

25.03.2024 – Vertragsunterlagen

# Leistungsbeschreibung und Vertragsbedingungen

## Inhalt

1	Leistungsbeschreibung.....	2
1.1	Auftraggeber.....	2
1.2	Projektvorstellung.....	2
1.3	Leistungsumfang.....	4
	AP 1 Organisation und Teilnahme an Veranstaltungen.....	5
	AP 2 Korridor- und Nutzeridentifizierung (Abschnitt Ungarn).....	5
	<i>Ziel des Arbeitspaketes B Korridor- und Nutzeridentifizierung (KML):</i> .....	5
	Mindestanforderungen AP 2 .....	6
	Optionen.....	6
	AP 3 Politische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen (Ungarn).....	6
	<i>Ziel des Arbeitspaketes C (WAVE): Politische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen</i> .....	6
	Mindestanforderungen AP 3 .....	7
	Optionen.....	7
	AP 4 Harmonisierung von Betrieb und Abrechnung .....	7
	<i>Ziel des Arbeitspaketes E (WAVE): Harmonisierung von Betrieb und Abrechnung</i> .....	7
	Mindestanforderungen AP 4 .....	7
	Keine Optionen.....	8
	AP 5 Infrastrukturplanung und deren Verfahren (Ungarn) .....	8
	<i>Ziel des Arbeitspaketes E (KML/WAVE): Harmonisierte Infrastrukturplanung und deren Verfahren</i> .....	8
	Mindestanforderungen AP 5 .....	8
	Option.....	8
2	Vertragsbedingungen .....	10
	§ 1 Vergütung.....	10
	§ 2 Steuer .....	10
	§ 3 Vertragslaufzeit und Vertragsbeendigung.....	10
	§ 3 Nutzungsrechte.....	10
	§ 4 Geheimhaltung.....	11
	§ 5 Publikationen.....	11

§ 6 Sonstige Bestimmungen.....	11
§ 6 Datenschutz.....	12

## 1 Leistungsbeschreibung

### 1.1 Auftraggeber

Die Expertise des im November 2009 als An-Institut der Universität Greifswald gegründeten Institutes für Klimaschutz, Energie und Mobilität (IKEM) liegt in der Analyse, Bewertung und Fortentwicklung des rechtlichen, sozioökonomischen und Politikrahmens zu den drei namensgebenden Forschungsschwerpunkten. Als unabhängige, gemeinnützige Organisation beschäftigt sich das IKEM mit wissenschaftlichen Schlüsselfragen auf dem Weg in eine zukunftsfähige Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung. Dabei wird in allen Projekten eine interdisziplinäre, integrative und internationale Perspektive zugrunde gelegt. Zentrale Forschungsthemen des IKEM sind der Ausbau Erneuerbarer Energien, zukunftsfähige Energienetze, Elektromobilität, die zunehmende Fahrzeugautomatisierung und verwandte Verkehrs- und Mobilitätsthemen, die Implementierung von Klimaschutzzielen und Grundfragen von Energieversorgung, Planung, Ressourcenschutz und -effizienz. Das IKEM war und ist in Zusammenarbeit mit Partnern maßgeblich an zahlreichen Projekten zu Elektromobilität, Fahrzeugautomatisierung, Verkehrstelematik, Systemintegration, Sektorenkopplung, und Akzeptanzforschung im Rahmen der Mobilitäts- und Energiewende beteiligt. Mit Themen rund um die Elektrifizierung des Straßengüterfernverkehrs beschäftigt sich das IKEM bereits seit 2011 und war in diesem Rahmen auch in den Projekten ENUBA 1 und 2 sowie AMELIE I und II tätig, die sich im Fokus mit elektrischen Straßensystemen beschäftigten.

Im Rahmen von E-CORE wird das IKEM durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz gefördert. Bei der Projektbewerbung wurde die Unterauftragsvergabe an einen qualifizierten ungarischen Partner bereits vorgesehen. Die Auftragshöhe beläuft sich auf 179.690, 00 EUR (inkl. Steuern) und bildet einen Festpreis. Das IKEM tritt als Auftraggeber gegenüber den Bietern auf und bereut die Auftragsvergabe in einem öffentlichen Vergabeverfahren.

