanangebotes auf den Linien 22 und 23 außerhalb des Stadtgebietes Heidelberg nur einvernehmlich mit dem RNK vorzunehmen. Insbesondere die Einrichtung von Schienenersatzverkehren (SEV) und baustellenbedingte Änderungen des Fahrplanangebotes sind rechtzeitig vor Baubeginn bzw. Einrichtung des SEV (mindestens 6 Wochen vorher) mit dem RNK abzustimmen.

- (2) Vorschläge für wesentliche Änderungen im Fahrplanangebot, z. B. Wegfall oder Aufnahme weiterer Fahrten und Verschiebung der Abfahrtszeiten mit Auswirkung auf Anschlüsse auf den Regionalbusverkehr zur Anschlusssicherung und gemäß den Vorgaben des RNK, sind mind. 6 Monate vor Umsetzung mit dem RNK abzustimmen. Eine Entscheidung über wesentliche Fahrplanänderungen hat mind. 3 Monate vor Umsetzung zu erfolgen.
- (3) Ebenso hat der RNK geplante Änderungen im Regionalbusbereich sowie bei den Stadtbussen in Leimen und Eppelheim in den gleichen Zeitvorläufen der rnv anzuzeigen.
- (4) Vor geplanten Änderungen im Fahrplanangebot mit Auswirkungen für die Städte des RNK im Linienbündel Heidelberg, Sparte Bahn, insbesondere mit finanziellen Auswirkungen für den RNK, ist der RNK rechtzeitig einzubinden.
- (5) Weitere Änderungen, die sich auf die Städte des RNK auswirken, insbesondere Anpassung der Linienführungen innerhalb Heidelbergs oder Änderungen der Linienbezeichnungen der beiden Linien sind dem RNK in den gleichen Zeitvorläufen vorher anzuzeigen.

§ 7 Vertragsdauer

- (1) Die Aufgabenübertragung tritt zum 01.02.2024 in Kraft und erfolgt bis zum Ende der Betreuung der rnv für das Linienbündel Heidelberg, derzeit bis zum 31.03.2047. Die Vertragsparteien verpflichten sich rechtzeitig, das heißt spätestens ein Jahr vor Auslaufen der Betreuung, über eine Folgevereinbarung auf Grundlage der neuen Betreuung für das Linienbündel Heidelberg zu verhandeln.
- (2) Beide Aufgabenträger haben das Recht, den Vertrag mit einer Frist von 24 Monaten zum jeweiligen Jahreswechsel zu kündigen, sofern bei der Neufestlegung der Ausgleichszahlung (Betrieb, § 2) bzw. des Nutzungsentgeltes (Infrastruktur, § 3) keine Einigung erzielt werden kann. Bis zum Vertragsende gelten dann die bisherigen Sätze mit einer Dynamisierung von 2% p.a. weiter, sofern keine anderweitige Regelung getroffen wird.
- (3) Darüber hinaus hat die Stadt Heidelberg ein Sonderkündigungsrecht für den Fall, dass der rnv die ihr erteilten Liniengenehmigungen nach § 42 PBefG entzogen werden oder die Direktvergabefähigkeit des Verkehrs entfällt. Die Sonderkündigungsfrist beträgt 6 Monate.
- (4) Bei infrastrukturellen Änderungen (z.B. Streckenänderungen oder Streckenverlängerungen) können beide Parteien eine entsprechende Vertragsanpassung verlangen. Darüber hinaus hat der RNK ein Sonderkündigungsrecht, wenn die infrastrukturellen Änderungen das Kreisgebiet betreffen. Die Sonderkündigungsfrist beträgt 12 Monate.
- (5) Jede Kündigung bedarf der Schriftform.

§ 8 Schlussbestimmungen

- (1) Jede Änderung oder Ergänzung des Vertrages oder seiner Anlagen bedarf der Schriftform. Der Verzicht auf die Schriftformklausel bedarf ebenfalls der Schriftform. Mündliche Abreden zu diesem Vertrag wurden nicht getroffen.
- (2) Sollte eine Bestimmung dieses Vertrages unwirksam sein oder werden, wird die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen nicht berührt. Beide Parteien verpflichten sich in diesem Fall, den beabsichtigten Zweck durch Vereinbarung einer Ersatzbestimmung anzustreben. Das Gleiche gilt für eine Regelungslücke.
- (3) Von diesem Vertrag erhält jede Partei eine unterschriebene Ausfertigung, die mrv erhält eine Kopie.

Heidelberg, den 10.01.2024

gez.

Dallinger
Landrat Rhein-Neckar-Kreis

Heidelberg, den 15.12.2023

gez.

Prof. Dr. Würzner
Oberbürgermeister Stadt Heidelberg

Anlage Grundlagen der Kostenermittlung

Anlage zu der Vereinbarung vom 15.12.2023 zwischen dem Rhein-Neckar-Kreis und der Stadt Heidelberg über die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienug im Gebiet der Städte Eppelheim und Leimen auf den Straßenbahnlinien 22 und 23

Grundlagen der Kostenermittlung

I. Berechnung der Ausgleichszahlung (Betrieb) nach § 2 der Vereinbarung

Basis für die Ausgleichszahlung (Betrieb) nach § 2 der Vereinbarung vom 15.12.2023 ist der jeweilige Nettoausgleichssatz je Nutzzugkilometer.

