

Verkehrsvertrag

zwischen

dem **Land Berlin**,
vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

und

der **Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)**
Anstalt des öffentlichen Rechts

über die Erbringung von Verkehrs- und Infrastrukturleistungen
der Verkehrsmittel U-Bahn, Straßenbahn, Bus und Fähre in Berlin
in der Zeit vom 1. Januar 2008 bis zum 31. August 2020

Inhaltsverzeichnis

Präambel.....	4
1. Vertragsgrundlagen	4
§ 1 Die Vertragspartner.....	4
§ 2 Vertragsgegenstand und Grundsätze der Zusammenarbeit	5
§ 3 Kooperation für ein integriertes ÖPNV-Angebot.....	6
2. Leistungspflichten Verkehr	7
2.1 Fahrplanangebot.....	7
§ 4 Festlegung des Leistungsumfangs	7
§ 5 Aufstellung der Fahrpläne.....	7
§ 6 Anforderungen an das Fahrplanangebot	10
§ 7 Fahrplanänderungen zwischen regulären Fahrplanwechseln.....	11
2.2 Tarif und Vertrieb	12
§ 8 Anzuwendender Tarif	12
§ 9 Vertrieb	13
§ 10 Neue Tarif- und Vertriebsformen	14
2.3 Qualitäts- und Umweltstandards	14
§ 11 Qualität	14
§ 12 Umwelt- und Ressourcenschutz.....	15
2.4 Fahrgastorientierung und Marktauftritt	15
§ 13 Marktauftritt	15
§ 14 Stärkung der Fahrgastrechte.....	16
§ 15 Austausch von Verkehrs- und Einnahmedaten.....	16
§ 16 Sicherheitskonzept	17
3. Leistungspflichten Verkehrsinfrastruktur.....	19
§ 17 Grundsätze der Infrastrukturvorhaltung	19
§ 18 Vorhandene Infrastruktur	19
§ 19 Erhalt und Betrieb der Infrastruktur.....	20
§ 20 Vorhabensplanung	20
§ 21 Änderung des Infrastrukturbestandes.....	21
§ 22 Dokumentation	22
4. Erfüllungskontrolle.....	23
§ 23 Grundsätze	23
§ 24 Verkehrsangebot.....	24

§ 25 Verkehrsinfrastruktur.....	26
5. Finanzierung.....	26
§ 26 Ausgleichsanspruch der BVG.....	26
§ 27 Ausgleichshöhe und Parameter der Ausgleichsberechnung.....	26
§ 28 Vermeidung von Überkompensation	27
§ 29 Anpassung auf Grund von Kostensteigerungen.....	28
§ 30 Verfahrensablauf.....	28
6. Fortschreibung der Vertragsinhalte.....	30
§ 31 Anpassung nach Fortschreibung Nahverkehrsplan	30
§ 32 Revision.....	30
7. Abschließende Regelungen	31
§ 33 Laufzeit	31
§ 34 Genehmigungen.....	31
§ 35 Veränderungen der Marktorganisation	32
§ 36 Streitigkeiten	32
§ 37 Schlussbestimmungen	32
8. Anlagen	34

Präambel

Dieser Vertrag dient der Gewährleistung der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Verkehr mit Untergrundbahn (U-Bahn), Straßenbahn, Bus und Fähre in Berlin bis zum 31. August 2020 durch die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) Anstalt des öffentlichen Rechts.

Die Vertragspartner verfolgen das gemeinsame Ziel einer Verkehrsbedien-
ung, die im Sinne der Daseinsvorsorge den öffentlichen Interessen ent-
spricht.

Ein einheitliches integriertes Angebot aus Verkehrsinfrastruktur, Schienen-
verkehr (U-Bahn und Straßenbahn) sowie Bus- und Fährenverkehr soll einen
für die Fahrgäste attraktiven ÖPNV zu den geringsten Kosten für die Allge-
meinheit ermöglichen.

Da die Vertragspartner zu der Erkenntnis gelangt sind, dass eine ausreichen-
de Verkehrsbedien-
ung nur gemeinwirtschaftlich erfolgen kann, schließen sie
nachfolgende Vereinbarung im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des
Rates (im Folgenden „Vertrag“ oder „Verkehrsvertrag“).

1. Vertragsgrundlagen

§ 1 Die Vertragspartner

- (1) Das Land Berlin (nachfolgend „Aufgabenträger“ genannt) ist Aufgabenträger für den ÖPNV. Der Aufgabenträger hat gemäß § 3 Abs. 1 des Gesetzes über die Aufgaben und die Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im Land Berlin (ÖPNV-Gesetz) die Aufgabe, den ÖPNV zu planen und auszugestalten, um damit sicher zu stellen, dass Angebot, Fahrpreis und Infrastruktur des ÖPNV im erforderlichen Umfang an den Interessen der Daseinsvorsorge und des Umweltschutzes orientiert werden.
- (2) Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) Anstalt des öffentlichen Rechts (nachfolgend „BVG“ genannt) ist Unternehmen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Gemäß § 3 Abs. 4 Berliner Betriebs-gesetzes (BerlBG) hat sie zur gesetzlichen Aufgabe, ÖPNV für Berlin durchzuführen mit dem Ziel kostengünstiger und umweltfreundlicher Verkehrsbedien-
ung sowie aller hiermit in technischem und wirtschaftlichem Zusammenhang stehenden Tätigkeiten. Hierzu erbringt sie Verkehrsangebote mit U-Bahnen, Straßenbahnen, Bussen und Fähren und hält die von ihr genutzte Infrastruktur vor.

- (3) Die BVG ist Trägerin der sich aus Gesetzen, Verordnungen und öffentlich-rechtlichen Genehmigungen (z.B. PBefG, Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft), Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab)) ergebenden Rechte und Pflichten, insbesondere der Fahrplan-, Tarif- und Beförderungspflichten sowie der Pflichten im Bereiche der Verkehrssicherheit, der Barrierefreiheit sowie des Tarif- und Arbeitsrechtes. Sie ist gegenüber der Technischen Aufsichtsbehörde verantwortlich. Ihr obliegt die ordnungsgemäße und wirtschaftliche Durchführung der Verkehrsangebote. Sie ist Vertragspartnerin der Reisenden und haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen für deren Schäden.

§ 2 Vertragsgegenstand und Grundsätze der Zusammenarbeit

- (1) Der Aufgabenträger beauftragt die BVG mit der Erbringung der in diesem Vertrag beschriebenen Leistungen des U-Bahn-, Straßenbahn-, Bus- und Fährverkehrs einschließlich der Infrastrukturvorhaltung zu den in diesem Vertrag beschriebenen Konditionen während der Geltungsdauer dieses Vertrags. Die BVG verpflichtet sich zur Erbringung dieser Leistungen.
- (2) Die Vertragspartner arbeiten vertrauensvoll zusammen und unterstützen sich insbesondere durch die im Folgenden genannten Maßnahmen gegenseitig, um die Vertragsziele zu erreichen:
 - Die Vertragspartner lassen sich wechselseitig relevante Informationen zukommen;
 - sie setzen einander umfassend und zeitgerecht über eigene und die bekannten Planungen Dritter sowie sonstige Maßnahmen und Ereignisse (z.B. Straßenbaumaßnahmen) in Kenntnis, die sich auf die Verkehrsleistungen auswirken können;
 - sie treten gemeinsam in geeigneter Weise in der Öffentlichkeit für die Zielerreichung ein und
 - sie gefährden auch bei streitigen Fragen die Erreichung der vertraglichen Zielsetzung nicht.
- (3) Der Aufgabenträger kann sich im Rahmen seiner gesetzlichen Möglichkeiten zur Wahrnehmung seiner Rechte und Pflichten aus diesem Vertrag Dritter bedienen. Er sichert der BVG zu, dass Dritte in gleichem Umfang zur Vertraulichkeit im Hinblick auf alle Informationen und Kenntnisse verpflichtet werden, die sie in Wahrnehmung ihrer Tätigkeit

für den Aufgabenträger erlangen, in welchem der Aufgabenträger selbst gegenüber der BVG zur Vertraulichkeit verpflichtet ist.

- (4) Soweit im Vertrag Zustimmungserfordernisse definiert sind und nichts anderes bestimmt ist, gewährleisten die Vertragspartner, dass dem jeweils anderen Vertragspartner die zur Prüfung der Zustimmungsfähigkeit erforderlichen Unterlagen vollständig und rechtzeitig, in der Regel zumindest drei Wochen vor der geplanten Durchführung der zustimmungsbedürftigen Maßnahme oder einer ggf. vorgesehenen Beschlussfassung im Aufsichtsrat der BVG vorliegen. Spezielle vertragliche Fristenregelungen für bestimmte Zustimmungsverfahren bleiben davon unberührt.
- (5) Die BVG wird den Aufgabenträger auf alle für sie erkennbaren negativen Folgen für die vertraglich vereinbarten Verkehrs- und Infrastrukturvorhaltungsleistungen, die durch dessen Entscheidungen, Weisungen, Empfehlungen und sonstige Erklärungen entstehen können, ausdrücklich hinweisen und auf Aufforderung Alternativvorschläge unterbreiten. Der Sorgfaltsmaßstab ist hierbei diejenige Sorgfalt, die die BVG in eigenen Angelegenheiten anzuwenden pflegt (§ 277 Bürgerliches Gesetzbuch - BGB).
- (6) Die BVG erbringt ihre Geschäftstätigkeit im Wesentlichen für das Land Berlin. Dies gilt auch unter Berücksichtigung der Geschäftstätigkeit ihrer Tochterunternehmen sowie der nicht von diesem Vertrag umfassten Leistungen.
- (7) Die BVG verpflichtet sich, spätestens mit Inkrafttreten einer Nachfolgeverordnung der heute geltenden Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 sämtliche eigenen Öffentlichen Personenverkehrsdienste sowie sämtliche Öffentlichen Personenverkehrsdienste solcher Unternehmen, auf die sie einen auch nur geringfügigen Einfluss ausübt, geografisch auf das Gebiet des Landes Berlin sowie den im Rahmen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg anfallenden grenzüberschreitenden Verkehr zu begrenzen.

§ 3 Kooperation für ein integriertes ÖPNV-Angebot

- (1) Die Vertragspartner verpflichten sich, im Rahmen ihrer jeweiligen Möglichkeiten darauf hinzuwirken, dass das Verkehrsangebot mit U-Bahn, Straßenbahn, Bus und Fähre auf die Angebote der S-Bahn und der Regionalzüge abgestimmt werden kann. Ziel ist die weitere Verbesserung des integrierten ÖPNV-Gesamtangebots.

- (2) Zur Erreichung dieses Ziels erfüllt die BVG ihre Kooperationspflichten aus dem ihrerseits mit der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB GmbH) und mit den beteiligten Verbundverkehrsunternehmen abgeschlossenen Kooperationsvertrag. Insbesondere beauftragt sie die VBB GmbH, in ihrem Namen Tarifierträge mit vorgegebenem Inhalt und Umfang bei der zuständigen Genehmigungsbehörde zu stellen.
- (3) Der Aufgabenträger wirkt als Vertragspartner der Betreiber im S-Bahn und Regionalzugverkehr innerhalb seiner vertraglichen und gesetzlichen Möglichkeiten auf eine Integration des gesamten ÖPNV-Angebotes sowie auf eine möglichst optimale Verknüpfung mit Fußwegen, Fahrrad und dem motorisierten Individualverkehr hin.

2. Leistungspflichten Verkehr

2.1 Fahrplanangebot

§ 4 Festlegung des Leistungsumfangs

Der Leistungsumfang gemäß Nahverkehrsplan (2006 – 2009) beträgt:

- U-Bahn: 20,30 Mio. Nutzzugkm/Jahr
- Straßenbahn: 20,00 Mio. Nutzzugkm/Jahr
- Bus: 88,70 Mio. Nutzwagenkm/Jahr
- Fähre: 18.366 Betriebsstunden/Jahr

Ersatzverkehrsleistungen, die zeitweilig durch andere Verkehrsmittel erbracht werden (insbesondere Schienenersatzverkehr), zählen dabei zu dem Leistungsumfang desjenigen Verkehrsmittels, das diese Leistung planmäßig erbringen sollte. Bei wesentlichen Änderungen des Liniennetzes (insbesondere Neubaustrecken und Linienverlängerungen) kann der in Satz 1 festgelegte Leistungsumfang bei Bedarf einvernehmlich durch einen neuen Leistungsumfang ersetzt werden.

§ 5 Aufstellung der Fahrpläne

- (1) Die Fahrpläne gelten regelmäßig für ein Jahr. Ihr Gültigkeitszeitraum soll sich an den europaweit harmonisierten Terminen der Fahrplanwechsel orientieren.
- (2) Die Fahrplanpflichten der BVG zu Vertragsbeginn ergeben sich aus den genehmigten Fahrplänen für die Verkehrsmittel U-Bahn, Straßenbahn, Bus und Fähre (Fahrplanstand 9. Dezember 2007).

- (3) Der Rahmenfahrplan beschreibt das Verkehrsangebot der BVG und ist für jede Linie definiert durch Angaben zu:
 - a) Verkehrsmittel und Produkt
 - b) Liniennummer
 - c) Endpunkte (ggf. Zwischenendpunkte)
 - d) Befahrene Straßenzüge und Streckenabschnitte (nur bei Straßenbahn und Bus)
 - e) Linienlänge (ggf. differenziert nach Linienabschnitten und Richtungen)
 - f) Taktfolge (ggf. differenziert nach Linienabschnitten) spezifiziert für unterschiedliche Verkehrstage und Tageszeiten einschließlich planmäßig auf Basis der Erfahrungen der Vorjahre vorgesehener Verstärker- und Schülerfahrten sowie abweichender Taktfolgen während der Schulferien bzw. wegen langfristig absehbarer Baumaßnahmen, soweit diese in ihren Auswirkungen auf den Rahmenfahrplan bekannt sind.
 - g) Barrierefreiheit des Angebots (soweit vor Umlaufplanung absehbar)
 - h) Voraussichtlicher Leistungsumfang
- (4) Der Rahmenfahrplan ist grundsätzlich für den Gültigkeitszeitraum eines bestimmten Fahrplans anwendbar, es sei denn, dies ist im Rahmenfahrplan anders bestimmt.
- (5) Der zu Vertragsbeginn gültige Rahmenfahrplan ist in Anlage 2, Teil 3 (Fahrpläne 2008) beigefügt. Er wird für die Folgejahre fortgeschrieben. Bei jeder Fortschreibung sind die Änderungen zum bisherigen Rahmenfahrplan aufzuzeigen und zu begründen. Über die in Abs. 3 lit. a bis h genannten Punkte hinaus betrifft dies auch den partiellen oder vollständigen Entfall einer Haltestelle sowie erhebliche kapazitätsrelevante Änderungen beim Fahrzeugeinsatz im Zusammenhang mit Fahrplanänderungen (Typ und ggf. Behängung). Bei größeren Änderungen des Liniennetzes ist darüber hinaus zur Orientierung eine Ausschnitts-Karte des geplanten Liniennetzes einzureichen.
- (6) Der Aufgabenträger definiert im Nahverkehrsplan gemäß Anlage 9 Anforderungen sowie bei Bedarf ergänzende planerische Bestellanforderungen für die Fortschreibung des Rahmenfahrplanes. Er berücksichtigt dabei neben den Anforderungen aus § 6 Abs. 1 und 2 auch örtliche Gegebenheiten (z.B. Befahrbarkeit von Straßen, Verfügbarkeit von Endstellen).

- (7) Die BVG prüft die Umsetzbarkeit der Bestellanforderungen des Aufgabenträgers und informiert den Aufgabenträger unverzüglich, soweit die Umsetzung rechtlich oder tatsächlich unmöglich sein sollte. Der Aufgabenträger wird seine Vorgaben entsprechend korrigieren. Sofern die BVG die Bestellanforderungen mit der Begründung ablehnt, dass diese mit dem vorhandenen Fahrzeugpark nicht zu erfüllen sind, ist sie verpflichtet nachzuweisen, dass der vorhandene und geplante Fahrzeugpark (gemäß Vorhabensplanung nach § 20) hierfür nicht ausreicht. Sie hat auf Anfrage des Aufgabenträgers auch anzugeben, zu welchem Aufwand und zu welchem Einsatzzeitpunkt die erforderlichen Mehrfahrzeuge voraussichtlich beschafft werden können.
- (8) Die BVG erstellt für den Gültigkeitszeitraum des intendierten Fahrplans einen Vorschlag für die Fortschreibung des Rahmenfahrplanes für das Gesamtnetz und stimmt diesen mit dem Aufgabenträger ab. Unabhängig davon kann der Aufgabenträger entsprechend der zeitlichen Vorgaben der Anlage 2, Teil 1 (Planungskalender) sowie der inhaltlichen Vorgaben der Anlage 2, Teil 2 (Bestellbedingungen) einen eigenen Rahmenfahrplan für einzelne Linien oder Teilnetze bestellen.
- (9) Der Aufgabenträger bestätigt den vorgeschlagenen Rahmenfahrplan, soweit er den Vorgaben aus Abs. 6 sowie aus § 4, § 6 Abs. 1 lit. a und § 6 Abs. 2 entspricht. Andernfalls beanstandet er den vorgeschlagenen Rahmenfahrplan. Dies erfolgt innerhalb der nach Anlage 2, Teil 1 (Planungskalender) geltenden Frist. Erfolgt innerhalb dieser Frist keine schriftliche Beanstandung, gilt der vorgeschlagene Rahmenfahrplan als bestätigt.
- (10) Beanstandet der Aufgabenträger den Rahmenfahrplan innerhalb der Frist in Schriftform, gilt der bisherige Rahmenfahrplan insoweit weiter, als der Aufgabenträger ihn nicht abweichend festsetzt. Die Bedingungen, unter denen die abweichende Festsetzung erfolgt, sind in Anlage 2, Teil 2 (Bestellbedingungen) geregelt.
- (11) Auf Basis des vom Aufgabenträger bestätigten oder festgesetzten Rahmenfahrplanes entwickelt die BVG den Fahrplan und beantragt die nach Verkehrsgewerberecht erforderlichen Genehmigungen oder Zustimmungen oder zeigt die Fahrplanänderungen der Genehmigungsbehörde an.
- (12) Der Aufgabenträger erteilt im Verfahren gegenüber der Genehmigungsbehörde sein Einverständnis zu den beantragten bzw. angezeigten Fahrplänen, wenn der gültige Rahmenfahrplan eingehalten und den Vorgaben des § 6 Abs. 1 lit. b entsprochen wird. Andernfalls kann der

Aufgabenträger die BVG zur Anpassung ihres Fahrplangenehmigungsantrags auffordern.

- (13) Vom gültigen Rahmenfahrplan können die Vertragspartner einvernehmlich abweichen, wenn neue Erkenntnisse vorliegen, die eine Anpassung des Rahmens erfordern. Beide Vertragspartner können bei Bedarf den anderen Vertragspartner um Erklärung des Einvernehmens ersuchen. Das Einvernehmen ist schriftlich zu dokumentieren.
- (14) Die verfahrensrelevanten Daten für die Erstellung und Genehmigung der jährlichen Fahrpläne inklusive aller vorlaufenden Arbeitsschritte sind in Anlage 2, Teil 1 (Planungskalender) spezifiziert. Abweichungen vom Planungskalender können bei Bedarf einvernehmlich vereinbart werden.

§ 6 Anforderungen an das Fahrplanangebot

- (1) Fahrpläne müssen die fahrplanbezogenen Anforderungen des Nahverkehrsplanes gemäß Anlage 9 einhalten. Dieses bedeutet:
 - a) Das jeweilige Fahrplanangebot der BVG erfüllt im Zusammenspiel mit den Angeboten im S-Bahn- und Regionalzugverkehr die auf Basis der im Nahverkehrsplan gemäß Anlage 9 beschriebenen Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsstandards (Anlage 1, Teil 3 - Zugangsstandards). Es entspricht im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten den Anforderungen an die verkehrsträgerübergreifende Integration.
 - b) Das jeweilige Fahrplanangebot entspricht den Prinzipien der Anschlussplanung. Spätestens bis 2009 sollen Anschlussbeziehungen und Realisierungsquoten in einem regelmäßigen Abstimmungsverfahren nach den Grundprinzipien des Nahverkehrsplans gemäß Anlage 9 festgelegt werden.
- (2) Die BVG gewährleistet im Rahmen ihrer betrieblichen Möglichkeiten einen bedarfsgerechten Einsatz von Verkehrsmitteln bei besonderen Anlässen (z.B. bei Sportgroßveranstaltungen, Volksfesten, Konzerten, Messen). Die erforderlichen Angebote sind bei ausreichender Planungssicherheit im regulären Fahrplan (§ 5) zu berücksichtigen, andernfalls durch einen Sonderfahrplan (§ 7) zu regeln.
- (3) Bei außergewöhnlichen Großereignissen (z.B. Kirchentagen, Weltmeisterschaften) entfällt die Leistungspflicht der BVG insoweit, als sie nicht über die für einen bedarfsgerechten Einsatz erforderlichen betrieblichen Möglichkeiten verfügt. In einem solchen Fall ist die BVG verpflichtet, dem Aufgabenträger die fehlenden betrieblichen Möglichkeiten (Fahr-

zeug- und Personalsituation, einschließlich der Ausschöpfung von Möglichkeiten, Tochter- oder Subunternehmen einzusetzen) plausibel darzulegen. Der Aufgabenträger kann jedoch von der BVG gegen Kostenübernahme verlangen, dass sie andere Verkehrsunternehmen mit der Einbringung der zusätzlich erforderlichen Leistungen beauftragt. Die Koordination des Einsatzes dieser Auftragsunternehmer unterliegt der BVG im Rahmen ihrer Stellung als Genehmigungsinhaberin.

- (4) Kann die BVG ihre Fahrplanpflichten nicht erfüllen, weil Straßen oder Schienenwege nicht dem Fahrplan entsprechend befahren werden können, so richtet sie bei Bedarf einen Ersatzverkehr im Einklang mit den Anforderungen der Anlage 1, Teil 2 (Ersatzverkehre) ein.

§ 7 Fahrplanänderungen zwischen regulären Fahrplanwechseln

- (1) Bei Bedarf können zwischen regulären Fahrplanwechseln unterjährige Änderungen des der Genehmigungsbehörde angezeigten oder von dieser genehmigten oder zugestimmten Fahrplans stattfinden. Dieses betrifft:
- a) Fahrplananpassungen infolge neuer Erkenntnisse zur verkehrlichen Situation,
 - b) Sonderfahrpläne bei besonderen Anlässen (z.B. Großveranstaltungen, Konzerte, Messen, Volksfeste, Straßenfeste, Demonstrationen) (§ 6 Abs. 2),
 - c) Ersatzfahrpläne (§ 6 Abs. 4) und
 - d) Ferienfahrpläne für Schul- und Semesterferien.
- (2) Unterjährige Fahrplanänderungen nach Abs. 1 lit. a und lit. d bedürfen der vorherigen Zustimmung des Aufgabenträgers. Diese gilt als erklärt, wenn der Aufgabenträger einen Vorschlag der BVG nicht innerhalb von drei Wochen nach Erhalt ablehnt.
- (3) Über Fahrplanänderungen nach Abs. 1 lit. b und lit. c ist der Aufgabenträger nach Möglichkeit vor deren Inkrafttreten zu informieren. Auf Anforderung muss die BVG belegen, dass diesbezüglich die vertraglichen Vorgaben (gemäß § 6 Abs. 2 und 4) eingehalten werden. Fahrplanänderungen im Minutenbereich (Minutenverschiebungen) bedürfen keiner vorherigen Information des Aufgabenträgers, soweit diese keine Verschlechterung der Anschlusssituation bewirken. Bei besonderen Veranstaltungen von gesamtstädtischer Bedeutung kann der Aufgabenträger einen Sonderfahrplan rechtzeitig vorab für zustimmungspflichtig erklären. Soweit im Zusammenspiel verschiedener Ersatzverkehre sich be-

- sondere Nachteile für ein bestimmtes Gebiet ergeben, kann der Aufgabenträger einen Ersatzfahrplan für vorab zustimmungspflichtig erklären
- (4) Der Aufgabenträger kann seinerseits der BVG Vorschläge zu Fahrplanänderungen unterbreiten.
 - (5) Bis vier Monate nach Fahrplanwechsel kann der Aufgabenträger Korrekturen zu Änderungen, die zum letzten Fahrplanwechsel vorgenommen wurden, bestellen. Dazu tauschen sich die Vertragspartner innerhalb der ersten drei Monate nach einem Fahrplanwechsel regelmäßig zu dessen fahrgastseitigen und betrieblichen Folgen und zu dem daraus abzuleitenden Korrekturbedarf aus. Sofern kein höherer Eilbedarf besteht, ist die Umsetzung der Fahrplankorrekturen möglichst auf einen gemeinsamen Termin zu konzentrieren. Ergeben sich neue Erkenntnisse zur verkehrlichen Situation, die im öffentlichen Interesse eine Veränderung des Fahrplans bereits vor der nächsten regulären Fahrplanänderung erforderlich machen, kann der Aufgabenträger auch in diesen Fällen unterjährige Fahrplanänderungen bestellen. Die BVG setzt die bestellten Fahrplanänderungen unverzüglich bzw. zum vereinbarten Termin um. Die entsprechenden Bedingungen sind in Anlage 2, Teil 2 (Bestellbedingungen) geregelt.

2.2 Tarif und Vertrieb

§ 8 Anzuwendender Tarif

- (1) Die BVG wendet die Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen des jeweils geltenden VBB Tarifs an. Ergänzende Tarife wird die BVG nur anwenden, wenn sie zwischen der BVG und dem Land Berlin vereinbart sind oder der Aufgabenträger diesen zugestimmt hat.
- (2) Bei der zukünftigen Entwicklung von Tarif und Vertrieb sind die im Nahverkehrsplan (gemäß Anlage 9) konkretisierten Grundsätze der Transparenz, Preiselastizität, Tarifergiebigkeit, Tarifgerechtigkeit, Kundenbindung, Aufwandsreduktion und Kostenentwicklung unter Berücksichtigung ihrer Zielkonflikte möglichst umfassend zu berücksichtigen.
- (3) Die BVG wird die Weiterentwicklung der Tarife mit dem Aufgabenträger abstimmen. Insbesondere informiert sie den Aufgabenträger, sobald sich konkrete Vorschläge zu Tarifänderungen abzeichnen, in jedem Fall rechtzeitig, bevor diese Vorschläge in die VBB-Gremien (zu Vertragsabschluss: Facharbeitskreis VBB-Tarif und Vertrieb) eingebracht werden. Die Anforderungen an die von der BVG für die Abstimmung zu liefernden Informationen enthält Anlage 3 (Tarifänderungen).

§ 9 Vertrieb

- (1) Die BVG führt den Vertrieb auf eigene Rechnung und in eigener Verantwortung durch. Die BVG kann Vertriebswege grundsätzlich dann ändern, wenn andere Vertriebswege bei höherer Wirtschaftlichkeit eine vergleichbare Verfügbarkeit und Marktdurchdringung bewirken.
- (2) Sie wird – auch in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen, die den Tarif des VBB anwenden – die Vertriebsstandards weiterentwickeln.

Dazu:

- sind die Vertriebswege für die Fahrgäste nachvollziehbar und übersichtlich zu gestalten;
- sind diejenigen Vertriebswege zu priorisieren, die die Bindung der Kunden an den öffentlichen Nahverkehr erhöhen;
- sind die Vertriebswege so zu konzipieren, dass der Aufwand der BVG und der Fahrgäste minimiert wird;
- sind die Anforderungen des Nahverkehrsplans gemäß Anlage 9 zur Verfügbarkeit des Tarifsortimentes im personalbedienten Fahrscheinverkauf (Verkaufsstellen, Fahrer) sowie im Vertrieb durch Automaten (Bahnsteige, Fahrzeuge) einzuhalten;
- wirken die Vertragspartner im Rahmen ihrer Möglichkeiten daran mit, die Gestaltung von Vertriebsstellen und Vertriebssystemen (Verkaufsstellen, Fahrkartenautomaten, Fahrscheine) unternehmensübergreifend zu vereinheitlichen.

Hierbei sind wirtschaftliche Erwägungen (Aufwand, Kundennutzen, Einnahmentwicklung) zu berücksichtigen.

- (3) Die BVG wird den Aufgabenträger über umfangreiche Neu- und Ersatzbeschaffungen (Systementscheidungen), die für die Erfüllung der Absätze 1 und 2 wesentlich sind, mindestens acht Wochen vor der grundsätzlichen Entscheidung über die Beschaffung informieren. Bei Vergabe erfolgt die Einbindung des Aufgabenträgers spätestens bei Erstellung der Vergabeunterlagen. § 20 Abs. 5 S. 3-5 findet entsprechende Anwendung.
- (4) Im Interesse eines aus Kundensicht einheitlichen Marktauftritts und im Interesse der Kompatibilität der Vertriebswege sowie der Senkung der Kosten der den VBB-Tarif anwendenden Verkehrsunternehmen streben die Vertragspartner eine weitgehende Vertriebskooperation der beteiligten Verkehrsunternehmen an.

§ 10 Neue Tarif- und Vertriebsformen

- (1) Die BVG wird den Aufgabenträger in die Entwicklung neuer Tarif- und Vertriebsformen einbinden und mindestens acht Wochen vor der grundsätzlichen Entscheidung über die Einführung informieren. § 20 Abs. 5 Satz 3-5 findet entsprechende Anwendung.
- (2) Sofern die BVG die Einführung elektronischer Fahrscheinsysteme (z.B. auf der Basis von Chip-Karten oder Mobiltelefonen) anstrebt, ist diese Systementscheidung nach Abstimmung mit dem Aufgabenträger zudem mit der VBB GmbH und mit den im Berliner ÖPNV tätigen Verkehrsunternehmen abzustimmen. Sie darf nur mit Gültigkeit für das gesamte Berliner ÖPNV-Angebot erfolgen und muss die Belange des Datenschutzes angemessen berücksichtigen.

2.3 Qualitäts- und Umweltstandards

§ 11 Qualität

- (1) Die BVG gewährleistet bei der Erbringung ihrer vertraglichen Leistungen eine kontinuierlich hohe, an den sich dynamisch entwickelnden Kundenbedürfnissen orientierte Qualität.
- (2) Die BVG ist nach DIN EN 13816 zertifiziert. Die Vertragspartner sind sich darüber einig, dass die dieser Norm entsprechenden Messverfahren als Grundlage zur Messung der in diesem Vertrag festgelegten Standards dienen, soweit dies in diesem Vertrag nicht ausdrücklich anderes geregelt wird.
- (3) Das Verkehrsangebot der BVG entspricht mindestens folgenden Qualitätsstandards des Nahverkehrsplans, soweit auf diese in Anlage 9 explizit verwiesen wird:
 - a) Zuverlässigkeit,
 - b) Pünktlichkeit,
 - c) Barrierefreiheit der Fahrzeuge sowie der Bahnhöfe und Haltestellen,
 - d) Fahrzeuggestaltung, insbesondere Ausstattung
 - e) Kapazität,
 - f) Sicherheit,
 - g) Haltestellenausstattung und
 - h) Sauberkeit der Fahrzeuge sowie der Bahnhöfe und Haltestellen.Die Einzelheiten der Qualitätsstandards werden in Anlage 1 Teil 1 (Regel-Angebotsstandards) spezifiziert.

- (4) Die Einhaltung dieser Qualitätsstandards sowie die Erreichung der in Absatz 1 genannten Ziele wird nach den Anforderungen der DIN EN 13816 über subjektiv und objektiv zu messende Werte ermittelt.

§ 12 Umwelt- und Ressourcenschutz

- (1) Die BVG hat sich durch Unterzeichnung der UITP-Charta für Nachhaltigkeit selbst verpflichtet, durch entsprechende Maßnahmen zum Umwelt- und Ressourcenschutz sowie der Sozialverträglichkeit des ÖPNV beizutragen.
- (2) Zum Schutz von Umwelt und Ressourcen erfüllt die BVG bei der Erbringung ihrer vertraglichen Leistungen die Anforderungen entsprechend dem Stand der Technik gemäß den jeweiligen gesetzlichen Regelungen. Bei Fehlen derartiger gesetzlicher Verpflichtungen sind die anerkannten Regeln der Technik einzuhalten. Darüber hinaus erfüllt die BVG die diesbezüglichen Anforderungen des Nahverkehrsplanes gemäß Anlage 9.
- (3) Die BVG wird den Aufgabenträger über Entscheidungen mit erheblichen Umweltauswirkungen mindestens acht Wochen vor der grundsätzlichen Entscheidung informieren. § 20 Abs. 5 Satz 3-5 findet entsprechende Anwendung.

