

# Konzessionsvertrag

zwischen

Stadt Karlsruhe  
vertreten durch den Oberbürgermeister  
im Folgenden "Stadt" genannt

und

Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH  
vertreten durch die Geschäftsführer  
im Folgenden "VBK" genannt

sowie

Karlsruher Schieneninfrastruktur Gesellschaft mbH  
vertreten durch die Geschäftsführer  
im Folgenden "KASIG" genannt.

# INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Präambel	03
§ 1 Begriffsbestimmungen	05
§ 2 Eigentum	05
§ 3 Veränderungen an Betriebsgrundstücken	05
§ 4 Gestattung	05
§ 5 Planung	06
§ 6 Abstimmung und Baudurchführung	07
§ 7 Bau und bauliche Unterhaltung	08
§ 8 Betrieb	09
§ 9 Verkehrssicherung, Reinigung, Winterdienst	09
§ 10 Kostentragung bei Veranlassung durch die VBK oder KASIG	10
§ 11 Kostentragung bei Veranlassung durch die Stadt	11
§ 12 Kostentragung für die Erhaltung (Wiederherstellung, Instandsetzung, Unterhaltung)	12
§ 13 Oberirdische Haltestellen	13
§ 14 Verkehrssignalanlagen und Verkehrszeichen	13
§ 15 Abwicklung	14
§ 16 Haftung	14
§ 17 Schlussbestimmungen	15
§ 18 Inkrafttretung/Vertragsdauer	15
Anlage 1 Begriffsbestimmungen	16
Anlage 2 Zuständigkeiten	19
Anlage 3 Zuständigkeiten	20

## **Präambel**

Die Stadt Karlsruhe hat ihre derzeitigen und zukünftigen Aktivitäten im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs innerhalb der Gemarkung Karlsruhe auf die Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs- und Hafen GmbH (KVVH) übertragen. Im weiteren Verlauf hat die VBK die Tätigkeiten übernommen.

Von der Übertragung ist die Bedienung der Stadtteile Rüppurr und Neureut ausgenommen. Diese Stadtteile werden von der stadteigenen Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH mit ÖPNV-Leistungen versorgt.

Die VBK tritt für den Vorrang und die konsequente Förderung des ÖPNV ein. Hierbei wird die Gesellschaft durch eine partnerschaftliche Zusammenarbeit mit der Stadt Karlsruhe und anderen Gebietskörperschaften die Verkehrsangebote weiterentwickeln.

Es sollen nachfrageorientierte und mit den Entwicklungszielen der Gebietskörperschaften abgestimmte Verkehrsleistungen angeboten werden, die unter Berücksichtigung des Umweltschutzes und der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen den Bedürfnissen der Bürger nach ausreichender Mobilität und angemessener Lebensqualität sowohl in der Stadt als auch im Umland entsprechen.

Die seit vielen Jahrzehnten fast unveränderte Schieneninfrastruktur im Innenstadtbereich muss dem starken Anstieg der zu befördernden Fahrgästen angepasst werden. In diesem Zusammenhang haben die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Karlsruhe per Bürgerentscheid am 22. September 2002 den Auftrag zur Realisation der Kombilösung erteilt.

Zur Verwirklichung der Kombilösung ergeben sich grundlegende Veränderungen bei der Verkehrsinfrastruktur. Deshalb wird der bestehende Konzessionsvertrag vom 30. Oktober 1997 einschließlich der Nachtragsvereinbarung vom 19.11.2001 durch diesen Vertrag ersetzt.

Der KASIG ist die Aufgabe der Umsetzung der Kombilösung übertragen worden. Die KASIG wurde zur Erbringung der Planungsleistungen und aller notwendigen Maßnahmen für die Realisation und Durchführung der Kombilösung gegründet.

In Abgrenzung zu diesem Aufgabenbereich wird die VBK für den Betrieb des Karlsruher ÖPNV und die Instandhaltung der Gleisanlagen sowie die Planungen, die nicht im Zusammenhang mit der Umsetzung der Kombilösung stehen, verantwortlich sein.

In entsprechender Weise werden in diesem Vertrag die Aufgabenbereiche der KASIG und VBK unterschieden und gesondert behandelt.