Ermittlung des Ausgleichssatzes je Nutzzugkilometer

Der Nettoausgleichssatz ist ein im Vorhinein festgelegter und einheitlicher Kostensatz je Nutzzugkilometer, nach Abzug der prognostizierten Tarifeinnahmen und Ausgleichleistungen.

Der Ermittlung des Kostensatzes liegen alle Kosten zugrunde, die der rnv in Zusammenhang mit dem ÖPNV-Betrieb des Linienbündels Heidelberg, Sparte Bahn, entstehen. Ausgenommen hiervon sind die Kosten, die über das Nutzungsentgelt (§ 3 der Vereinbarung vom 15.12.2023) abgebildet werden.

Die Rucksackkosten der Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH (HSB), insbesondere für deren Altpersonal, werden bei der Kalkulation des Kostensatzes und der späteren Abrechnung ebenfalls nicht berücksichtigt.

Der Ermittlung des Erlössatzes liegen alle erwirtschafteten Tarifeinnahmen und Ausgleichleistungen sowie alle sonstigen betrieblichen Erlöse der rnv im Linienbündel Heidelberg, Sparte Bahn zugrunde.

a. Ausgleichssatz für Basisleistung

Für die bestehende Basisleistung gelten für den Zeitraum vom 01.02.2024 bis zum 31.12.2025 die folgenden Sätze:

	01.02.2024 bis 31.12. 2024	01.01.2025 bis 31.12. 2025
Kostensatz je Nutzzugkilometer	16,18 € je Nutzzugkilometer	16,65 € je Nutzzugkilometer
./ Erlössatz je Nutzzugkilometer	9,86 € je Nutzzugkilometer	10,03 € je Nutzzugkilometer
= Nettoausgleichssatz	6,32 € je	6,62 € je

je Nutzzugkilometer	Nutzzugkilometer	Nutzzugkilometer
----------------------------	------------------	------------------

b. Ausgleichssatz für Zusatzbestellungen ohne sprungfixe Kosten

Der Ausgleichssatz für nachträglich bestellte Zusatzleistungen ohne sprungfixe Kosten, d.h. ohne Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge oder anderer Investitionen, wird wie folgt festgelegt:

	01.02.2024 bis 31.12. 2024	01.01.2025 bis 31.12.2025
Nettoausgleichssatz je Nutzzugkilometer ohne sprungfixe Kosten	5,72 € je Nutzzugkilometer	5,59 € je Nutzzugkilometer

c. Berechnung der Nutzzugkilometer

Für das Jahr 2024 wurden im Linienbündel Heidelberg, Sparte Bahn, in der Kalkulation geplante Nutzzugkilometer in Höhe von 2.295.000 zugrunde gelegt. Entsprechend der Berechnung nach § 1 Abs. 4 der Vereinbarung entfallen hiervon 221.000 Nutzzugkilometer auf den Rhein-Neckar-Kreis (79.000 Nutzzugkilometer auf die Linie 22, Gemeinde Eppelheim und 142.000 Nutzzugkilometer auf die Linie 23, Gemeinde Leimen).

d. Abrechnungsmodalitäten

Die Abrechnung der Ausgleichszahlungen erfolgt anhand der geplanten Jahresnutzzugkilometer in monatlichen Abschlagzahlungen jeweils zum 15. eines Monats.

Für die Berechnung der Abschlagszahlungen werden die jährlich geplanten Nutzzugkilometer je Linie mit dem Nettoausgleichssatz multipliziert.

Spätestens zum 01.04. des Folgejahres legt die rnv eine Spitzabrechnung für die Ausgleichszahlungen anhand der tatsächlich gefahrenen Nutzzugkilometer vor.

II. Ermittlung des Nutzungsentgeltes nach § 3 der Vereinbarung

Basis für das Nutzungsentgelt (Infrastruktur) nach § 3 der Vereinbarung vom 15.12.2023 sind die Kapitalkosten für Trasse, Oberleitungen, elektrische Anlagen und Haltestellen sowie Betriebshof (nach zukünftiger Sanierung/Erstellung) im Linienbündel Heidelberg, Sparte Bahn, sowie die erforderlichen Aufwendungen für den Weiterbetrieb des Betriebshofs in Heidelberg, Bergheimer Straße. Im Nutzungsentgelt sind keine Planungskosten für einen verworfenen Neubau bzw. eine Sanierung eines Betriebshofes enthalten.

Im Nutzungsentgelt (Infrastruktur) nicht enthalten sind die Kosten für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen, die von jeder Standortkommune (Stadt Heidelberg, Stadt Eppelheim, Stadt Leimen, Rhein-Neckar-Kreis) komplementär finanziert werden. Sie belasten damit nicht das Nutzungsentgelt.