2.4 Fahrgastorientierung und Marktauftritt

§ 13 Marktauftritt

- (1) Soweit in diesem Vertrag nicht anders vereinbart, gestaltet die BVG ihren Marktauftritt auf eigene Rechnung und in eigener Verantwortung. Diese Aufgabe umfasst insbesondere:
 - a) Fahrgastinformation,
 - b) „corporate design“, insbesondere Gestaltung von Fahrzeugen und Haltestellen sowie von Informationsmaterial,
 - c) Kommunikation, insbesondere Beschwerdemanagement.
- (2) Dabei hält die BVG im öffentlichen Interesse mindestens die Anforderungen des Nahverkehrsplans gemäß Anlage 9 zu folgenden Aspekten ihres Marktauftritts ein:
 - a) Fahrgastinformation,
 - b) Gestaltung Fahrzeuge,

- c) Verhaltensbezogene Standards des Personals und weitere personalrelevante Anforderungen,
- d) Beschwerdemanagement.

§ 14 Stärkung der Fahrgastrechte

- (1) Die BVG reagiert auf die Geltendmachung von Ansprüchen und auf Beschwerden von Fahrgästen möglichst zügig und spätestens innerhalb von 20 Werktagen. Sie handelt unbürokratisch und, soweit möglich, kulant.
- (2) Ausgehend von den bestehenden BVG-Kundengarantien wirkt die BVG in Umsetzung des Nahverkehrsplanes gemäß Anlage 9 aktiv an der Erarbeitung einer Fahrgastcharta der in Berlin tätigen Verkehrsunternehmen mit, die einheitliche Fahrgastrechte für den gesamten Berliner ÖPNV formulieren soll.
- (3) Die BVG wird mit Dritten, die im Auftrag des Landes Berlin die Funktion einer unternehmensneutralen Schlichtungsstelle wahrnehmen, kooperativ zusammenarbeiten.

§ 15 Austausch von Verkehrs- und Einnahmedaten

- (1) Beide Vertragspartner können Zählungen und Befragungen im Netz der BVG durchführen.
- (2) Auf Anforderung stellt die BVG dem Aufgabenträger für den jeweiligen Zeitraum der Zählung und Befragung kostenlos die folgenden Informationen entsprechend der Spezifikation in Anlage 4 (Datenaustausch) zur Verfügung:
 - a) den tagesaktuellen Fahrplan
 - b) den tagesaktuellen Fahrzeugeinsatz sowie
 - c) die für die Einsatzplanung notwendigen Umlaufpläne

Die BVG wird den mit Verkehrserhebungen befassten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Aufgabenträgers bzw. vom Aufgabenträger beauftragten Dritten ausschließlich zum Zweck der Fahrgastzählung und -befragung ungehinderten und kostenlosen Zugang zu den von ihr eingesetzten Fahrzeugen gewähren.

- (3) Die Vertragspartner sind verpflichtet, sich gegenseitig die erhobenen Rohdaten von Verkehrszählungen und -befragungen sowie die darauf basierenden Auswertungen zeitnah und kostenlos zur Verfügung zu

stellen. Darüber hinaus werden solche Daten auch anlassbezogen ausgetauscht. Die Einzelheiten des Datenaustauschs sind in Anlage 4 (Datenaustausch) geregelt. Angebotsbezogene Planungsgrundlagen (inkl. Markforschungsergebnisse) sind so rechtzeitig auszutauschen, dass der jeweils andere Vertragspartner ausreichend Zeit hat, um sich vor der Beurteilung einer geplanten Veränderung mit deren fachlichen Grundlagen vertraut zu machen.

- (4) Die BVG meldet dem Aufgabenträger halbjährlich spätestens einen Monat nach Ablauf des Halbjahres die Tarifeinnahmen aus dem Verbundtarif getrennt nach den einzelnen VBB-Tarifpositionen entsprechend dem Muster in Anlage 7, Teil 1 (Erfüllung Berichtsmuster).
- (5) Die Vertragspartner nutzen die übermittelten oder selbst erhobenen Daten nur für die Wahrnehmung ihrer gesetzlichen oder vertraglichen Aufgaben. Zur Sicherung der dabei zu wahrenden Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse stimmen sich die Vertragspartner regelmäßig ab. Ein Zugang Dritter zu den Daten ist ausgeschlossen. Dies gilt nicht für Mitarbeiter oder Erfüllungsgehilfen der Vertragspartner, die ihrerseits zur Vertraulichkeit verpflichtet sind. Die Vertragspartner teilen dem jeweils anderen Vertragspartner mit, falls sie Dritten einen solchen Zugang gewähren.
- (6) Der jeweilige Vertragspartner bleibt Inhaber der Rechte an den nach Abs. 3 übergebenen Daten und Untersuchungen, insbesondere der Zugriffs-, Verwendungs- und Ausschließlichkeitsrechte. Außer in den in Abs. 5 geregelten Fällen dürfen ohne Zustimmung die Daten nicht an Dritte weitergegeben oder veröffentlicht werden. Die Vertragspartner haften nicht für die Richtigkeit der einander überlassenen Daten und Informationen.

§ 16 Sicherheitskonzept

- (1) Es ist Aufgabe der BVG, für die Sicherheit ihrer Fahrgäste in den von ihr betriebenen Fahrzeugen und Anlagen zu sorgen. Entsprechend den Anforderungen des Nahverkehrsplans gemäß Anlage 9 entwickelt sie ihr Konzept für die persönliche Sicherheit in Abstimmung mit der Bundes- und Landespolizei, den anderen Verkehrsunternehmen und den zuständigen Senatsverwaltungen fort. Die BVG legt dem Aufgabenträger ein entsprechend abgestimmtes Sicherheitskonzept spätestens zum 31. August 2008 vor, das bedarfsgerecht, mindestens aber alle 2 Jahre, von der BVG aktualisiert wird.

- (2) Inhalt des Konzeptes sind insbesondere Aussagen zur objektiven Entwicklung der Sicherheitslage, zu Zielen, durchgeführten und geplanten Maßnahmen einschließlich ihrer Wirtschaftlichkeit, Kundenbedürfnissen und -zufriedenheit sowie zur Berücksichtigung der Anforderungen des Datenschutzes. Die Aussagen betreffen folgende Maßnahmenbereiche:
- Personal, u. a. Fahrzeug-Begleitquote, Bahnhofsüberwachungs-dichte,
 - Technik, u. a. Videoüberwachung und -aufzeichnung,
 - Notfall-Sprechstellen (Fahrzeuge) und Notrufsäulen (Bahnhöfe),
 - Reaktionszeit bis zum Eintreffen von Hilfskräften nach eingehendem Notruf oder sonstiger Feststellung sicherheitsrelevanter Ereignisse,
 - Prävention, u. a. Gestaltung und Beleuchtung.

Soweit das Konzept auf Anlagen mit detaillierten Aussagen zu Sicherheitslage und Maßnahmen verweist, die aus Sicherheitsgründen nicht öffentlich bekannt werden dürfen, ist der Aufgabenträger verpflichtet, diese Anlagen vertraulich zu behandeln.

3. Leistungspflichten Verkehrsinfrastruktur

§ 17 Grundsätze der Infrastrukturvorhaltung

- (1) Ziel der Infrastrukturvorhaltung ist es, die vertragsgegenständliche Infrastruktur zu erhalten und deren Verfügbarkeit bei mindestens gleich bleibender Qualität und entsprechend dem Stand der Technik gemäß den gesetzlichen Verpflichtungen zu gewährleisten. Der Erhalt und die Weiterentwicklung der Infrastruktur orientieren sich an den zur Erfüllung der Vertragspflichten aus Abschnitt 2 erforderlichen Kapazitäten und Qualitäten. Die technische Sicherheit ist durch die BVG zu gewährleisten.
- (2) Maßnahmen der Infrastrukturvorhaltung unterliegen dem Gebot der Wirtschaftlichkeit. Dies beinhaltet den Funktionserhalt des erforderlichen Anlagenbestandes unter Berücksichtigung von Folgekosten im Sinne des Lebenszyklusansatzes.
- (3) Soweit Dritte über personenbeförderungsrechtliche Liniengenehmigungen im ÖPNV verfügen, stellt die BVG diesen die zum Betrieb erforderliche Infrastruktur diskriminierungsfrei zur Verfügung.

§ 18 Vorhandene Infrastruktur

- (1) Die Infrastruktur im Sinne dieses Vertrages umfasst alle ortsfesten bau-, elektro- und haustechnischen Anlagen (Hard- und Software) sowie die dafür erforderlichen Grundstücke, Hoch- und Tiefbauten, die der ordnungsgemäßen und sicheren Durchführung des Verkehrsbetriebes mit Bahnen, Bussen und Fähren dienen und zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses zu Betriebszwecken genutzt werden. Zur Infrastruktur gehören darüber hinaus
 - a) die für die Prozessdurchführung und Prozessüberwachung eingesetzten technischen Systeme,
 - b) die Werkstätten und Arbeitsmittel für die Instandhaltung der Anlagen und
 - c) spurgebundene Spezialfahrzeuge (Messwagen, Schleifzüge, Turmwagen, Hubsteiger und Arbeitszüge) für die Anlagen-Instandhaltung.
- (2) Die vom Vertrag umfasste Infrastruktur wird in dem für das jeweilige Verkehrsmittel vorhandenen Infrastrukturkataster der BVG erfasst. Die BVG aktualisiert die jeweiligen Infrastrukturkataster laufend. Insbeson-

dere erfasst sie Zu- und Abgänge der Infrastruktur sowie Ersatzinvestitionen.

- (3) Für den Bereich U-Bahn führt die BVG neben dem Infrastrukturkataster für wesentliche Anlagengruppen eine Bauwerkschadensliste, in der ihr bekannte Schäden erfasst sind. In dieser werden die von einem Schaden betroffenen baulichen oder technischen Anlagen, der Zeitpunkt des Schadenseintritts, der Umfang des Schadens, der Behebungsaufwand, mögliche Auswirkungen auf den Betrieb und die Dringlichkeit der Behebung des Schadens dokumentiert. Die BVG aktualisiert die Bauwerkschadensliste laufend.

§ 19 Erhalt und Betrieb der Infrastruktur

- (1) Die BVG erhält die vom Vertrag umfasste Infrastruktur entsprechend den Anforderungen, die sich aus den Grundsätzen der Infrastrukturvorfahrung nach § 17 ergeben. Die Leistungsgrößen der Infrastrukturvorfahrung sind in Anlage 5 (Infrastrukturstandards) festgelegt.
- (2) Die BVG betreibt die vom Vertrag umfasste Infrastruktur entsprechend den Anforderungen, die sich aus den Grundsätzen der Infrastrukturvorfahrung nach § 17 ergeben. Umfang und Qualität des Betriebs der Infrastruktur müssen den Anforderungen dieses Vertrages entsprechen, die sich insbesondere aus Anlage 5 (Infrastrukturstandards) ergeben.
- (3) Für die Durchführung grundhafter Erneuerung von Infrastrukturanlagen sind zeitweilige Streckensperrungen unumgänglich. Der Aufgabenträger verpflichtet sich, unterstützend tätig zu werden, damit die notwendigen Genehmigungen erteilt werden.

§ 20 Vorhabensplanung

- (1) Die zum Erhalt und Ausbau der vorhandenen Infrastruktur sowie zum Neubau von Infrastruktur erforderlichen Vorhaben sind Gegenstand der Vorhabensplanung der BVG. Dies gilt auch dann, wenn sie außerhalb dieses Vertrages finanziert werden.
- (2) Vorhaben sind Projekte mit einem voraussichtlichen Volumen von mehr als 2,5 Mio. EUR, deren Inhalt durch mindestens drei der nachfolgenden Kriterien bestimmt ist:
 - Einmaligkeit (kein Regelgeschäft),
 - definiertes Ziel,
 - komplexer und funktionsübergreifender Inhalt,

- finanzielle, zeitliche und personelle Restriktionen,
 - besondere Unsicherheiten und Risiken.
- (3) Die Vorhabensplanung umfasst den Planungszeitraum der jeweils folgenden fünf Jahre. Für den sich anschließenden Zeitraum von weiteren fünf Jahren erstellt die BVG eine Übersicht von wesentlichen Vorhaben der Infrastruktur mit einem voraussichtlichen Volumen per Vorhaben von mehr als 5 Mio. EUR.
 - (4) Die BVG stellt dem Aufgabenträger jährlich, jeweils im Mai/Juni, einen Entwurf zur Fortschreibung der Vorhabensplanung im Folgejahr im Rahmen einer Klausur vor. Der genaue Termin der Klausur wird mindestens acht Wochen zuvor im Einvernehmen festgelegt.
 - (5) Spätestens vier Wochen vor dieser Klausur übersendet die BVG dem Aufgabenträger vorbereitende Unterlagen. Der Aufgabenträger kann bis zum Abschluss der Klausur eigene Vorschläge für eine Fortschreibung der Vorhabensplanung unterbreiten. Der Aufgabenträger kann Einwendungen erheben, wenn die Vorhaben nicht den Verpflichtungen dieses Vertrags bzw. den Anforderungen des Nahverkehrsplans gemäß Anlage 9 entsprechen, bzw. er dieses nicht abschließend prüfen kann. Dabei sollte sichergestellt sein, dass Einwendungen des Aufgabenträgers auch im BVG-Aufsichtsrat behandelt werden. In diesem Fall muss die BVG zusichern, dass das Vorhaben erst realisiert wird, wenn über den Einwand abschließend entschieden ist (bei Anrufung durch den Aufgabenträger ggf. erst durch die Gewährträgerversammlung).

§ 21 Änderung des Infrastrukturbestandes

- (1) Bei Änderungen des Bestandes der betriebenen Anlagen durch Neubau, Ausbau, Stilllegung oder Rückbau von Infrastruktur durch die BVG ist das jeweilige Infrastrukturkataster zu aktualisieren.
- (2) Beide Vertragspartner können jederzeit eine inhaltliche Erweiterung der Infrastruktur über die in § 18 Abs. 1 bestimmte Definition hinaus verlangen. Eine Festlegung hierüber erfolgt einvernehmlich.
- (3) Die Stilllegung von Strecken, Streckenabschnitten oder Haltestellen bzw. Bahnhöfen bedarf der Zustimmung des Aufgabenträgers. Ohne diese Zustimmung wird die BVG keine genehmigungsrechtlich erforderlichen Anträge auf Stilllegung stellen.
- (4) Die Zustimmung setzt voraus, dass die Vorhaltung einer bestimmten Infrastruktur des Schienennetzes (Streckenabschnitt oder Haltestelle/Bahnhof) aus objektiven Gründen nach dem 1. Januar 2008 wirt-

schaftlich unzumutbar geworden ist. Die BVG hat gegenüber dem Aufgabenträger die wirtschaftliche Unzumutbarkeit in einer Gesamtnetzbeurteilung ihres Netzes zu begründen. Die Unzumutbarkeit ist unbegründet, wenn die Unwirtschaftlichkeit Folge von unterlassenen Maßnahmen zum Erhalt der Infrastruktur ist. Zum Nachweis der Unzumutbarkeit ist zudem darzulegen, dass auch alternative Betreibermodelle der Vorhaltung der Infrastruktur keine wirtschaftlich tragfähige Basis darstellen.

- (5) Der Aufgabenträger lehnt den Stilllegungsvorschlag ab, wenn die weitere Vorhaltung der Infrastruktur für die BVG wirtschaftlich zumutbar ist. Der Aufgabenträger kann darüber hinaus den Vorschlag mit Blick auf das öffentliche Interesse auch dann ablehnen, wenn der Weiterbetrieb aus verkehrlicher Sicht erforderlich und aus gesamtwirtschaftlicher Einschätzung tragbar ist. In diesem Fall sind der BVG die Nachteile zu kompensieren, die für sie die wirtschaftliche Unzumutbarkeit der Vorhaltung begründen.
- (6) Entspricht der Aufgabenträger einem Stilllegungsvorschlag der BVG, so kann er in Einvernehmen mit dem Straßenbaulastträger diese Entscheidung damit verknüpfen, dass er den Rückbau der stillgelegten Infrastruktur verlangt. Stillgelegte Anlagen (Straßenbahn, Bus) die bereits zum Zeitpunkt der Errichtung der BVG als Anstalt des öffentlichen Rechts nicht mehr betrieben wurden und sich weder im Anlagevermögen noch in den Infrastrukturkatastern der BVG befinden, werden von dieser Regelung nicht umfasst.
- (7) Der Aufgabenträger kann der BVG den Rückbau einer stillgelegten Infrastruktur untersagen und deren Vorhaltung verlangen, wenn dies im öffentlichen Interesse erforderlich ist. In diesem Fall hat er der BVG unter Anrechnung vermiedener Rückbaukosten die entstehenden Unterhaltungskosten zu ersetzen.
- (8) Über die Einstellung der Vorhaltung von Infrastruktur, an der nach Auffassung des Aufgabenträgers kein öffentliches Interesse mehr besteht, werden sich die Vertragspartner einvernehmlich verständigen. Einigen sich die Vertragspartner über die Einstellung der weiteren Vorhaltung, kann diese Infrastruktur von der BVG jederzeit rückgebaut werden.

§ 22 Dokumentation

- (1) Zur Information über die Infrastrukturvorhaltung findet ein vierteljährliches Gespräch statt, in dem die BVG insbesondere über den Stand ak-

tueller Projekte und wesentliche Änderungen im Infrastrukturkataster des jeweiligen Verkehrsträgers berichtet. Der Aufgabenträger bzw. ein von ihm zur Vertraulichkeit verpflichteter Beauftragter erhält bei Bedarf einen von der BVG begleiteten Einblick in folgende Infrastrukturdaten:

- SAP-Stammdatensätze der Straßenbahn und des Busbereiches,
 - Zentrales Anlagenkataster (ZAK) der U-Bahn,
 - Bauwerksschadensliste der U-Bahn,
 - Brückenbücher der U- und Straßenbahn,
 - Geographisches Informationssystem (GIS) der Straßenbahn,
 - Datenbank der Verkehrs-, Fahrleitungs- und Gleisanlagen der Straßenbahn,
 - Instandhaltungsdokumentation nach § 57 BOStrab der U- und Straßenbahn.
- (2) Bei der Vertragsrevision können weitere Dokumentationspflichten in diesen Vertrag aufgenommen werden. Unabhängig von der Vertragsrevision passt die BVG die in Absatz 1 genannten Dokumentationen laufend etwaigen Veränderungen an.

4. Erfüllungskontrolle

§ 23 Grundsätze

- (1) Die BVG berichtet dem Aufgabenträger über die Erfüllung der in diesem Vertrag festgelegten Pflichten in Form aggregierter Berichte. Die Berichte werden in weiterverarbeitungsfähigem elektronischem Format geliefert.
- (2) Der Aufgabenträger bzw. ein von ihm zur Vertraulichkeit verpflichteter Beauftragter erhält bei Bedarf einen von der BVG begleiteten Einblick in die bei ihr in elektronischer Form vorhandenen Grunddaten, auf deren Basis die BVG die Berichte erstellt. Soweit Grunddaten nicht in elektronischer Form vorliegen und/oder manuell erfasst werden, informiert die BVG den Aufgabenträger umfassend über die Erfassungsmethoden und unterstützt Stichprobenkontrollen. Begründen Stichproben Zweifel an der Zuverlässigkeit von Grunddaten, sind die Systeme zur Erfüllungskontrolle weiter zu entwickeln. Die betreffenden Grunddaten sind in Anlage 7 (Erfüllungskontrolle) spezifiziert.
- (3) Leistungsstörungen sind unverzüglich zu beseitigen. Hat der Aufgabenträger Kenntnis oder Anlass zur Annahme von Leistungsstörungen,

kann er von der BVG unverzügliche Aufklärung über die jeweiligen Ursachen verlangen. Bei wesentlichen Leistungsstörungen kann der Aufgabenträger darüber hinaus verlangen, dass ihm die BVG unverzüglich die Maßnahmen benennt, die von ihr zur nachhaltigen Beseitigung der aufgetretenen Leistungsstörungen ergriffen werden. Über die Umsetzung der Maßnahmen wird die BVG dem Aufgabenträger berichten. Weitergehende Rechte des Aufgabenträgers bleiben unberührt. Liegen die Ursachen für Leistungsstörungen in der Einflussosphäre des Aufgabenträgers, wird dieser im Rahmen seiner Möglichkeiten darauf hinwirken, diese Ursachen zu beseitigen.

- (4) Beide Vertragspartner sind berechtigt über die Erreichung aller Qualitätsziele öffentlich zu berichten. Vor Veröffentlichung entsprechender Daten stimmen sich die Vertragspartner ab.

§ 24 Verkehrsangebot

- (1) Die BVG erstellt monatlich bis zum 15. des Folgemonats eine Übersicht über die gemäß dem jeweils gültigen Fahrplan linienweise erbrachten Betriebsleistungen.
- (2) Die BVG berichtet jeweils im September und im März über die Entwicklung der Fahrgastzahlen, die erzielten Tarifeinnahmen aus dem Verbundtarif sowie über Umfang und Ergebnisse der Fahrkartenkontrollen (Quote der Fahrgäste ohne Fahrtberechtigung) des vorausgegangenen Kalenderhalbjahres. Den Berichtsinhalt spezifiziert die Anlage 7, Teil 1 (Erfüllung Berichtsmuster). Die Vertragspartner werden sich auch unabhängig dieser Berichtszyklen wechselseitig über solche Erkenntnisse verständigen, bevor sie diese öffentlich verwenden.
- (3) Die Erfüllung von Leistungsmerkmalen wird anhand von objektiven Indikatoren und Kundenzufriedenheitsmerkmalen gemessen. Die Vertragspartner werden die Kundenzufriedenheitsmessungen der BVG einvernehmlich weiterentwickeln. Ziel ist ein einheitliches System für BVG und S-Bahn auf Basis von Anlage 7, Teil 2 (Kundenzufriedenheitsmessungen). Die Umstellung soll bis Jahresende 2009 abgeschlossen sein, damit die Messungen 2010 bei beiden Unternehmen nach dem neuen Verfahren durchgeführt werden können.
- (4) In der Übersicht nach Absatz 1 berichtet die BVG nach Maßgabe von Anlage 7, Teil 1 (Erfüllung Berichtsmuster) linienweise differenziert über Störungen (Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit). Dabei wird bezüglich der Zuverlässigkeit danach unterschieden, ob diese auf Eigen- oder auf

Fremdverschulden beruht, sowie – soweit vorliegend – nach dem Grund der Störung.

- (5) Die BVG pflegt laufend eine Dokumentation der Beschwerden (§ 13 Abs. 1 lit. c) sowie der Anträge im Rahmen der Kundengarantien bzw. der Fahrgastcharta (§ 14). Auf Basis der Dokumentation erstellt die BVG jährlich einen Beschwerdebericht mit quantitativen Schwerpunkten sowie qualitativer Beschreibung der wesentlichen Problembereiche und Gegenmaßnahmen (gemäß Anlage 7, Teil 1 (Erfüllung Berichtsmuster)).
- (6) Im Fall von größeren Störungen und / oder ungewöhnlich hohem Beschwerdeaufkommen informiert die BVG unverzüglich und unaufgefordert den Aufgabenträger und liefert schnellstmöglich eine anlassbezogene Auswertung.
- (7) Jährlich bis spätestens zum 30. April des Folgejahres erstellt die BVG einen Gesamtbericht über das jeweilige Vorjahr auf der Grundlage der in den Absätzen 1 bis 6 genannten Berichte. Der Aufgabenträger ist berechtigt, diesen Gesamtbericht innerhalb von sieben Wochen nach Erhalt zu prüfen. Zur Prüfung der Berichte kann der Aufgabenträger selbst Kontrollen durchführen oder Dritte damit beauftragen. Die BVG kann sich gegenüber dem Aufgabenträger oder einem von diesen beauftragten Dritten diesbezüglich nicht auf die Geheimhaltung von Geschäftsgeheimnissen berufen; unberührt hiervon bleibt jedoch die Verpflichtung des Aufgabenträgers und der von diesem ggf. beauftragten Dritten, im Rahmen der Prüfungen nach Satz 1 und 2 erlangte Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse der BVG im Sinne des § 203 Abs. 2 Strafgesetzbuch (StGB) gegenüber Dritten vertraulich zu behandeln. Erfolgt innerhalb der in Satz 2 genannten Frist keine schriftliche Beanstandung dieses Gesamtberichts, gilt der Gesamtbericht als vom Aufgabenträger bestätigt.
- (8) Zusätzlich berichtet die BVG dem Aufgabenträger jährlich über die Sicherheit in Fahrzeugen, sowie an Bahnhöfen und Haltestellen. Inhalte des aggregierten Berichts, der vom Aufgabenträger streng vertraulich behandelt wird, sind:
 - a) Objektive Gefährdungslage: Differenzierte Statistik sicherheitsrelevanter Vorfälle;
 - b) Sicherheitsempfinden der Fahrgäste tagsüber und nachts;
 - c) Sicherheitspersonal und -technik.

§ 25 Verkehrsinfrastruktur

- (1) Die Vertragspartner werden ein Monitoring der vertraglichen Pflichten der Infrastrukturvorhaltung vornehmen. Ziele des Monitorings sind die Umsetzungskontrolle der Vorhabensplanung sowie die Feststellung von eventuellen Investitionsrückstau, der langfristige Erhalt des betrieblichen Nutzungswertes bis 2020 und darüber hinaus, sowie die Sicherung des Qualitätszustands.
- (2) Instrumente des Monitorings gemäß Anlage 6 (Infrastrukturmonitoring) sind
 - a) die vertragsgemäße Verwendung der Mittel,
 - b) die Qualität der Infrastruktur gemessen an Kennzahlen,
 - c) die Entwicklung des Anlagevermögens (Anlagenspiegel).
- (3) Das Monitoring erfolgt mit Vertragsbeginn zunächst auf Basis der in Absatz 2 festgelegten Instrumente. Die Vertragspartner werden sich bis zum Revisionszeitpunkt über eine Weiterentwicklung des Infrastrukturmonitorings verständigen.

5. Finanzierung

§ 26 Ausgleichsanspruch der BVG

- (1) Die Erlöse aus dem Tarif nach § 8 Abs. 1 stehen der BVG zu.
- (2) Zur Abgeltung der mit diesem Vertrag verbundenen Verpflichtungen leistet der Aufgabenträger zudem Ausgleichsleistungen nach Maßgabe der Regelungen der §§ 27-30.
- (3) Unabhängig davon ist die BVG berechtigt, betriebliche Mehraufwendungen wegen kommerzieller Veranstaltungen, Verkehrsunfällen, Sabotageakten oder Baumaßnahmen Dritter den Verursachern gesondert zu berechnen.

§ 27 Ausgleichshöhe und Parameter der Ausgleichsberechnung

- (1) Für das im Jahr 2008 zu erbringende Verkehrsangebot (Leistungsumfang nach Planungsstand 9. Dezember 2007) und den entsprechenden Beförderungsangeboten in den Folgejahren beträgt die Ausgleichsleistung 75.000.000 EUR pro Jahr. Hinzu kommen die Ausgleichsleistungen für die Schülerbeförderung, die derzeit 64.650.000 EUR pro Jahr gemäß dem „Vertrag über die Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen der BVG im Ausbildungsverkehr“ vom 21. Dezember 2004,

abgeschlossen zwischen BVG und Land Berlin vertreten durch die damalige Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen (nachfolgend: „Vertrag vom 21. Dezember 2004“) betragen. Mit Blick auf das Auslaufen des Vertrages vom 21. Dezember 2004 im Jahr 2015 werden sich die Vertragspartner (für das Land Berlin die für die Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Ausbildungsverkehr zuständige Senatsverwaltung) bis zum 1. Januar 2011 über eine mögliche Anschlussfinanzierung verständigen.

- (2) Für die zu erbringenden Infrastrukturleistungen (Infrastrukturbestand vom 1. Januar 2008 zzgl. der Neubaustrecken Straßenbahn Adlershof, Straßenbahn Hauptbahnhof, U-55) werden 175 Mio. EUR Ausgleichsleistungen pro Jahr gezahlt. Darüber hinaus gehende Netzänderungen werden berechnet und bewertet.
- (3) Alle Änderungen des Verkehrsangebots gemäß Abs. 1 werden nach Maßgabe der auf Nutzwagen-/zugkilometer und Beförderungsstunden bezogenen Ausgleichsparameter berechnet und bewertet. Zusätzliche Leistungen durch die Inbetriebnahmen der in Absatz 2 bezeichneten Neubaustrecken erhöhen die in Absatz 1 festgelegte Ausgleichsleistung nicht.
- (4) Eine einvernehmliche Anpassung der Ausgleichsparameter für das Verkehrsangebot ist erforderlich, bevor ein Beförderungsangebot festgelegt wird, das wesentlich von dem in § 4 festgelegten Leistungsumfang abweicht (vgl. Ziffer 2.5 von Anlage 8 (Ausgleichsberechnung)).
- (5) Die Ausgleichsleistung nach Abs. 1 Satz 1 verkürzt sich anteilig soweit das vertraglich vereinbarte Beförderungsangebot nicht erbracht wird. Darüber hinaus fließt die Beurteilung der Leistungsqualität in die Bemessung der Ausgleichsleistung ein (Malus bzw. Bonus-Malus-System).
- (6) Die näheren Einzelheiten der Ausgleichsberechnung sind in Anlage 8 (Ausgleichsberechnung) geregelt.

§ 28 Vermeidung von Überkompensation

- (1) Im Rahmen der Schlussabrechnung stellen die Vertragspartner sicher, dass die Ausgleichsleistungen keine Überkompensation bewirken.
- (2) Die Ausgleichsleistung darf den Betrag nicht übersteigen, der dem finanziellen Nettoeffekt der Summe aller (positiven und negativen) Auswirkungen der vertraglichen Pflichten auf die Kosten und Einnahmen der BVG entspricht. Der finanzielle Nettoeffekt wird dabei wie folgt berechnet:

- a) Ausgangspunkt sind die Aufwände die der BVG aus den in diesem Vertrag beschriebenen Verpflichtungen entstehen,
 - b) abgezogen werden die Erträge aus Tariferlösen gemäß § 26 Abs. 1 sowie alle anderen Einnahmen, die in Erfüllung der Vertragspflichten anfallen,
 - c) hinzugerechnet wird ein angemessener Gewinn in Höhe von 3 % (Umsatzrendite).
- (3) Bei der Berechnung von Aufwand und Ertrag werden die geltenden Grundsätze der Rechnungslegungs- und Steuervorschriften beachtet. Der Aufwand der BVG wird transparent den verschiedenen Leistungspflichten (Verkehrsbetrieb und Verkehrsinfrastruktur) zugeschlüsselt. Geschäftliche Aktivitäten der BVG, die nicht die Erfüllung der Vertragspflichten betreffen, werden rechnerisch getrennt geführt. Die näheren Einzelheiten sind in Anlage 8 (Ausgleichsberechnung) geregelt.

§ 29 Anpassung auf Grund von Kostensteigerungen

- (1) Der Ausgleichsanspruch der BVG gemäß § 26 Abs. 2 wird auf Verlangen eines Vertragspartners an die tatsächliche Kostenentwicklung angepasst.
- (2) Die Anpassung erfolgt in Anwendung der in Anlage 8 (Ausgleichsberechnung) beschriebenen Berechnungsmethode unter Beachtung des Preisrechts.
- (3) Jede Anpassung setzt voraus, dass diese innerhalb von drei Monaten nach Veröffentlichung der in Anlage 8 (Ausgleichsberechnung) vereinbarten Indizes schriftlich und unter Vorlage der zur Anpassung erforderlichen Nachweise bei dem jeweils anderen Vertragspartner verlangt wird. Die Anpassung gilt ab dem Folgemonat nach Geltendmachung des Anspruchs. Pro Kalenderjahr kann die Anpassung nur ein Mal verlangt werden.

§ 30 Verfahrensablauf

- (1) Der Aufgabenträger entrichtet monatliche Abschläge in Höhe von 1/12 seiner voraussichtlichen jährlichen Ausgleichsleistungen (prognostizierter Ausgleichsanspruch). Die monatlichen Abschläge sind in zwei Überweisungen aufzuteilen. Soweit die Abschläge aus Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG) geleistet werden, ist der anteilige Abschlag spätestens drei Werkzeuge nach dem 15. eines jeden Monats auf

ein von der BVG zu benennendes Konto zu überweisen. Im Übrigen ist der anteilige Abschlag spätestens drei Werktage vor dem 15. eines jeden Monats zu überweisen. Die nach dem Vertrag vom 21. Dezember 2004 zu leistenden Ausgleichsleistungen für die Schülerbeförderung sind nicht in den Abschlagszahlungen enthalten, sie werden von der dafür zuständigen Senatsverwaltung separat nach den Regelungen des diesbezüglichen Vertrages vom 21. Dezember 2004 geleistet.