Die personenbeförderungsrechtliche Genehmigung zum Betrieb und zum Bau sowie zur Linienführung im gesamten Stadtgebiet mit Ausnahme des Stadtbahntunnels „Kaiserstraße zwischen Durlacher Tor und Mühlburger Tor einschließlich des am Marktplatz abgehenden Südabzweiges bis zur Ettlinger Straße“ gemäß Planfeststellungsbeschluss vom 15. Dezember 2008 – nachfolgend „Stadtbahntunnel“ genannt – obliegt der VBK. Der Bau und die Linienführung für den oben benannten Stadtbahntunnel ist mit Bescheid vom 12. Dezember 2008 auf die KASIG übertragen worden.

Dies vorausgeschickt wird unter Bezugnahme auf § 31 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und § 16 Straßengesetz Baden-Württemberg auf der Grundlage der bisher zwischen der Stadt und den Verkehrsbetrieben gültigen Kostenverteilungsvereinbarungen folgender Vertrag über die gegenseitigen Rechte und Pflichten, die sich aus der Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Schienenbahnen auf der Gemarkung der Stadt Karlsruhe ergeben, geschlossen.

## **§ 1 Begriffsbestimmungen**

Für den Vertrag sind die Begriffsbestimmungen nach PBefG maßgebend (Anlage 1).

## **§ 2 Eigentum**

- (1) Die VBK ist aufgrund des § 95 Abs. 1 Satz 2 BGB Eigentümerin der Bahnanlagen.
- (2) Die KASIG ist Eigentümerin der Ingenieurbauwerke des Stadtbahntunnels mit deren Bahnanlagen.
- (3) Die Grundstücke sind Eigentum der Stadt Karlsruhe.

## **§ 3 Veränderungen an Betriebsgrundstücken**

Stadt, VBK und KASIG verpflichten sich, Veränderungen in und auf den nach § 4 dieses Vertrages ganz oder teilweise überlassenen Grundstücken nur im gegenseitigen Benehmen zu planen und durchzuführen. Im Zweifel entscheidet die Stadt.

## **§ 4 Gestattung**

- (1) Die Stadt gestattet der VBK - unbeschadet der nachfolgenden Rechte für die KASIG - die öffentlichen Straßen des Stadtgebiets, für welche die Stadt Träger der Straßenbaulast ist, zum Bau von Bahnanlagen sowie dem daraus resultierenden Betrieb zu nutzen. Dabei hat die VBK die Interessen anderer Straßennutzer zu beachten.
- (2) Die Stadt gestattet der KASIG die öffentlichen Straßen des Stadtgebiets, für welche die Stadt Träger der Straßenbaulast ist und soweit sie den Stadtbahntunnel

betreffen, zum Bau von Bahnanlagen zu nutzen. Dabei hat die KASIG die Interessen anderer Straßennutzer zu beachten.

- (3) Die Benutzung anderer Grundstücke der Stadt ist der VBK und KASIG gestattet, wenn die Stadt ihre vorherige Zustimmung erteilt hat und diese für den ÖPNV außerhalb des Verkehrsraumes öffentlicher Straßen benötigt werden.
- (4) Die VBK und die KASIG sind verpflichtet, ihr Streckennetz den Verkehrsbedürfnissen anzupassen, sofern Bau und Betrieb technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar sind sowie die Finanzierung sichergestellt ist.
- (5) Für die Benutzung der unter Absatz 1 genannten Flächen zahlt die VBK unter Bezugnahme auf die Bestimmungen des § 31 PBefG ein Wegebenutzungsentgelt in Höhe des in Abschnitt 34 der KStR 1990 definierten Stoppbetrages.
- (6) Das Entgelt ist jährlich zum 01.07 für das laufende Geschäftsjahr fällig.

## **§ 5 Planung**

- (1) Die Planungshoheit innerhalb der Gemarkung der Stadt Karlsruhe liegt bei der Stadt. Stadt, VBK und KASIG stimmen ihre Verkehrs- und Bauplanung für den gesamten Verkehr (ÖV und IV) rechtzeitig untereinander ab. Die planenden Ämter der Stadt und die VBK sowie die KASIG überlassen sich gegenseitig kostenlos die vorhandenen Planunterlagen für die Bearbeitung.
- (2) Alle Planungen (Entwurfsplanung und Ausführungsplanung) für Bahnanlagen, die den Bestand verändern, entstehen in Zusammenarbeit zwischen der KASIG, der VBK und der Stadt. Die Herstellung der Pläne obliegt dem jeweiligen Vorhabens-träger (VBK, KASIG oder Stadt).
- (3) Die Stadt behält sich vor, die von ihr zu erbringenden Planungsleistungen in Abstimmung mit der VBK und KASIG einem Beteiligten oder einem Dritten zu übertragen. Die Kosten tragen in diesem Fall VBK oder KASIG.