### 1.2 Projektvorstellung

Die bisherige Forschung zu elektrischen Straßensystemen zeigt, dass die Errichtung eines nationalen ERS-Kernnetzes zu signifikanten Treibhausgaseinsparungen führen würde, wobei die Kosten dafür handhabbar blieben. Bei einem europaweiten Markthochlauf würden sich diese Vorteile noch verstärken. Den nächsten logischen Schritt bildet daher die grenzüberschreitende Errichtung einer ERS-Strecke in der EU. Bisher gibt es keine (Forschungs-)vorhaben, die ein kohärentes Konzept entwickeln, das sich mit der Planung, Finanzierung, Errichtung und dem Betrieb einer europäischen interoperablen ERS-Infrastruktur auseinandersetzt und gemeinsam mit EU-Partnern erarbeitet wird. ERS wurden bisher nur von einigen Mitgliedstaaten in Feldversuchen untersucht. Weiterhin werden EU-weit zum einen verschiedene ERS-Technologien (Oberleitung, Stromschiene, Induktive Systeme) erforscht, zum anderen haben einige Mitgliedstaaten eine bloße Beobachterrolle eingenommen, ohne dass sie eigene nationale Piloten entwickeln möchten. Insbesondere mit Blick auf die Alternative Fuels Infrastructure Regulation (für ERS ergeben sich bisher keine verbindlichen Errichtungsvorgaben) ist nicht zeitnah

mit einer Koordination auf EU-Ebene zu rechnen. Daher liegt es derzeit noch an den Mitgliedstaaten, die nächsten Stufen für einen erfolgreichen Markthochlauf vorzubereiten und notwendige Harmonisierungsprozesse anzustoßen. Dem Szenario eines unregelmäßigen, einseitigen Markthochlaufs von einzelnen ERS-Technologien zu verschiedenen Zeitpunkten sollte dabei vorgebeugt werden. Daher ist abschließend insbesondere die internationale Dimension einer harmonisierten ERS-Antriebslösung hervorzuheben. Nur ein umfassendes, weitgehend lückenloses, internationales Infrastrukturnetz kann den Ansprüchen grenzüberschreitend operierender Logistikunternehmen gerecht werden. Da diese meist mit Margen im niedrigen einstelligen Prozentbereich arbeiten, sind insbesondere politisch zu schaffende Planungssicherheit und eine schnelle Skalierung im europäischen bzw. internationalen Markt von Relevanz.

Das Projekt soll zeigen, wie politische, ökologische, ökonomische, technische und rechtliche Aspekte zusammenwirken müssen, um einen europäischen ERS-Korridor zu verwirklichen. Zu diesem Zweck adressiert das Projekt sämtliche Fragen, die sich bei der Integration eines grenzüberschreitenden Oberleitungssystems stellen. Zum ersten Mal soll ein abgestimmtes Konzept konkrete Möglichkeiten aufzeigen, wie ein europäischer ERS-Pilot finanziert, geplant, errichtet, betrieben und gewartet werden kann. Einen großen Vorteil dieses Projektansatzes bildet die enge Zusammenarbeit mit europäischen Partnern. Die genannten Untersuchungen sollen anhand eines konkreten EU-Korridors vorgenommen werden. Dieses Vorgehen entspricht dem „Gesamtkonzept klimafreundliche Nutzfahrzeuge“ der Bundesregierung, das vorsieht, dass in der Skalierungsphase insbesondere der Austausch zu weiteren Mitgliedstaaten gesucht werden soll.

Auch die ungarische Perspektive soll im Wege einer Unterauftragsvergabe in das Projekt miteinbezogen werden. Durch die Projektbeteiligten soll ein konkreter ERS-Korridor identifiziert werden, wobei der TEN-T Korridor von Rotterdam über Frankfurt am Main und Wien bis nach Budapest als besonders passend erachtet wird. Dabei können die Verbundpartner relevante Stakeholder der unterschiedlichen Mitgliedstaaten vernetzen und es kann ein direkter Informations- und Wissensaustausch zwischen den Partnern gewährleistet werden.