- (2) Unterjährige Änderungen des Verkehrsangebotes oder Minderleistungen können bei der Bemessung der monatlichen Abschläge gemäß Absatz 1 zeitanteilig dann berücksichtigt werden, wenn eine Differenz zwischen der Summe der Abschlagszahlungen und der Schlussabrechnung von mehr als 3 % mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist. Nach Feststellung dieser Situation durch den Aufgabenträger kann er die folgenden monatlichen Abschläge erhöhen oder verringern, um auf diese Weise die Differenz auszugleichen.
- (3) Bis zum 30. April jeden Jahres legt die BVG dem Aufgabenträger eine gemäß Anlage 8 (Ausgleichsberechnung) prüfbar aufgestellte Schlussabrechnung für die im Vorjahr erbrachten Leistungen vor. Der Aufgabenträger ist berechtigt, die Schlussabrechnung innerhalb von sieben Wochen nach Zugang derselben und des Gesamtberichts im Sinne des § 24 Abs. 7 zu prüfen. Zur Prüfung kann der Aufgabenträger selbst Kontrollen durchführen oder Dritte beauftragen. Die BVG kann sich gegenüber dem Aufgabenträger oder einem von diesem beauftragten Dritten diesbezüglich nicht auf die Geheimhaltung von Geschäftsgeheimnissen berufen; unberührt bleibt die Verpflichtung des Aufgabenträgers und der von diesem ggf. beauftragten Dritten, im Rahmen der Prüfungen nach Satz 1 und 2 erlangte Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse der BVG im Sinne des § 203 Abs. 2 StGB gegenüber Dritten vertraulich zu behandeln. Erfolgt innerhalb der in Satz 2 genannten Frist keine schriftliche Beanstandung der Schlussabrechnung, gilt die Schlussabrechnung als vom Aufgabenträger bestätigt.
- (4) Eventuelle Über- oder Unterzahlungen der jährlichen Ausgleichsleistungen sind jeweils zur Hälfte mit den ersten beiden Abschlagszahlungen nach Prüfung und Feststellung bzw. Bestätigung der Schlussabrechnung auszugleichen. Darüber hinausgehende Beträge sind zum Zeitpunkt der dritten Abschlagszahlung nach Prüfung und Feststellung bzw. Bestätigung der Schlussrechnung auszugleichen.

6. Fortschreibung der Vertragsinhalte

§ 31 Anpassung nach Fortschreibung Nahverkehrsplan

- (1) Im Rahmen des Prozesses der Fortschreibung des gültigen Nahverkehrsplanes werden die sich hieraus ergebenden Anpassungen, insbesondere der Verweise auf den Nahverkehrsplan gemäß Anlage 9 (Verweise Nahverkehrsplan) und der Ausgleichsparameter gemäß Anlage 8 (Ausgleichsberechnung), vorbereitet.
- (2) Spätestens nach Beschluss des Nahverkehrsplanes im Senat übersendet der Aufgabenträger der BVG den Entwurf der sich aus dem Beschluss ergebenden Anpassungen.
- (3) Die BVG führt unverzüglich eine Entscheidung herbei. Stimmt die BVG den sich aus den Änderungen ergebenden Anpassungen zu, werden diese Vertragsbestandteil. Stimmt die BVG den diesen Anpassungen nicht zu und kommt auch sonst kein Einvernehmen zustande, kann der Aufgabenträger die Gewährträgerversammlung anrufen.

§ 32 Revision

- (1) Mit Wirkung zum 1. Januar 2011 sowie zum 1. Januar 2016 findet eine Revision bestimmter Vertragsinhalte statt.
- (2) Beide Vertragspartner werden dem jeweils anderen Vertragspartner bis spätestens ein Jahr vor dem in Absatz 1 genannten Termin schriftlich Themen vorschlagen, die einer Revision unterzogen werden sollen. Zur Sicherung einer nachhaltigen Finanzierung der BVG werden erstmals zum 1.1.2010 und danach alle zwei Jahre die Einnahmen- und Kostenentwicklung der BVG überprüft und Maßnahmen zum Ausgleich einvernehmlich festgelegt. Soweit in diesem Vertrag nicht anderweitig geregelt, werden die Vertragspartner im Übrigen einvernehmlich diejenigen Themen festlegen, über deren Revision sie verhandeln möchten.
- (3) Kann in der Verhandlung der Themen kein Einvernehmen erzielt werden, kann jede der Vertragsparteien die Einschaltung eines Gutachters verlangen. Der Gutachter wird einvernehmlich ausgewählt. Das Gutachten wird hälftig finanziert. Beide Vertragspartner sichern die Bereitstellung von oder Einsicht in alle für die Fragestellung relevanten Unterlagen zu.
- (4) Der Aufgabenträger übersendet am Ende des Verhandlungsprozesses der BVG Vorschläge für Vertragsanpassungen (abschließender Verhandlungsstand einschließlich der offenen Punkte).

- (5) Die BVG führt hierzu unverzüglich eine Entscheidung herbei. Stimmt die BVG den Vorschlägen zu, werden diese Vertragsbestandteil. Stimmt die BVG nicht zu und kommt auch sonst kein Einvernehmen zustande, kann der Aufgabenträger die Gewährträgerversammlung anrufen.
- (6) Bei gravierenden Änderungen der diesem Vertrag zugrunde liegenden preisbildenden Faktoren können die Vertragspartner von dem jeweils anderen Vertragspartner verlangen, dass dieser in Verhandlungen über die Berechnung und die Höhe der Ausgleichsleistungen nach diesem Vertrag eintritt.

7. Abschließende Regelungen

§ 33 Laufzeit

- (1) Die vertraglichen Leistungspflichten beginnen am 1. Januar 2008 und enden am 31. August 2020.
- (2) Das Recht zur ordentlichen Kündigung ist ausgeschlossen.
- (3) Aus wichtigem Grund, den der kündigende Teil nicht zu vertreten hat und diesem ein Festhalten am Vertrag unzumutbar macht, kann der Vertrag außerordentlich gekündigt werden. Eine Kündigung erfordert Schriftform. Mit der Kündigung ist der Zeitpunkt ihrer Wirksamkeit festzulegen; zwischen dem Zeitpunkt der Kündigung und ihrer Wirksamkeit muss mindestens ein Zeitraum von einem Jahr liegen. Besteht der wichtige Grund in der Verletzung einer Vertragspflicht, ist die Kündigung nur nach zweifacher erfolgloser Abmahnung oder Ablauf einer zur Abhilfe bestimmten angemessenen Frist zulässig.

§ 34 Genehmigungen

- (1) Die BVG beantragt die zur Umsetzung ihrer vertraglichen Pflichten erforderlichen verkehrsgewerberechtlichen Genehmigungen, insbesondere solche nach PBefG, und zeigt der Genehmigungsbehörde hinsichtlich bestehender, nach § 13 PBefG erteilter Genehmigungen die gemeinwirtschaftliche Erfüllung der Betriebspflicht auf der Grundlage dieses Vertrages an. Eine Übertragung der Genehmigungen an Dritte ist ausgeschlossen.
- (2) Der Aufgabenträger bestätigt gegenüber der Genehmigungsbehörde, dass die vertragskonformen Genehmigungen dem öffentlichen Verkehrsinteresse entsprechen.

§ 35 Veränderungen der Marktorganisation

- (1) Der Aufgabenträger hat die Möglichkeit, die Rechte und Pflichten aus diesem Vertrag ganz oder teilweise auf eine künftige Organisationseinheit zu übertragen. Die BVG erklärt für den Fall einer vertraglich vereinbarten Übertragung ihre Zustimmung zum Übergang der Rechte und Pflichten aus diesem Vertrag vom Aufgabenträger auf die künftige Organisation soweit diese wettbewerbsneutral organisiert und vom Aufgabenträger beherrscht ist.
- (2) Im Falle des Vertragsübergangs auf die künftige Organisation haftet der Aufgabenträger für die Erfüllung der anderen ihm nach diesem Vertrag obliegenden Verpflichtungen.

§ 36 Streitigkeiten

- (1) Die Vertragspartner versuchen, Unklarheiten über den Regelungsgehalt des Vertrages sowie Unstimmigkeiten bei der Herstellung des nach den Regelungen des Vertrages erforderlichen Einvernehmens gütlich durch Verhandlungen zu lösen.
- (2) Gelingt es den Vertragspartnern nicht, ihre Differenzen binnen zwei Wochen nach Zugang der durch einen Vertragspartner erfolgten schriftlichen Aufforderung zur Aufnahme von Verhandlungen gütlich beizulegen, kann jeder der Vertragspartner die Gewährträgersammlung anrufen. Die Frist verlängert sich um zwei weitere Wochen, falls die BVG die Befassung des Aufsichtsrates für notwendig erklärt. Der Beschluss der Gewährträgersammlung über die Auslegung des Vertrages ist für die Vertragspartner bindend.
- (3) Bis zur Entscheidung durch die Gewährträgersammlung werden die Vertragspartner nichts tun oder unterlassen, was geeignet ist, die zu treffende Entscheidung der Gewährträgersammlung ganz oder teilweise vorwegzunehmen.

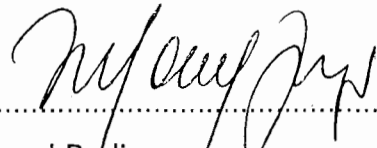
§ 37 Schlussbestimmungen

- (1) Änderungen des Vertrages bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform.
- (2) Sollten Bestimmungen dieses Vertrages oder eine künftig in ihn aufgenommene Bestimmung ganz oder teilweise nicht wirksam oder nicht durchführbar sein oder ihre Wirksamkeit oder Durchführbarkeit später

verlieren, so wird hierdurch die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen des Vertrages nicht berührt. Das Gleiche gilt, soweit sich herausstellen sollte, dass der Vertrag eine Regelungslücke enthält. Anstelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmungen oder zur Ausfüllung der Regelungslücke soll eine angemessene Regelung gelten, die, soweit rechtlich möglich, dem am nächsten kommt, was die Vertragspartner gewollt haben oder nach dem Sinn und Zweck des Vertrages gewollt hätten, sofern sie bei Abschluss dieses Vertrages oder bei der späteren Aufnahme einer Bestimmung den Punkt bedacht hätten.

- (3) Für die zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses personenbeförderungsrechtlich geregelten Genehmigungs-, Zustimmungs- oder Anzeigepflichten für Fahrpläne bzw. deren Änderungen und für die daran anknüpfenden Pflichten dieses Vertrages kommt, ungeachtet etwaiger gesetzlicher Änderungen, die zu Vertragsschluss gültige Rechtslage zur Anwendung, soweit dies für die Abrechnung nach diesem Vertrag notwendig ist.
- (4) Es ist gemeinsames Grundverständnis der Vertragspartner, dass die in diesem Vertrag vereinbarten Leistungen, insbesondere die Ausgleichsleistungen des Aufgabenträgers gem. § 26 ff. keiner Umsatzsteuerpflicht unterliegen. Sollte sich diese Annahme als fehlerhaft herausstellen oder sich die Rechtslage während der Vertragslaufzeit ändern, werden die Vertragspartner Verhandlungen über eine Anpassung dieses Vertrages aufnehmen.
- (5) Die nachfolgend aufgeführten Anlagen sind Bestandteil des Vertrages. Ergänzend zu den bereits im Vertragstext benannten Anlagen enthält Anlage 10 (Glossar) einheitliche Definitionen vertragsrelevanter Begriffe.
- (6) Dieser Vertrag wird zweifach ausgefertigt. Jeder Vertragspartner erhält eine Ausfertigung.

Berlin, den 19. Dez 07, den.....


Land Berlin


BVG AÖR

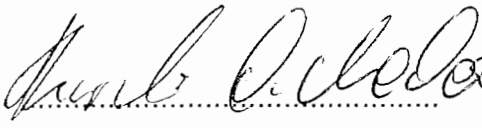
**Ergänzende Erklärungen zum Verkehrsvertrag vom 17.12.2007
zwischen dem Land Berlin und der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)
Anstalt des öffentlichen Rechts**

1. Wirksamkeit des Vertrages

Der Verkehrsvertrag zwischen dem Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) Anstalt des öffentlichen Rechts über die Erbringung von Verkehrs- und Infrastrukturleistungen der Verkehrsmittel U-Bahn, Straßenbahn, Bus und Fähre in Berlin in der Zeit vom 1. Januar 2008 bis zum 31. August 2020 wird nachfolgend von den vertragsschließenden Parteien unter der aufschiebenden Bedingung unterzeichnet, dass der Vertrag erst dann wirksam wird, wenn die am 06.12.2007 vom Abgeordnetenhaus des Landes Berlin beschlossene Änderung des Betriebsgesetzes in Kraft tritt (Drs. 16/0935, 16/16/1072 des Abgeordnetenhauses von Berlin).

.....*Berlin*....., den.....*19.12.07*....., den.....


.....
Land Berlin


.....
BVG AöR

2. Anpassungsbedarf bei den Anlagen

Zwischen Paraphierung und Vertragsunterzeichnung hat sich Überarbeitungsbedarf hinsichtlich der Anlage 1 Teil 1 (Regel-Angebotsstandards) ergeben. Die bereits bei Paraphierung vermerkten Überarbeitungen von Anlage 2 Teil 3 (Fahrpläne 2008) und Anlage 8 (Ausgleichsberechnung) konnten hingegen noch nicht vorgenommen werden. Vor diesem Hintergrund vereinbarten die Vertragspartner folgende Übergangsregelungen:

Anlage 1 Teil 1 (Regel-Angebotsstandards) wird in überarbeiteter Form Bestandteil des Vertrages. Die in Anhang 1 von Anlage 1 Teil 1 enthaltene Liste der „gesicherten Anschlüsse“ ist gemäß Fußnote 6 der am 26.11.2007 paraphierten Anlage überprüft und angepasst worden. Mit der Überarbeitung wurde zudem ein fehlerhafter Verweis korrigiert.

Anlage 2 Teil 3 (Fahrpläne 2008) konnte nicht bis zum vorgesehenen Termin (17.12.2007) abschließend überarbeitet werden. Zwar wurden die Fahrpläne des Jahres 2008 zwischen den Vertragspartnern abgestimmt. Es konnte aber aus technischen Gründen noch keine konsolidierte Fassung der abgestimmten Fahrpläne erzeugt werden.

Zur eindeutigen Beschreibung der fahrplanmäßigen Leistung fügen die Vertragspartner daher eine Ergänzungsliste in Anlage 2 Teil 3 ein. Diese beschreibt die gegenüber dem Fahrplanstand 09.12.2007 noch vorzunehmenden Fahrplanänderungen und damit zusammen mit den bereits beiliegenden Fahrplanunterlagen den für das Jahr 2008 vertragsgegenständlichen Fahrplan.

Die BVG wird so schnell als möglich, spätestens bis zum 25. Januar eine konsolidierte Fassung der Fahrpläne erzeugen. Diese beinhaltet:

- den Minutenfahrplan (CD-ROM, ausdrucksfähig als „Kursbuch“),
- die HAFAS Fahrplandatei (CD-ROM, elektronisch verarbeitbar), die um eine Liste der Fahrten zwischen End- und Betriebshaltestelle ergänzt wird,
- den Rahmenfahrplan (CD-Rom, ausdrucksfähig auf DIN A3), der redaktionell überarbeitet wird und um die Angaben zu den Leistungsmengen ergänzt wird,

Die auf diese Weise erzeugten Fahrplandateien werden von den Vertragspartnern ausgetauscht und ergänzen die jetzt auf Basis der Ergänzungsliste vervollständigte Anlage 2 Teil 3 als zusätzlichen Vertragsbestandteil.

Die in der Anlage 8 (Ausgleichsberechnung) enthaltenen Leistungsmengen sollten entsprechend den dortigen Fußnoten 1 und 2 des am 26.11.2007 paraphierten Anlagentextes noch überprüft werden. Diese Überprüfung konnte für die Verkehrsträger U-Bahn, Straßenbahn und Fähre erfolgreich und ohne Änderungsbedarf abgeschlossen werden.

Die abgestimmte Referenz-Leistungsmenge für den Bus (ohne Pauschalen) beträgt 88.160.000 NutzW-km / 4.438.830 Beförderungsstunden. Eine abschließende Prüfung, ob die vertraglich vereinbarte Leistung der vorgegebenen Referenz-Leistungsmenge entspricht konnte der Aufgabenträger allerdings noch nicht vornehmen:

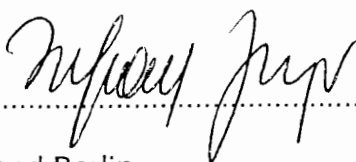
- Es existiert noch keine konsolidierte Fassung der abgestimmten Fahrpläne, die eine Überprüfung der Berechnung der Leistungsmengen ermöglicht (für SenStadt: HAFAS Fahrplandatei gemäß Anlage 2 Teil 3).
- Die Genehmigungsantragstellung für die bisherigen Gemeinschaftskonzessionen im Stadt-Umland-Verkehr und die damit verbundene Zuordnung der Leistungsmengen sind noch nicht abschließend geklärt.

Vor diesem Hintergrund wird vereinbart, dass beide Vertragspartner auf Basis der ergänzten Anlage 2 Teil 3 (Fahrpläne 2008) überprüfen, welche Leistungsmenge mit Realisierung des vereinbarten Fahrplanangebotes für 2008 zu erwarten sein wird. Sollte die abgestimmte Referenz-Leistungsmenge (s.o.) nicht ausreichend sein, um den Fahrplan 2008 zu realisieren, dann werden die in Anlage 8 (Ausgleichsberechnung) festgesetzten Referenz-Leistungsmengen entsprechend erhöht. Eine entsprechende Anpassung erfolgt auch, wenn innerhalb der Referenz-Leistungsmenge die Nutzkilometer fehlerhaft in Beförderungsstunden umgerechnet worden sein sollten oder wenn es Anpassungsbedarf mit Blick auf die Berechnung der Leistungsmengen des Rufbusses geben sollte.

Im Stadt-Umland-Verkehr wurde die Referenz-Leistungsmenge auf der Basis der von der BVG zu erbringenden Leistungen auf ihren eigenen Liniengenehmigungen sowie der auf Berliner Territorium entfallenden Abschnitte aller derzeitigen Gemeinschaftsgenehmigungen berechnet (vgl. Anlage 2 Teil 3 - Ergänzungsliste - mit einer Aufzählung der betreffenden Linien). Sollte die genehmigungsrechtliche Zuordnung der bisherigen Gemeinschaftsgenehmigungen im Stadt-Umland Bereich nicht entsprechend dem skizzierten Territorialprinzip erfolgen können, dann ist eine Lösung anzustreben, die ebenfalls die Kontinuität der Verkehrserbringung auf den betreffenden Stadt-Umland Linien sicherstellt. Bei Bedarf ist in diesem Fall die Referenz-Leistungsmenge für den Bus entsprechend dem Ergebnis der Abstimmungen zur Zuordnung der bisherigen Gemeinschaftsgenehmigungen zu korrigieren.

Berlin, den 19.12.07

....., den.....



Land Berlin



BVG AöR

Sideletter Infrastrukturfinanzierung

zum Verkehrsvertrag zwischen dem Land Berlin und der BVG über die Erbringung von Verkehrs- und Infrastrukturleistungen der Verkehrsmittel U-Bahn, Straßenbahn, Bus und Fähre in Berlin in der Zeit vom 01. Januar 2008 bis 31. August 2020

Die Ausgleichszahlungen für Infrastrukturleistungen gemäß § 30 Abs. 2 des Verkehrsvertrages beziehen sich überwiegend auf die laufende Instandhaltung und den Betrieb der Infrastruktur. Die Vertragsparteien sind sich einig, dass für die Qualität der Infrastruktur und damit für die Erfüllung der vertraglichen Pflichten der BVG gemäß § 21 Abs. 1 und Abs. 2 neben den Zahlungen nach § 30 Abs. 2 auch die Höhe der vom Aufgabenträger zur Verfügung zu stellenden finanziellen Mittel für Investitionen und Grundsanierungsmaßnahmen von maßgeblicher Bedeutung sind.

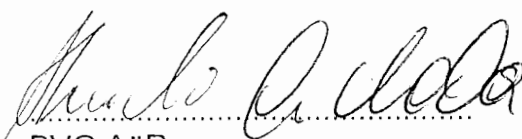
Der heutige Standard und die nachhaltige Verbesserung der Infrastruktur kann somit nur gewährleistet werden, wenn neben den vertraglich vereinbarten Ausgleichsleistungen gemäß § 30 Abs. 2 durch den Aufgabenträger auch in Zukunft Investitionen und Grundsanierungsmaßnahmen nach den gleichen Grundsätzen wie in der Vergangenheit außerhalb des Verkehrsvertrages finanziert werden. Sollten diese Mittel nicht zur Verfügung gestellt werden können, werden sich die Parteien im Rahmen der Revisionsverhandlungen über eine Anpassung des Vertrages mit dem Ziel der Kompensation des Mittelausfalls verständigen.

Zusätzlich stellt das Land Mittel für Erweiterungsinvestitionen wie z.B. für die U 5 oder die Anbindung der Wissenschaftsstadt Adlershof zur Verfügung und übernimmt die Finanzierung der Beschaffung neuer Straßenbahnen inkl. der hierfür erforderlichen Infrastruktur entsprechend dem in der Anlage dargestellten Umfang.

Berlin, den 19.12.07

Berlin, den


.....
Land Berlin


.....
BVG AöR

**Übersicht über die Straßenbahnbeschaffung inkl. Infrastrukturanpassung
(Mio. €)**

	Straßenbahn- beschaffung	Infrastruktur- anpassungen	Summe
2008	7,9	0,0	7,9
2009	13,7	0,0	13,7
2010	14,3	5,1	19,4
2011	49,2	3,2	52,4
2012	50,8	3,9	54,7
2013	50,8	2,2	53,0
2014	51,3	1,3	52,6
2015	51,6	1,9	53,5
2016	39,9	0,5	40,4
2017	44,6	0,0	44,6
2018	30,5	0,1	30,6
2019	38,9	0,1	39,0
2020	0,0	0,1	0,1
Gesamt	443,5	18,4	461,9

8. Anlagen

- Anlage 1 Angebotsstandards
 - Teil 1 Regel-Angebotsstandards
 - Teil 2 Ersatzverkehre
 - Teil 3 Zugangsstandards
- Anlage 2 Angebotsbestellung
 - Teil 1 Planungskalender
 - Teil 2 Bestellbedingungen
 - Teil 3 Fahrpläne 2008 (Rahmenfahrplan, Minutenfahrplan)
- Anlage 3 Tarifänderungen
- Anlage 4 Datenaustausch
- Anlage 5 Infrastrukturstandards
- Anlage 6 Infrastrukturmonitoring
- Anlage 7 Erfüllungskontrolle
 - Teil 1 Erfüllung Berichtsmuster
 - Teil 2 Kundenzufriedenheitsmessung
- Anlage 8 Ausgleichsberechnung
- Anlage 9 Verweise Nahverkehrsplan
- Anlage 10 Glossar

Anlage 1: Angebotstandards

Teil 1: Regel-Angebotsstandards

Die Anlage 1, Teil 1 „Regelverkehr“ spezifiziert die Anforderungen gemäß § 11 (Qualitätsstandards) sowie die weiteren vertraglichen Standards gemäß § 6 Abs. 1 lit. b (Anschlussplanung), § 9 (Teilaspekt Vertriebsnetz), § 12 (Umwelt- und Ressourcenschutz) und § 13 (Marktauftritt).

A) Durch objektive Messungen bewertete Standards

Qualitätsmerkmal	Definition	Standard / Sollwert ¹	Erfüllungskontrolle	Bonus-/Malusregelung
Zuverlässigkeit²	<p>1. Erbrachte Fahrten = Geplante Fahrten minus Ausgefallene Fahrten</p> <p>2. Zuverlässigkeit =</p> $\frac{\text{Erbrachte Fahrten} \times 100}{\text{Geplante Fahrten}}$ <p>Bei Ausfall einer Stationsbedienung gilt die Strecke mit entsprechenden Nutzzug- bzw. -wagenkilometern bis zur nächsten Station als ausgefallen.</p> <p>Ausfälle werden immer als solche gewertet, auch wenn sie auf höherer</p>	<p>99,8% (Bus)</p> <p>99,7% U-Bahn, Straßenbahn)</p> <p>Jeweils Durchschnittswert für das Gesamtjahr pro Verkehrsträger.</p>	<p>Quartalsweise Angabe der monatlichen Zahlen (analog Anhang 2 zu dieser Anlage) je Verkehrsmittel durch die BVG.</p>	<p>Ausgefallene Leistungsmengen werden nicht vergütet (Anlage 8).</p> <p>Bis 2010 ist eine zusätzliche Sanktionierung über eine verkehrsträgerübergreifende Bonus-/Malusregelung zu entwickeln (Anlage 7 Teil 2).</p>

1 Für den Verkehrsträger Fährer werden keine Standards definiert, da diese nicht mit vertretbarem Aufwand überprüfbar wären.

2 Die detaillierte Beschreibung der Merkmale **Zuverlässigkeit**, **Pünktlichkeit**, **Anschlussicherung** gemäß Qualitätssystem der BVG ist im Anhang 1 zu dieser Anlage enthalten. Vorbehaltlich der Weiterentwicklung der Sanktionierung zu einer verkehrsträgerübergreifenden Bonus-/Malusregelung (Anlage 7 Teil 2) sind in Zweifelsfällen die Angaben in diesem Anhang maßgeblich.

Qualitätsmerkmal	Definition	Standard / Sollwert ¹	Erfüllungskontrolle	Bonus-/Malusregelung
	<p>Gewalt u./o. Fremdverschuldung beruhen. Nicht stattfindende Fahrten, für die Ersatzleistungen erbracht werden, gelten nicht als ausgefallen.</p> <p>Die ausgefallenen Fahrten werden auf Basis des betrieblichen Fahrplans ermittelt.</p>			
Pünktlichkeit²	<p>Pünktlichkeit (P)</p> $P = \frac{(A - A_u) \times 100}{A}$ <ul style="list-style-type: none"> - A = Gesamtzahl Abfahrten nach veröffentlichtem Fahrplan (gemessene Fahrten) - A_u = Unpünktliche Abfahrten (gemessene Fahrten) <p>Unpünktlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Abfahrt</u> über 3,5 min <u>nach</u> veröffentlichter fahrplanmäßiger Zeit (genau, ohne Rundung) - <u>Abfahrt</u> über 1,5 min <u>vor</u> veröf- 	<p>U-Bahn 97%</p> <p>Tram 91% (Sollwert ab 2009: 93 %)</p> <p>Bus 89% (Sollwert ab 2009: 90 %)³</p> <p>Durchschnittswerte für das Gesamtjahr.</p> <p>Die bei Bus und Tram vorgesehenen Steigerungen gelten nur, wenn die Maßnahmen im Nahverkehrsplan Kap. III.4.3 umgesetzt werden.</p>	<p>Vergleich von Fahrplandaten und betrieblichen Daten durch die BVG:</p> <ul style="list-style-type: none"> - U-Bahn: ZLÜ Vollerhebung, Auswertung durch Excel-Anwendung - Tram, Bus: RBL Vollerhebung, Auswertung durch Software QKZ <p>Quartalsweise Angabe der monatlichen Zahlen (analog Anhang 2 zu dieser Anlage) je</p>	<p>Bis 2010 ist eine Sanktionierung über eine verkehrsträgerübergreifende Bonus-/Malusregelung zu entwickeln (Anlage 7 Teil 2).</p> <p>Bis zu deren Etablierung gilt ab Unterschreiten einer durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote im Kalenderjahr</p> <ul style="list-style-type: none"> - U-Bahn – 95% - Tram – 89% - Bus – 85% <p>pro angefangenen 0,5%</p>

3 Die Sollwerte werden im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans überprüft. Für das Verkehrsmittel Bus ist aus heutiger Sicht aufgrund von Umstellungen in der Messmethodik und Erhebungsfehlern in der Vergangenheit eine Reduzierung um 2% zu erwarten.

Anlage 1 Teil 1

Qualitätsmerkmal	Definition	Standard / Sollwert ⁴	Erfüllungskontrolle	Bonus-/Malusregelung
	<p>fentlichter fahrplanmäßiger Zeit (genau, ohne Rundung)</p> <p>Maßgeblich ist, dass in dem o. g. Zeitfenster eine Abfahrt der richtigen Linie stattfindet (die betriebliche Kursnummer ist unerheblich). Unpünktlichkeit wird immer als solche gewertet, auch wenn sie auf höherer Gewalt u./o. Fremdverschuldung beruht.</p>		<p>Verkehrsmittel durch die BVG.</p>	<p>Unterschreitung ein Malusbetrag von 220.000 € pro betroffenem Verkehrsmittel, maximal 880.000 € je Verkehrsmittel.</p> <p>Wenn bis zum 31.12.2009 keine rechtswirksame Vereinbarung über ein unternehmens-übergreifendes Bonus- / Malus-System geschlossen wurde, gilt ab 1.1.2010 die folgende Regelung:</p> <p>Malus bei Unterschreitung der o.g. Werte; Bonus bei Überschreitung der folgenden Werte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - U-Bahn: 98,5% - Tram: 94% - Bus: 90%⁴ <p>Bonus bzw. Malus je angefangenen 0,5% Über- bzw. Unterschreitung 220.000 €. Bonus/Malus p.a. Je Verkehrsmittel begrenzt auf 1.760.000 € p.a..</p> <p>Abweichend bei der U-Bahn 220.000 € Bonus bei jeder</p>

4 Wert nach Fortschreibung des Nahverkehrsplans ggf. zu ändern.

Qualitätsmerkmal	Definition	Standard / Sollwert ¹	Erfüllungskontrolle	Bonus-/Malusregelung
				Überschreitung der nachfolgenden Werte: <ul style="list-style-type: none"> - 98,50% - 98,80% - 99,10% - 99,30% - 99,50% - 99,70% - 99,80% - 99,90%
Anschlussicherung²	Anschlussquote (AQ): $AQ = \frac{(As - Ani) \times 100}{As}$ <ul style="list-style-type: none"> - As = Gesamtzahl zu sichernde Anschlüsse - Ani = nicht realisierte Anschlüsse Gesicherte Anschlüsse sind definiert als: <ul style="list-style-type: none"> - Fahrtbeziehung (Linie / Richtung ... auf Linie / Richtung ...) - an Umsteigebahnhof bzw. -haltestelle ... - im SVZ- und Nachtverkehr mit Taktfolge größer / gleich 10 (U-Bahn) bzw. 20 min (Straßenbahn, Bus) Die gesicherten Anschlüsse zu Vertragsbeginn sind in Anhang 1 zu dieser Anlage aufgelistet, sie werden	U-Bahn: 99% (Durchschnittswert für das Gesamtjahr) Tram, Bus: Festlegung nach Vorliegen belastbarer Ergebnisse aus der in Einführung befindlichen automatischen Erfassung. Hinweis: Der letzte Anschluss vor Betriebsschluss einer Linie ist besonders zu sichern.	Vergleich von Fahrplandaten und betrieblichen Daten: <ul style="list-style-type: none"> - Ermittlung zu sichernder Anschlüsse aus BERTA - Manuelle Erfassung der nicht realisierten Anschlüsse (U-Bahn) - Automatische Erfassung der nicht realisierten Anschlüsse (Tram, Bus) durch RBL – QKZ Quartalsweise Angabe der monatlichen Zahlen (analog Anhang 2 zu dieser Anlage) je Verkehrsmittel durch die	Merkmal wird über die Kundenzufriedenheit bewertet. Bis 2010 ist eine Sanktionierung über eine verkehrsträgerübergreifende Bonus-/Malusregelung zu entwickeln (Anlage 7 Teil 2).