- (4) Die Durchführung notwendiger Planfeststellungsverfahren nach PBefG oder sonstiger Genehmigungsverfahren obliegt der KASIG für den Stadtbahntunnel, der VBK für alle sonstigen Verfahren.

Für die Herstellung von Planzeichnungen gelten die Absätze 2 und 3 sinngemäß. Abweichend hiervon obliegen VBK und KASIG die Herstellung oder Beschaffung aller sonstigen Planfeststellungsunterlagen (z.B. Gutachten, textliche Beschreibungen, Umweltverträglichkeitsprüfung).

## **§ 6 Abstimmung und Baudurchführung**

- (1) Alle Bauvorhaben und Maßnahmen zur Herstellung, Instandhaltung und Instandsetzung sind entsprechend der "Richtlinie der Stadt Karlsruhe für das Zusammenwirken bei Bauarbeiten im öffentlichen Straßenraum (Koordinierungsrichtlinie)" zu behandeln.

- (2) Wird eine Baumaßnahme oder eine Maßgabe zur baulichen Unterhaltung von der Stadt und der VBK oder KASIG gemeinsam durchgeführt, stimmen sich die Stadt und die VBK oder KASIG vorher ab, wer welche Aufgaben übernimmt.

Kommt keine Einigung zustande, übernimmt die Stadt neben der Aufgabe der Bauvorbereitung nach Absatz (1) auch die Aufgaben der Öffentlichkeitsarbeit (Anwohnerbenachrichtigung usw.). Hiervon abweichend übernimmt die KASIG die Aufgabe der Öffentlichkeitsarbeit bei der Umsetzung des Stadtbahntunnels.

- (3) Für verbleibende Einbauten im Straßenraum überlassen sich die Vertragspartner kostenfrei die entsprechenden Bestandsunterlagen.

- (4) Die Vertragspartner vereinbaren eine gegenseitige kostenlose Überlassung von digitalen Daten aus der jeweiligen Bestandsdokumentation als Grundlage

für projektbezogene Planungsaufgaben im öffentlichen Straßenraum. Das zu verwendende Datenformat wird zwischen den Vertragspartnern festgelegt. Eine Weitergabe der Daten an Dritte ( externe Büros ) ist nur mit Zustimmung der jeweiligen datenabgebenden Seite zulässig.

Als Datenplattform wird die Geodatenauskunft des Liegenschaftsamtes der Stadt Karlsruhe angestrebt. Neben dem Liegenschaftsamt sind das Tiefbauamt (Entwässerungskanäle und Privatleitungskataster) und das Gartenbauamt (Baumstandorte) der Stadt Karlsruhe sowie die Stadtwerke Karlsruhe (Leitungsdokumentation) Mitglied im Geodatenportal. Bestehende bilaterale Vereinbarungen der Vertragspartner mit einzelnen Mitgliedern des Geodatenpools bleiben davon unberührt.

## **§ 7 Bau und bauliche Unterhaltung**

(1) Für die Durchführung von Baumaßnahmen (Herstellung, Instandhaltung und Instandsetzung) sind zuständig:

- a) Die VBK für Bauteile der Bahnanlagen sowie für die Herstellung bzw. Anpassung an den Bestand.
- b) Die KASIG für die Ingenieurbauwerke des Stadtbahntunnels.
- c) Die Stadt für Straßen, Wege, Plätze, Verkehrssignalanlagen (außer reinen Bahnsicherungsanlagen), Grünanlagen und sonstigen städtischen Einrichtungen. Hinsichtlich der Verkehrssignalanlagen gelten ergänzend die Anlagen 2 und 3.