Insbesondere soll geprüft werden, welche Erkenntnisse, die sich aus deutschen Forschungsprojekten ergeben haben, auf andere Mitgliedstaaten übertragen lassen und welche neuen Aspekte berücksichtigt werden müssen. Es ist vorgesehen, dass die Verbundpartner gemeinsam ein Machbarkeitskonzept entwickeln, sodass zu Projektende direkt in die praktische Planungsphase des EU-Korridors übergeleitet werden kann. Zusätzlich soll das Projekt die Möglichkeit bieten, weitere interessierte Mitgliedstaaten bzw. Stakeholder einzubinden und EU-weit ein Bewusstsein dafür zu schaffen, dass ERS eine vielversprechende Dekarbonisierungsmethode für den (Güter-)verkehrssektor darstellen.

Ein weiterer Fokus liegt auf der Untersuchung von Synergien mit anderen alternativen Antriebsinfrastrukturen (insb. Ladepunkten). Außerdem sollen Szenarien erarbeitet werden, die neben der Oberleitung auch andere ERS-Technologien berücksichtigen, diesbezügliche Synergiepotentiale aufzeigen und sich dem bidirektionalen Laden sowie Standardisierungsthemen widmen. Ein solches Rahmenkonzept ist von hoher Bedeutung für einen erfolgreichen, europäischen Markthochlauf von ERS-Technologien, da es für alle beteiligten Akteure durch Koordinierung und Harmonisierung Planungssicherheit gewährleistet und Einführungsbarrieren bereits früh erkannt und ausgeräumt werden können. Weiterhin soll betrachtet werden, welche Anforderungen der Strombezug durch zukünftige ERS-Nutzer an die jeweiligen Stromnetze stellt und wie gewährleistet werden kann, dass Infrastruktur und Betriebssysteme einfach und reibungslos genutzt werden können.

Diesen Haupthandlungsfeldern widmet sich das Verbundforschungsprojekt E-CORE durch die Verzahnung der komplementären Kompetenzen des IKEM e. V. im rechts-, politik- und wirtschaftswissenschaftlichen Bereich mit der Forschungspartnerin der Fachhochschule Erfurt, mit ihrer technisch-systemischen und verkehrswissenschaftlichen Expertise und den EU-Partnern. Basierend auf einer umfassenden Machbarkeitsstudie ist es möglich, transnationale ERS-Planungs- und Errichtungsprozesse schnellstmöglich einzuleiten. Damit kann an Vorarbeiten angeknüpft und ein wesentlicher Beitrag zur Erreichung der europäischen Klimaschutzziele im schweren Straßengüterverkehr geleistet werden.

### 1.3 Leistungsumfang

Darstellung der Fragestellungen, die im Rahmen des Unterauftrags des Verbundprojekts „ECORE - Electrified Corridor Europe“ untersucht werden sollen.

Vorläufiger Auftragstitel: Studie zum Teilabschnitt Österreichische Grenze – Budapest.

#### 1.3.1 Struktur/Erläuterung

In Bezug auf den Abschnitt des Korridors, der durch die Republik Ungarn (im Folgenden: Ungarn) verläuft, ist die Einbeziehung eines Partners zwingend, der Expertise in den Bereichen der verkehrlichen, wirtschaftlichen und politischen Gegebenheiten aus ungarischer Sicht aufweist. Dabei wird es sich voraussichtlich um einen ungarischen Forschungspartner handeln.

Das Hauptprojekt E-CORE ist dabei in zwei Teilvorhaben strukturiert.

**Teilvorhaben IKEM: Wirtschaftlichkeit, Abrechnung und Vernetzung (WAVE) beinhaltet die Arbeitspakete:**

A (Europäische Koordination und Vernetzung)

C (Politische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen)

E (Harmonisierung von Betrieb und Abrechnung)

F (Harmonisierte Infrastrukturplanung und deren Verfahren – Rechtliche Unterstützung).

**Teilvorhaben FHE: Korridore, Management, Laden (KML) beinhaltet die Arbeitspakete:**

B (Korridor- und Nutzeridentifizierung):

D (Standardisierung)

F (Harmonisierte Infrastrukturplanung und deren Verfahren - Arbeitspaketführung)

G (Anforderungen an das Korridormanagement von ERS-Korridoren im Störfall)

H (Bidirektionales Laden)

Es ist vorgesehen, dass der Auftragnehmer in den „E-CORE Arbeitspaketen“ B, C, E und F die jeweiligen Untersuchungen für den ungarischen Korridorabschnitt in enger Abstimmung mit den Verbundpartnern im Unterauftrag des IKEM vornimmt. Einige Arbeitsschritte sind dabei zwingend durchzuführen (Mindestanforderung). Andere können zusätzlich betrachtet werden (Option).