Qualitätsmerkmal	Definition	Standard / Sollwert ¹	Erfüllungskontrolle	Bonus-/Malusregelung
	<p>gemäß § 6 Abs. 1 lit. b einvernehmlich fortgeschrieben.</p> <p>Erreichter Anschluss: Wartezeit (W) liegt zwischen 0 und 5 Minuten (genau, ohne Rundung).</p> <p>$W = Ab - An - Weg$</p> <ul style="list-style-type: none"> - An = Ankunftszeit Zubringer - Weg = Wegezeit - Ab = Abfahrtszeit Abbringer 		BVG.	
Kapazität	<ul style="list-style-type: none"> • Ausreichende Sitzplatzkapazität je Linie / Richtung, damit Fahrgäste mit einer Fahrzeit über 15 min im Regelfall nicht stehen müssen. • Im Regelfall können alle an Haltestellen und Stationen wartenden Fahrgäste mit den regelmäßig eingesetzten Fahrzeugen befördert werden. • Keine Überfüllung; d.h. an keinem Querschnitt in einem 20-min-Zeitraum Fahrgastaufkommen größer als 65 % der Sitzplätze + Stehplätze (4 Fahrgäste/qm). 	<p>Einhaltung der Vorgaben.</p> <p>Von den vorgegebenen Kapazitätsstandards kann bei Großveranstaltungen abgewichen werden.</p> <p>In einem 20-Minuten-Intervall darf an Schultagen das Fahrgastaufkommen auf einem Abschnitt von maximal 2 km Länge für jede Buslinie auf 90% der Sitzplätze + Stehplätze (4 Personen / qm) ansteigen.</p> <p>Von der vorzuhaltenden Sitzplatzkapazität kann innerhalb des S-Bahnringes während der HVZ abgewichen werden.</p>	<p>Dokumentation von durch Fahrer gemeldeten Überbesetzungen (Bus, Straßenbahn) und infolge Überfüllung nicht beförderte Fahrgäste am Bahnsteig (U-Bahn).</p> <p>Anlassbezogene Zählungen gem. Anlage 10, Einleitungstext Ziffer 3.</p> <p>Der Aufgabenträger kann in solchen Fällen Vorgaben zu Zählstellen und -zeiten machen. Er erhält alle Ergebnisse.</p>	Merkmal wird über die Kundenzufriedenheit bewertet

Qualitätsmerkmal	Definition	Standard / Sollwert ¹	Erfüllungskontrolle	Bonus-/Malusregelung
Barrierefreiheit – Ein-/Ausstieg in Fahrzeuge	<p><i>Für alle Verkehrsmittel:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Einsatz von barrierefrei zugänglichen Fahrzeugen gemäß Nahverkehrsplan (Anlage 10) • vorhandene technische Vorkehrungen müssen funktionsfähig sein (z. B. Fahrzeug-Einstiegshilfen) • Beachtung der Anforderungen bei Neubeschaffung und soweit technisch möglich bei Redesign <p><i>Straßenbahn:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Mit barrierefreien Straßenbahnen anzubietender Mindesttakt gemäß Nahverkehrsplan (Anlage 10). • Angabe barrierefrei bedienter Fahrten in den Fahrplanmedien und Fahrtzielanzeigern soweit die technischen Voraussetzungen dafür bereits vorhanden sind. 	Einhaltung der Vorgaben Im Voraus abgestimmte einvernehmliche Abweichungen sind zulässig.	Quartalsweiser Bericht „Behindertengerechte Ausstattung“ gemäß Qualitätsmonitoring der BVG (s. Anhang 2 zu dieser Anlage); Messgröße: Anzahl der mit barrierefreien Fahrzeugen ausgestatteten Linien x 100 / Anzahl aller Linien	Merkmal wird über die Kundenzufriedenheit bewertet
Barrierefreiheit (Forts.) – Gestaltung Fahrzeuge	<ul style="list-style-type: none"> • Kontrastreiche Innenraumgestaltung • Behindertengerechte Haltegriffe, Handläufe, Bedienelemente, Einstiegshilfen 	Vollständige Einhaltung der Vorgaben bei Neubeschaffung und Redesign	Abstimmung Fahrzeugkonzepte mit Behindertenverbänden	Merkmal wird über die Kundenzufriedenheit bewertet
Barrierefreiheit (Forts.) – Funktionsfähigkeit Aufzüge	Gemäß Anlage 5.	Durchschnittswerte für das Gesamtjahr gemäß Anlage 5,	Quartalsweise Bericht monatlicher Daten gem.	Merkmal wird über die

02

Anlage 1 Teil 1

Qualitätsmerkmal	Definition	Standard / Sollwert ¹	Erfüllungskontrolle	Bonus-/Malusregelung
und Fahrtreppen (separat)		außerdem: Kein Ausfall einzelner Fahrtreppen länger als 4 Monate und Aufzüge länger als 2 Monate (Abstimmung mit SenStadt bei unausweichlichen Ausfällen länger als 6 Wochen)	Anlage 5 („Verfügbarkeit behindertengerechter Ausstattungen“) Darlegung der Unausweichlichkeit längerer Ausfälle bei gegebenem Anlass auf Initiative der BVG	Kundenzufriedenheit bewertet
Fahrzeuggestaltung – frei durchsichtige Glasscheiben	Es gelten die Anforderungen des Nahverkehrsplans gemäß Anlage 10. Beklebung mit Außenwerbefolien höchstmöglicher Transparenz (Sicht vom Fahrgastraum aus). Diese ist aktuell auf max. 25 % der Fensterfläche je Fahrzeug (Beklebung mit Window-Graphics-Folie) zu beschränken. BVG wird vor Änderungen dieser Quote Einvernehmen mit dem Aufgabenträger herstellen.	Einhaltung der Vorgaben	BVG führt eine Liste mit Angabe der beklebten Fahrzeuge und des Umfangs der beklebten Fensterfläche. Der Aufgabenträger kann diese Liste jederzeit einsehen.	-
Haltestellenausstattung	Es gelten die Anforderungen des Nahverkehrsplans gemäß Anlage 10; technische Anlagen müssen funktionsfähig sein. Besonders wichtig sind die Vorgaben bzgl.: <ul style="list-style-type: none">• Sitzplatzgelegenheiten• Witterungsschutz• Wegweisung zu Bahnsteigen,	-	-	Merkmal wird über die Kundenzufriedenheit bewertet

Qualitätsmerkmal	Definition	Standard / Sollwert ¹	Erfüllungskontrolle	Bonus-/Malusregelung
	<p>Ausgängen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aktuelle Fahr- und Netzpläne • Aktuelle Tarifinformation • Umgebungspläne 			
<p>Umwelt- und Ressourcenschutz – Schadstoffemissionen Bus</p>	<p>Verbindliche Vorgaben der nach Fahrleistung der Busse gewichteten Emissions-Flottendurchschnittswerte, inhaltlich gemäß den Soll-Vorgaben des Nahverkehrsplans III.5.1, Abb. III.5.1-1</p>	<p>Einhaltung des Durchschnittswerts</p>	<p>Keine; lediglich Berechnung aufgrund der Angaben zu Bus-Fahrleistungsanteilen je Schadstoffklasse (siehe nächste Zeile)</p>	<p>- (Einwirkungsmöglichkeiten des AT bei der Beschaffung)</p>
<p>Umwelt- und Ressourcenschutz (Forts.) – Schadstoffemissionen Bus</p>	<p>Verbindliche Vorgaben die inhaltlich den Soll-Vorgaben zu Fahrleistungsanteilen der Busse gemäß Nahverkehrsplan III.5.1, Abb. III.5.1-2 für die Schadstoffklassen entsprechen</p> <ul style="list-style-type: none"> • bis Euro 2 (max. Anteile) • Euro 4 und höher (Mindestanteile) <p>(jeweils mit reduzierter Partikelemission; alle mit Diesel betriebene Fahrzeuge ohne Partikelfilter werden wie Euro 0 gewertet)</p>	<p>Einhaltung der Anteile</p>	<p>Fahrzeugliste BVG mit Angabe von Fahrleistung, Motorleistung, Schadstoffprüf-/grenzwert</p>	<p>-</p>
<p>Umwelt- und Ressourcenschutz (Forts.) – Lärm</p>	<p>Vorgaben gemäß Nahverkehrsplan III.5.1, Unterkapitel „Lärm“</p>	<p>Einhaltung der Vorgaben</p>	<p>Fahrzeugliste BVG mit Angabe der jeweiligen Lärmemissionsklasse (kann mit Angaben zu Schadstoffemissionen kombiniert werden –</p>	<p>-</p>

Qualitätsmerkmal	Definition	Standard / Sollwert ¹	Erfüllungskontrolle	Bonus-/Malusregelung
			siehe Anlage 7, Teil 1)	
Umwelt- und Ressourcenschutz (Forts.) – Energieverbrauch	Teilnahme aller Fahrer an Schulungen in energiesparender Fahrweise	Regelmäßig	-	-
Information	Verfügbarkeit DAISY-Anzeigen	> 97%	Quartalsweise Bericht der Monatswerte gemäß Anlage 5	Merkmal wird über die Kundenzufriedenheit bewertet
Vertrieb	<p>Einhaltung Vertriebskonzept bzgl.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anzahl/Ort Verkaufsstellen / Fahrkartenautomaten • Verfügbarkeit Fahrscheinautomaten und Entwerter • Öffnungszeiten Verkaufsstellen • Fahrkartensortiment 	Einhaltung der Anforderungen gemäß § 10 des Vertrages	<p>Vorhaltung nachfolgender Daten für mögliche anlassbezogene Auswertungen (kein regelmäßiger Bericht)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkaufsstellen mit Angabe Öffnungszeiten • Stationen mit Angabe der Fahrkartenautomaten, weitere Automatenstandorte • Abweichungen vom Fahrkartensortiment gemäß Vertriebskonzept <p>Monatlicher Bericht gem. Anlage 5 über die Verfügbarkeit stationärer Vertriebsautomaten</p>	-

Anlage 1 Teil 1

B) Durch Kundenbefragung bewertete Standards

Bis 2010 ist eine Sanktionierung der durch Kundenbefragung bewerteten Standards über eine verkehrsträgerübergreifende Bonus-/Malusregelung zu entwickeln (Anlage 7 Teil 2). Bis dahin werden die nachfolgenden Qualitätsmerkmale auf Basis des bei der BVG vorhandenen Kundenmonitorings bewertet.

Die Kundenzufriedenheit wird für sieben Faktoren mit folgender Gewichtung bewertet.

- Faktor 1: Pünktlichkeit: 20%
- Faktor 2: Sauberkeit Fahrzeuge und Bahnhöfe / Platzangebot / Komfort Fahrzeuge : 9%
- Faktor 3: Fahrgastinfo Fz. +Bf. / Störungsinfo: 17%
- Faktor 4: Barrierefreiheit: 8%
- Faktor 5: Anschlusssicherheit tags / nachts: 19%
- Faktor 6: Persönliche Sicherheit tags / nachts / Fahrzeuge / Bahnhöfe + Haltestellen: 21%
- Faktor 7: Freundlichkeit des Personals / der Fahrausweisprüfer: 6%

Die Gewichtung resultiert aus einer Faktorenanalyse der Datenreihen 2004 – 2006. Merkmale, die aus Kundensicht von der Bewertung her ähnlich sind, sind zu Faktoren zusammengefasst. Innerhalb der Faktoren werden die einzelnen Merkmale gleich gewichtet verwendet. Pro Faktor und Unternehmensbereich wurde so ein faktorieller Gesamtmittelwert gebildet. Die Gewichtung für jedes der Verkehrsmittel U-Bahn, Straßenbahn und Bus beträgt ein Drittel des Gesamtgewichts.

Der Prozentsatz eines Faktors wird pro Verkehrsmittel auf den anteiligen Malusbetrag angewendet, sofern die Soll-Ist-Abweichung des Faktors vom Sollwert Malus-relevant ausfällt. Das ist der Fall, wenn der Ist-Wert für einen Faktor und Verkehrsmittel um mehr als 0,2 Notenpunkte negativ vom Soll-Wert abweicht. Der maximale Malusbetrag für die Kundenzufriedenheit beträgt 2.640.000 € per anno. Dieser wird fällig, wenn alle Faktoren mit einem Malus belegt werden. Werden nur einzelne Faktoren negativ bewertet, so hängt der Malusbetrag von der entsprechenden Gewichtung ab (z.B. Malus für Pünktlichkeit 176.000 € je Verkehrsmittel).

Wenn bis zum 31.12.2009 keine rechtswirksame Vereinbarung über ein unternehmens-übergreifendes Bonus- / Malus-System geschlossen wurde, gilt ab 1.1.2010 die folgende Regelung:

Weicht der Ist-Wert für einen Faktor um mehr als 0,2 Notenpunkte negativ vom Soll-Wert ab, so wird für diesen Faktor ein Malus fällig. Der maximale Malusbetrag für die Kundenzufriedenheit beträgt 5.280.000 € per anno. Dieser wird fällig, wenn alle Faktoren mit einem Malus belegt werden. Werden nur einzelne Faktoren negativ bewertet, so hängt der Malusbetrag von der entsprechenden Gewichtung ab (z.B. Malus für Pünktlichkeit 352.000 € je Verkehrsmittel).

Weicht der Ist-Wert für einen Faktor um mehr als 0,2 Notenpunkte positiv vom Soll-Wert ab, so wird für diesen Faktor ein Bonus fällig. Der maximale Bonusbetrag für die Kundenzufriedenheit beträgt 5.280.000 € per anno. Dieser wird fällig, wenn alle Faktoren mit einem Bonus belegt werden. Werden nur einzelne Faktoren positiv bewertet, so hängt der Bonusbetrag von der entsprechenden Gewichtung ab (z.B. Bonus für Pünktlichkeit 352.000 € je Verkehrsmittel).

Faktor	Definition: Durchschnittliche Fahrgastzufriedenheit mit den einzelnen Merkmalen:	Soll-Wert
Faktor 1 (20%)	Pünktlichkeit	U-Bahn 2,10 Tram 2,34 Bus 2,80
Faktor 2 (9%)	Sauberkeit und Gepflegtheit in <u>Fahrzeugen</u> , Sauberkeit und Gepflegtheit von <u>Bahnhöfen / Haltestellen</u> Platzangebot in den Fahrzeugen Komfort und Bequemlichkeit im Fahrzeug.	U-Bahn 2,72 Tram 2,59 Bus 2,71
Faktor 3 (17%)	Fahrgastinformationen im Fahrzeug, Fahrgastinformation an Bahnhöfen/Haltestellen Information speziell zu für den Kunden relevanten bzw. erheblichen Störungen im Fahrzeug und an Haltestellen / Bahnhöfen	U-Bahn 2,54 Tram 2,60 Bus 2,80
Faktor 4 (8%)	Behindertengerechte Ausstattung der U-Bahnhöfe, Behindertengerechte Ausstattung der Fahrzeuge (Bus und Straßenbahn) (wird im Rahmen der Weiterentwicklung auf andere Kriterien umgestellt)	U-Bahnhöfe 3,03 Straßenbahn 2,85 Bus 2,74

Anlage 1 Teil 1

Faktor	Definition: Durchschnittliche Fahrgastzufriedenheit mit den einzelnen Merkmalen:	Soll-Wert
Faktor 5 (19%)	Wartezeit beim Umsteigen bzw. Anschlusssicherheit tags Wartezeit beim Umsteigen bzw. Anschlusssicherheit nachts ⁵	U-Bahn 2,70 Tram 2,82 Bus 2,92
Faktor 6 (21%)	Persönliche Sicherheit tagsüber im Fahrzeug Persönliche Sicherheit tagsüber an Bahnhöfen/Haltestellen Persönliche Sicherheit nachts im Fahrzeug Persönliche Sicherheit nachts an Bahnhöfen/Haltestellen	U-Bahn 2,79 Tram 2,61 Bus 2,60
Faktor 7 (6%)	Freundlichkeit des Personals Freundlichkeit der Fahrausweisprüfer/-innen	U-Bahn 2,77 Tram 2,65 Bus 2,68

⁵ Unterstellt wird, dass die Fahrgäste dies im Allgemeinen interpretieren als „nach 20 Uhr“.




Anhang 1: Gesicherte Anschlüsse

Bei einer Taktfolge von größer / gleich 10 Minuten besteht – insbesondere in der Schwachverkehrszeit, im Nacht- und im Wochenendfrühverkehr – für festgelegte Anschlussbeziehungen eine Anschlussicherung. Folgende Anschlüsse sind bei Vertragsbeginn⁶ zu sichern (je Anschlusspunkt ausgewählte Relationen):

1. U-Bahn -> U-Bahn (+ Anschluss von und zur S-Bahn am Bahnhof Wuhletal)
 - U-Bahnhof Wittenbergplatz U1/U2
 - U-Bahnhof Mehringdamm U6 / U7
 - U-Bahnhof Berliner Straße U7 / U9
 - U-Bahnhof Osloer Straße U8 / U9
 - S+U-Bahnhof Wuhletal U5 / S5

Es wird noch überprüft, ob an weiteren Anschlusspunkten eine Anschlussicherung realisierbar ist. Eine Ergänzung hinsichtlich der zu sichernden Relationen wird dann vorgenommen.

2. Bus -> Bus

In der Schwachverkehrszeit:

- Alt-Blankenburg
- Gatower Straße / Heerstraße
- Lankwitz Kirche (Sicherung nicht über den vollständigen SVZ-Zeitraum)
- S Buch (Sicherung nicht über den vollständigen SVZ-Zeitraum)

Im Nachtverkehr (alle Nächte):

- Gatower Str./Heerstr.
- Lankwitz Kirche
- Puschkinallee/Elsenstr.
- S+U Wittenau
- Schlossplatz Köpenick

⁶ Anschlusspunkte werden bis zum 17.12.2007 geprüft.

Anlage 1 Teil 1, Anhang 1

- Zehlendorf Eiche

Im Nachtverkehr (nur Nächte Sonntag zu Montag bis Donnerstag zu Freitag):

- S Hackescher Markt
- S+U Jungfernheide
- S+U Potsdamer Platz
- S+U Rathaus Steglitz
- S+U Zoologischer Garten
- U Alt-Mariendorf
- U Alt-Tegel
- U Alt-Tempelhof
- U Berliner Straße
- U Bismarckstraße
- U Hermannplatz
- U Kochstraße / Checkpoint Charlie
- U Kurfürstendamm
- U Kurt-Schumacher-Platz
- U Leopoldplatz
- U Mehringdamm
- U Seestraße
- U Theodor-Heuss-Platz
- U Turmstraße
- U Walther-Schreiber-Platz

Im Nachtverkehr (nur Nächte Freitag zu Samstag und Samstag zu Sonntag):

- S Schöneweide
- S+U Rathaus Spandau

3. Straßenbahn -> Straßenbahn

In der Schwachverkehrszeit:

- Allee der Kosmonauten / Rhinstraße (Sicherung nicht über den vollständigen SVZ-Zeitraum)

Anlage 1 Teil 1, Anhang 1

- Jan-Petersen-Straße (Sicherung nicht über den vollständigen SVZ-Zeitraum)

Im Nachtverkehr (alle Nächte):

- Antonplatz
- Jan-Petersen-Straße
- Landsberger Allee / Petersburger Straße
- Prerower Platz

Im Nachtverkehr (nur Nächte Sonntag zu Montag bis Donnerstag zu Freitag):

- S+U Alexanderplatz

4. Bus -> Straßenbahn

In der Schwachverkehrszeit:

- Am Wasserturm
- Falkenberg
- Hermann-Hesse-Straße / Waldstraße

Im Nachtverkehr (alle Nächte):

- Herzbergstraße / Siegfriedstraße

5. Straßenbahn -> Bus

In der Schwachverkehrszeit:

- Krankenhaus Köpenick / Südseite (Sicherung nicht über den vollständigen SVZ-Zeitraum)
- S Mahlsdorf (Sicherung nicht über den vollständigen SVZ-Zeitraum)

Im Nachtverkehr (alle Nächte):

- Grabbeallee/ Pastor-Niemöller-Platz
- Prenzlauer Promenade / Am Steinberg

Im Nachtverkehr (nur Nächte Sonntag zu Montag bis Donnerstag zu Freitag):

- S Hackescher Markt

Anlage 1 Teil 1, Anhang 1

- S Schöneeweide
- S+U Warschauer Straße
- U Osloer Straße

Im Nachtverkehr (nur Nächte Freitag zu Samstag und Samstag zu Sonntag):

- S+U Pankow
- Gehrenseestraße

6. U-Bahn -> Bus und U-Bahn -> Straßenbahn

- Anschlusspunkte werden nach Systemerweiterung ergänzt

Die Festlegung der zu sichernden Anschlüsse nach 2 bis 4 erfolgt erstmalig im Rahmen der Festlegung des Fahrplans 2008.

Im Rahmen der Einführung einer Anschlusssicherung U-Bahn -> Bus und U-Bahn -> Straßenbahn werden sich die Vertragsparteien über zu sichernde Anschlüsse nach Punkt 6 verständigen. Dabei ist die Anschlusssicherung insbesondere an Endbahnhöfen (S+U Hermannstraße, S+U Rathaus Steglitz, S+U Rathaus Spandau, U Alt-Tegel, U Alt-Mariendorf, U Osloer Straße, U Krumme Lanke, U Ruhleben, U Osloer Straße, U Warschauer Straße, S+U Wittenau) und bei großen Umsteigeströmen (z.B. U Hermannplatz, U Alt-Tempelhof, U Kurt-Schumacher-Platz) zu prüfen.

Die zu sichernden Anschlüsse nach 1 bis 6 werden im Rahmen der Fahrplanplanung fortentwickelt.

Die BVG strebt an, die notwendige systemtechnische Anpassung zur Anschlusssicherung U-Bahn zu Straßenbahn und U-Bahn zu Bus schnellstmöglich umzusetzen und die hierfür notwendigen Systemvoraussetzungen zu schaffen.

Ebenfalls ist zu prüfen, wie die Anschlusssicherung auch auf den SPNV (insbesondere S-Bahn) ausgedehnt werden kann.

Anhang 2 zu Anlage 1, Teil 1¹

1. Pünktlichkeit 2

2. Zuverlässigkeit 3-6

3. Anschlusssicherung 7-10

4. Barrierefreiheit 11

1. Beschreibung Merkmal „Pünktlichkeit“

Kriterium	Pünktlichkeit	Bereich:	Zeit	4.2
Anforderung	Die BVG fährt pünktlich nach Fahrplan. Bei definierten, gesicherten Anschlüssen geht allerdings Anschlusssicherung vor Pünktlichkeit. Als unpünktlich gilt hierbei, wenn Verspätungen von mehr als 3 Minuten auftreten. Verfrühungen sind grundsätzlich unzulässig.			
Kennzahl	Anteil der pünktlichen Abfahrten			
Berechnungsgrundlage	$\text{Pünktlichkeit} = \frac{(\Sigma \text{ gemessene Fahrten} - \Sigma \text{ gemessene unpünktliche Fahrten}) \times 100}{\Sigma \text{ gemessene Fahrten}}$			
Beschreibung	Als unpünktliche Abfahrten definiert die BVG alle Verfrühungen von mehr als einer Minute und alle Verspätungen von mehr als drei Minuten. Auch Fahrplanabweichungen, die über der Taktfolge liegen, werden als unpünktlich ausgewiesen. Daten werden aus RBL (Straßenbahn, Omnibus) und LISI (U-Bahn) ermittelt.			
Einflussfaktoren auf Pünktlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> - Personalausfall (z. B. verspätete Ablösung) - Fahrzeug- oder Anlagenausfälle Betriebsvorkommnisse unterteilt in: <ul style="list-style-type: none"> - durch die BVG zu vertreten - durch die BVG nicht zu vertreten 			
Erhebungsmethodik	U-Bahn: Basis sind die Pünktlichkeitsdaten aus der Zuglaufüberwachung (ZLÜ), einer wesentlichen Teilkomponente des Leit-, Informations- und Sicherungssystems (LISI). Die Daten werden mit Hilfe einer Excel-Anwendung ausgewertet. Manuelle Erfassung der Gründe durch die Teilnetzmanager			

¹ Hinweis: Die Definitionen und Begrifflichkeiten in diesem Anhang entsprechen den innerbetrieblichen Bezeichnungen der BVG und sind nicht vollständig kompatibel mit denen im Vertrag und in dessen weiteren Anlagen.

Kriterium	Pünktlichkeit	Bereich:	Zeit	4.2
	<p>Straßenbahn und Omnibus: Die Auswertung erfolgt mit Hilfe der Software QKZ, welche auf die Daten des RBL zugreift. Aufgrund von Messtoleranzen werden bei U-Bahn, Tram und Bus Verfrühungen ab 91 Sekunden und Verspätungen ab 211 Sekunden ausgewertet. Die Auswertung erfolgt bei Tram und Bus auf Basis Kundensicht und bei der U-Bahn auf Basis Betriebssicht. (Grund: unterschiedliche Leitsysteme und Auswertemöglichkeiten)</p>			
Validierung	<p>U-Bahn: Technische Erfassung durch LISI. ZLÜ-Daten werden täglich als 100 % Volldaten erfasst.</p> <p>Straßenbahn, Omnibus: Die RBL-Systemuhr ist an das Funkuhrsystem angeschlossen und wird über dieses kalibriert. Grundlage für den Soll-Ist-Vergleich im RBL-System ist das Fahr- und Dienstplanungssystem BERTA. Die Systempflege erfolgt durch den durch IT-Bereich der BVG. Bei der Straßenbahn resultieren systembedingte Ungenauigkeiten aus der Datenübertragungszeit, dem Polling-Zyklus und dem Fangbereich der Haltestellen.</p>			

2. Beschreibung Merkmal „Zuverlässigkeit“

Kriterium	Zuverlässigkeit U-Bahn	Bereich:	Zeit	4.2
Anforderung	Alle veröffentlichten Abfahrten finden auch statt.			
Kennzahl	Anteil der Fahrtausfälle			
Berechnungsgrundlage	<p>1. Erbrachte Fahrten = Geplante Fahrten minus Ausgefallene Fahrten</p> <p>2. Zuverlässigkeit = $\frac{\text{Erbrachte Fahrten} \times 100}{\text{Geplante Fahrten}}$</p>			
Beschreibung	<p>Als erbrachte Fahrten gelten die Abfahrten, die an dem gemäß Aushangfahrplan vorgesehenen Bahnhof oder an einem operativ festgelegten Bahnhof beginnen und bis zum nächsten Bahnhof erbracht werden.</p> <p>Die Berechnung der Zuverlässigkeit erfolgt auf Basis der Zugkilometer Zug-km unter Anwendung des mittleren Bahnhofsabstandes (wird jährlich ermittelt). Fahrten errechnen sich aus dem Quotienten der jeweiligen Zugkilometer und dem mittleren Bahnhofsabstand. Mit dieser Verfahrensweise sichert der Unternehmensbereich U-Bahn die Darstellung aller durchgeführten Beförderungsleistungen als Fahrten zwischen zwei Bahnhöfen.</p> <p>Die Zug-km werden wie folgt berechnet:</p> <p>Zug-km = Netto-Nutzzug-km, d.h. alle für die Beförderung freigegebenen Zug-km ohne Umsetzfahrten, ohne alle anderen Leerzugfahrten</p> <p>Zug-km (Soll) = Fahrplan-km (Berichtigtes Soll) + sonstige Leistungen (Bauverkehre, Veranstaltungen)</p>			

Kriterium	Zuverlässigkeit U-Bahn	Bereich:	Zeit	4.2
	<p>Zug-Km (Ist) = $\frac{\text{Ist-Zug km} + \text{Ist-Zug km SEV}}{\text{Ist-Zug km Gesamt}}$</p> <p>Die Zug-km (Ist) sind nach Ist und Ist SEV getrennt auszuweisen.</p> <p><i>Berechnung der Ist-Zug km im SEV</i> erfolgt jeweils für Groß- und Kleinprofil getrennt wie folgt:</p> $\frac{\text{Bus-Nwkm (SEV)} * \text{mittlere Kapazität Bus (93 FG)}}{\text{dividiert durch mittlere Kapazität U-Bahnwagen (GP: 118 FG/Wagen; KP: 74 FG /Wagen)}}$ <p>= Nutzwagen km (SEV) U-Bahn</p> <p>Die Ermittlung der Zug-km (SEV) erfolgt auf der Basis eines Faktors für die mittlere Zuglänge, der jeweils auf Basis der Monatsdaten IST Nutzwagen-km und IST Zug-km (nach Groß- und Kleinprofil) errechnet wird</p> $\frac{\text{Nutzwagen km (SEV) U-Bahn}}{\text{dividiert durch Faktor mittlerer Zuglänge}}$ <p>= Zug km (SEV) U-Bahn</p>			
Einflussfaktoren auf die Zuverlässigkeit	<p>Von der BVG zu vertretende Ausfälle von Abfahrten</p> <ul style="list-style-type: none"> - Personalbedingte Fahrtenausfälle - Fahrzeug- oder anlagenbedingte Fahrtenausfälle - Eigenverschuldete Unfälle <p>Von der BVG nicht zu vertretende Ausfälle von Abfahrten (Betriebsvorkommnisse)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fahrgastverursachte Fahrtenausfälle (z. B. hilflose Personen, erkrankte Fahrgäste, Suizidversuche) 			
Erhebungsmethodik	<p>Die Daten für Zug-km (Soll) werden aus der Fahrplanungs-Software (aktuell BERTA) auf Basis der Brutto-Zug-km entnommen, wovon ein prozentualer Abschlag für Umsetzungsfahrten abgerechnet wird.</p> <p>Die Daten für die Zug-km (Ist) werden bei operativen Abweichungen durch die Betriebs- und Verkehrsmanager mit Hilfe einer Datentabelle erfasst und berechnet.</p> <p>Es erfolgt eine 100 %-Erfassung während der gesamten Verkehrsleistungserbringung.</p>			
Validierung	<p>Die Wirksamkeit der Vorgaben und der Messungen und Berechnungen erfolgt durch interne und externe Audits (unabhängiges Zertifizierungsinstitut).</p>			

Kriterium	Zuverlässigkeit Straßenbahn	Bereich:	Zeit	4.2
Anforderung	Alle veröffentlichten Abfahrten an Haltestellen finden auch statt.			
Kennzahl	Anteil der Fahrtausfälle			
Berechnungsgrundlage	<p>1. Erbrachte Fahrten = Geplante Fahrten minus Ausgefallene Fahrten</p> <p>2. Zuverlässigkeit = $\frac{\text{Erbrachte Fahrten} \times 100}{\text{Geplante Fahrten}}$</p>			
Beschreibung	<p>Die Berechnung der Zuverlässigkeit erfolgt auf Basis der Zugkilometer laut BERTA-Fahrplan. Fahrten errechnen sich aus dem Quotienten der jeweiligen Zugkilometer und dem mittleren Haltestellenabstand. Mit dieser Verfahrensweise sichert der Unternehmensbereich Straßenbahn die Darstellung aller durchgeführten Beförderungsleistungen als Fahrten zwischen zwei Haltestellen. Den Zugkilometern liegen alle lt. Fahrplan geplanten km-Leistungen zugrunde. Korrekturen des BERTA-Fahrplanes bei Baumaßnahmen werden berücksichtigt (korrigiertes Fahrplan-Soll). Als erbrachte Fahrten gelten die Abfahrten, die an der gemäß Aushangfahrplan vorgesehenen Haltestelle oder an einer operativ festgelegten Haltestelle beginnen und bis zur nächsten Haltestelle erbracht werden.</p>			
Einflussfaktoren auf die Zuverlässigkeit	<p>Von der BVG zu vertretende Ausfälle von Abfahrten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Personalbedingte Fahrtenausfälle - Fahrzeug- oder anlagenbedingte Fahrtenausfälle - Eigenverschuldete Unfälle <p>Von der BVG nicht zu vertretende Ausfälle von Abfahrten (Betriebsvorkommnisse):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fahrtenausfälle durch Verkehrsstau bzw. -umleitungen - Fahrtenausfälle durch Demonstrationen, Staatsbesuche, Unfälle, Streiks - Behinderungen durch Dritte (z. B. fremdverschuldete Unfälle, behindernd abgestellte Kraftfahrzeuge) - Fahrgastverursachte Fahrtenausfälle (z. B. hilflose Personen, erkrankte Fahrgäste, Suizidversuche) 			
Erhebungsmethodik	<p>Ausfallzeiten werden durch die Leitstelle erfasst. Die Betriebshöfe ermitteln manuell auf Basis des BERTA-Fahrplans die ausgefallenen Fahrplan-Nwkm. Ausfallursachen werden ermittelt und von der BVG nicht zu vertretende Ausfälle gesondert ausgewiesen. Die ausgefallenen Leistungen werden auf der Grundlage des BERTA-Fahrplans als ausgefallene Zugkilometer erfasst und in nicht erbrachte Fahrten umgerechnet. Es erfolgt eine 100 %-Erfassung während der gesamten Verkehrsleistungserbringung.</p>			
Validierung	Interne Audits zur Erfassung und Verarbeitung der Daten werden durchgeführt, verantwortlich QMB BS			