Anlagen, die der Bus in Heidelberg nutzt, sind ebenfalls nicht im Nutzungsentgelt enthalten.

Ergebnisbeiträge aus Erstinvestitionen bei Neubaustrecken werden nur nach vorheriger Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern (Stadt Heidelberg und Rhein-Neckar-Kreis) bei der Festsetzung des Nutzungsentgeltes (Infrastruktur) berücksichtigt.

Die jeweils hinzukommenden bzw. wegfallenden Investitionskosten sind bereits bei Vorlage der Kalkulationsgrundlagen zur Festsetzung des Nutzungsentgeltes darzulegen.

a. Berechnung des Nutzungsentgelts

Das Nutzungsentgelt berechnet sich aus dem Verhältnis zwischen den nach § 1 Abs. 4 der Vereinbarung durchgeführten Jahresnutzzugkilometern zu den Gesamt-Jahresnutzzugkilometern im Linienbündel Heidelberg, Sparte Bahn.

b. Berechnung der Nutzzugkilometer

Für das Jahr 2024 wurden im Linienbündel Heidelberg, Sparte Bahn, in der Kalkulation geplante Nutzzugkilometer in Höhe von 2.295.000 zugrunde gelegt. Entsprechend der Berechnung nach § 1 Abs. 4 der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung entfallen hiervon 221.000 Nutzzugkilometer auf den Rhein-Neckar-Kreis (79.000 Nutzzugkilometer auf die Linie 22, Gemeinde Eppelheim und 142.000 Nutzzugkilometer auf die Linie 23, Gemeinde Leimen).

c. Abrechnungsmodalitäten

Die Abrechnung des Nutzungsentgelts erfolgt anhand der geplanten Jahresnutzzugkilometer in monatlichen Abschlagzahlungen jeweils zum 15. eines Monats.

Für die Berechnung der Abschlagszahlungen werden die pro Jahr geplanten Nutzzugkilometer je Linie zugrunde gelegt.

Jeweils zum 01.08. des Folgejahres legt die rnv eine Spitzabrechnung für das Nutzungsentgelt anhand der tatsächlich angefallenen Kosten und der tatsächlich gefahrenen Nutzzugkilometer vor.

Gegenstand des nach § 4 Abs. 3 der Vereinbarung vom 15.12.2023 jährlich spitz abzurechnenden Nutzungsentgelts sind auch die zur Erhaltung des Betriebshofes Heidelberg erforderlichen Aufwendungen für den Weiterbetrieb.

Für die Jahre 2024 und 2025 werden folgende Abschlagszahlungen für das Nutzungsentgelt festgesetzt:

	01.02.2024 – 31.12.2024	01.01.2025 - 31.12.2025
Infrastruktur	6.519.439 €	7.079.404 €
Aufwendungen Betriebs- hof Heidelberg, Berghei- mer Straße	1.168.525 €	1.129.260 €
Summe Nutzungsentgelt pro Jahr	7.687.964 €	8.208.664 €
Nutzungsentgelt Eppel- heim	265.440 €	278.870 €
Nutzungsentgelt Leimen	477.120 €	501.260 €

III. Öffnungsklausel

Gemäß § 14 Abs. 6 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar werden die Mindereinnahmen, die der rnv durch die Einführung des Deutschlandtickets entstehen in Form eines Ausgleichs über die Allgemeine Vorschrift ausgeglichen. Die Parteien sind sich grundsätzlich einig, dass keine Spitzabrechnungsregelung der Verkehrserlöse in Bezug auf das Deutschlandticket in dieser Vereinbarung erforderlich ist, solange die auskömmliche Finanzierung der mit dem Deutschlandticket verbundenen wirtschaftlichen Nachteile sichergestellt ist.

Unabhängig davon wird aktuell eine verbundweite Verkehrserhebung durchgeführt, auf derer neue Nachfrageschlüssel ermittelt und vsl. zum 01.07.2024 in die Einnahmenaufteilungsregelung (EAR) übernommen werden sollen. Da eine Abschätzung der finanziellen Auswirkungen mit Umsetzung der neuen Nachfrageschlüssel zum aktuellen Zeitpunkt nicht möglich ist, vereinbaren die Parteien folgende Regelung:

Die kalkulierten Verkehrserlöse in Höhe von **9,86 €/km in 2024** und **10,03 €/km in 2025** werden für den Zeitraum, in dem die neuen Nachfrageschlüssel in der EAR Anwendung finden, spitz abgerechnet. Sollte es zu Abweichungen kommen, ist der Differenzbetrag nach Feststellen des Jahresabschlusses der rnv vom Rhein-Neckar-Kreis nachzuzahlen bzw. von der rnv zu erstatten. Ausgleichsleistungen (ohne periodenfremde Effekte), die der rnv zum Ausgleich von Mindereinnahmen (aus Deutschlandticket, Jugendticket BW und Andere) gewährt werden, sind den Verkehrserlösen anzurechnen.