### 1.3.2 Aufgabenbeschreibung

Die Darstellung der Leistungsbeschreibung stellt sich grundsätzlich folgendermaßen dar:

→ Name des Arbeitspakets des Unterauftrags (AP 1-5)

AP 1 hat keine direkte Entsprechung zu „E-CORE Arbeitspaketen“

AP 2 entspricht AP B

AP 3 entspricht AP C

AP 4 entspricht AP E

AP 5 entspricht AP F

→ Ziel und Beschreibung des korrespondierenden AP des Hauptprojekts (AP B, C, E, F)

→ Arbeitsschritte - Mindestanforderungen

→ Arbeitsschritte - Optionen

Für AP 1 gibt es kein korrespondierendes AP im Hauptprojekt und keine Unterscheidung in Mindestanforderung und Optionen. Sämtliche Arbeitsschritte haben hier zu erfolgen.

AP 4 hat keine Optionen.

### AP 1 Organisation und Teilnahme an Veranstaltungen

Beschreibung der Arbeitsschritte (AP 1.1.-1.5)

1. Teilnahme und Vorbereitung von Jour Fixe (monatlich) und Projektbeiratstreffen (1-2x jährlich) (Online)
2. Bilateraler Austausch mit FHE und IKEM, soweit notwendig (Online)
3. Teilnahme an einem Projekttreffen während der Laufzeit (vor Ort - vermutlich Berlin)  
Im Projekttreffen werden der Fördermittelgeber und der Projektträger über die Fortschritte des Projekts informiert.
4. Ausrichtung eines Workshops in Budapest (Thema wird noch entschieden/ Teilnehmeranzahl 15-20)
5. Teilnahme an der Abschlussveranstaltung (vor Ort: Berlin oder Brüssel)

### AP 2 Korridor- und Nutzeridentifizierung (Abschnitt Ungarn)

Der Auftragnehmer soll die Arbeiten des AP B des E-CORE Projekts so weit wie möglich spiegeln.

***Ziel des Arbeitspaketes B Korridor- und Nutzeridentifizierung (KML):***

*Identifizierung und Analyse eines europäischen Musterkorridors und Analysen zu potentiellen Nutzern des Korridors. Aufgrund der Partnerstruktur ist der europäische Korridor von Rotterdam über Frankfurt a.M. und Wien nach Budapest vorgesehen, über den ein erhebliches Güterverkehrsaufkommen in der EU mit einem relevanten Transitanteil in Deutschland erfolgt. Die Feinplanung und -analyse des Korridors außerhalb von Deutschland kann nur erfolgen, wenn die ausländischen Partner beteiligt sind.*

## Mindestanforderungen AP 2

Beschreibung der notwendigen Arbeitsschritte (AP 2.1-2.5)

- 2.1: Aufnahme der Verkehrsnetze und Modelldaten im Untersuchungsraum  
→ Ermittlung der für den Musterkorridor relevanten Infrastrukturdaten in Abstimmung mit der FHE
- 2.2 Aufbau eines Verkehrsnachfragemodells im ungarischen Untersuchungsraum, testweise Simulationsrechnungen und Verkehrsumlagen  
→ Übertragung vorhandener Verkehrszählungen in das Verkehrsmodell  
→ Toolkalibrierung, d.h. Validierung des Verkehrsmodells und Durchführung von Sensitivitätsberechnungen  
→ Die Erstellung des Modells erfolgt in enger Abstimmung mit der FHE, wobei auch das Format der Datenübertragung festgelegt wird
- 2.3 Analyse der prognostizierten Güterverkehrsströme im Korridor.  
→ Die Methodik zur Bestimmung von Verkehrsprognosen erfolgt in Abstimmung mit der FHE
- 2.4 Recherchen zu potentiellen Nutzern des grenzüberschreitenden Oberleitungssystems auf der vorgeschlagenen Strecke durch qualitative Interviews mit relevanten Stakeholdern  
→ Die Interviewbögen werden gemeinsam erarbeitet
- 2.5 Bewertung der verfügbaren Verkehrsnetze und deren Verkehrsaufkommen in Bezug auf die Errichtung eines möglichen ERS-Infrastrukturnetzes