Kriterium	Zuverlässigkeit Omnibus	Bereich:	Zeit	4.2
Anforderung	Alle veröffentlichten Abfahrten an Haltestellen finden auch statt.			
Kennzahl	Anteil der Fahrtausfälle			
Berechnungsgrundlage	<p>1. Erbrachte Fahrten = Geplante Fahrten minus Ausgefallene Fahrten</p> <p>2. Zuverlässigkeit = $\frac{\text{Erbrachte Fahrten} \times 100}{\text{Geplante Fahrten}}$</p>			
Beschreibung	<p>Die Berechnung der Zuverlässigkeit erfolgt auf Basis der Nutzwagenkilometer unter Anwendung des mittleren Haltestellenabstandes (wird jährlich ermittelt) als Fahrten. Fahrten errechnen sich aus dem Quotienten der jeweiligen Nutzwagenkilometer und dem mittleren Haltestellenabstand. Mit dieser Verfahrensweise sichert der Unternehmensbereich Omnibus die Darstellung aller durchgeführten Beförderungsleistungen als Fahrten zwischen zwei Haltestellen.</p> <p>Als erbrachte Fahrten gelten die Abfahrten, die an der gemäß Aushangfahrplan vorgesehenen Haltestelle oder an einer operativ festgelegten Haltestelle beginnen und bis zur nächsten Haltestelle erbracht werden.</p> <p>Berechnungsgrundlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nutzwagen-km IST (Nutzwagen-km SOLL abzüglich Ausfall), - Nutzwagen-km SOLL (fahrplanmäßig vorgegebene Leistung in km ohne SEV-Leistung), - mittlerer Haltestellenabstand. 			
Einflussfaktoren auf die Zuverlässigkeit	<p>Von der BVG zu vertretende Ausfälle von Abfahrten</p> <ul style="list-style-type: none"> - Personalbedingte Fahrtenausfälle - Fahrzeug- oder anlagenbedingte Fahrtenausfälle - Eigenverschuldete Unfälle <p>Von der BVG nicht zu vertretende Ausfälle von Abfahrten (Betriebsvorkommnisse)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fahrtenausfälle durch Verkehrsstau bzw. -umleitungen - Fahrtenausfälle durch Demonstrationen, Staatsbesuche, Unfälle, Streiks - Behinderungen durch Dritte (z.B. fremdverschuldete Unfälle, behindernd abgestellte Kraftfahrzeuge) <p>Fahrgastverursachte Fahrtenausfälle (z. B. hilflose Personen, erkrankte Fahrgäste, Suizidversuche)</p>			
Erhebungsmethodik	<ul style="list-style-type: none"> - Aufnahme der Ausfallzeiten in Minuten in der BLO (Meldepflicht des Fahrpersonals). - Erfassung der Ausfallzeiten durch die Budgetierer der Betriebshofbereiche für die zuständige Leistung und BO-B für die Subunternehmerleistung. - Automatische Umwandlung der Ausfallzeiten im IT-Programm „Fahrleistungserfassung“ (z. Zt. im Testbetrieb) in Nwkm. - Zusammenfassung der Ergebnisse durch BO-K. 			
Validierung	Erfassung der Ausfälle wird durch interne Audits überprüft Stichprobenartige Überprüfung (Plausibilitätsprüfung) der verwendeten Daten durch die Leitstelle			

3. Beschreibung Merkmal „Anschlussicherheit“

Kriterium	Anschlussicherheit U-Bahn	Bereich:	Zeit	4.1
Anforderung	Im Unternehmensbereich U-Bahn besteht für festgelegte Anschlussbeziehungen auf ausgewählten Bahnhöfen eine richtungsweise Anschlussbeziehung bei einer Taktfolge gleich/größer 10 Minuten, die auch gesichert werden. Anschlussicherung geht vor Pünktlichkeit.			
Kennzahl	Prozentsatz der zustande gekommenen Anschlüsse bei Taktfolge gleich/größer 10 min als Monatswerte für das Gesamtnetz (mit Berechnung für die definierten Anschlusspunkte)			
Berechnungsgrundlage	Anschluss- sicherung = $\frac{\Sigma \text{ zu sichernde Anschlüsse} - \Sigma \text{ nicht realisierte Anschlüsse}}{\Sigma \text{ zu sichernde Anschlüsse}} * 100$			
Beschreibung	Ein Anschluss zwischen zwei Verkehrsmitteln gilt als hergestellt, wenn für die Fahrgäste ohne Berücksichtigung der Umsteigewege die Wartezeit auf das Anschlussverkehrsmittel fahrplanmäßig nicht mehr als 5 min bei einer Taktfolge mehr/gleich 10 min überschreitet. Bei einer Festlegung der Umsteigezeit sind die örtlichen Gegebenheiten zu berücksichtigen. Folgende Anschlusspunkte sind festgelegt: <ul style="list-style-type: none"> - Wittenbergplatz: U1/U2 - Mehringdamm: U6/U7 - Berliner Straße: U7/U9 - Osloer Straße: U8/U9 (U9 nur im Gleis1) - Wuhletal: S-Bahn S5/U5 			
Einflussfaktoren	<ul style="list-style-type: none"> - Pünktlichkeit - Personalbedingte Ausfälle - Fahrzeug- oder anlagenbedingte Ausfälle Ausfälle von Abfahrten (Betriebsvorkommnisse), unterteilt in: <ul style="list-style-type: none"> - durch die BVG zu vertreten - durch die BVG nicht zu vertreten 			
Erhebungsmethodik	Manuelle Erfassung nicht gewährter Anschlüsse. Die geplanten und zu sichernden Anschlüsse werden aus dem Fahrplanungssystem BERTA ermittelt.			
Validierung	Stichprobenweise Überprüfung durch Auswertung der LISI-Daten			

Kriterium	Anschlussicherheit Straßenbahn	Bereich:	Zeit	4.1
Anforderung	Es werden Anschlusspunkte, insbesondere im Spät- und Nachtverkehr, unter Berücksichtigung der örtlichen Bedingungen festgelegt und sukzessive mit der Einführung von RBL und LISI gesichert. Im Zweifelsfalle gilt: Anschlussicherung geht vor Pünktlichkeit.			
Kennzahl	Anteil der zustande gekommenen Anschlussfahrten			
Berechnungsgrundlage	Anschluss- sicherung = $\frac{\Sigma \text{ zu sichernde Anschlüsse} - \Sigma \text{ nicht realisierte Anschlüsse}}{\Sigma \text{ zu sichernde Anschlüsse}} * 100$			
Beschreibung	Zu sichernde Anschlüsse sind bei der Straßenbahn ausgewählte, fahrplanmäßige Anschlüsse zwischen Straßenbahn und zwischen Straßenbahn und Omnibus, speziell bei Takt über/gleich 20 min und im Spät- und Nachtverkehr. Diese Anschlüsse werden durch das RBL überwacht. Der Fahrer erhält je nach Situation die Informationen durch RBL, z. B. „Anschluss an Linie XY“. Pro Anschlusspunkt werden maximale Verzögerungszeiten im RBL eingepflegt, die weitere fahrplanmäßige Verknüpfungen berücksichtigen. Die Leitstelle Straßenbahn entscheidet über die Aufhebung von Anschlüssen. Im Berlin Atlas sind die Anschlüsse publiziert, die im Bedarfsfall aktualisiert werden.			
Einflussfaktoren	<ul style="list-style-type: none"> - Pünktlichkeit - Personalbedingte Ausfälle - Fahrzeug- oder anlagenbedingte Ausfälle Betriebsvorkommnisse unterteilt in: <ul style="list-style-type: none"> - durch die BVG zu vertreten - durch die BVG nicht zu vertreten 			
Erhebungsmethodik	Die Kennzahl Anschlussicherung wird für alle gesicherten Anschlüsse durch das RBL-System erhoben. Es erfolgt eine 100 %-Überwachung dieser definierten Anschlusspunkte auf Einhaltung der Anschlussbeziehungen.			
Validierung	Der Soll/Ist-Vergleich erfolgt durch das RBL-System Der Standort der Fahrzeuge wird zusätzlich zur Wegstreckenmessung mit Hilfe von Ortsbaken bestimmt und ggf. korrigiert. Die RBL-Uhr wird regelmäßig mit einer Funkuhr kalibriert.			

Kriterium	Anschlusssicherheit Omnibus	Bereich:	Zeit	4.1
Anforderung	Es werden Anschlusspunkte, insbesondere im Spät- und Nachtverkehr, unter Berücksichtigung der örtlichen Bedingungen festgelegt und sukzessive mit der Einführung von RBL und LISI gesichert. Im Zweifelsfalle gilt: Anschlusssicherung geht vor Pünktlichkeit.			
Kennzahl	Wirkungsgrad der Anschlussrealisierung			
Berechnungsgrundlagen	$\text{Anschluss-sicherung} = \frac{\Sigma \text{ zu sichernde Anschlüsse} - \Sigma \text{ nicht realisierte Anschlüsse}}{\Sigma \text{ zu sichernde Anschlüsse}} * 100$			
Beschreibung	<p>- Die Anschlusssicherung stellt den Anteil der realisierten Anschlüsse an definierten Anschlusspunkten / -bereichen laut Plan (Wirkungsgrad der Anschlusssicherung) dar.</p> <p>- Innerhalb des BO- Netzes wurden Anschlusspunkte / -bereiche definiert, die im Spät- und Nachtverkehr durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Betriebsleitstelle Omnibus (Festlegung der Anschlüsse in einer Dienstanordnung), - RBL (Festlegung der Anschlüsse im BERTA- Modul „Anschlusssicherung“), - Fahrpersonal auf Sicht (Festlegung der Anschlüsse in Dienstanordnung) <p>überwacht und gesichert werden.</p> <p>Nicht realisierte Anschlüsse werden über die Leitstellen erfasst und im „Meldebuch BLO“ entsprechend nachgewiesen und durch das Produktmanagement zur Durchführung von Korrekturmaßnahmen monatlich ausgewertet. Z. Zt. werden nur Anschlüsse statistisch ausgewertet, die durch die Betriebsleitstelle Omnibus (BLO) und das Fahrpersonal überwacht werden.</p> <p>Alle nicht realisierten Anschlüsse werden entsprechend der Anzahl ihres Auftretens den Anschlusspunkten und Linien zugeordnet und nach den Ursachenkategorien personalbedingt, technikbedingt, betriebsbedingt und Sonstiges ausgewertet (Anschlüsse zu Leistungen von U-Bahn und Tram sind bei der Auswertung des Busses z. Zt. nicht berücksichtigt).</p> <p>Da ein Anschluss über mehrere Anschlussbeziehungen verfügen kann, gilt für den Unternehmensbereich Omnibus die Nichtgewährleistung einer einzigen Anschlussbeziehung an einem Anschlusspunkt als Fehler.</p> <p>Im Berlin Atlas sind die Anschlüsse publiziert, die im Bedarfsfall aktualisiert werden.</p>			
Einflussfaktoren	<ul style="list-style-type: none"> - Geplante und kurzfristige Umleitungsmaßnahmen, dadurch Fahrzeitverlängerungen, - hohes Fahrgastaufkommen, - Verkehrsunfälle, - Verunreinigungen und Vandalismusschäden in den Fahrzeugen, - Verkehrsbehinderungen wie Demonstrationen, Veranstaltungen, behördlicher Maßnahmen, - technische Defekte an Omnibussen, - Tötlichkeiten gegen Fahrpersonal und Fahrgäste, - Fahrzeitengestaltung. 			

Erhebungsmethodik	<ul style="list-style-type: none">- Die Kennzahl Anschlussicherung wird während der Spätverkehrszeit und im Nachtverkehr erhoben.- Es erfolgt eine 100 %-Überwachung dieser definierten Anschlusspunkte auf Einhaltung der Anschlussbeziehungen.- Die Erhebung erfolgt mit Hilfe der Software QKZ
Validierung	Überprüfung der Angaben im Meldebuch

4. Beschreibung Merkmal „Barrierefreiheit“

Kriterium	Behindertengerechte Ausstattung	Bereich:	Zugänglichkeit	2.2
Anforderung	Die BVG ermöglicht bzw. erleichtert den Fahrgästen den barrierefreien Zugang zu den Verkehrsmitteln.			
Kennzahlen	Grad der Ausstattung von U-Bahnhöfen mit Aufzügen bzw. festen Rampen und mit Fahrtreppen Anteil der Straßenbahn- bzw. Omnibuslinien mit behindertengerechten/barrierefreien Fahrzeugen an der Gesamtzahl der Linien			
Berechnungsgrundlage	$\frac{\text{Anzahl der mit Aufzügen bzw. festen Rampen ausgestatteten Bahnhöfe} \times 100}{\text{Anzahl aller für Fahrgäste zugängliche Bahnhöfe}}$ $\frac{\text{Anzahl der mit Fahrtreppen ausgestatteten Bahnhöfe} \times 100}{\text{Anzahl aller für Fahrgäste zugängliche Bahnhöfe}}$ $\frac{\text{Anzahl der mit barrierefreien Fahrzeugen ausgestatteten Linien} \times 100}{\text{Anzahl aller Linien}}$			
Beschreibung	<p>Ein U-Bahnhof gilt als barrierefrei, wenn der Bahnsteig für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernisse und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar ist. Barrierefreie U-Bahnhöfe sind im Liniennetz ausgewiesen.</p> <p>Eine Straßenbahn- bzw. Omnibuslinie gilt als barrierefrei, wenn sie gemäß Aushangfahrplan durch behindertengerechte Fahrzeuge durchgängig bzw. regelmäßig bedient wird. Grundsätzlich sollen nur Linien als behindertengerecht/barrierefrei ausgewiesen werden, wenn sie zu 100% mit Fahrzeugen bedient werden, die einen barrierefreien Einstieg ermöglichen. Aus logistischen Gründen ist es akzeptabel, eine Linie auch als behindertengerecht/barrierefrei auszuweisen, wenn eine regelmäßige Bedienung mit Fahrzeugen erfolgt, die einen barrierefreien Einstieg ermöglichen und diese Fahrten im Aushangfahrplan gekennzeichnet sind. Eine Straßenbahn oder ein Omnibus gilt dann als behindertengerecht/barrierefrei, wenn das Fahrzeug über Einstiegshilfen (Rampe, Hublift) verfügt. Fahrtreppen können für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen hilfreich sein und die Zugänglichkeit erleichtern und somit die barrierefreie Ausstattung von U-Bahnhöfen unterstützen, sind jedoch allein kein relevantes Ausstattungsmerkmal für Barrierefreiheit.</p>			
Einflussfaktoren	<ul style="list-style-type: none"> - Ausstattung des Fahrzeugparks - Investitions- und Umbauprogramm 			
Erhebungsmethodik	Die Ausstattung ist der jeweils aktualisierten Betriebsstatistik zu entnehmen.			
Validierung	<p><u>U-Bahn:</u> Verwendungsnachweise und Schlussmeldungen nach Abschluss der Bauvorhaben</p> <p><u>Tram:</u> Vergleich der Vorgaben des Betriebsbereichs (BS-B) mit den Wageneinsatzplänen der Betriebsbereiche bei den Einsatzleitungen.</p> <p><u>Bus:</u> Vergleich der Vorgaben des Betriebsbereichs (BO-B) mit den Wageneinsatzplänen der Betriebsbereiche bei den Einsatzleitungen.</p>			

Anlage 1: Angebotsstandards

Teil 2: Ersatzverkehre

Entsprechend § 6 Abs. 4 richtet die BVG in den Fällen, in denen Straßen oder Schienenwege nicht dem Fahrplan entsprechend befahren werden können, bei Bedarf Ersatzverkehre ein. Teil 2 der Anlage 1 definiert genauer, in welchen Fällen dieser Bedarf auftritt und entsprechende Verkehre eingerichtet werden müssen. Zudem werden zeitliche Vorgaben, Informations- und Abstimmungspflichten benannt.

1. Grundsätze für Ersatz- und Umleitungsverkehre

- (1) Es ist Aufgabe der BVG, die entsprechende personelle und technische Ausstattung vorzuhalten, die die Erfüllung der nachfolgend definierten Anforderungen an Ersatz- und Umleitungsverkehre gewährleistet. Sie stellt dabei sicher, dass die technischen, personellen und betrieblichen Kapazitäten verfügbar sind, um die beschriebenen Anforderungen für vorab geplante Verkehre zu erfüllen. Für ungeplante Verkehre gilt dies soweit es wirtschaftlich vertretbar ist.
- (2) Grundsätzlich sind alle nachfolgend definierten Anforderungen so umzusetzen, dass entsprechende Ersatzverkehre auch barrierefrei nutzbar sind, sofern das zu ersetzende Verkehrsmittel ebenfalls barrierefrei verkehrt und die infrastrukturellen Voraussetzungen dies zulassen. Soweit dies aus technischen Gründen nicht gewährleistet werden kann, ist dies in der Informationsvermittlung entsprechend zu berücksichtigen.
- (3) Auf entstandene Störungen sowie eingerichtete Ersatzverkehre bzw. Umfahrungsmöglichkeiten ist umgehend entsprechend der technischen und personellen Möglichkeiten an Haltestellen und in den Fahrzeugen der betroffenen Linien mit den verfügbaren Informationsmedien und durch Personal hinzuweisen. Dabei sind ggf. im Netz bereits vorhandene Umfahrungsmöglichkeiten zu benennen. Entsprechende Hinweise sind auch in den jeweiligen Anschlusslinien der betroffenen Linien zu geben und ins Internet einzustellen. Diese Informationen sind auch an andere Verkehrsunternehmen zu übermitteln, soweit deren Linien Anschlüsse der betroffenen Strecken sind, bei längerfristigen und angekündigten Ersatzverkehren auch an den VBB.
- (4) Ersatzverkehre sind gemäß dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen zu dimensionieren. Soweit auf Umfahrungsmöglichkeiten verwiesen wird, ist – soweit dies wirtschaftlich vertretbar ist – sicher zu stellen, dass keine Kapazitätsengpässe auftreten.

2. Ersatzverkehre bei unvorhergesehenen Betriebsstörungen im U-Bahn und Straßenbahn-Verkehr

- (1) Im Fall von Störungen des Betriebsablaufs durch Unfälle und andere unvorhergesehene oder nur kurzfristig (weniger als 24 Stunden vorher) angekündigte Ereignisse ist

durch die BVG ein angemessener Ersatzverkehr einzurichten, soweit dies aufgrund der konkreten Umstände erforderlich, technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar ist.

- (2) Erforderlich ist ein Ersatzverkehr grundsätzlich dann, wenn die Störung in der HVZ und NVZ voraussichtlich länger als 45 Minuten und in der SVZ und im Nachtverkehr länger als 60 Minuten dauert, soweit sinnvoll auch bei kürzeren Störungen.
- (3) Wenn eine Störung kurzfristig angekündigt wird, ist möglichst bereits zu Beginn der Störung ein entsprechender Ersatzverkehr einzurichten.
- (4) Auf einen Ersatzverkehr kann verzichtet werden, wenn durch andere Linien eine Umfahrmöglichkeit der Störung mit ausreichender Kapazität gewährleistet ist und die Erreichbarkeit der Einzugsbereiche aller von der Störung betroffenen Haltestellen für Fahrgäste mit vertretbarem Aufwand möglich ist.
- (5) Als vertretbar sind in der Regel ein zweimaliges zusätzliches Umsteigen und eine Reisezeitverlängerung für die Umfahrung der Störung um maximal 20 Minuten anzusehen.

3. Umleitungsverkehre bei unvorhergesehenen Störungen im Busverkehr

- (1) Im Fall von Störungen des Betriebsablaufs von Buslinien durch Unfälle und andere unvorhergesehene oder nur kurzfristig angekündigte Ereignisse ist durch die BVG ein angemessener Umleitungsverkehr zu organisieren, soweit dies aufgrund der konkreten Umstände erforderlich, technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar ist.
- (2) Erforderlich ist ein Umleitungsverkehr grundsätzlich dann, wenn die Störung voraussichtlich länger als 30 Minuten dauert, soweit sinnvoll auch bei kürzeren Störungen.
- (3) Wenn eine Störung kurzfristig angekündigt wird, ist möglichst bereits zu Beginn eine entsprechende Umleitung einzurichten.
- (4) Nach Möglichkeit sollte die Umleitungsstrecke in Anlehnung an die planmäßige Strecke gewählt werden, sofern nicht großräumige Verkehrsströme eine abweichende Linienführung sinnvoll erscheinen lassen.

4. Ersatz- und Umleitungsverkehre bei im Voraus bekannten Ereignissen

- (1) Bei Sperrungen der Verkehrsinfrastruktur, die mindestens 24 Stunden vor Eintreten der Sperrung bekannt sind, sind entsprechende Ersatz-, Pendel- oder Umleitungsverkehre einzurichten, soweit dies aufgrund der konkreten Umstände erforderlich und technisch möglich ist, nicht auf Umfahrungen oder parallele Angebote anderer ÖPNV-Linien verwiesen werden kann und sofern die Sperrung länger als 60 Minuten dauert.
- (2) Die Einhaltung der in Anlage 1 Teil 3, beschriebenen Erschließungsstandards muss gewährleistet sein, soweit dies technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar ist. Der Aufgabenträger kann bei Bedarf eine Begründung für Abweichungen verlangen.
- (3) Die Einhaltung der in Anlage 1 Teil 3, beschriebenen Bedienungsstandards muss gewährleistet sein, soweit dies technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar ist.

Anlage 1, Teil 2

- (4) Die in Anlage 1 Teil 3, beschriebenen Verbindungsstandards können überschritten werden.
- (5) Die Fahrzeit der betroffenen Linien sollte um nicht mehr als 20 Minuten überschritten werden. Abweichungen davon sind zu begründen. Die Fahrpläne der betroffenen Linien sind soweit möglich mit denen von Anschlusslinien abzustimmen.
- (6) Bei Ausfall barrierefrei bedienter Fahrten ist auch der Ersatzverkehr barrierefrei durchzuführen.
- (7) Soweit die vorgesehenen Bauarbeiten oder sonstigen Ereignisse Ersatzverkehre in größerem Umfang erfordern, ist eine vorherige Abstimmung mit dem Aufgabenträger über die geplanten Verkehre und Informationsmöglichkeiten erforderlich. Dies ist in der Regel der Fall, wenn Ersatzverkehre für mehr als 72 Stunden, für bedeutende Knotenpunkte oder für längere Abschnitte des Kernnetzes (U-Bahn, Metrolinien) eingerichtet werden sollen.

5. Sonstiges

Die Bestimmungen dieser Anlage zur Information bei Ersatzverkehren im Bus- und Bahnverkehr gelten analog auch bei den Fähren. Ersatzverkehr ist im Regelfall bei Fähren nicht erforderlich.

Anlage 1, Teil 3: Zugangsstandards

Anlage 1 Teil 3 konkretisiert abschließend die vertragsgegenständlichen Zugangsstandards und erläutert die zu verwendende Berechnungsmethodik. Entsprechend § 6 Abs. 1 lit. a sind diese Standards durch das Fahrplanangebot der BVG im Zusammenwirken mit den übrigen Verkehrsunternehmen zu erfüllen. Die Kontrolle erfolgt durch den Aufgabenträger im Rahmen des Verfahrens zur Festsetzung des Fahrplans (Anlage 2, Teil 1).

I. Zugangsstandards

1. Erschließungsstandards

	Zielwert	Toleranzwert
Hohe Nutzungsdichte (> 7.000 Einwohner und Beschäftigte/km ²)	300 m	400 m
Niedrige Nutzungsdichte (< 7.000 Einwohner und Beschäftigte/km ²)	400 m	500 m
Prozentualer Bevölkerungsanteil, für den der Wert erfüllt sein muss	80 %	96 %

Diese Werte gelten unter Berücksichtigung der Haltestellen und Bahnhöfe aller regelmäßigen ÖPNV-Angebote in Berlin, deren Angebot die nachfolgend definierten Bedienungsstandards erfüllt (einschl. Regionalverkehr und S-Bahn, sofern diese Angebote einen Mindesttakt von 20 Minuten im Tagesverkehr bzw. 30 Minuten im Nacht- sowie Wochenendfrühverkehr einhalten). Taktveränderungen der S-Bahn oder des Regionalverkehrs berühren die Vertragspflichten der BVG nicht.

Die für den Tagesverkehr entwickelten Erschließungsstandards gelten grundsätzlich auch für den Nachtverkehr.

Die Vertragsparteien sind sich einig, dass das Angebot der BVG zum Vertragsbeginn die oben beschriebenen Erschließungsstandards erfüllt. Die Bestellkompetenz des Aufgabenträgers bleibt davon unberührt.

2. Bedienungsstandards

2.1 Verkehrszeiten

Kategorie	Montag bis Freitag [Uhr]	Samstag [Uhr]	Sonntag [Uhr]
SVZ	04:30 bis 06:00/06:30*	05:30* bis 10:00	07:00* bis 00:30
HVZ	06:00/06:30* bis 09:00		
NVZ	09:00 bis 14:00		
HVZ	14:00 bis 19:00		
NVZ	19:00 bis 21:00	10:00 bis 18:00	
SVZ	21:00 bis 00:30 (Freitag bis 01:00)	18:00 bis 01:00	
Nachtverkehr	00:30 bis 04:30	01:00 bis 05:30* (Nacht Fr./Sa.)	01:00 bis 07:00* (Nacht Sa./So.)

* je nach Verkehrsaufkommen Abweichungen in Abstimmung mit dem Aufgabenträger möglich

2.2 Mindesttakte

ÖPNV-Angebot	Mindesttakt [Minuten] nach Verkehrszeiten			
	HVZ	NVZ	SVZ	Nachtverkehr
U-Bahn	10	10	10	15*
Metrolinien (Bus/ Straßenbahn)	10	10	20	30
Straßenbahn	20	20	20	30
Bus	20**	20**	20**	30

* nur in den Nächten Fr/Sa, Sa/So, und vor Feiertagen; Bereiche geringeren Bedarfs in Abstimmung mit dem Aufgabenträger mit 30-Minutentakt

** in Einzelfällen Taktreduzierungen bei Kiezlinien in Abstimmung mit dem Aufgabenträger möglich

3. Verbindungsstandards

Tagsüber	Zentrumsbereich	Hauptzentrum, Fernbahnhof	Besonderes Stadtteilzentrum	Ziele mit bezirklicher Bedeutung (Ämter, Schulen)
Zeit zur Anfahrt	60 min	40 min	40 min	40 min
Umsteigevorgänge	max. 2	max. 2	max. 2	max. 1
Anteil der zu erfüllenden Verkehrsbeziehungen	> 95%	> 95%	> 95%	> 90%

Nachts	Zentrumsbereich	Hauptzentrum, Fernbahnhof	Besonderes Stadtteilzentrum	Quartier mit vielen Kulturangeboten
Zeit zur Anfahrt	60 min.	40 min	40 min	40 min
Umsteigevorgänge	max. 2	max. 2	max. 2	max. 2

Zentrumsbereiche, Hauptzentren und besondere Stadtteilzentren entsprechen dem Stadtentwicklungsplan Zentren 2020 (StEP Zentren und Einzelhandel - Teil II vom 22. März 2005).

Als Anhang zu dieser Anlage wird eine Liste der Zentrumsbereiche, der Hauptzentren, der besonderen Stadtteilzentren und der Quartiere mit vielen Kulturangeboten mit den dazugehörigen Haltestellen zur Eingrenzung der Bereiche beigefügt.

Die Vertragsparteien sind sich einig, dass das Angebot der BVG zum Vertragsbeginn die oben beschriebenen Verbindungsstandards erfüllt. Die Bestellkompetenz des Aufgabenträgers bleibt davon unberührt.

II. Berechnung der Erschließungs- und Verbindungsqualität

1. Verkehrsmodell

Die Berechnung der Erschließungs- und Verbindungsqualität erfolgt auf Basis eines Verkehrsmodells, das alle Haltestellen mit ihrer genauen Koordinate (gemäß HAFAS-Fahrgast-Informationssystem) umfasst, so dass Fahrpläne über eine HAFAS-Schnittstelle aus dem Fahrgast-Informationssystem eingelesen werden können. Das Verkehrsmodell umfasst alle Haltestellen/Bahnhöfe, die im Stadtgebiet Berlin durch BVG, S-Bahn und Regionalzüge sowie sonstige – vornehmlich – Umlandverkehrsunternehmen bedient werden.

Im Rahmen der Abstimmung und Festlegung des Fahrplanangebotes ist nach § 5 Abs. 4 ff. i. V. m. § 6 Abs. 1 lit. a und Anlage 2, Teil 1 folgendes Verfahren anzuwenden:

1. Bezugsgröße der Berechnungen sind die Baublöcke.
2. Als Schwerpunkt der Blöcke (Anbindungspunkt) werden die geometrischen Flächenschwerpunkte definiert.
3. Mangels belastbarer Zahlen zu Beschäftigten werden für die Erschließung nur zusammenhängend bebaute Bereiche mit mehr als 200 Einwohnern berücksichtigt. Nicht für die Erschließung berücksichtigt werden Blöcke mit weniger als 200 Einwohnern, die nicht an einen bebauten Block grenzen.

2. Erschließungsqualität

Die Zuordnung der Stationen/Haltestellen zu Bereichen hoher/niedriger Nutzungsdichte ist in Abstimmung mit dem Aufgabenträger bei erheblichen Veränderungen der Einwohnerstruktur anzupassen. Gegebenenfalls erhält die BVG vom Aufgabenträger eine neue Datei mit den neuen Gebietsgrenzen bzw. eine Liste mit den betroffenen Haltestellen.

Die Einwohnerzahl eines Blocks gilt dann als erschlossen, wenn die Länge der Anbindung (Luftlinie) vom Flächenschwerpunkt des Blocks bis zur nächstgelegenen Haltestelle mit Mindestbedienung kürzer ist als der Ziel- bzw. der Toleranzwert.

3. Verbindungsqualität

Die Berechnung der Verbindungsqualität wird entsprechend der nachfolgend beschriebenen Vorgehensweise durchgeführt:

1. Der Nachweis der Einhaltung der vorgegebenen Verbindungsstandards ist nicht jährlich, sondern nur bei erheblichen Angebotsveränderungen zu führen. Der Aufgabenträger kann eine solche Überprüfung verlangen, wenn aufgrund des Umfangs der Änderungen vermutet werden kann, dass die Verbindungsqualität nennenswert beeinflusst wird.
2. Andere Methoden und der zugehörige Datenbedarf sind im Einzelfall mit dem Aufgabenträger abzustimmen.

4. Berechnungsmodus

Von jedem bewohnten Baublock aus sind mit dem Verkehrsmodell fahrplanscharf Reisezeit (einschließlich der Umsteigezeiten und -wege) und die Umsteigehäufigkeit zu dem jeweils am schnellsten zu erreichenden der im Anhang zu dieser Anlage genannten Bereiche und Ziele zu errechnen. Dabei ist die maximal zulässige Anzahl Umsteigevorgänge zu beachten. Die Zu- und Abgangszeiten werden dabei pauschal auf je 5 Minuten festgelegt, unabhängig von der tatsächlichen Länge der Anbindungen.

Das Verhältnis der Summe der Einwohnerzahlen der unter Einhaltung der Verbindungsstandards erschlossenen Baublocks zur Summe der Einwohnerzahl aller berücksichtigten Baublocks drückt den Anteil der Verkehrsbeziehungen aus, welche die Verbindungsstandards erfüllen.

Das beschriebene Verfahren stellt den gegenwärtigen Ist-Zustand dar und kann bei Bedarf einvernehmlich weiterentwickelt werden.

Sofern eine Fortschreibung des Zentrenkonzepts erfolgt, ist über eine Anpassung zu verhandeln.

Als Fernbahnhöfe werden Hauptbahnhof, Ostbahnhof, Südkreuz, Spandau und Gesundbrunnen berücksichtigt. Sofern Fahrplanänderungen im Fernzugverkehr zu signifikanten Änderungen im Bedienkonzept der Berliner Bahnhöfe führen, kann in Abstimmung mit dem Aufgabenträger eine Anpassung vereinbart werden.

Anhang zu Anlage 1, Teil 3

Liste der relevanten Ziele der einzelnen Zentrenkategorien

(Sofern mehrere Haltestellen mit unterschiedlichen Zusatzbezeichnungen an einem Bahnhof existieren [z.B. U Wilmersdorfer Straße/Kantstraße], werden diese zur Vereinfachung unter dem Bahnhofsnamen zusammengefasst.)

Bei Fortfall oder Neuanlage von Haltestellen bzw. bei Änderung von Linienführungen kann in Abstimmung zwischen Aufgabenträger und BVG die nachfolgende Liste aktualisiert werden.