(2) Die Stadt behält sich vor, die von ihr zu erbringenden Leistungen für die Bauabwicklung in Abstimmung mit der VBK bzw. KASIG einem Beteiligten oder Dritten zu übertragen.

- (3) Maßnahmen zur baulichen Unterhaltung von Gleisanlagen (Wiederherstellung und Instandsetzung) finden ohne Beteiligung der Stadt statt. Sofern jedoch Gleiszonen bituminös zu befestigen sind oder Änderungen an den Bauteilen nach § 7 (1) Buchstabe c) erforderlich werden, ist die Stadt entsprechend zu beteiligen.
- (4) Wird eine Baumaßnahme oder Maßnahme zur baulichen Unterhaltung von der Stadt und der VBK bzw. KASIG gemeinsam durchgeführt, übernimmt die Stadt die Aufgabe der Baustellenorganisation.
- (5) Zur baulichen Unterhaltung von Haltestellen siehe auch § 13 (Haltestellen).

## **§ 8 Betrieb**

Die VBK führt den öffentlichen Personennahverkehr auf dem jeweils bestehenden Streckennetz durch. Sie kann sich hierbei Dritter bedienen. Sie sorgt dafür, dass das Personal und die Betriebsmittel den Bedürfnissen des Verkehrs und den gesetzlichen Vorschriften entsprechen.

## **§ 9 Verkehrssicherung, Reinigung, Winterdienst**

- (1) Die Verkehrssicherungspflicht wird wie folgt aufgeteilt:
- a) Die VBK ist zuständig für die Bahnanlagen. Hierzu zählen auch Haltestellen in Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Bereichen, die sich durch ihre Gestaltung von dem jeweils umgebenden Bereich abheben und eine Bahnsteighöhe ab Schienenoberkante von mehr als 30 cm haben.
  - b) Die KASIG ist zuständig für die Ingenieurbauwerke des Stadtbahntunnels.

- c) Die Stadt ist zuständig für Straßen, Wege, Plätze, Verkehrssignalanlagen (außer reinen Bahnsicherungsanlagen), Grünanlagen und sonstige städtische Einrichtungen sowie für Verkehrsflächen an straßenbündigen Haltestellen.

(2) Für Reinigung und Winterdienst gilt Folgendes:

- a) Die VBK ist zuständig für sämtliche Bahnanlagen.
- b) Treppenauf- und abgänge als Zugang zu den oberirdischen bzw. unterirdischen Haltestellen sind durch VBK bzw. KASIG ständig begehbar zu halten.
- c) In Fußgängerzonen obliegt der Stadt die Reinigung und der Winterdienst von oberirdischen Haltestellen und deren Zugänge. Bei straßenbündigen Bahnkörpern führt die Stadt die Reinigung und den Winterdienst auch in der Gleiszone durch. Außerhalb der sich aus der jeweils gültigen Winterdienstsatzung der Stadt ergebenden Streudienstzeit übernimmt die VBK oder die KASIG den Winterdienst. Zuständig für die Reinigung von Unterführungsbauwerken ist die Stadt, soweit die Unterführung nicht ausschließlich als Zugang einer Haltestelle dient. Für die Zugänge von unterirdischen Haltestellen ist die VBK bzw. KASIG zuständig.

(3) Abfallbehälter an oberirdischen Haltestellen und Wartehallen in Fußgängerzonen werden von der Stadt entleert.

## **§ 10 Kostentragung bei Veranlassung durch die VBK oder KASIG**

- (1) Die VBK oder KASIG trägt (vorbehaltlich anderweitiger Einzelregelungen) die gesamten Kosten der durch sie jeweils verursachten Maßnahme; davon ausgenommen ist der Grunderwerb.
- (2) Die Vertragspartner berechnen einander grundsätzlich keine Verwaltungs(gemein)kosten. Bezüglich der Erstattung von Bauleitungskosten müssen im Einzelfall Regelungen getroffen werden.

- (3) Sollten Abgrenzungsprobleme, z.B. bei stadtgestalterischen Auflagen entstehen, sind diese vor Beginn einer Maßnahme abzuklären. Die Kostentragungspflicht ist dann schriftlich festzulegen.
- (4) Beantragt die VBK, die KASIG oder deren Beauftragte bei der Stadt Genehmigungen für bauliche oder verkehrliche Maßnahmen, so genießt sie wegen des überwiegenden öffentlichen Interesses Gebührenfreiheit.
- (5) Maßgebend für die Kostentragung zu Ingenieurbauwerken ist das Veranlassungsprinzip. Derjenige trägt die gesamten Investitionskosten, auf dessen Veranlassung die Maßnahme getätigt wird.