## Optionen

Beschreibung optionaler Arbeitsschritte (2.6- 2.7)

- 2.6 Streckenbezogene Ermittlung des durchschnittlichen Energiebedarfs für den ungarischen Straßengüterfernverkehr und des erforderlichen Ladebedarfs
- 2.7 Einbeziehung weiterer ERS-Technologien und stationärer Lademöglichkeiten. Analyse der Verfügbarkeit der Stromnetze an den relevanten TEN-T-Strecken durch Austausch mit relevanten Netzbetreibern

## AP 3 Politische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen (Ungarn)

### **Ziel des Arbeitspaketes C (WAVE): Politische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen**

*Ziel ist die Identifizierung und Kartierung relevanter Akteure, die an der Planung und Errichtung des Korridors mitwirken und die Entwicklung einer gemeinsamen Markthochlaufstrategie, wobei die Betrachtung der politischen Zusammenarbeit im Vordergrund steht. Aus wirtschaftlicher Perspektive erfolgt eine Einschätzung der Infrastrukturkosten des Korridors und die Entwicklung eines europarechtskonformen Finanzierungs- und Förderkonzepts.*

### Mindestanforderungen AP 3

Beschreibung der notwendigen Arbeitsschritte (3.1-3.4)

3.1 Kartierung der Akteurslandschaft, grafische Visualisierung

→ Priorisierte Akteure, ihre Funktionen und Beziehungen zueinander werden in einem Organigramm zusammengefasst und textlich beschrieben

→ Methodische Abstimmung erfolgt mit IKEM

3.2 Überblick über die nationale Politik in den Bereichen Infrastruktur, Energiewirtschaft, Regierungsabsichten in Bezug auf Elektromobilität, Klima, nachhaltige Entwicklung und Digitalisierung.

3.3 Recherche und Entwicklung von Anstoßfinanzierungskonzept im Rahmen des grenzüberschreitenden Markthochlaufs von ERS

3.4 Annäherung an ERS-Infrastrukturkosten

→ Methodische Abstimmung erfolgt mit IKEM und eur. Partnern

### Optionen

Beschreibung optionaler Arbeitsschritt (3.5)

3.5 Konzeptentwicklung von Fördermodellen während eines möglichen Markthochlaufs in Ungarn

### AP 4 Harmonisierung von Betrieb und Abrechnung

#### **Ziel des Arbeitspaketes E (WAVE): Harmonisierung von Betrieb und Abrechnung**

*Betriebskonzept eines grenzüberschreitenden E-Korridors für den Markthochlauf wird vorgelegt. Dabei werden Hürden und Synergien dargelegt, die bei Betrieb des grenzüberschreitenden Korridors entstehen können sowie Lösungsansätze und Umsetzungsempfehlungen erarbeitet. Der Fokus liegt dabei auf der Betrachtung von netzseitigen, fernstraßenseitigen und abrechnungsrelevanten Aspekten des Korridorbetriebs.*

### Mindestanforderungen AP 4

Beschreibung der notwendigen Arbeitsschritte (4.1-4.4)

4.1 Vorstellung des ungarischen Mautsystems (gesetzlicher Hintergrund, Betriebsmodell).

4.2 Vorschlag zur Anpassung des Mautsystem zugunsten der Abrechnung von ERS (Infrastruktur- und Fahrstromkosten) in Ungarn. Welche Anpassungen müssen erfolgen, damit ERS in Ungarn abgerechnet werden können.

4.3 Harmonisierung des ungarischen Systems mit anderen europäischen Systemen zur Unterstützung der ERS-Abrechnung:

→ Fragestellung: Welche Harmonisierungsmaßnahmen sind notwendig, damit ERS-Nutzer den Korridor ungehindert befahren und Fahr- und Ladestromstrom möglichst unkompliziert beziehen und abrechnen können.