Kategorie	Zentrum	dazugehörige Haltestellen
Zentrumsbereich	City-West	S+U Zoologischer Garten Bhf U Wittenbergplatz U Kurfürstendamm Breitscheidplatz Europa-Center S Savignyplatz Kantstraße/Leibnitzstraße U Wilmersdorfer Straße S Charlottenburg Bhf Kaiser-Friedrich-Straße/Kantstraße U Adenauerplatz Olivaer Platz Bleibtreustraße U Uhlandstraße Steinplatz Lietzenburger Straße/Uhlandstraße Rankeplatz U Augsburgener Straße Bayreuther Straße Budapester Straße U Bismarckstraße U Deutsche Oper U Ernst-Reuter-Platz

Kategorie	Zentrum	dazugehörige Haltestellen
	Historische Mitte	Varian-Fry-Straße S+U Potsdamer Platz U Mendelssohn-Bartholdy-Park U Mohrenstraße Leipziger Straße/Wilhelmstraße U Stadtmitte U Hausvogteiplatz U Spittelmarkt Fischerinsel Werderscher Markt Nikolaiviertel U Märkisches Museum U Klosterstraße S+U Jannowitzbrücke U Rosa-Luxemburg-Platz U Weinmeisterstraße S Unter den Linden (ab vsl. 2009 S+U Brandenburger Tor) Marschallbrücke S+U Friedrichstraße U Französische Straße Staatsoper Lustgarten Monbijouplatz S Hackescher Markt S+U Alexanderplatz Memhardstraße Berliner Rathaus
Fernbahnhöfe	Hauptbahnhof	S Hauptbahnhof (ab vsl. 2009 S+U Hauptbahnhof)
	Ostbahnhof	S Ostbahnhof
	Bahnhof Südkreuz	S Südkreuz
	Bahnhof Gesundbrunnen	S+U Gesundbrunnen
	Bahnhof Spandau	S Spandau S+U Rathaus Spandau
Hauptzentren	Altstadt Spandau	S Spandau S+U Rathaus Spandau U Altstadt Spandau Brunsbüttler Damm/Ruhlebener Straße Galenstraße Breite Straße/Markt
	Gorkistraße/ Berliner Straße (Tegel)	S Tegel U Alt-Tegel Tegel-Center

Kategorie	Zentrum	dazugehörige Haltestellen
	Müllerstraße (Wedding)	U Leopoldplatz Rathaus Wedding U Seestraße Gerichtstraße
	Breite Straße/ Berliner Straße (Pankow)	S+U Pankow Rathaus Pankow Pankow Kirche
	Frankfurter Allee/ Ringcenter (Friedrichshain/ Lichtenberg)	S+U Frankfurter Allee Scharnweberstraße Rathaus Lichtenberg
	Hermannplatz/ Kottbusser Damm (Neukölln)	U Hermannplatz U Schönleinstraße
	Karl-Marx-Straße (Neukölln)	U Rathaus Neukölln Platz der Stadt Hof U Karl-Marx-Straße S+U Neukölln
	Bahnhofstraße (Köpenick)	S Köpenick Bahnhofstraße/Seelenbinderstraße
	Schloßstraße (Steglitz)	U Walther-Schreiber-Platz S Feuerbachstraße U Schloßstraße S+U Rathaus Steglitz Kieler Straße
Besondere Stadtteilzentren	Turmstraße (Moabit)	U Turmstraße Rathaus Tiergarten Turmstraße/Beusselstraße Ottostraße Turmstraße /Waldstraße.
	Schönhauser Allee (Prenzlauer Berg)	S+U Schönhauser Allee Schönhauser Allee/Bornholmer Straße Milastraße Stargarder Straße
	Berliner Allee (Weißensee)	Berliner Allee/Indira-Gandhi-Straße Antonplatz Albertinenstraße Greifswalder Straße/Ostseestraße
	Prerower Platz (Hohenschönhausen)	Prerower Platz S Hohenschönhausen Bhf Hansastraße/Malchower Weg
	Marzahner Promenade (Marzahn)	S Marzahn Marzahner Promenade
	Helle-Mitte (Hellersdorf)	U Hellersdorf Stendaler Straße/Quedlinburger Str.

Kategorie	Zentrum	dazugehörige Haltestellen
	Tempelhofer Damm (Tempelhof)	U Alt-Tempelhof Rathaus Tempelhof U Kaiserin-Augusta-Straße
	Zehlendorf Mitte (Zehlendorf)	S Zehlendorf Zehlendorf Eiche Rathaus Zehlendorf
Quartiere mit vielen Kulturan- geboten	Historische Mitte/ Staatsoper/ Komische Oper	S+U Friedrichstraße S Unter den Linden U Französische Straße Staatsoper Lustgarten Werderscher Markt
	Spandauer Vorstadt	S+U Friedrichstraße S Hackescher Markt U Oranienburger Tor S Oranienburger Straße U Weinmeisterstraße
	Kulturforum / Potsdamer Platz / Philharmonie	S+U Potsdamer Platz Varian-Fry-Straße Kulturforum Potsdamer Brücke Philharmonie
	Kurfürstendamm/ Theater des Westens	S+U Zoologischer Garten U Kurfürstendamm Uhlandstraße/Kantstraße U Uhlandstraße S Savignyplatz Bleibtreustraße Olivaer Platz U Adenauerplatz Lehniner Platz
	Deutsche Oper/ Ernst-Reuter-Platz	U Deutsche Oper U Bismarckstraße Bismarckstraße/Leibnitzstraße U Ernst-Reuter-Platz Marchstraße
	Rosa-Luxemburg-Platz/ Rosenthaler Platz	U Rosa-Luxemburg-Platz U Rosenthaler Platz Mollstraße/ Prenzlauer Allee
	Kastanienallee	U Eberswalder Straße Zionskirchplatz Sredzkistraße

Anhang zu Anlage 1, Teil 3

Kategorie	Zentrum	dazugehörige Haltestellen
	Kollwitzplatz/ Greifswalder Straße/ Prenzlauer Allee	U Senefelderplatz U Eberswalder Straße Knaackstraße Marienburger Straße Husemannstraße Winsstraße Hufelandstraße
	Olympia-Stadion/Waldbühne	S Olympiastadion U Olympia-Stadion S Pichelsberg Flatowallee Scholzplatz
	Mauerpark/ Max-Schmeling-Halle	U Eberswalder Straße Milastraße S+U Schönhauser Allee Oderberger Straße Gleimstr.
	Simon-Dach-Kiez	Simon-Dach-Straße Boxhagener Platz Niederbarnimstraße Simplonstraße Libauer Straße Wühlichstraße/Gärtnerstraße
	Ostbahnhof	S Ostbahnhof S+U Warschauer Straße Oberbaumbrücke
	Wrangelkiez	U Schlesisches Tor S+U Warschauer Straße Eichenstraße/Puschkinallee Lausitzer Platz
	Mehringdamm	U Mehringdamm U Gneisenastraße Bergmannstraße Marheinekeplatz Yorckstraße/Großbeerenstraße Kreuzberg/Wasserfall
	Kottbusser Tor	U Kottbusser Tor U Moritzplatz U Görlitzer Bahnhof Adalbertstraße/Oranienstraße Mariannenplatz
	Winterfeldplatz/Goltzstraße/ Akazienstraße	U Nollendorfplatz Winterfeldplatz Eisenacher Straße U Eisenacher Straße Kaiser-Wilhelm-Platz

Anlage 2: Angebotsbestellung

Teil 1: Planungskalender

Entsprechend § 5 Abs. 14 beschreibt Anlage 2 den zeitlichen Ablauf und die notwendigen Informationen zur Abstimmung der regulären Fahrplanwechsel zwischen dem Aufgabenträger und der BVG. Die Anlage ist in

- den eigentlichen Planungskalender und
- die Anforderungen an die erforderlichen Unterlagen zur Abstimmung des Rahmenfahrplans sowie zur Beteiligung des Aufgabenträgers im Rahmen der notwendigen verkehrsgewerberechtlichen Verfahren

unterteilt.

1. Planungskalender

Monat	Arbeitsinhalte/Zwischenergebnisse	Kommentierung
X-15	Austausch zu Entwicklungswünschen und Handlungsfeldern, Benennung planerischer Bestellanforderungen; einvernehmliche Festlegung einer vom Regelablauf abweichenden Termin- und Ablaufplanung bei Bedarf; die BVG informiert den Aufgabenträger über Änderungen der verfügbaren Fahrzeuge und deren Einsatzrestriktionen sowie über ihr bekannte Änderungen örtlicher Gegebenheiten (z. B. Befahrbarkeit von Straßen und Schienenwegen im ÖPNV, Verfügbarkeit von Endstellen)	Frühzeitige Abstimmung und Festlegung inhaltlicher und zeitlicher Planungen
X-14	Vorschläge der BVG zur Umsetzung konkreter Maßnahmenvorschläge des Aufgabenträgers Beginn der Planung zum Rahmenfahrplan entsprechend der umzusetzenden Konzeptidee für Maßnahmenvorschlag des Aufgabenträgers	
X-14	Aufgabenträger erklärt spätestens zwei Wochen nach Vorlage der Vorschläge der BVG, ob er von seinem Recht Gebrauch machen wird, einen eigenen Rahmenfahrplan für einzelne Linien oder Teilnetze zum Zeitpunkt X-10 zu bestellen	

Monat	Arbeitsinhalte/Zwischenergebnisse	Kommentierung
X-13	Die BVG übergibt die Datengrundlage für die von ihr vorgesehene Änderung des Rahmenfahrplanes.	
X-13	Frühestmöglicher Zeitpunkt für Einreichung des Rahmenfahrplanes durch die BVG (mindestens 2 Monate vor endgültiger Bestätigung durch Aufgabenträger). Darin enthalten Konzeptvorschlag für vom Aufgabenträger vorgeschlagene Maßnahmen	
X-12	Information der Bezirke, des Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung (LfB) und der Fahrgastverbände	Information erfolgt durch die BVG und umfasst auch die Abstimmung zu den vom Aufgabenträger vorgeschlagenen Maßnahmen
X-12	Vorheriger Fahrplanwechsel	
X-11	Austausch zu ersten Erfahrungen des Fahrplanwechsels, ggf. Vereinbarung kurzfristiger Änderungen	Gegenseitiger Informationstermin, zudem Möglichkeit, Fehlsteuerungen des vorigen Fahrplanwechsels zu korrigieren
X-11	Festlegung des kalenderwochengenauen Terminplans zum Fahrplanwechsel	
X-10	Rückmeldefrist für Bezirke, den LfB und Fahrgastverbände an BVG und entsprechende Information des Aufgabenträgers durch die BVG	Information über die BVG an den Aufgabenträger, soweit keine abweichende Ablaufplanung festgelegt wird
X-10	ggf. Durchführung Kundendialog durch BVG (Vorinformation des Aufgabenträgers dann erforderlich, wenn Kundendialog vor Einreichung des Rahmenfahrplanes erfolgt)	BVG kann Kundendialog prinzipiell eigenständig terminieren, solange Informationspflichten gegenüber Aufgabenträger beachtet werden.
X-10	ggf. Beginn der Verhandlung über die Anpassung des Rahmenfahrplanes	Kein früherer Beginn von Verhandlungen sinnvoll, da sonst nicht hinreichende Erfahrungen aus dem vorherigen Fahrplanwechsel
X-10	Information zu unveränderten und voraussichtlich zu bestätigenden Teilen des Rahmenfahrplanes durch Aufgabenträger	Frühzeitige Übermittlung zu unproblematischen Teilen des Rahmenfahrplans, wird im Regelfall 90 % des Netzes betreffen

Monat	Arbeitsinhalte/Zwischenergebnisse	Kommentierung
X-10	Entwurf Rahmenfahrplan von Aufgabenträger an BVG, sofern dieser dies entsprechend dieser Anlage angekündigt hat. Beginn der technischen Prüfung durch die BVG	Entwurf umfasst <ul style="list-style-type: none">- alle Unterlagen nach § 5 Abs. 3- Unterlagen nach § 5 Abs. 5- vorgesehener Fahrzeugtyp- Standorte neuer Haltestellen.- Vorgesehene Anschlüsse/Wartezeiten
X-9	Vorläufige Bestätigung des Rahmenfahrplanes für die U-Bahn durch Aufgabenträger	U-Bahn stellt Grundgerüst des BVG-Netzes mit in der Regel geringem Änderungsbedarf dar, alle weiteren Fahrpläne werden daran ausgerichtet, passend dazu sollen auch die ersten S-Bahn-Informationen kommen
X-9	Information der BVG zu voraussichtlichen Änderungen des S-Bahn-Fahrplans (soweit dieses nicht bilateral von der S-Bahn an die BVG übermittelt wird, erfolgt die Information über die liniengenaue Bestellung auf der Grundlage des durch den Aufgabenträger geprüften und gebilligten Betriebsprogramms der S-Bahn durch den Aufgabenträger)	Kann bilateral zwischen S-Bahn und BVG erfolgen, besser aber unter Mitwirkung des Aufgabenträgers
X-8,5	Bewertung der technischen Machbarkeit des Maßnahmenvorschlags des Aufgabenträgers durch die BVG	Negatives Ergebnis wird von BVG begründet und soweit möglich schlägt BVG Alternativmöglichkeiten vor.
X-8	Bestätigung des abgestimmten Rahmenfahrplanes durch den Aufgabenträger und ggf. abweichende Festsetzung durch den Aufgabenträger	Früher als X-8 ist nicht möglich und sinnvoll, der Aufgabenträger benötigt einen eigenen hinreichenden Prüfzeitraum – sofern nicht anders möglich auch Festsetzung von bedingten Festlegungen entsprechend Ziffer 3 dieser Anlage
X-6	Übergabe S-Bahn-Minutenfahrpläne an BVG	Entspricht bisherigem Planungskalender
X-5	Beantragung der Liniengenehmigung bzw. der Zustimmung zum Fahrplan bei der Genehmigungsbehörde durch die BVG; parallele Zusendung der Unterlagen in prüffähiger Aufbereitung an Aufgabenträger	Entspricht bisherigem Planungskalender Prüffähige Unterlagen entsprechend Ziffer 2 dieser Anlage.

Monat	Arbeitsinhalte/Zwischenergebnisse	Kommentierung
X-3	Einverständnis des Aufgabenträgers <i>oder</i> Aufforderung zur Anpassung des Antrags (spätestens 2 Monate nach Einreichung der prüffähigen Unterlagen beim Aufgabenträger) Erteilung Genehmigung/Zustimmung durch LA-BO an BVG <i>oder</i> Beauftragung der Genehmigung/Zustimmung	Entspricht bisherigem Planungskalender Im Regelfall hat sich die BVG im Rahmen der Anhörung die Änderungen vor Beauftragung zu Eigen gemacht.
X-3	Redaktionsschluss Fahrplanbuch/übrige Fahrplan-Printprodukte	
X-1	Letzter Termin für Genehmigung bzw. Zustimmung der Genehmigungsbehörde	Steuerbar durch die BVG, indem sie Einwendungen der Beteiligten frühzeitig übernimmt und auch der Aufforderung des Aufgabenträgers zur Anpassung des Antrags frühzeitig entspricht
X-1	Beginn Verkauf Info-Produkte	
X	Fahrplanwechsel	

2. Verkehrsgewerberechtliche Liniengenehmigung oder Fahrplanzustimmung

Damit der Aufgabenträger sein Einverständnis zu den beantragten bzw. angezeigten Fahrplänen erteilen kann, sind neben dem jeweils für die Genehmigungsbehörde erforderlichen Antrag weitere Unterlagen vorzulegen:

- (1) Ein vollständiger Fahrplan mit den Abfahrtszeiten und ggf. Bedienungszeiträumen jeder angebotenen Fahrt an allen Haltestellen. Unterscheiden sich an einer Haltestelle die Ankunftszeit und die Abfahrtszeit, sind beide anzugeben. Der Fahrplan ist in Papierform (entsprechend Fahrplanbuch wie an Genehmigungsbehörde übergeben) sowie als vollständige Fahrplandatei im HAFAS-Rohdatenformat oder – nach Absprache – in einem anderen, geeigneten Format zu übergeben. Die Fahrplandatei wird für eine „Standardwoche“ erstellt – d. h. eine komplette Kalenderwoche (üblicherweise für Mitte Januar). Bei einem hohen Anteil an Sonderfahrplänen (Baustellen) können ggf. auch nur für einzelne Linien ersatzweise Fahrpläne einer anderen Kalenderwoche genutzt werden. Werden gesonderte Ferienfahrpläne gefahren, ist analog ebenfalls eine „Standardwoche“ zu übergeben. Dabei sind die in § 15 und der Anlage 4 (Datenaustausch) definierten Anforderungen zu berücksichtigen.
- (2) Nutz-km, nach Wochentagen (Mo-Do, Fr, Sa, So, Schul- und Ferientage; Ferientage soweit bereits vorliegend) gegliedert.
- (3) Eine Liste und eine Übersichtskarte der gesicherten Anschlüsse mit Angabe des ggf. beschränkten Zeitraums der Anschlusssicherung anzugeben.
- (4) Eine Auflistung aller vorgeschlagenen Abweichungen vom bestätigten Rahmenfahrplan (siehe oben) einschließlich der jeweiligen Begründung.
- (5) Fahrzeugeinsatz soweit abweichend vom Rahmenfahrplan und bereits bekannt (Typ, bei U-Bahn und Straßenbahn: Behängung); soweit diese Angaben noch nicht bekannt sind, werden sie nach Abschluss der Fahrzeugeinsatzplanung nachgeliefert.

3. Bedingte Festlegungen im Rahmenfahrplan (bei unvollständiger Informationslage)

- (1) Soweit zum Zeitpunkt der Bestätigung oder Festsetzung des Rahmenfahrplans zwar ein grundsätzlicher Bedarf für eine Änderung festgestellt werden kann, aber wegen noch unvollständiger Informationslage über keine konkrete Änderung des Rahmensfahrplans entschieden werden kann, ist auch eine bedingte Festlegung im Rahmenfahrplan möglich.
- (2) Mit der Bestätigung oder Festsetzung des Rahmenfahrplans für den regulären Fahrplanwechsel gemäß Anlage 2 Teil 1 (Planungskalender) ist hinsichtlich einer bedingten Maßnahme anzugeben:
 - a) das Ziel der Maßnahme
 - b) eine möglichst umfassende Beschreibung der Maßnahme entsprechend den Anforderungen gemäß § 5 Abs. 3 bei konkreter Bezeichnung der noch offenen Aspekte (ggf. Darstellung von Alternativen inkl. Abschätzungen zum voraussichtlichen Leistungsumfang) sowie die Anforderungen an den Umsetzungszeitpunkt
 - c) die Bedingungen unter denen abschließend über die Realisierung der Maßnahme entschieden werden kann.
- (3) Bei Eintritt der unter c) beschriebenen Bedingungen verhandeln die Vertragspartner zügig über die Realisierung der Maßnahme (Anpassung Rahmenfahrplan und Fahrplan).
- (4) Soweit innerhalb von 4 Wochen nach Aufnahme der Verhandlungen kein Einvernehmen hinsichtlich der Realisierung der Maßnahme erzielt wird, hat die BVG die vom Aufgabenträger für erforderlich erachtete Fahrplanänderung umzusetzen, wenn diese sich im Rahmen der oben genannten Angaben zu a) und b) bewegt.

Anlage 2: Angebotsbestellung

Teil 2: Bestellbedingungen

Anlage 2, Teil 2 beschreibt die Bedingungen, unter denen eine abweichende Festsetzung des Rahmenfahrplans durch den Aufgabenträger gemäß § 5 Abs. 10 bzw. § 7 Abs. 5 erfolgen kann.

1. Änderungen im Rahmen von § 5 Abs. 10

Die Summe der jährlichen, abweichenden Festsetzungen im Rahmen des § 5 Abs. 10 dürfen die in untenstehender Tabelle aufgeführten Schwellenwerte nicht überschreiten, es sei denn, die Vertragsparteien einigen sich einvernehmlich auf einen abweichenden Wert.

Verkehrsmittel Bus

Kategorie	Messgröße	2009	2010	2011	2012
I) Änderung des Linienweges, der Bedienzeiten und Taktänderungen; Neueinrichtung und Entfall von Linien	Mio. Nutzwagen-km	0,6	1,0	1,4	1,8
II) Teilung / Durchbindung vorhandener Linien oder Fahrten; Linientausch	Betroffene Linien	5	5	5	5

Die Jahreszahlen der in dieser Anlage enthaltenen Tabellen bezeichnen das Jahr, für das der Rahmenfahrplan gültig ist (z.B. 2009 = der Rahmenfahrplan, der dem Regelfahrplan ab Dez. 2008 zugrunde liegt).

Einmalig (z.B. zur Einführung eines lokalen Netzes) kann der Schwellenwert für das Verkehrsmittel Bus nach **Kategorie I** ab dem Rahmenfahrplan für das Jahr 2011 um 1,0 Mio Nutzwagen-km erhöht werden.

Verkehrsmittel Straßenbahn

Kategorie	Messgröße	2009	2010	2011	2012
I) Änderung des Linienweges, der Bedienzeiten und Taktänderungen; Neueinrichtung und Entfall von Linien	Mio. Nutzug-km	0,1	0,2	0,4	0,6
II) Teilung / Durchbindung vorhandener Linien oder Fahrten; Linientausch	Betroffene Linien	1	1	2	2

Einmalig (z.B. zur Einführung eines lokalen Netzes) kann der Schwellenwert für das Verkehrsmittel Straßenbahn nach **Kategorie I** ab dem Rahmenfahrplan für das Jahr 2011 um 0,4 Mio Nutzzug-km erhöht werden.

Verkehrsmittel U-Bahn

Kategorie	Messgröße	2009	2010	2011	2012
I) Änderung des Linienweges, der Bedienzeiten und Taktänderungen; Neueinrichtung und Entfall von Linien	Mio. Nutzzug-km	0,1	0,2	0,3	0,4

Kategorie III: Einrichtung, Verlegung oder Entfall von Haltestellen

	Messgröße	2009	2010	2011	2012
Bus und Straßenbahn (zusammen)	Anzahl Richtungshaltestellen	10	10	10	10

Die Möglichkeiten abweichender Festsetzungen des Aufgabenträgers gem. § 5 Abs. 10 ab 2013 werden im Rahmen der Vertragsrevision gem. § 32 geregelt.

2. Unterjährige Änderungen auf Grund neuer Erkenntnisse (§ 7 Abs. 2 bis 5)

Notwendige unterjährige Angebotsänderungen sind soweit als möglich bereits im Rahmenfahrplan zu integrieren. Bei partiellen Unsicherheiten als bedingte Festlegung.

Soweit die einen Änderungsbedarf auslösenden Umfeldbedingungen zum Zeitpunkt der Festsetzung des Rahmenschfahrplans noch nicht bekannt sind, können unterjährige Fahrplanänderungen in den nachfolgend beschriebenen Konstellationen bestellt werden, wenn ein Abwarten der Änderung des Rahmenfahrplans nach Planungskalender unzumutbar ist:

- Planerische Ereignisse, die eine Anpassung des ÖPNV-Angebots erfordern (z.B. veränderte Schulanfangszeiten, neue oder entfallende Flug- oder Fernzugverbindungen in Tagesrandlage, infrastrukturelle Änderungen die nicht über eine bedingte Änderung im Rahmenfahrplan erfasst werden konnten)
- neue Erkenntnisse zur verkehrlichen Situation (z.B. Verkehrszählung, massive Kundeneingaben, Standortveränderungen z.B. Schließung/Eröffnung von Kliniken, Schulen etc.)
- neue Erkenntnisse zur Leistungsmenge und dem danach zu zahlenden Vertragsentgelt (z.B. falls sich durch Mehr- oder Minderleistung eine Differenz zum im Haushalt eingeplanten Betrag ergibt).

Die Vertragspartner tauschen sich zu dem Änderungsbedarf aus. Die von der BVG erarbeiteten Fahrplanänderungen werden nach Maßgabe von § 7 Abs. 2 und 3 mit dem Aufgabenträger abgestimmt.

Werden nach Ansicht des Aufgabenträgers seitens der BVG keine angemessenen Angebotsänderungen vorgenommen, dann kann der Aufgabenträger auf Basis von § 7 Abs. 5 eine entsprechende Angebotsanpassung bei der BVG im Rahmen der nachstehenden jährlichen Margen auch im Dissens mit der BVG bestellen:

Kategorie	Messgröße	Bus	Straßenbahn	U-Bahn
I) Änderungen des Linienweges, der Bedienzeiten und Taktänderungen; Neueinrichtung und Entfall von Linien	Mio. Nutzwagen- bzw. Nutzug-km	0,38	0,09	0,09
II) Einrichtung oder Entfall von Richtungshaltestellen	Anzahl	4	0	0
III) Teilung / Durchbindung vorhandener Linien oder Fahrten; Linientausch	Anzahl der betroffenen Linien	0	0	0

Sofern keine kürzere zeitliche Begrenzung vorgesehen ist, ändert eine unterjährige Fahrplanänderung automatisch den gültigen Rahmenfahrplan. Dieses ist bei der Aktualisierung des Rahmenschfahrplans zum nächsten Fahrplanwechsel auszuweisen.

Die unterjährigen Änderungen sind möglichst auf die üblichen Fahrplanwechsel (großer Fahrplanwechsel im Monat Dezember, kleine Fahrplanwechsel derzeit nach den Oster- und Sommerferien) zu konzentrieren.

Die unterjährigen Änderungen werden ab 2009 auf die unter Punkt 1 genannten Margen in ihrer Gesamtheit angerechnet.

Die Möglichkeiten abweichender Festsetzungen des Aufgabenträgers gem. § 7 Abs. 4 ab 2013 werden im Rahmen der Vertragsrevision gem. § 32 geregelt.

3. Die unter Punkt 1. und 2. benannten Schwellenwerte werden wie folgt ermittelt:

- a) Die Messgröße für abweichende Festsetzungen des Aufgabenträgers der **Kategorie I** errechnet sich
- bei Änderungen des Linienweges (diese umfassen neben einer Veränderung der Linienführung auch die Verlegung von Endpunkten) und/oder der Bedienzeiten
aus der Kilometerleistung der betroffenen Fahrten auf den geänderten Streckenabschnitten der alten Linienführung (gültiger Minutenfahrplan sofern nicht vorhanden Rahmenfahrplan) zzgl. der Kilometerleistung auf den geänderten Streckenabschnitten der neuen Linienführung (durch den Aufgabenträger festgesetzter Rahmenfahrplan).
 - bei Neueinrichtung oder Entfall einer Linie
aus der Kilometerleistung auf der gegenüber dem gültigen Rahmenfahrplan entfallenden oder neu eingerichteten Linie. Festsetzungen des Aufgabenträgers der Kategorie II gelten nicht als Neueinrichtung oder Entfall von Linien.

bei Taktänderungen (Taktverdichtungen; Taktausdünnungen)
aus der hierdurch gegenüber dem gültigen Rahmenfahrplan hinzugekommenen bzw. entfallenden Kilometerleistung.
- b) Die Messgröße für abweichende Festsetzungen des Aufgabenträgers der **Kategorie II** entspricht der Zahl der gegenüber dem gültigen Rahmenfahrplan aufgrund von Linienteilungen, Liniendurchbindungen und Liniertauschen veränderten Linien.
- Für Maßnahmen dieser Kategorie gelten folgende Nebenbedingungen:
- Die so veränderten Linien müssen im gültigen Rahmenfahrplan mindestens einen gemeinsamen Haltestellenbereich bedienen.
 - Die Zahl der Linien darf sich durch die Festsetzungen maximal um 1 verändern.
 - Höchstens eine der bestehenden Linien darf p.a. geteilt werden.
 - Die befahrenen Streckenabschnitte und die darauf angebotenen Takte dürfen sich nicht oder nur unwesentlich ändern.
- c) Die Messgröße für abweichende Festsetzungen des Aufgabenträgers der **Kategorie III** errechnet sich aus der Summe der gegenüber dem gültigen Rahmenfahrplan neu eingerichteten und entfallenen Richtungshaltestellen, soweit deren Neueinrichtung bzw. Wegfall nicht auf eine abweichende Festsetzung des Aufgabenträgers der Kategorie I zurückzuführen ist. Wird eine Richtungshaltestelle von mehreren Linien befahren, so wird deren Neueinrichtung oder Entfall nur einfach gewertet. Die Verlegung einer Haltestelle wird einfach gewertet, sofern ihr Name erhalten bleibt.

4. Ablehnungsrecht der BVG

Die BVG kann abweichende Festsetzungen des Aufgabenträgers in Konkretisierung von § 5 Abs. 7 und § 7 Abs. 7 insoweit ohne nachteilige Folgen für sich ablehnen, als das mit der abweichenden Festsetzung verbundene Fahrplanangebot

- a) mit dem jeweils zum Umsetzungszeitpunkt voraussichtlich vorhandenen Fahrzeugpark der BVG (Anzahl regelmäßig im Einsatz befindlicher Fahrzeuge; unter Berücksichtigung der üblicherweise eingesetzten Fahrzeuge von Subunternehmern) nicht leistbar ist. Die Nachweispflicht hierfür liegt bei der BVG.
- b) der vorhandene Fahrzeugpark zur Erbringung der geforderten Leistung bezüglich Niederflurigkeit oder Emissionswerten nicht ausreicht oder die durch den Aufgabenträger gewünschte Veränderung des Einsatzes vorhandener Fahrzeuge zu gravierenden Mehraufwendungen für die BVG führt. Die Nachweispflicht hierfür liegt bei der BVG.
- c) technisch unmögliche oder rechtlich unzulässige Leistungen beinhaltet. Technisch unmöglich sind Leistungen dann, wenn die vom Aufgabenträger abweichend festgesetzte Leistung auf dem vorhandenen Fahrweg (Schiene oder Straße) nicht erbracht werden kann (z. B. auf Grund der gegebenen Straßenbreiten, Brückenhöhen, Kurvenradien, Haltestellenlängen).
- d) mit infrastrukturell bedingten Mehraufwendungen verbunden ist und die hieraus entstehende Finanzlast nicht vom Land Berlin oder von Dritten übernommen wird. Solche Aufwendungen können z.B. für neue Endstellen, Weichen an Schienenwegen, Straßenausbau und Neubau, Verlegung oder Verlängerung von Haltestellen entstehen.

5. Korrektur eines bestellten Rahmenfahrplans

An Stelle der auf Basis der Rahmenfahrplanänderungen genehmigten Fahrplanänderungen kann der Aufgabenträger gemäß § 7 Abs. 5 S. 1 bis vier Monate nach Fahrplanwechsel die vollständige oder partielle Wiedereinführung des vor dem Fahrplanwechsel gültigen Fahrplans bestellen. Hierfür sollen jedoch besondere Anlässe vorliegen. Diese können insbesondere sein: Hinweise aus der Anhörung im Rahmen des Genehmigungsverfahrens (in der Regel zum Zeitpunkt x-5 bis x-2) oder relevante Fahrgastbeschwerden. Der Aufgabenträger wird die BVG so früh wie möglich über solchen Korrekturbedarf informieren, spätestens jedoch bis 4 Monate nach Fahrplanwechsel.

Korrekturen, die über die vollständige oder partielle Wiedereinführung des vor dem Fahrplanwechsel gültigen Fahrplans hinausgehen, sind nur auf Basis von § 7 Abs. 2 bis 5 möglich.

Anlage 2: Angebotsbestellung

Teil 3: Fahrpläne 2008 (Rahmenfahrplan, Minutenfahrplan)

Rahmenfahrplan und Genehmigter Fahrplan sind dem Vertragswerk in elektronischer Form auf mehreren CDs beigelegt. Beide bilden den ab 9. Dezember 2007 gültigen Fahrplan ab*).

Folgende CDs liegen dem Verkehrsvertrag bei:

a) Genehmigter Fahrplan in Form von HAFAS-Dateien:

CD 1 – 4: BVG-Regelfahrplan Winter 2007/2008, Frühjahr 2008, Sommer 2008, Herbst 2008
(Montag-Donnerstag, Freitag, Samstag, Sonn- und Feiertag)

b) Rahmenfahrplan, Genehmigter Fahrplan in Form von pdf-Dateien:

CD 5: Fahrplanbuch 2008 (Druckdatei des VBB-Fahrplanbuchs), Rahmenfahrplan 2008

*) Rahmenfahrplan und Genehmigter Fahrplan liegen mit Stand vom 19. November 2007 vor und sind noch nicht vollständig abgestimmt. Eine abschließende Detailprüfung der Fahrplandaten erfolgt bis zum 17. Dezember 2007, die Inhalte der Anlage werden bei Bedarf angepasst.