#### **§ 11 Kostentragung bei Veranlassung durch die Stadt**

- (1) Die VBK oder die KASIG trägt die Kosten für die Veränderung der Bahnanlagen, die KASIG für die Veränderung deren Ingenieurbauwerke.
- (2) Sind Gleisanlagen im öffentlichen Verkehrsraum, die auch vom Individualverkehr benutzt werden, ist davon auszugehen, dass die Gleiszone überwiegend dem Individualverkehr dient. Deshalb trägt die Stadt die Kosten für die Deckschicht der bituminösen Straßenbefestigungen (mit Ausnahme des Fugenvergusses) auch im Bereich der Gleiszone, während die Kosten für die Pflasterung der Gleiszonen bei der VBK verbleiben.
- (3) Werden Rasengleise ohne betriebsbedingten Gründe auf Veranlassung der Stadt eingebaut, sind die Kosten für die Erstellung durch die Stadt zu tragen.

## **§ 12 Kostentragung für die Erhaltung (Wiederherstellung, Instandsetzung, Unterhaltung)**

- (1) Die VBK trägt die Kosten für die Erhaltung der Bahnanlagen, die KASIG für die Erhaltung deren Ingenieurbauwerke.
  
- (2) Sind Gleiszonen im öffentlichen Verkehrsraum (straßenbündige Bahnkörper) mit Pflaster befestigt, trägt die VBK oder die KASIG die Kosten für die Erhaltung des Pflasters. Sind Gleiszonen im öffentlichen Verkehrsraum bituminös befestigt, trägt die Stadt die Kosten für die Erhaltung der bituminösen Deckschicht; dies gilt nicht, wenn diese aufgrund von Arbeiten an den Bahnanlagen in Mitleidenschaft gezogen wurde. Die Kosten für den Fugenverguss trägt die VBK oder die KASIG. Die eventuell erforderlichen Betriebspausen zur Durchführung der Arbeiten werden vom Betreiber kostenfrei bereitgestellt.
  
- (3) Maßgebend für die Kostentragung zur Erhaltung von Ingenieurbauwerken ist das Veranlassungsprinzip. Derjenige, auf dessen Veranlassung die Maßnahme (Herstellung des Ingenieurbauwerks) getätigt wurde, trägt die gesamten Erhaltungskosten.

Zur Erhaltung von Ingenieurbauwerken gehört insbesondere auch die regelmäßige Bauwerkskontrolle. Diese wird mit Ausnahme der Ingenieurbauwerke für die KASIG von der Stadt durchgeführt.

Die Kosten hierfür, die auf Bauwerke in der Kostenträgerschaft der VBK bzw. KASIG entfallen, sind von der VBK bzw. KASIG zu tragen. Für die Ingenieurbauwerke der KASIG ist die Bauwerkskontrolle nach den maßgebenden Vorschriften durchzuführen. Die Ergebnisse der Hauptprüfungen sind der Stadt unmittelbar vorzulegen.

- (4) Beim Rasengleis (mit und ohne Rasengittersteine) trägt die VBK oder die KASIG die Kosten für die ersten drei Rasenschnitte pro Jahr. Ab dem vierten Rasenschnitt für die Rasengleise (mit und ohne Rasengittersteine) trägt die Stadt die Kosten.

## **§ 13 Oberirdische Haltestellen**

- (1) Abweichend von § 11 (1) und § 12 (1) werden die Herstellungs- und Veränderungskosten an oberirdischen Haltestellen in Fußgängerzonen, verkehrsberuhigten Bereichen usw., die Teile des öffentlichen Verkehrsraumes sind, von der Stadt übernommen, soweit diese die Veränderungen veranlasst hat.
- (2) Die VBK richten in Abstimmung mit der Stadt Haltestellenzeichen einschließlich der dem Betrieb und der Betriebssicherheit dienenden technischen Einrichtungen sowie Wartehallen ein und tragen hierfür die Kosten. Die Erhaltung dieser Einrichtungen obliegt der VBK.
- (3) Die Herstellung und Erhaltung von Spritzschutzwänden, Schutzgittern und ähnlichen Vorrichtungen zur Abgrenzung gegenüber dem Straßenraum ist Sache der Stadt.
- (4) Die Haltestellenanlagen sind Bahnanlagen der VBK. Die Vermarktung der Werbeeinrichtung innerhalb der Bahnanlagen steht ausschließlich der VBK zu.