4.4 Unterstützung bei der Untersuchung unterschiedlicher Betriebsaspekte der Infrastruktur, ob grundsätzlich ein grenzüberschreitender Zusammenhang mit Kooperationspotential zwischen Ungarn und Österreich besteht. Betrachtet werden insbesondere energienetzseitige- und straßenseitige Betriebsaspekte. Unterstützung bei Entwicklung eines etwaigen Kooperationskonzepts für Österreich/Ungarn.

4.5 → Unterstützung wäre z.B. im Rahmen eines Workshops (Fokus Österreich-Ungarn) notwendig, bei der Vermittlung von Kontakten. Weitere Unterstützungsmaßnahmen können vorgeschlagen werden.

## Keine Optionen

## AP 5 Infrastrukturplanung und deren Verfahren (Ungarn)

### **Ziel des Arbeitspaketes E (KML/WAVE): Harmonisierte Infrastrukturplanung und deren Verfahren**

*Ziel des AP ist eine vergleichende Analyse der in den Anrainerstaaten einschlägigen Planungsverfahren der nationalen Verkehrswege, Ladeinfrastrukturen und Energienetze. Ausgehend von den Betreibermodellen sollen in diesem Arbeitspaket die erforderlichen Planungsschritte in den einzelnen Anrainerstaaten hinsichtlich der Zuständigkeiten, der rechtlichen Rahmenbedingungen, der Öffentlichkeitsbeteiligung, der Einbindung von Umweltverträglichkeitsverfahren, des voraussichtlichen Zeitbedarfs sowie von Möglichkeiten zur Harmonisierung und Optimierung der Planungsverfahren analysiert werden.*

### **Mindestanforderungen AP 5**

Beschreibung der notwendigen Arbeitsschritte (AP 5.1-5.3)

- 5.1 Desktop-Analyse der relevanten nationalen Planungsverfahren in Bezug auf nationale Verkehrswege und Energienetze (Ungarn) und Darstellung wichtiger planungsrechtlicher Grundlagen nach ungarischem Recht
- 5.2 Unterstützung bei der Entwicklung eines Konzepts für grenzüberschreitende, abgestimmte und transparente Planung und Errichtung einer ERS-Infrastruktur auf Fernstraßen
- 5.3 Begleitung eines Workshops zur Präsentation und Diskussion der Ergebnisse

### **Option**

Beschreibung des optionalen Arbeitsschrittes (AP 5.4-5.6)

- 5.4 Desktop-Analyse der relevanten nationalen Planungsverfahren in Bezug auf stationäre Ladeinfrastruktur
- 5.5 Expertengespräch mit relevanter ungarischer Planungsinstitution
- 5.6 Unterstützung bei der Entwicklung eines Konzepts zur regionalen, grenzüberschreitenden behördlichen Zusammenarbeit bei der Errichtung der Oberleitungsinfrastruktur (innerbehördliches Vorgehen). Vorschläge zur Unterstützung sind willkommen.

## 2 Vertragsbedingungen

Bei Annahme eines Angebots werden die hier aufgeführten Bedingungen Vertragsinhalt. Diese bilden den Kerninhalt. Weitere Abreden sind zusätzlich möglich.

### § 1 Vergütung

Die Vergütung für den Unterauftrag beträgt 179.690 EUR (Brutto inkl. Umsatzsteuer von 19 %) (Festpreis).

**Nettobetrag: 151.000 EUR.**

Da das IKEM als Auftraggeber von der Auszahlung der Fördergelder vom Fördermittelgeber (Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz) abhängig ist, kann eine Auszahlung erst erfolgen, wenn die Fördermittel zunächst beim IKEM eingegangen sind. Im Weiteren Schritt kann eine Auszahlung an den Auftragnehmer erfolgen.

Folgende Rechnungslegung wird durchgeführt:

- 25% der Auftragssumme zu Beginn des Auftrags (37.750 EUR)
- 50% der Auftragssumme nach 6 Monaten (75.500 EUR)
- 25% der Auftragssumme nach Einreichung und Abnahme aller Projektergebnisse. (37.750 EUR)

### § 2 Steuer

Der Unterauftrag ist umsatzsteuerpflichtig in Deutschland (19 %). Das IKEM ist zur Abführung des Umsatzsteuersatzes verpflichtet (Reverse-Charge).