Anlage 2 Teil 3 (Fahrpläne 2008) Ergänzungsliste

Leistungspflichten des Verkehrsvertrages
<u>Folgende Linien (Nummerierung nach Fahrplanstand 09.12.2007) fallen mit ihrer gesamten Linienlänge in die Leistungspflichten des Verkehrsvertrages:</u>
U1, U2, U3, U4, U5, U6, U7, U8, U9, M1, M2, M4, M5, M6, M8, M10, M13, M17, 12, 16, 18, 21, 27, 37, 50, 60, 61, 62, 63, 67, 68, M11, M19, M21, M27, M29, M32, M37, M41, M44, M45, M46, M48, M49, M76, M77, M82, M85, TXL, X7, X9, X10, X11, X21, X33, X34, X49, X54, X69, X76, X83, 100, 101, 104, 106, 108, 109, 110, 112, 114, 115, 120, 122, 123, 124, 125, 128, 130, 131, 133, 134, 135, 139, 140, 147, 150, 154, 155, 156, 158, 160, 161, 162, 163, 164, 166, 167, 168, 170, 171, 172, 175, 179, 181, 184, 186, 187, 188, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 197, 200, 204, 218, 221, 222, 234, 236, 237, 240, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 255, 256, 259, 260, 265, 269, 271, 275, 277, 282, 283, 284, 285, 291, 294, 296, 309, 316, 318, 320, 322, 324, 325, 326, 327, 334, 337, 344, 347, 349, 350, 351, 359, 369, 371, 372, 373, 380, 395, 396, 398, 399, N1, N2, N3, N5, N6, N7, N8, N9, N10, N20, N22, N23, N24, N25, N26, N30, N33, N34, N35, N39, N40, N42, N47, N50, N52, N53, N56, N58, N60, N62, N64, N65, N67, N68, N69, N70, N71, N79, N81, N84, N88, N90, N91, N94, N95, N97, F10, F11, F12, F21, F23, F24
<u>Folgende Linien (Nummerierung nach Fahrplanstand 09.12.2007) fallen nur auf dem Berliner Stadtgebiet in die Leistungspflichten des Verkehrsvertrages:</u>
107, 117, 118, 136, 263, 390, 620, 623, 629, 638, 639, 671, 697, 893, N12, N16

Anlage 2 Teil 3 (Fahrpläne 2008) Ergänzungsliste

Dauerhafte Fahrplanänderungen nach dem 09. Dezember 2007*					
Datum	Linie(n)	Mo-Frei	Sbd	Stg	Maßnahmen
12.01.2008	M46	x	x	x	Verringerung der an der Endstelle U Britz-Süd Haltezeit nehmenden Wagen aufgrund der Vorschriften der neuen Fahrpersonal-Verordnung. Daher erfolgen die Durchfahrten in Fahrtrichtung S+U Zoologischer Garten 5 Minuten zeitversetzt.
12.01.2008	M48	x	x	x	Mit Rücksicht auf die fehlende Stellfläche an der Endstelle Karl-Liebknecht-Str. werden in Fahrtrichtung Zehlendorf die Abfahrten um 5 Minuten zeitversetzt.
12.01.2008	M49, X49	x	x	x	Die Fahrzeit der Linien wird mit Rücksicht auf die Staubildung im Zuge der Heerstr. Geringfügig erhöht. Außerdem wird die letzte Fahrt der Linie M49 in Fahrtrichtung S+U Zoologischer Garten an die Nachtfahrzeit angepasst.
12.01.2008	M76, X76	x	wb	wb	Die für den Schülerverkehr vorgesehenen Fahrten 07.40 und 07.50 Uhr ab Barnetstr. werden künftig unter der Liniennummer X76 (statt M76) bis U Alt-Mariendorf durchgeführt.
12.01.2008	M85	x	x	x	Bedingt durch die Veränderung auf der Linie M48 muss diese Linie entsprechend angepasst werden.
12.01.2008	TXL	x	x	x	Zur Vermeidung zeitgleicher Abfahrten am Hbf mit der Linie 245 wird die Linie in den Schwach-Verkehrszeiten um 10 Minuten zeitversetzt.
12.01.2008	X 9, 109	x	x	x	Aufgrund mangelnder Stellfläche am Flughafen Tegel fahren die Wagen in Richtung City 1 Minute früher.
12.01.2008	X10, 110, 115, 249	x	x	x	Die Veränderung der Linie 285 zieht eine Neuabstimmung der Vertaktung dieser Linien nach sich.
12.01.2008	X33	x	wb	wb	Wiederaufnahme der Fahrt U Holzhauser Straße ab 6.12 nach S+U Rathaus Spandau (Galenstr.)
12.01.2008	X34	x	wb	wb	Die Doppelfahrt 20.06 Uhr ab Hottengrund erfolgt 10' später.
12.01.2008	X69, 269	x	x	x	Die Abfahrt am S Köpenick werden einem Wunsche des Aufgabenträgers nach verbesserter Umsteigebeziehung zur S-Bahn aus Richtung Norden auf die Minuten .08, .18 usw. verändert.
12.01.2008	101	wb	x	x	Die Fahrt 19.31 Uhr ab U Turmstr. wird zur Verkürzung des Abstandes zum vorhergehenden Wagen bis S Zehlendorf 1 Minute früher durchgeführt.
12.01.2008	104	wb	x	x	Zwischen Platz der Luftbrücke und Hochmeisterplatz werden Fahrten aus der Nachtlinie N42 zur Linie 104 verlagert, da die Linienführungen übereinstimmen.
12.01.2008	107	x	x	x	Zur Verbesserung des Übergangszeiten mit der M1 in Pankow werden die Durchfahrtszeiten um 3 Minuten verändert.
12.01.2008	112	x	x	x	Die Linie bekommt neue Abfahrtszeiten mit dem Ziel -dem geäußerten Wunsch entsprechend- die Anschlüsse zur S-Bahn in Nikolassee zu verbessern.
12.01.2008	117	x	x	x	Zu den Schwachverkehrszeiten wird die Wartezeit zur Anschlussherstellung mit den Linien der HVG von der Warthestr., Techno-Terrain zum S Teltow verlegt. Aufgrund des zwischen den Haltestellen zurückzulegenden Fußweges erfolgen die Abfahrten am S Lichterfelde Ost 2 Minuten früher.
12.01.2008	114, 118, 316, 318	x	x	x	Die Umsteigezeit von der S-Bahn zu den genannten Omnibuslinien am S Wannsee wird aufgrund eines Hinweises um 1 Minute verkürzt. Alle Fahrten verkehren daher 1-2 Minuten früher.
12.01.2008	131	x	x	x	Zur Herstellung des Anschlusses von der U2 in Ruhleben fahren die Wagen dort 2 Minuten später ab.
12.01.2008	135	x	wb	wb	Die Fahrt 14:23 Uhr ab Kaserne Hottengrund wird mangels Überholmöglichkeit an dieser Endstelle mit Betriebsfahrt durchgeführt.
12.01.2008	136, 236	x	x	wb	Zur Entlastung des Endstellenbereiches fahren die Wagen in Fahrtrichtung Heerstr./Gatower Str. 3' früher als bisher.
12.01.2008	147	wb	x	wb	Entfall der 1. Fahrt am Samstag Richtung Puschkinallee / Eisenstraße (wegen Doppelfahrt mit der Nachtlinie N65 zwischen U Heinrich-Heine-Straße und S Treptower Park).

Anlage 2 Teil 3 (Fahrpläne 2008) Ergänzungsliste

Dauerhafte Fahrplanänderungen nach dem 09. Dezember 2007*					
Datum	Linie(n)	Mo-Frei	Sbd	Stg	Maßnahmen
12.01.2008	164	x	x	x	Die Verlegung der Endstelle des nördlichen Teilbetriebes in die Anna-Seghers-Str. hat eine Erhöhung der Übersteigezeit auf 10' erforderlich gemacht.
12.01.2008	181	x	wb	wb	Wiederaufnahme des Verstärkungsbetriebes montags-freitags in der Zeit von ca. 13.00 - 15.00 Uhr zwischen U Walther-Schreiber-Platz und Lankwitz Kirche.
12.01.2008	184	x	x	x	Verkürzung des 30'-Abstandes bei der letzten Fahrt in Richtung S+U Tempelhof bei gleichzeitiger Erweiterung des Abstandes zum ersten Nachtwagen N84.
12.01.2008	221	wb	x	wb	Aufnahme einer zusätzlichen Fahrt U Kurt-Schumacher-Platz - U Leopoldplatz gegen 09.00 Uhr.
12.01.2008	240	x	wb	wb	Es erfolgt eine Rückverlängerung von Fahrten. Montags-freitags beginnt die Fahrt 04:56 Uhr ab Ostbahnhof bereits um 04.19 Uhr ab Betriebshof Lichtenberg.
12.01.2008	245	x	x	x	Die abends letzte Fahrt um 00.37 Uhr ab Nordbahnhof wird über den bisherigen Endpunkt U Turmstr. hinaus bis zur Gotzkowskystr. verlängert, da die Straße Alt-Moabit nicht durch den Nachtbetrieb bedient wird.
12.01.2008	251	x	wb	wb	Montags-freitags fahren die Wagen zur Entlastung der Endstelle nachmittags bis S Buch 1 Minute später ab Buchholz-West, Aubertstr..
12.01.2008	277	x	wb	wb	In der Zeit von ca. 05.00 - 06.00 Uhr erfolgt in Fahrtrichtung Marienfelde, Stadtrandsiedlung eine Fahrzeitverlängerung zum Verspätungsabbau. Die Fahrten werden daher um einige Minuten früher als bisher ab S Plänterwald durchgeführt.
12.01.2008	285	x	x	x	Vertaktung mit der veränderten Linie M85 im Zuge des Hindenburgdammes.
12.01.2008	294	x	x	x	Einbau einer Wartezeit an der Marzahner Str. zur Anschlussherstellung mit der S-Bahn am S-Bahnhof Gehrenseestr.
12.01.2008	369	x	x	x	Aufgrund der Durchbindung mit der Linie X69 von Köpenick müssen die Abfahrtszeiten dieser Linie an die veränderten Eintreff- und Abfahrtszeiten der Linie X69 angepasst werden.
12.01.2008	390	x	wb	wb	Auf Wunsch des Amtes Panketal wird die Fahrt 06.30 Uhr ab S Ahrensfelde auf 06.50 Uhr verlegt und endet am Bahnhof Ahrensfelde, Friedhof (Übergang zur ODEG).
12.01.2008	N22, N24	x	wb	wb	Die um 03:53 Uhr am U Alt-Tegel eintreffenden Fahrten werden zur Erhöhung der Umsteigezeit zwischen Tegelort bzw. S Heiligensee 1 Minute früher gelegt.
01.02.2008	M41	x	x	x	Abendfahrplan entsprechend Genehmigungsantrag vom 20. Juni 2007: Wiederaufnahme der Fahrten 23.08, 23.28 ab S Potsdamer Platz / Voßstraße, 23.49, 0.09, ab S+U Potsdamer Platz und 0.12 ab S Hauptbahnhof Richtung Sonnenallee / Baumschulenstr. bzw. Hermannplatz + 22.53, 23.13, 23.33 und 23.53 ab Sonnenallee / Baumschulenstr. bis S+U Potsdamer Platz.
01.02.2008	M48	wb	wb	x	Sonntags-Fahrplan entsprechend Genehmigungsantrag vom 20. Juni 2007: 10-Minuten-Takt zwischen 10 und 21 Uhr auf der gesamten Strecke zwischen Alexanderplatz und Busseallee
01.02.2008	324	x	wb	wb	Verlängerung der Fahrten 7:26 Uhr und 15:56 Uhr ab Alt-Heiligensee bis Scharfenberg und zurück**

Anlage 2 Teil 3 (Fahrpläne 2008) Ergänzungsliste

Dauerhafte Fahrplanänderungen nach dem 09. Dezember 2007*					
Datum	Linie(n)	Mo-Frei	Sbd	Stg	Maßnahmen
21.03.2008	161	wb	x	x	Anpassung der Anschlüsse an den veränderten Takt der S 3 (10' statt 20') in Rahnsdorf, Wilhelmshagen und Erkner.
21.03.2008	181	wb	wb	x	Ausdehnung der Verstärkerfahrten U Walther-Schreiber-Platz - Lankwitz Kirche bis zum Schlosserweg zur Erschließung des Britzer Gartens.
21.03.2008	218	x	x	x	Verdoppelung der Wagenfolge von 120' auf 60' montags-freitags bzw. von 60' auf 30' an den Wochenenden. Ausdehnung der Betriebszeit in Anlehnung an die Sommerzeit.
<p>*= Die BVG wird die Maßnahmen durch entsprechende Fahrplangenehmigungsanträge umsetzen. Mit Umsetzung fließen die Maßnahmen in die Berechnung der Fahrplanmengen des Regelfahrplanes ein. Die saisonalen Maßnahmen (Taktverdichtung 181, 218 im Sommerhalbjahr) werden entsprechend der Geltungsperioden des Sommer- und Winterfahrplans berücksichtigt.</p> <p>**= vorbehaltlich der Genehmigung durch die Genehmigungsbehörde</p>					

Anlage 3: Tarifänderungen

Information gem. § 8 Abs. 3 über Vorschläge zu Tarifänderungen

Tarifvorschläge der BVG werden dem Aufgabenträger nachvollziehbar und begründet mit einer Darstellung ihrer Auswirkungen vorgelegt. Dazu werden Unterlagen zu folgenden Themenbereichen übergeben:

1. Übersicht über den Tarifvorschlag als Excel-Tabelle gemäß beiliegendem Anhang 1
2. Notwendigkeit der Tarifmaßnahme (u. a. Entwicklung Kosten/Zuschüsse)
3. Einnahme-/Nachfragewirkung der Tarifmaßnahme
4. Finanzielle Wirkung für die BVG insgesamt (Wirtschaftlichkeitsnachweis entsprechend Anhang 2)
5. Begründung des Tarifvorschlags in Hinblick auf die Kriterien der Tarifbildung:
 - Auswirkungen auf die Tarifergiebigkeit, einschließlich Preiselastizität
 - Auswirkungen auf die Transparenz und Verständlichkeit des Tarifs
 - Auswirkungen auf Tarifgerechtigkeit und Kundenbindung
 - Veränderungen der Sozialtarife, Maßnahmewirkungen auf bedürftige Nutzergruppen

Anhang 1 zu Anlage 3:

Darstellung der Einnahme-/Nachfragewirkung von Tarifmaßnahmen

Beispieldarstellung auf Basis des Sortiments zum Tarifwechsel 01.04.2007

Tarifpositionen Berlin ABC			Einzelpreis / Ticket			Kennzahlen alt			Kennzahlen Prognose			Veränderung		
			Preis alt in EUR	Preis neu in EUR	Preisänderung n in %	Erlös p.a. alt in EUR	UBF p.a. alt	Pkm p.a. alt	Erlös p.a. neu in EUR	UBF p.a. neu	Pkm p.a. neu	Erlöse p.a. neu-alt in UR	UBF p.a. neu-alt	Pkm p.a. neu-alt
Bar tariff														
Kurzstrecke		normal ermäßigt												
Einzelfahrausweis	AB	normal ermäßigt												
Einzelfahrausweis	BC	normal ermäßigt												
Einzelfahrausweis	ABC	normal ermäßigt												
Tageskarte	AB	normal ermäßigt												
Tageskarte	BC	normal ermäßigt												
Tageskarte	ABC	normal ermäßigt												
Kleingruppenkarte	AB													
	BC													
	ABC													
Gr.-Tagesk. Schüler	AB													
	ABC													
Zeitkarten														
7-Tage-Karten	AB													
	BC													
	ABC													
Monatskarten - Bar														
VBB-Umweltkarte	AB	Monat												
	BC	Monat												
	ABC	Monat												
Schülerticket	AB	Monat												
Geschwisterkarte	AB	Monat												
Ausbildungsticket	AB	Monat												
Ausbildungs-/Schülerticket	BC	Monat												
	ABC	Monat												
10-Uhr-Monatticket	AB	Monat												
	BC	Monat												
	ABC	Monat												
Fahrradzeitkarte	AB	Monat												
Berlin-Ticket S	AB	Monat												
Abonnements (inkl. Firmenticket mit 5% Rabatt)														
VBB-Umweltkarte	AB	Abo												
	BC	Abo												
	ABC	Abo												
Schülerticket	AB	Abo												
Geschwisterkarte	AB	Abo												
Ausbildungsticket	AB	Abo												
Ausbildungs-/Schülerticket	BC	Abo												
Jahreskarten (inkl. Firmenticket mit 5% Rabatt)														
VBB-Umweltkarte	AB	Jahr												
	BC	Jahr												
	ABC	Jahr												
Steigerung Fahrgeldeinnahmen absolut p.a. davon im Jahr der Tarifmaßnahme wirksam														
Steigerung Fahrgeldeinnahmen prozentual														
Durchschnittliche Tarifierhebungsrate *)														

nachrichtlich:

Summe der Fahrgeldeinnahmen ges. **) ohne Tarifierhebung zum nach Einnahmeverteilung
Summe der Fahrgeldeinnahmen ges. **) mit Tarifierhebung zum nach Einnahmeverteilung

*) unter Berücksichtigung von Abonnement- und Jahreskarten im Firmenticket

**) einschließlich sonstiger Tarife (außerhalb Berlin ABC, Semestertickets, Kombitickets etc.)

Anhang 2 zu Anlage 3

Wirtschaftliche Situation der Verbundunternehmen

Hier: Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

(Meldung an VBB zum Tarifantrag

	2004	2005	Plan 2006		Plan 2007	
			ohne Tarifanpassung zum	mit Tarifanpassung zum	ohne Tarifanpassung zum	mit Tarifanpassung zum
1. Gesamtaufwendungen in T€ ^{1) 3)}						
davon						
Personalaufwand						
Material						
dar. Dieselkraftstoff						
dar. Strom						
dar. Erdgas, Wasserstoff						
2. Leistungsangebot in Tkm						
Nutzwagenkilometer Omnibus / O-Bus (mit SEV)						
Zugkilometer Straßenbahn (ohne SEV)						
Zugkilometer U-Bahn (ohne SEV)						
3. Gesamterträge (netto) in T€ ^{2) 3)}						
dar. Fahrgeldeinnahmen ges. ohne Tarifierhöhung zum						
dar. Fahrgeldeinnahmen ges. mit Tarifierhöhung zum						
dav. Freigestellter Schülerverkehr						
dav. Ausgleichszahlung gemäß § 45a PBefG						
dav. Schwerbehindertenausgleich						
dav. Ausgleich Berlin-Ticket S						
dav. Ausgleich Mindereinnahmen (Verbund)						
4. Kostendeckungsgrad ⁴⁾						

1) inklusive Rückstellungen für Personalmaßnahmen in Höhe von (T€)

2) inklusive Zuwendungen des Landes Berlin in Höhe von (T€)

3) ohne außerordentliches Ergebnis (aus GHG-Verkauf)

4) inkl. Aufwand für VI, ohne Berücksichtigung von Ruhegeldaufwand, außerordentlichem Ergebnis, neutralen Aufwendungen und Erträgen sowie der Zuwendungen des Landes Berlin

Anlage 4: Datenaustausch

Entsprechend § 15 Abs. 2-5 wird der gegenseitige Datenaustausch in dieser Anlage geregelt.

Die Anlage ist in folgende Punkte unterteilt:

1. Elektronische Fahrplandaten
2. Zähl- und Befragungsdaten

Alle Daten sind in einem gängigen, weiterverarbeitbaren EDV-Format zu liefern. Die derzeit bestehenden Anforderungen an das Format sind in den nachstehenden Tabellen beschrieben. Kompatible Programme sind nach Absprache zulässig. Änderungen der Datenaustauschformate sind zwischen den Vertragsparteien abzustimmen. Die Verwendung neuer Versionen bestehender Programme ist ebenfalls abzustimmen, soweit nicht volle Kompatibilität mit den vom anderen Vertragspartner verwendeten Versionen gesichert ist.

Die dabei im Einzelnen zu erfüllenden Anforderungen sind im Folgenden dargestellt:

1. Elektronische Fahrplandaten

Datenart	Format	Stand/Zeitraum
(1) Elektronischer Fahrplan (zur Organisation/Vorbereitung von Verkehrserhebungen, entsprechend § 15)	HAFAS-Format oder – nach Absprache – ein anderes, geeignetes Format (z. B. Excel, Access oder ASCII) Fahrplan aller Erhebungsfahrten, eingesetzter Fahrzeugtyp, Umlaufplanung der betroffenen Linien	Letzter aktueller Stand aller Erhebungsfahrten, 1 Woche vor Erhebungsbeginn bis max. 8x/Jahr
(2) Streckennetz Ergänzend zu den HAFAS-Fahrplandaten stellt die BVG ihr Streckennetz (geographisch verortet) – differenziert nach Verkehrsmitteln einschließlich Haltepunkten zur Verfügung.	GIS-Format (nach Absprache: MapInfo oder Shapefile) oder VISUM-Modellversion. Die Datei enthält folgende Attribute: Streckenlängen, Koordinaten	Nach Anforderung, üblicherweise nach größeren Linienänderungen Es wird angestrebt, gemeinsam die Entfernungsdaten aus BERTA/ MICROBUS in das VISUM-Netz einzuarbeiten. Es wird angestrebt, das zunächst zu Abrechnungszwecken genutzte VISUM-Netz zu einem umlegungsfähigen ÖPNV-Netz weiterzuentwickeln. Dazu sind insbesondere die Umsteigebeziehungen und -widerstände aufzunehmen. In diesem Zusammenhang werden vorhandene und noch zu entwickelnde Analyse- und Prognose-ÖPNV-Matrizen ausgetauscht und ggf. abgestimmt.

2. Zähl- und Befragungsdaten (entsprechend § 15)

Datenart	Format	Stand/Zeitraum
(1) Zähldaten		
(a) Rohdaten	Lieferung als ASCII-Datei (Standard TrafficCount)	
Gemeinsam mit VBB und anderen durchgeführte „große Verkehrserhebungen“		anlassbezogene individuelle Festlegungen erforderlich
Regelmäßig im Frühjahr und Herbst durchgeführte Haupterhebungen		unverzüglich nach Plausibilisierung, voraussichtlich jeweils zum 15. Oktober (für die Frühjahrserhebung) bzw. zum 15. März (für Herbsterhebung des Vorjahres) rückwirkend ab 2005
Anlassbezogene Daten		soweit bereits vorhanden: unverzüglich auf Anforderung soweit anlassbezogen erhoben: unverzüglich nach Plausibilisierung
(b) hochgerechnete Daten	Lieferung als Excel-Datei (Standard Traffic-Count)	unverzüglich nach Auswertung, spätestens nach 3 Wochen rückwirkend ab 2005
(2) Befragungsdaten		
(a) Rohdaten	Lieferung als ASCII-Datei (Standard TrafficCount)	
Regelmäßig im Frühjahr und Herbst durchgeführte Haupterhebungen		unverzüglich nach Plausibilisierung, voraussichtlich jeweils zum (Frühjahrserhebung: 31. März. d. Folgejahres; Herbsterhebung: 30 September des Folgejahres)
Anlassbezogene Daten		soweit bereits vorhanden: unverzüglich auf Anforderung soweit anlassbezogen erhoben: unverzüglich nach Plausibilisierung
(b) hochgerechnete Daten	Excel	unverzüglich nach Auswertung, rückwirkend ab 2005

(c) Verflechtungsmatrix	VISUM-Format, binär und ASCII	sofern im Rahmen von Auswertungen erstellt zusammen mit Auswertung
(3) Fahrgastprofile		
Rohdaten	differenziert nach Alter, Geschlecht, Fahrtzweck, Fahrscheinart, Beruf, Pkw-Verfügbarkeit, sofern vorhanden Wohnort (PLZ) Übergabe im Excel-Format	rückwirkend ab 2005 zwei Monate nach Verfügbarkeit der Rohdaten

Anlage 5: Infrastrukturstandards

1. Gegenstand der Infrastrukturvorhaltung (§ 18 Abs. 1)

(1) U-Bahn

- Tunnel, Viadukte, Brücken, Einschnitte, Dämme und sonstige Ingenieurbauwerke
- Gleisanlagen einschließlich Unterbau, Oberbau und Weichen
- Entwässerungsanlagen
- Bahnhöfe einschließlich deren Zugangsbereiche (Treppen, Zwischengeschosse, Aufzüge und Fahrtreppen)
- Fahrstromversorgungs- und Verteilungsanlagen (Umspannwerke, Gleichrichterwerke, Fahrleitungsanlage)
- Trafostationen, Haupt- und Unterverteilungen sowie sonstige Elektroinstallationen
- Beleuchtungsanlagen der Bahnhöfe und der Strecke
- Zugsicherungsanlagen, Weichensteuer- und Signalanlagen
- Weichenheizungsanlagen
- Informations- und Kommunikationsanlagen
- Technikleitstellen (Technikleitstelle U-Bahn, Netzleitstelle U-Bahn)
- Technische Melde-, Leit- und Informationssysteme
- Werkstätten für die Anlageninstandhaltung
- Spezial-Fahrzeuge für die Anlageninstandhaltung (Mess- und Schleifzug sowie Arbeitszüge)
- Für die vorgenannten Betriebsanlagen notwendige Grundstücke, Gebäude und Flächen
- Für die Anlageninstandhaltung erforderliche Betriebs- und Geschäftsausstattung

(2) Straßenbahn

- Brücken und sonstige Ingenieurbauwerke
- Gleisanlagen einschließlich Unterbau, Oberbau und Weichen
- Entwässerungsanlagen
- Haltestellen einschließlich Zugangsbereiche (Treppen und Rampen) Verkehrsgitter, Wartehalle und Beleuchtungsanlagen
- Fahrstromversorgungs- und Verteilungsanlagen (Gleichrichterwerke, Fahrleitungsanlage)
- Sonstige Elektroinstallationen
- Weichensteuerungs- und Signalanlagen
- Weichenheizungsanlagen
- Lichtsignal-Anforderungsanlagen (Vorrangsteuerung an Ampeln)
- Informations- und Kommunikationsanlagen
- Technikleitstellen (Netzleitstelle)
- Technische Melde-, Leit- und Informationssysteme
- Werkstätten für die Anlageninstandhaltung (Turmwagen, Rillenreiniger, Weichenreiniger, Schmierwagen, Schleif- und Arbeitszüge)
- Für die vorgenannten Betriebsanlagen notwendige Grundstücke, Gebäude und Flächen
- Für die Anlageninstandhaltung erforderliche Betriebs- und Geschäftsausstattung

(3) Bus und Fähren

- Haltestellen und Steganlagen sowie deren Möblierung (Haltestellensäulen, Wartehallen und Beleuchtungsanlagen u.ä.)

- Informations- und Kommunikationsanlagen
- Lichtsignal-Anforderungsanlagen (Vorrangsteuerung an Ampeln)
- Technische Melde-, Leit- und Informationssysteme
- Technikleitstelle (Betriebsleitstelle Infrastruktur)
- Werkstätten für die Anlageninstandhaltung
- Fahrzeuge für die Anlageninstandhaltung
- Für die vorgenannten Betriebsanlagen notwendige Grundstücke, Gebäude und Flächen
- Für die Anlageninstandhaltung erforderliche Betriebs- und Geschäftsausstattung

(4) Stationäre Vertriebs- und Kontrollsysteme

- Fahrkartenautomaten
- Entwerter
- „Check in“ und „check out“ – Einrichtungen sowie Back-Office und Verrechnungssysteme für ein ggf. später eingeführtes E-Ticketing oder eines vergleichbaren Systems
- Technische Melde-, Leit- und Informationssysteme
- Hintergrund- und Abrechnungssysteme
- Für die Instandhaltung der Vertriebs- und Kontrolltechnik erforderliche Werkstätten und Fahrzeuge.
- Für die vorgenannten Einrichtungen benötigten Grundstücke, Räume und Flächen
- Für die Instandhaltung erforderliche Betriebs- und Geschäftsausstattung

(5) Sonstige Infrastruktur

- Stationäre Videoanlagen
- Pausenheime
- Personaltoiletten im Streckennetz
- Für die vorgenannten Einrichtungen benötigten Grundstücke, Gebäude und Flächen
- Für die Instandhaltung der vorgenannten Einrichtungen erforderliche Werkstätten und Fahrzeuge
- Für die Instandhaltung der vorgenannten Einrichtungen notwendige Betriebs- und Geschäftsausstattung

2. Infrastrukturkataster (§ 18 Abs. 2)

(1) Die Betriebsanlagen werden im jeweiligen Infrastrukturkataster mit folgenden Merkmalen beschrieben:

- Beschaffungs- oder Errichtungsdatum,
- Örtlichkeiten und Standort,
- Inbetriebnahmedaten
- Eigentümer/in, Grundbucheintrag,
- Zustand der Anlage und voraussichtliche Lebensdauer,
- Nachweis der durchgeführten Inspektionen (Inspektionsbericht),
- Dokumentation der durchgeführten Erhaltungsmaßnahmen,
- Bauwerksschäden gemäß Bauwerksschadensliste (nur für U-Bahn),
- Anschaffungs-/ Herstellungskosten und Zeitwert.

(2) Anlagenbezogene Instandhaltungs-Aufwendungen werden auf Nachfrage des Aufgabenträgers durch die BVG aufgezeigt.

Als Nachweis für den Bestand der BVG-Verkehrsinfrastruktur sollen neben dem jeweiligen Anlagenkataster die SAP-Stammdaten dienen.

(3) Zusätzlich zu den SAP-Stammdaten ist die Infrastruktur der Straßenbahn und des Busbetriebes im Geographischen Informationssystem (GIS) abgebildet. Im Einzelnen sind das:

- Gleisanlagen
- Weichen
- Brücken
- Haltestellen
- Gleichrichterwerke
- Oberleitungsmaste
- Kabeltrassen
- Entwässerungseinrichtungen

Zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses befindet sich das GIS noch im Aufbau.

(4) Die Anschaffungs-/Herstellungskosten und der Zeitwert werden gemäß dem Anlagenspiegel für die Bereiche U-Bahn, Straßenbahn und Bus entsprechend des Auszugs für 31.12.2006 jährlich dargestellt und an den Aufgabenträger versendet.