## **§ 14 Verkehrssignalanlagen und Verkehrszeichen**

- (1) Wird die Errichtung von Verkehrssignalanlagen durch VBK oder KASIG veranlasst, ist die VBK oder die KASIG der Kostenträger. Im Falle einer Änderung trägt die Stadt als Vorteilsausgleich "Neu für Alt" 20 % der Investitionskosten für Anlagenteile, die nicht ausschließlich dem ÖPNV dienen. Für reine Bahnsicherungsanlagen trägt die VBK oder die KASIG die Kosten.

Wird die Herstellung oder Änderung von Verkehrssignalanlagen von der Stadt veranlasst, ist die Stadt Kostenträger, soweit es sich nicht um reine Bahnsicherungsanlagen handelt. Anlagenteile, die ausschließlich dem ÖPNV dienen, werden von VBK oder KASIG getragen.

- (2) Die Stadt unterhält und betreibt die erforderlichen Verkehrszeichen und Verkehrssignalanlagen, soweit sie nicht ausschließlich dem ÖPNV dienen. Anlagenteile, die ausschließlich dem ÖPNV dienen, unterhält und betreibt die VBK.

Die Vertragsparteien sind sich darüber einig, dass bei Bedarf über die Verteilung der Betriebskosten abweichende Kostenregelungen vereinbart werden können.

- (3) Die Grundsätze für die Zusammenarbeit zwischen der Stadt einerseits und VBK oder KASIG andererseits sind in Anlage 2 niedergelegt.

## **§ 15 Abwicklung**

- (1) Kostenvoranschläge werden in den Zuständigkeiten nach § 5 Abs. 2 rechtzeitig erstellt und den Vertragspartnern zur weiteren Verwendung zur Verfügung gestellt.
- (2) Soweit die Stadt für VBK oder KASIG Baumaßnahmen abwickelt, sind die Unternehmerrechnungen über die Stadt an VBK oder KASIG zu richten (Vorsteuerabzug).

## **§ 16 Haftung**

- (1) Die VBK oder die KASIG haftet der Stadt und die Stadt haftet der VBK bzw. KASIG im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen.
- (2) Schadensersatzansprüche der Stadt gegen die VBK bzw. KASIG, ihre Organe und Bediensteten wegen Einschränkung oder Unterbrechung von ÖPNV-Leistungen infolge höherer Gewalt oder sonstiger unabwendbarer Umstände, sind ausgeschlossen.

## **§ 17 Schlussbestimmungen**

- (1) Änderungen oder Ergänzungen dieses Vertrages bedürfen der Schriftform. Hier- von ist auch diese Regelung umfasst.
  
- (2) Die etwaige Unwirksamkeit einzelner Bestimmungen dieses Vertrages berührt nicht die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen. Die Vertragsschließenden ver- pflichten sich, ungültige Bestimmungen gegebenenfalls durch Regelungen zu er- setzen, die in ihrer Wirkung den ungültigen Bestimmungen möglichst nahe- kommen.

## **§ 18 Inkrafttretung/Vertragsdauer**

- (1) Dieser Vertrag tritt rückwirkend zum 01.01.2010 in Kraft. Es gilt zunächst bis zum 31. Dezember 2019 und verlängert sich jeweils um zehn Jahre, wenn er nicht ein Jahr vor Ablauf gekündigt wird.
  
- (2) Bei Änderungen wesentlicher Voraussetzungen verpflichten sich beide Vertrags- partner, den Vertrag den neuen Gegebenheiten anzupassen.
  
- (3) Aus wichtigem Grund kann der Vertrag mit einer Frist von sechs Monaten zum Jahresende gekündigt werden.

## Anlage 1 zum Konzessionsvertrag

### Begriffsbestimmungen gemäß § 1

Der Begriff **Schienenbahnen** umfasst die Straßenbahn, die Stadtbahn und die Standseilbahn.