### § 3 Vertragslaufzeit und Vertragsbeendigung

Die Vertragslaufzeit beträgt 12 Monate. Der Vertrag beginnt voraussichtlich am 01.06.2024. Etwaige zeitliche Verschiebungen um bis zu vier Wochen sind möglich.

Während der Vertragslaufzeit kann der Vertrag unter Angabe eines wichtigen Grundes mit einer Frist von 6 Wochen gekündigt werden. Kündigungen bedürfen der Schriftform. Der ehemalige Auftragnehmer hat den Auftraggeber nach Aufforderung bei der Suche nach einem neuen Auftragnehmer zu unterstützen.

Vertragsprache ist Englisch. Es findet das Recht der Bundesrepublik Deutschland, ausgenommen das Internationale Privatrecht, Anwendung. Alle Preise sind in € (Euro) vereinbart.

### § 3 Nutzungsrechte

An den für den Besteller erstellten rechtswissenschaftlichen und grafischen Inhalten erwirbt der Besteller und der Fördermittelgeber unwiderruflich ein zeitlich und räumlich unbeschränktes, jede bekannte Nutzungsart einschließlich des Rechts zur Einräumung einfacher Nutzungsrechte an Dritte umfassendes Nutzungsrecht. Bei Verwendung der Projektergebnisse durch den Besteller wird der Auftragnehmer als Quelle genannt.

## § 4 Geheimhaltung

„Vertrauliche Informationen“ sind alle Informationen und Unterlagen des Auftraggebers, die als vertraulich gekennzeichnet oder aufgrund der Umstände als vertraulich anzusehen sind, insbesondere Informationen über betriebliche Abläufe, Geschäftsbeziehungen und Know-how.

Der Auftragnehmer verpflichtet sich, über vertrauliche Informationen Stillschweigen zu wahren. Diese Verpflichtung besteht auch nach Beendigung des Vertrags fort.

Der Auftragnehmer wird vertrauliche Informationen sorgfältig und sicher verwahren und vor Einsichtnahme Dritter schützen.

Von diesen Verpflichtungen ausgenommen sind solche vertraulichen Informationen,

- a) die dem Auftragnehmer bei Abschluss des Vertrags nachweislich bereits bekannt waren oder danach von dritter Seite bekannt werden, ohne dass dadurch eine Vertraulichkeitsvereinbarung, gesetzliche Vorschriften oder behördliche Anordnungen verletzt werden;
- b) die bei Abschluss des Vertrags öffentlich bekannt sind oder danach öffentlich bekannt gemacht werden, soweit dies nicht auf einer Verletzung dieses Vertrags beruht;
- c) die aufgrund gesetzlicher Verpflichtungen oder auf Anordnung eines Gerichtes oder einer Behörde offen gelegt werden müssen. Soweit zulässig und möglich wird der zur Offenlegung verpflichtete Auftragnehmer den Auftraggeber vorab unterrichten und ihm Gelegenheit geben, gegen die Offenlegung vorzugehen.

Der Auftragnehmer wird nur solchen dritten Personen Zugang zu vertraulichen Informationen gewähren, die dem Berufsgeheimnis unterliegen oder denen zuvor den Geheimhaltungsverpflichtungen dieses Vertrags entsprechende Verpflichtungen auferlegt worden sind. Unter seinen Mitarbeitern wird der Auftragnehmer nur denjenigen Personen vertrauliche Informationen offenlegen, die diese für die Durchführung dieses Vertrags kennen müssen, und solche Mitarbeiter auch für die Zeit nach ihrem Ausscheiden in arbeitsrechtlich zulässigem Umfang zur Geheimhaltung verpflichten.

## § 5 Publikationen

In Publikationen des Auftragnehmers im Zusammenhang mit dem Projekt ist in angemessener Weise auf die Mitwirkung des Auftraggebers und der Projektpartner hinzuweisen. Die Publikationen bedürfen der vorherigen schriftlichen Zustimmung des Auftraggebers. Zudem haben diese einen Hinweis auf den Fördermittelgeber (Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz) zu enthalten.