Der Begriff **Straßenbahn** bestimmt sich nach dem geltenden Personenbeförderungsrecht.

Die **Stadtbahn** ist eine Straßenbahn, die überwiegend auf einem besonderen oder unabhängigen Bahnkörper geführt wird.

Zu den **Bahnanlagen** gehören der **Bahnkörper**, das **Bahnzubehör** und die **Bahnnebenanlagen** sowie die **Haltestellen**.

Der **Bahnkörper** umfasst grundsätzlich den Unter- und Oberbau des Gleiskörpers, die Entwässerungsanlagen und die Kabeltrassen. Bahnkörper werden eingeteilt in strassenbündige, besondere und unabhängige Bahnkörper.

**Straßenbündige Bahnkörper** sind mit ihren Gleisen in die Straßenfahrbahnen oder in Gehwegflächen eingebettet.

**Besondere Bahnkörper** liegen im Verkehrsraum öffentlicher Straßen, sind jedoch vom übrigen Verkehr durch Randsteine, Leitplanken oder andere ortsfeste Hindernisse getrennt. Sie umfassen den gesamten abgetrennten Bereich einschließlich der Randsteine, ohne sonstige Trennungseinrichtungen, sowie der Haltestellen, Überfahrten und Übergänge.

**Unabhängige Bahnkörper** sind aufgrund ihrer Lage oder Bauart vom übrigen Verkehr getrennt geführt. Sie umfassen die zur Verlegung der Schienen erforderlichen Einrichtungen wie Ingenieurbauwerke, Dämme, Gräben, Böschungen, Rasenbordsteine, Sicherheitsstreifen, Überfahrten, Übergänge und Haltestellen.

Zum **Bahnzubehör** gehören die Fahrleitungs- und sonstigen Stromversorgungsanlagen, die Bahnbeleuchtungs-, Zugsicherungs- und Fernmeldeanlagen nebst Trage- und Schutzvorrichtungen samt allen Gebäuden, die diesen Anlagen dienen, sowie Verkehrszeichen und Einrichtungen aller Art, die der Sicherheit und Leichtigkeit des Bahnverkehrs oder dem Schutz der Anlieger dienen. **Bepflanzungen** zählen nicht zu den Bahnanlagen bzw. dem Bahnzubehör.

**Bahnnebenanlagen** sind Einrichtungen, die vorwiegend der Durchführung des Bahnbaus sowie des Bahnbetriebes dienen (Betriebsräume und -gebäude, Lagerplätze, Entnahmestellen).

Als **Gleiszone** wird prinzipiell der Bereich zwischen den Schienen und ein Grundstücksstreifen von je 70 cm Breite zu beiden Seiten der jeweils äußeren Fahrschiene bezeichnet. Bei mehrgleisigen Anlagen zählt auch die zwischen den Gleisen liegende Fläche zur Gleiszone. Die Fläche zwischen einer Haltestelleninsel und der jeweiligen äußeren Fahrschiene zählt auch dann zur Gleiszone, wenn der Abstand mehr als 70 cm beträgt.

Bei Bahnanlagen, die auf besonderem oder unabhängigem Bahnkörper verlegt sind, ist die Gleiszone deckungsgleich mit dem Bahnkörper.

Der Begriff **Straßen** bestimmt sich nach § 2 des Straßengesetzes für Baden-Württemberg vom 20. März 1964. Überschneidungen mit der Definition „Bahnanlagen“ dieses Vertrages sind unschädlich. In Zweifelsfällen richtet sich die Zugehörigkeit einer Einrichtung danach, zu wessen Nutzen sie gebaut und betrieben wird.

**Bau und Betrieb** von Bahnanlagen und Straßen umfassen **Herstellung, Veränderung, Wiederherstellung** und **Instandhaltung**.

Unter **Herstellung** fällt nur der Neubau.

**Veränderung** bedeutet die nachträgliche Anpassung an die gewandelten Verkehrs- oder Betriebsverhältnisse.

**Wiederherstellung** bedeutet die Herstellung des früheren Zustandes nach vorübergehender Beeinträchtigung.

Zur **Instandhaltung** gehören alle Arbeiten, die zur Bewahrung und Wiederherstellung des Soll-Zustandes sowie zur Feststellung und Beurteilung des Ist-Zustandes an den Bahnanlagen oder Straßen laufend erforderlich sind. Sie umfasst die Wartung, Inspektion und Instandhaltung (DIN 31051).