## § 6 Sonstige Bestimmungen

Änderungen und/oder Ergänzungen zu diesem Vertrag bedürfen der Schriftform. Dies gilt auch für eine etwaige Aufhebung dieser Schriftformklausel.

Dieser Vertrag unterliegt dem Recht der Bundesrepublik Deutschland unter Ausschluss der international-privatrechtlichen Bestimmungen.

Sollte eine Bestimmung dieses Vertrags unwirksam oder nichtig sein oder während seiner Durchführung unwirksam oder nichtig werden, so bleibt die Wirksamkeit dieses Vertrags im Übrigen unberührt. Die Parteien verpflichten sich, anstelle der unwirksamen oder nichtigen Bestimmung eine wirksame

Regelung zu vereinbaren, die dem am nächsten kommt, was nach dem Sinn und Zweck der unwirksamen Bestimmung von den Parteien übereinstimmend gewollt war.

## § 6 Datenschutz

Datenschutz im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens

Die im Angebot enthaltenen personenbezogenen Daten und sonstigen Angaben können u.U. vom AG und seinen Beauftragten im Rahmen seiner / ihrer Zuständigkeit erhoben, verarbeitet und genutzt werden. Eine Weitergabe dieser Daten an andere Stellen richtet sich nach den geltenden datenschutzrechtlichen Bestimmungen. Bieter werden gebeten, die am Projekt beteiligten Mitarbeiter/innen auf die Erfassung und Speicherung ihrer Daten (Name, dienstliche Er-Erreichbarkeit) hinzuweisen.

Datenschutz im Rahmen der Leistungserbringung

Der Auftragnehmer garantiert die Einhaltung der datenschutzrechtlichen Vorgaben gemäß EU-Recht, insbesondere der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) und nationalem Recht, insbesondere dem Bundesdatenschutzgesetz (BDSG n. F.).

Der Auftragnehmer ist auf Verlangen des Auftraggebers zur Vorlage eines aussagefähigen, kompakten Datenschutzkonzepts, mit dem die Einhaltung der datenschutzrechtlichen Anforderungen nachgewiesen werden, verpflichtet.

Der Auftragnehmer verpflichtet sich gegenüber dem Auftraggeber, die ihm übermittelten, personenbezogenen Daten sowie alle im Rahmen des Vertragsverhältnisses erlangten vertraulichen Informationen, Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse vertraulich zu behandeln, insbesondere nicht an Dritte weiterzugeben und ausschließlich zu den vereinbarten Zwecken zu verarbeiten.

Der Auftragnehmer gewährleistet, dass von ihm zum Zugriff auf die personenbezogenen Daten befugte Dritte, einschließlich Auftragsverarbeiter, die Geheimhaltung und Sicherheit der personenbezogenen Daten beachten und wahren. Die unter der Verantwortung des Auftragnehmers tätigen Personen, darunter auch Auftragsverarbeiter, dürfen die personenbezogenen Daten nur auf seine Anweisung verarbeiten. Diese Bestimmung gilt nicht für Personen, die von Rechts wegen zum Zugriff auf die personenbezogenen Daten befugt oder verpflichtet sind.

Der Auftragnehmer verpflichtet sich insbesondere zur Umsetzung geeigneter technischer und organisatorischer Maßnahmen zum Schutz der an ihn übermittelten personenbezogenen Daten gemäß Art. 5 Abs. 2, Art. 24 Abs. 1 der europäischen Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO). Im Übrigen ist der Auftragnehmer für die Verarbeitung der personenbezogenen Daten verantwortliche Stelle i.S.d. Art. 4 Nr. 7 DSGVO und hat daher selbst für die Beachtung datenschutzrechtlicher Bestimmungen Sorge zu tragen.

Der Auftragnehmer informiert die Betroffenen jeweils sachgerecht und lässt ihnen die weiteren Informationen gem. Art. 13, 14 DSGVO zukommen. Der Auftragnehmer hat die für die jeweilige Datenverarbeitung erforderliche Rechtsgrundlage sicherzustellen.

**Institut für Klimaschutz,  
Energie und Mobilität e.V.**

Magazinstraße 15-16  
10179 Berlin

+49 (0)30 408 1870 10  
info@ikem.de

**[www.ikem.de](http://www.ikem.de)**