Unter **Entfernung** von Bahnanlagen oder Straßen werden alle Arbeiten verstanden, die nach Beendigung der Nutzung einer Grundstücksfläche als Bahnanlage oder Straße erforderlich sind, um die ursprüngliche oder eine andere vereinbarte Nutzung zu ermöglichen.

Zu den **Ingenieurbauwerken KASIG** gehören der Stadtbahntunnels „Kaiserstraße zwischen Durlacher Tor und Mühlburger Tor einschließlich des am Marktplatz abgehenden Südabzweiges bis zur Ettlinger Straße“ gemäß Planfeststellungsbeschluss

vom 15. Dezember 2008 einschließlich der unterirdischen Haltestellenbauwerke, Rampenbauwerke, Zu- und Abgangsbauwerke, sämtliche zu den Ingenieurbauwerken gehörenden technischen Einrichtungen und die Entwässerungseinrichtungen, die Oberflächenwasser von den Anlagen abführen.

## Anlage 2 zum Konzessionsvertrag

### Zuständigkeiten für Planung, Bau und Betrieb von Verkehrssignalanlagen

1. Die VBK oder die KASIG hat die alleinige Zuständigkeit für Planung, Bau und Betrieb für neue Bahnsicherungsanlagen.
2. Weitere Zuständigkeiten bei gemeinsamen Maßnahmen sind in der beigefügten Maßnahmenliste (Anlage 3) geregelt. Von Seiten der VBK erfolgt die Formulierung der betrieblichen Erfordernisse an die Verkehrs- und Signaltechnik. Deren Umsetzung (einschl. Bauleitung Rechnungsprüfung etc.) wird von Seiten des Trägers der Signalanlage (Stadt) durchgeführt.
3. Es wird gewährleistet, dass bei sämtlichen Änderungen an Signalanlagen, die von Bussen oder Straßenbahnen/S-Bahnen tangiert werden, sich die Beteiligten gegenseitig vor der Ausführung informieren, um die vorgesehenen Maßnahmen auf die betrieblichen Belange hin zu prüfen und abzustimmen.
4. Hinsichtlich eingehender Störungsmeldungen bei der VBK muss von dieser gewährleistet werden, dass die Störungsmeldungen an die Stadt informativ und qualitativ abgesichert sind. Dazu werden die eingehenden Störungsmeldungen von der VBK aus betrieblicher Sicht geprüft und erst dann weitergeleitet. Änderungswünsche an Signalanlagen aus betrieblicher Sicht sind getrennt zu melden, entsprechend zu begründen und müssen eine Aussage zu der Kostentragung enthalten.
5. Die Beauftragung von Signalbaufirmen ist für alle Verkehrssignalanlagen, die auch den weiteren Verkehr steuern, über die Stadt zu veranlassen. Die Bestellung der Störungsbeseitigung in dringenden Fällen durch die VBK bleibt davon unberührt.

## **Anlage 3 zum Konzessionsvertrag**

### VBK/KASIG-Zuständigkeit für Anlagenteile an Lichtsignalanlagen

- Unabhängige Stromversorgung (USV)
- Schrankensteuerungen
- Buserfassungseinheiten
- Fahrsignale für den öffentlichen Verkehr
- Abfertigungssignale für den öffentlichen Verkehr
- Vorankündigungssignale für den öffentlichen Verkehr
- Schaltsignale „St9a“ bzw. „St9b“
- Gleisbereichssicherungen (Auffangsignale für IV)
- Koppelpulen und deren Leitungsverbindungen zur Steuereinheit
- Selektivkoppelpulen und deren Leitungsverbindungen zur Steuereinheit
- Fahrdrahtkontakte und deren Leitungsverbindungen zur Steuereinheit
- Schlüsselschalter und deren Leitungsverbindungen zur Steuereinheit
- Standanforderungen mit Auswerteeinheit und jeweils deren Leitungsverbindungen zur Steuereinheit
- Weichensteuerungen und deren Leitungsverbindungen zur Steuereinheit