Anlagenspiegel Verkehrsinfrastruktur Bereich U-Bahn per 31.12.2006

			AHK GJ-Beg*	Zugang	Abgang	Umbuchung	aktuelle AHK
			AFA GJ-Beg	AFA des Jahres	AFA Abgang	AFA Umbuchung	kumulierte AFA
			Buchwrt GJ-Beg	AFA Nachaktiv	Zuschreibungen	Inv-Zuschuß	fd Buchwrt
				Nachaktiv	Anzahlungen		
D001	D0001101	Erworben Software	EUR 11.479.381,74	0,00	0,00	0,00	11.479.381,74
			EUR -3.804.984,74	-109.580,00	0,00	0,00	-3.804.524,74
			EUR 0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			EUR 7.784.417,00	0,00	0,00	0,00	7.784.857,00
D001	D0001102	Sonstige Nutzungsr.	EUR 495.966,88	0,00	0,00	0,00	495.966,88
			EUR -370.660,88	-17.250,00	0,00	0,00	-387.910,88
			EUR 0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			EUR 125.306,00	0,00	0,00	0,00	108.056,00
D001	D0002111	Grdst. mit Bauten	EUR 1.984.451,81	0,00	0,00	0,00	1.984.451,81
			EUR 0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			EUR 0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			EUR 1.984.451,81	0,00	0,00	0,00	1.984.451,81
D001	D0002112	Gesch., Betr.-Bauten	EUR 21.558.645,36	0,00	0,00	0,00	21.558.645,36
			EUR -8.422.111,36	-871.926,00	0,00	0,00	-9.294.037,36
			EUR 0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			EUR 13.136.534,00	0,00	0,00	0,00	12.264.608,00
D001	D0002121	Grdst. Schienenweg	EUR 1.580.901,35	0,00	0,00	0,00	1.580.901,35
			EUR 0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			EUR 0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			EUR 1.580.901,35	0,00	0,00	0,00	1.580.901,35
D001	D0002122	Geb. Schienenweges	EUR 5.285.895,04	4.000,00	0,00	0,00	5.289.895,04
			EUR -2.843.651,04	-113.109,00	0,00	0,00	-2.956.760,04
			EUR 0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			EUR 2.442.244,00	0,00	0,00	0,00	2.333.135,00
D001	D0002123	Tunnelanlagen	EUR 1.823.200.553,08	63.003,99	-21.000,00	8.061.540,86	1.831.304.097,93
			EUR -365.488.524,08	-17.026.791,88	5.944,83	0,00	-382.520.370,93
			EUR 0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			EUR 1.257.701.029,00	0,00	0,00	0,00	1.249.783.727,00
D001	D0002124	Brücken	EUR 198.270.340,93	8.649,70	0,00	1.373.860,55	199.652.851,18
			EUR -44.296.306,53	-3.996.989,65	0,00	0,00	-48.293.296,18
			EUR 0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			EUR 153.974.034,40	0,00	0,00	0,00	151.359.555,00
D001	D0002125	Bauwerksausbau	EUR 520.585.475,29	6.357.704,93	-1.788.060,14	14.282.188,52	539.437.308,60
			EUR -218.165.953,89	-16.448.531,01	1.282.662,74	0,00	-233.322.336,60
			EUR 0,00	-514,44	0,00	0,00	0,00
			EUR 302.419.521,40	36.049,74	0,00	0,00	306.114.970,00
D001	D0002401	Gleichrichterwerke	EUR 75.188.827,71	698.563,35	-1.851.101,90	804.367,84	74.840.657,00
			EUR -41.835.334,71	-2.547.235,49	1.544.277,76	-93.884,56	-42.732.177,00
			EUR 0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			EUR 33.553.493,00	0,00	0,00	0,00	32.108.480,00
D001	D0002501	Gleisanlagen	EUR 229.893.666,66	1.758.072,62	-711.718,40	238.101,84	230.978.122,72
			EUR -126.895.848,66	-6.279.446,93	361.076,87	0,00	-132.814.219,72
			EUR 0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			EUR 102.997.817,00	0,00	0,00	0,00	98.363.903,00

Anlage 5

0001	00002502	Fahrl. & Stromzufuhr	EUR	51.008.944,52	2.324,90	-10.000,00	450.610,57	51.451.879,99
			EUR	-22.772.029,52	-1.564.118,47	10.000,00	0,00	-24.326.147,99
			EUR	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			EUR	28.236.915,00	0,00	0,00	0,00	27.125.732,00
0001	00002503	Signalanzl, Stellwerke	EUR	201.035.064,28	5.197.401,88	-582.919,92	15.875.711,62	221.525.257,86
			EUR	-106.894.219,28	-6.069.869,61	573.872,03	0,00	-112.390.216,86
			EUR	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			EUR	94.140.845,00	0,00	0,00	0,00	109.135.041,00
0001	00002504	Femm. der Strecke	EUR	62.646.875,17	373.844,42	-188.403,42	609.520,38	63.441.836,55
			EUR	-44.952.784,19	-2.764.697,75	185.812,39	0,00	-47.531.669,55
			EUR	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			EUR	17.694.090,88	0,00	0,00	0,00	15.910.287,00
0001	00002505	Elektrische Weichen	EUR	23.357.699,42	1.246.810,09	-100.372,46	293.765,09	24.796.902,14
			EUR	-11.748.440,42	-787.355,42	95.500,70	0,00	-12.440.295,14
			EUR	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			EUR	11.609.259,00	0,00	0,00	0,00	12.356.607,00
0001	00002506	Beleuchtungsanlagen	EUR	184.173.931,78	747.499,80	-230.175,00	2.582.195,17	187.273.451,75
			EUR	-90.295.927,78	-5.837.518,05	170.681,08	0,00	-85.962.764,75
			EUR	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			EUR	103.878.004,00	0,00	0,00	0,00	101.310.687,00
0001	00002701	Gleisbaumaschinen	EUR	78.250,90	17.348,46	0,00	0,00	95.599,35
			EUR	-54.743,90	-7.647,46	0,00	0,00	-62.391,35
			EUR	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			EUR	23.507,00	0,00	0,00	0,00	33.208,00
0001	00002702	Werkstattmaschinen	EUR	1.053.734,92	0,00	-24.326,18	3.498,21	1.032.908,95
			EUR	-987.425,92	-25.407,21	24.326,18	0,00	-988.506,95
			EUR	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			EUR	66.309,00	0,00	0,00	0,00	44.400,00
0001	00002703	Sonst Schienenfahrz	EUR	1.854.790,38	0,00	0,00	0,00	1.854.790,38
			EUR	-1.604.779,38	-33.335,00	0,00	0,00	-1.638.114,38
			EUR	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			EUR	250.011,00	0,00	0,00	0,00	216.676,00
0001	00002704	Lastkraftwagen	EUR	861.390,09	10.748,85	-43.502,38	0,00	823.636,56
			EUR	-732.672,09	-43.732,65	46.408,38	0,00	-730.996,36
			EUR	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			EUR	128.718,00	0,00	0,00	0,00	92.640,00
0001	00002801	Personenkratwagen	EUR	18.541,89	0,00	0,00	0,00	18.541,89
			EUR	-17.050,89	-1.491,00	0,00	0,00	-18.541,89
			EUR	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			EUR	1.491,00	0,00	0,00	0,00	0,00
0001	00002802	Werkzeuge und Geräte	EUR	460.426,52	33.704,62	-1.226,49	5.043,79	487.948,44
			EUR	-311.947,52	-57.417,41	1.220,49	0,00	-368.144,41
			EUR	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			EUR	138.479,00	0,00	0,00	0,00	119.804,00
0001	00002803	Femmeldeanlagen	EUR	307.477,75	557,62	0,00	0,00	308.035,37
			EUR	-188.872,75	-20.476,62	0,00	0,00	-209.349,37
			EUR	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			EUR	118.605,00	0,00	0,00	0,00	98.686,00
0001	00002804	Werkseinrichtungen	EUR	4.698.849,86	0,00	-9.394,62	17.197,14	4.706.652,18
			EUR	-3.112.448,86	-161.097,14	9.304,62	0,00	-3.264.241,18
			EUR	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			EUR	1.586.401,00	0,00	0,00	0,00	1.442.411,00
0001	00002805	Betr- u. Gesch.ausst	EUR	7.919.954,44	209.843,68	-23.089,50	19.784,66	8.126.493,28
			EUR	-4.317.335,44	-811.811,34	240,50	0,00	-5.128.906,28
			EUR	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			EUR	3.602.619,00	0,00	0,00	0,00	2.997.587,00
0001	00002901	Anlagen im Bau	EUR	384.452.014,12	57.639.051,27	-3.164.411,81	-45.785.830,95	393.140.822,63
			EUR	-13.287.072,44	0,00	0,00	0,00	-13.287.072,44
			EUR	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			EUR	371.164.941,68	123.545,38	-5.086.773,40	0,00	379.853.750,19
0001	00002903	Lagervorrat	EUR	714.964,26	0,00	-462.131,08	-195.257,85	67.575,33
			EUR	-273.345,04	0,00	137.586,42	93.884,56	-41.874,06
			EUR	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			EUR	441.619,22	0,00	0,00	0,00	25.701,27
Gesamt	Berliner Verkehrsbetriebe	EUR	3.613.957.015,71	74.368.229,97	-9.206.833,30	-1.363.704,56	3.677.754.707,82	
		EUR	-1.103.175.452,07	-65.536.814,88	4.457.914,99	0,00	-1.164.314.866,40	
		EUR	0,00	-514,44	0,00	0,00	0,00	
		EUR	2.510.781.563,64	159.595,12	-5.086.773,40	0,00	2.513.439.841,42	

* Anschaffungs- und Herstellungskosten Geschäftsjahr Beginn

3. Bauwerksschadensliste U-Bahn (§ 18 Abs. 3)

- (1) Die Bauwerksschadensliste wird entsprechend den Anforderungen dieser Anlage geführt und weiterentwickelt.
- (2) Die Bauwerksschadensliste wird in das Infrastrukturkataster (vgl. Nr. 2 dieser Anlage) integriert. Die Bauwerksschadensliste der U-Bahn hat folgenden Inhalt:
 - Örtlichkeit
 - Befund
 - Dokumentationsnachweis, z.B. im Bauwerksbuch
 - Priorisierung nach Mängelrelevanz
 - Stufe 1:** substanzgefährdender Schaden
Behebung kurzfristig erforderlich
 - Stufe 2:** Schaden ohne akute Betriebsgefährdung
Behebung mittelfristig erforderlich
 - Stufe 3:** Schaden ohne aktuelles Gefährdungspotenzial
Behebung mittel- bis langfristig erforderlich
 - Abarbeitungsnachweis
- (3) Dazu werden noch div. Mess- und Prüfprotokolle sowie Inspektionsberichte für den Zeitraum „Erstinbetriebnahme bis zur endgültigen Außerbetriebnahme“ für die Infrastruktur der U-Bahn, der Straßenbahn und des Busbetriebes laufend verfasst und archiviert. Hinzu kommen Brückenbücher sowie für Bus und Straßenbahn Mängellisten mit Abarbeitungsvermerken.

4. Leistungsgrößen der Infrastrukturerhaltung (§ 19 Abs. 1)

- (1) Die Leistungsgrößen der Infrastrukturerhaltung umfassen folgende Sachverhalte:
 - Prognostizierter Erhaltungsbedarf mit einem Prognosezeitraum von 5 Jahren unterteilt in Jahresscheiben
 - Modernitätsgrad bzw. Durchschnittsalter der Anlagen differenziert nach Oberbau (Weichen, Kreuzungen), Gleisanlagen, Stationen, Ingenieurbauwerken, elektrischen/ elektronischen Anlagen und sonstigen Anlagen

5. Leistungsgrößen des Infrastrukturbetriebs (§ 19 Abs. 2)

- (1) Die BVG weist als Leistungsgrößen und Qualitätskennziffern der Infrastruktur i. S. d. Vertrages nachfolgende Verfügbarkeiten aus und legt folgende Berechnungsgrundlagen zu Grunde:

Verfügbarkeit Infrastrukturanlagen U-Bahn

Anforderung Zur Sicherung eines zuverlässigen, sicheren und pünktlichen Betriebsablaufes hält die BVG die anlagenbedingten Ausfälle und Verspätungen auf minimalem Niveau

Qualitätsziel < 1 % Ausfall / Verspätung anlagenbedingt

Berechnungsgrundlage	$\frac{\text{anlagenbedingte Ausfall- und Verspätungskilometer} \times 100}{\text{Gesamt-Zugkilometer}}$ <p>(Quote aus Qualitätsbericht abzüglich Baumaßnahmen und höhere Gewalt)</p>
----------------------	---

Verfügbarkeit fahrgastrelevanter U-Bahn-Zugänge

Anforderung Zur Sicherung einer bestmöglichen Erreichbarkeit der BVG durch unsere Fahrgäste halten wir die mangelbedingt geschlossenen Zugänge im U-Bahnbereich auf minimalem Niveau.

Qualitätsziel < 3 % geschlossene Zugänge

Berechnungsgrundlage	$\frac{\text{Summe mangelbedingt geschlossener U-Bahn-Zugänge pro Tag} \times 100}{\text{Gesamtzahl der U-Bahn-Zugänge} \times 365}$ <p>(Ausnahmen sind Sperrungen wegen laufender Baumaßnahmen)</p>
----------------------	--

Anteil der schadensbedingten Langsamfahrstrecken U-Bahn

Anforderung Zur Erreichung einer gleich bleibend hohen und fahrplangerechten Reisezeit hält die BVG den Anteil an mangelbedingten Langsamfahrstrecken im U-Bahnbereich auf minimalem Niveau.

Qualitätsziel < 5 % Langsamfahrstrecken pro Jahr

Berechnungsgrundlage	$\frac{\text{Summe Langsamfahrstrecken in km Einfachgleis (Hauptgleise) pro Tag* x 100}}{\text{Gesamt-km Einfachgleis der Hauptgleise x 365}}$ <p>(* baustellenbedingte Langsamfahrstrecken ausgenommen)</p>
----------------------	--

Anteil behindertengerecht ausgebauter U-Bahnhöfe

Anforderung Zur Umsetzung der Leitlinien des Senats zur Entwicklung Berlins als behindertengerechte Stadt steigert die BVG jedes Jahr den Anteil an behindertengerecht ausgebauten U-Bahnhöfen

Qualitätsziel > 2% Steigerung (mindestens 4 Aufzüge pro Jahr)

Berechnungsgrundlage	$\frac{\text{Behindertengerecht ausgebaute Bahnhöfe x 100}}{\text{Gesamtanzahl Bahnhöfe (nach Linien getrennt)}}$
----------------------	---

Anteil der schadensbedingten Langsamfahrstrecken Straßenbahn

Anforderung Zur Erreichung einer gleich bleibend hohen und fahrplangerechten Reisezeit hält die BVG den Anteil an technisch verursachten Langsamfahrstrecken auf minimalem Niveau.

Qualitätsziel < 0,8 %

Berechnungsgrundlage	$\frac{\text{Langsamfahrstrecken in km Einfachgleis der Gleisbaubezirke}}{\text{Gesamt-km Einfachgleis der Gleisbaubezirke}}$
----------------------	---

Verfügbarkeit der Bahnenergieversorgungsanlagen (BEVA) Straßenbahn

Anforderung Zur Vermeidung von Fahrtausfällen ist eine stabile Funktion der Bahnenergieversorgungsanlagen erforderlich.

Qualitätsziel > 99,6 %

Berechnungsgrundlage	$\frac{\text{Verkehrswirksame Ausfallzeit der BEVA} \times 100}{\text{Betriebsstunden}}$
----------------------	--

Ausfallzeiten infolge von Anlagenschäden, ohne Störzeiten durch Primärenergieausfall (VEDB-Netz) und ohne fremdverursachte Fahrleitungsschäden.

Verfügbarkeit behindertengerechter Ausstattungen

Anforderung Alle Personenaufzugsanlagen und Fahrtreppen im U-Bahnbereich sollen für den Fahrgast, insbesondere für Behinderte und Fahrgäste mit Lasten (Kinderwagen usw.), während der Betriebszeit zur Verfügung stehen.

Qualitätsziel Aufzüge: > 95,0 %

Qualitätsziel Fahrtreppen: > 95,0 %

Berechnungsgrundlage	$\frac{\text{Betriebszeit minus (Entstörungs- + Instandhaltungszeit)} \times 100}{\text{Betriebszeit}}$
----------------------	---

Verfügbarkeit von stationären Vertriebsautomaten

Anforderung Wir bieten dem Kunden einen Fahrscheinerwerb über verschiedene Vertriebswege an. Wir stellen den durchgängigen Verkauf während der Betriebszeiten in allen U-Bahnhöfen und in allen privaten Verkaufsentagenturen im Stadtgebiet von Berlin.

Qualitätsziel > 98,5 %

Berechnungsgrundlage	<p>Für jedes Vertriebssystem getrennt:</p> $\frac{(\text{Gesamtstunden minus ungeplante Ausfallzeit}) \times 100}{\text{Gesamtstunden}}$
----------------------	--

Verfügbarkeit Dynamisches Auskunftssystem

Anforderung Die BVG bietet ihren Kunden eine aktuelle Anzeige der Ist-Abfahrtszeiten der Fahrzeuge an den Bahnhöfen und an ausgewählten Haltestellen.

Zusätzlich bieten wir kurzfristige Informationen bei Störungen im Bahnbetrieb und über geplante Baumaßnahmen im U-Bahn-, Omnibus- und Straßenbahn-Netz.

Qualitätsziel 97,00 % (Steuerkomponenten und Anzeiger)

Berechnungs- grundlage	$\frac{(\text{Betriebsbereite Zeit} - \text{nicht betriebsbereite Zeit}) \times 100}{\text{Betriebseinsatzzeit}}$
---------------------------	---

Anlage 6: Infrastrukturmonitoring

1. Instrumente des Infrastrukturmonitorings (§ 25 Abs. 2)

Das Infrastrukturmonitoring entsprechend der in § 25 Abs. 1 vereinbarten Ziele beginnt mit Vertragsbeginn am 1. Januar 2008. Es beruht auf folgenden Instrumenten:

- (1) Jährliche Berichterstattung zur Entwicklung des Investitionsrückstaus. Die Berichterstattung muss folgende Anforderungen erfüllen:
 - Aussagen zur absoluten Höhe des Investitionsrückstaus unter Berücksichtigung des Anlagenzustands
 - Aussagen zum bisherigen Investitionsrückstaus
 - Aussagen zur räumlichen und sachlichen Verteilung des Investitionsrückstaus
 - Aussagen, mit welchem Aufwand er auf welches Niveau abgebaut werden kann.

- (2) Erweiteter jährlicher Anlagenspiegel
Auf den jährlichen Anlagenspiegel gemäß Anlage 5 aufbauend, müssen weitere Voraussetzungen erfüllt werden:
 - Wesentliche Veränderungen des Anlagevermögens bzw. der Abschreibungsfristen werden gemäß den Anforderungen des modernen Rechnungswesens in ihren Auswirkungen dargestellt und dem Aufgabenträger auf Anfrage näher erläutert
 - Wesentliche Veränderungen in den Abschreibungsfristen werden ein Jahr parallel dokumentiert (wirtschaftliche Auswirkungen mit und ohne Änderung der Abschreibungsfrist)

- (3) Vorhabensplanung
Die Vorhabensplanung muss folgende Anforderungen erfüllen:
 - Bei Vorhaben muss der eindeutige Bezug zum jeweiligen Infrastrukturkataster gemäß Anlage 5 Abschnitt 2 hergestellt sein.
 - Die Vorhabensplanung stellt Aufwand und Investitionen von Vorhaben sowie deren Berechnungsgrundlagen nachvollziehbar dar.

Die BVG dokumentiert die Umsetzung der Vorhabensplanung nach folgender Maßgabe:

 - Darstellung der abgeschlossenen, in Umsetzung befindlichen und der noch umzusetzenden Vorhaben;
 - Darstellung der Ist-Kosten einschließlich unvorgesehener Mehrkosten (> 5 %) im Einzelfall, in Form einer Kurzbegründung als Fußnote in der entsprechenden Auflistung;

- Darstellung der Ausführungszeiten; nachvollziehbare Begründung von wesentlichen Abweichungen zwischen geplanten und tatsächlichen Ausführungszeiten sowie der Abweichungen.

Die Vorhabensplanung erfolgt unter zur Hilfenahme des Musters „BVG-Investitionen 2007-2011 der Verkehrsinfrastruktur – eigenfinanziert, BVG-Investitionen 2007-2011 der Verkehrsinfrastruktur – sonderfinanziert“ (Anhang 1).

(4) Verwendungsnachweis

Die BVG erläutert die Verwendung der Mittel (§ 27 Parameter der Ausgleichsberechnung) in einem jährlich zu erbringenden Verwendungsnachweis. Dieser kann auf dem Muster gemäß „Zusammenfassung Abrechnung nach Verwendung im Jahr 2005“ und „Zusammenfassung Abrechnung nach Aufwandsgruppen 2005“ (Anhang) aufbauend gestaltet werden, sofern folgende weitergehende Anforderungen erfüllt sind:

- Zur Erhöhung der Transparenz werden die Kostenarten in der Verwendungsrechnung („Zusammenfassung Abrechnung nach Verwendung“) als Spalten ergänzt. Dargestellt werden insbesondere die Kostenarten: Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe (RHB), bezogene Leistungen, Personalaufwand, AfA, Reduktion AfA wg. Auflösung Sonderposten, Verrechnungen aus Konzern.
- Alle werterheblichen Positionen, die als „Sonstige“ bezeichnet sind, darunter auch die „Sonstigen Erlöse“, sind separat zu erläutern. Weiterhin zu erläutern sind die Vertragsgrundlage und das Schlüsselungsprinzip für Verrechnungen aus dem Konzern.

(5) Infrastruktur-Benchmarking

BVG und Aufgabenträger stimmen sich über die Teilnahme der BVG an geeigneten Infrastruktur-Benchmarkings ab. Der Aufgabenträger kann von der BVG die Teilnahme an Benchmarking-Aktivitäten verlangen, sofern dabei ausgeschlossen ist, dass betriebsinterne Daten der BVG an andere Verkehrsunternehmen gelangen. Er trägt in diesem Fall die Kosten des Benchmarkings.

Das Infrastruktur-Benchmarking soll die Qualität und Quantität der Infrastruktur sowie die erforderlichen Unterhaltungs- und Erneuerungskosten im Vergleich zu anderen Infrastrukturbetreibern nachvollziehbar darstellen sowie Optimierungsoptionen aufzeigen. Sofern die BVG an Benchmarking-Aktivitäten mit Infrastrukturbezug teilnimmt, informiert sie den Aufgabenträger im Rahmen ihrer Infrastrukturberichterstattung über die Ergebnisse.

2. Weiterentwicklung des Infrastrukturmonitorings (§ 28 Abs. 3 S. 2)

- (1) Ziel einer Weiterentwicklung des Infrastrukturmonitorings ist es, die Instrumente des Infrastrukturmonitorings auf dem Stand der Technik zu halten sowie an den Stand von Wissenschaft und Technik heranzuführen, sofern dies zur Erreichung der Ziele dieses Vertrags einvernehmlich als zweckmäßig und wirtschaftlich erachtet wird.

- (2) Bei der Weiterentwicklung des Infrastrukturmonitorings ist insbesondere die Umsetzung folgender Anforderungen zu prüfen:
- Längerfristige, d. h. länger als fünf Jahre, und zuverlässige Prognostizierbarkeit von Erhaltungsbedarf, funktioneller Werthaltigkeit der Anlagen, Risiken und verbleibendem Investitionsrückstau
 - Streckenscharfe Darstellung aller im Hinblick auf Kostentransparenz relevanten Kosten, Leistungen und Infrastruktur-Qualitätskennziffern
 - BVG und Aufgabenträger prüfen die Umstellung des Infrastrukturmonitorings auf eine outputorientierte Leistungskontrolle
 - Nachweis der Angemessenheit der Kosten der Infrastrukturvorhaltung

Anlage 7: Erfüllungskontrolle

Teil 1: Berichtsmuster

Übersicht		
Blatt	7.1-1	Verkehrsleistung
Blatt	7.1-2	Zuverlässigkeitsquote
Blatt	7.1-3	Pünktlichkeit-Quote
Blatt	7.1-4	Pünktlichkeit-Meldung
Blatt	7.1-5	Anschlussquoten
Blatt	7.1-6	Fahrkartenkontrollen
Blatt	7.1-7	Fahrgastzahlen
Blatt	7.1-8	Tarifeinnahmen
Blatt	7.1-9	Fahrzeugeinsatz - Umweltstandards
Blatt	7.1-10	Beschwerden
Blatt	7.1-11	Kundenzufriedenheit

Anlage 7 schließt an die Definition der Angebotsstandards an (Anlage 1, Teil 1)

- Teil 1 konkretisiert die Berichtsanforderungen für die wesentlichen Berichtspflichten der BVG.
- Teil 2 beschreibt das Verfahren der Kundenzufriedenheitsmessung („weiche“ Qualitätsmerkmale bzw. Qualitätsmessung), § 24 Abs. 3.

Teil 1 ist wie folgt untergliedert:

- Muster für Lieferberichte der BVG, zu Betriebsleistung § 24 Abs. 1, Fahrgastzahlen § 24 Abs. 2, Tarifeinnahmen und Fahrkartenkontrollen § 24 Abs. 2, Qualität § 24 Abs. 3, Beschwerden § 24 Abs. 5 („Bericht“)
- Spezifizierung der Grunddaten, auf die der Aufgabenträger gemäß § 23 Abs. 2 Zugriff erhält („Grunddaten“)

monatlich einzugebende Werte
 Übernahme aus dem Vormonat
 berechnete Werte

Linie	Fahrplanmengen Tagesfahrplan								Gültigkeitstage im Monat				Monatliche Fahrplanmengen		MH. Betriebsleistungsmengen**		Fahrtausfälle		Ersatzverkehr (Bus-km)	
	Mo-Do		Fr		Sa		So		Mo-Do	Fr	Sa	So	Nutzkm*	Bef-h	Nutzkm*	Bef-h	Nutzkm*	Bef-h	Nutzkm*	
	Nutzkm*	Bef-h	Nutzkm*	Bef-h	Nutzkm*	Bef-h	Nutzkm*	Bef-h												
Bus	letzte Fortschreibung des Vormonats (gültig von tt.mm.jjjj bis tt.mm.jjjj)																			
	M11																			
	...																			
	M85																			
	TXL																			
	...																			
	X83																			
	100																			
	...																			
	399																			
N1																				
...																				
N97																				
	Summe letzte Fortschreibung des Vormonats																			
Bus	erste Fortschreibung laufender Monat (gültig von tt.mm.jjjj bis tt.mm.jjjj)																			
	M11																			
	...																			
	M85																			
	TXL																			
	...																			
	X83																			
	100																			
	...																			
	399																			
N1																				
...																				
N97																				
	Summe erste Fortschreibung laufender Monat																			
Bus	x-te Fortschreibung laufender Monat (gültig von tt.mm.jjjj bis tt.mm.jjjj)																			
	M11																			
	...																			
	M85																			
	TXL																			
	...																			
	X83																			
	100																			
	...																			
	399																			
N1																				
...																				
N97																				
	Summe x-te Fortschreibung laufender Monat																			
Bus	Bus gesamt laufender Monat																			
	M11																			
	...																			
	M85																			
	TXL																			
	...																			
	X83																			
	100																			
	...																			
	399																			
N1																				
...																				
N97																				
	Summe Bus gesamt laufender Monat																			
Fähre	Gesamt laufender Monat																			
	F10																			
	F11																			
	F12																			
	F21																			
	F23																			
	F24																			
Σ																				
	Erbrachte Leistung (**)																			
	Ausfälle (Betriebsstunden)																			

* Nutzkm = NutzZkm (U-Bahn, Straßenbahn) bzw. NutzWkm (Bus).
 ** Die Betriebsleistungsmengen (BERTA) sind für die gleichen Fortschreibungszeiträume wie beim genehmigten Fahrplan zu addieren (also nicht tagesscharf).
 *** Basis: Monatliche Abrechnung des Subunternehmers (bei Vertragsbeginn: Stern und Kreis Schifffahrt GmbH)

Grunddaten
 Einblick in fahrtgenaue Betriebsdaten, Abrechnungen des Subunternehmers für die Fähre

Nachweis entsprechend Verkehrsvertrag

§ 24 Abs. 4

Zuverlässigkeit und Ausfälle in Q.JJJJ

Periodizität: Quartalsweise

alle Angaben in [%]	Monat -2	Monat -1	Monat	Quartal	Jahr*
Zuverlässigkeit U-Bahn					
Ausfälle					
eigenverschuldet					
fremdverschuldet					
<i>davon infolge</i>					
<i>Witterung</i>					
<i>gefährlicher Eingriffe in den Verkehr</i>					
<i>Unfälle</i>					
<i>Anweisung Polizei, Feuerwehr, Dritte</i>					
Zuverlässigkeit Straßenbahn					
Ausfälle					
eigenverschuldet					
fremdverschuldet					
<i>davon infolge Falschparkern</i>					
Zuverlässigkeit Omnibus					
Ausfälle					
eigenverschuldet					
fremdverschuldet					

Zusätzlich werden auffällige und gravierende Ausfallhäufungen linienweise kommentiert.

Sobald die BVG die Ursachen der fremdverschuldeten Ausfälle bei Straßenbahn und Bus analog zur U-Bahn differenzierter erfasst, werden diese Ausfälle im vorliegenden Berichtsmuster ergänzt und die Berichte entsprechend erweitert.

Grunddaten

Einblick in fahrtgenaue Betriebsdaten inkl. Gründe für fremdverschuldete Störungen (sofern vorhanden)

* Nur anzugeben soweit der Bericht sich auf das vierte Quartal bezieht.

Nachweis entsprechend Verkehrsvertrag

§ 24 Abs. 4

Pünktlichkeit in Q.JJJJ

Periodizität: Quartalsweise

	M-2	M-1	M	Quartal	Jahr *
Σ U-Bahn					
Σ Straßenbahn					
Σ Omnibus					

Sobald die BVG die Ursachen der fremdverschuldeten Unpünktlichkeit differenzierter erfasst, wird dies im vorliegenden Berichtsmuster ergänzt und der Bericht entsprechend erweitert.

Grunddaten

Einblick in fahrtgenaue Betriebsdaten inkl. Gründe für fremdverschuldete Störungen (sofern vorhanden)

* Nur anzugeben soweit der Bericht sich auf das vierte Quartal bezieht.

Nachweis entsprechend Verkehrsvertrag

§ 24 Abs. 4

Pünktlichkeit von ### bis ###
 Periodizität: monatlich bis 15.

	Monat 1	Monat ...	Lfd. Monat
U1 U2 <i>usw.</i>					
Σ U-Bahn					
M1 M2 <i>usw.</i>					
Σ Straßenbahn					
TXL X7 <i>usw.</i>					
Σ Omnibus					

Fähre: Anlaßbezogene Auswertung bei auffälligen Abweichungen monatlicher Verspätungsquoten von normalen Pünktlichkeitswerten je Linie.

Grunddaten:

Einblick in fahrtgenaue Betriebsdaten inkl. Gründe für fremverschuldete Störungen (sofern vorhanden)

Nachweis entsprechend Verkehrsvertrag § 24 Abs. 3, Anlage 1 Teil 1

Anschlussquoten in Q.JJJJ (Entwicklungsauftrag bis 2009)

Periodizität: Quartalsweise

	M-2	M-1	M	Quartal
Σ U-Bahn				
Σ Straßenbahn				
Σ Omnibus				

Relationsbezogene Auswertung im Problemfall

Grunddaten:

Einblick in fahrtgenaue Betriebsdaten LISI (U-Bahn), RBL, Meldebuch (BLO)

Nachweis entsprechend Verkehrsvertrag

§ 24 Abs. 2

Fahrkartenkontrollen halbjährlich
Liefertermine September und März

	HJ - 1	HJ	Jahr
Kontrollierte Fahrgäste			
Anzahl Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis			
Schwarzfahrerquote (Quotient*)			

* Bezogen auf alle Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis

Grunddaten

Keine

Nachweis entsprechend Verkehrsvertrag § 24 Abs. 2

Fahrgastzahlen in Hj.JJJJ

Liefertermine September und März

	Betriebszweig- Beförderungsfälle	Unternehmens- Beförderungsfälle
U-Bahn		
Straßenbahn		
Bus		
Fähre		
Gesamt		

Grunddaten

Hochrechnung auf Basis Fahrausweisverkäufe

Nachweis entsprechend Verkehrsvertrag § 24 Abs. 2

Einnahmen aus Verbundtarif nach Tarifpositionen
 Liefertermine September und März

1. Fahrausweis-Pool: Berlin ABC - nur AB

Zeitraum:

Verkehrsunternehmen: BVG

Zeitkartentarif Berlin AB:					
lfd. Nr.	Tarifstufe	Bezeichnung der Tarifstufe	Preis	verkaufte Anzahl	Summe
			EUR	Stck	EUR
1.	BA	Berlin AB VBB Umweltkarte			
2.	BAS	Berlin AB Schülerticket			
3.	BÄT	Berlin AB Geschwisterkarte			
4.	BAE	Berlin AB Azubi			
5.	BAI	Berlin AB Fahrradzeitkarte			
6.	BAL	Berlin AB Monatskarte 10-UhMonatsticket			
7.	BAW	Berlin AB 7-Tage			
8.	BAR	Berlin AB Abonnement VBB Umweltkarte			
9.	BARS	Berlin AB Abonnement Schüler			
10.	BART	Berlin AB Abonnement Geschwisterkarte			
11.	BARE	Berlin AB Abonnement Azubi			
12.	BARE	Berlin AB Abonnement Azubi			
13.	BATS	BerlinTicket S			
14.	BAJ	Berlin AB Jahreskarte VBB Umweltkarte			
15.	BASK	Gruppenfahrausweis Schulticket Berlin AB			
Gesamtsumme:					
Zeitkartentarif Berlin AB:					

Bartarif Berlin AB:					
lfd. Nr.	Tarifstufe	Bezeichnung der Tarifstufe	Preis	verkaufte Anzahl	Summe
			EUR	Stck	EUR
16.	B1	Berlin AB Regeltarif			
17.	B1E	Berlin AB Ermäßigungstarif			
18.	B1T	Berlin AB Tageskarte			
19.	B1TE	Berlin AB Tageskarte Ermäßigungstarif			
20.	B1TK	Berlin AB Kleingruppenkarte			
21.	B1SG	Berlin AB Gruppentageskarte Schüler			
22.	B1F	Berlin AB Einzelfahrausweis Fahrrad			
23.	B1TF	Berlin AB Tageskarte Fahrrad			
Gesamtsumme:					
Bartarif Berlin AB:					

2. Fahrausweis-Pool: Berlin ABC - nur BC

Zeitraum

Verkehrsunternehmen: BVG

Zeitkartentarif Berlin BC					
lfd. Nr.	Tarifstufe	Bezeichnung der Tarifstufe	Preis	verkaufte Anzahl	Summe
			EUR	Stck	EUR
1.	BB	Berlin BC Monatskarte VBB Umweltkarte			
2.	BBE	Berlin BC Azubi/Schüler			
3.	BBL	Berlin BC Monatskarte 10-Uhr Monatsticket			
4.	BBW	Berlin BC 7-Tage			
5.	BBR	Berlin BC Abonnement			
6.	BBRE	Berlin BC Abonnement Azubi/Schüler			
7.	BBJ	Berlin BC Jahreskarte VBB Umweltkarte			
Gesamtsumme					
Zeitkartentarif Berlin BC					

Bartarif Berlin BC					
lfd. Nr.	Tarifstufe	Bezeichnung Tarifstufe	Preis	verkaufte Anzahl	Summe
			EUR	Stck	EUR
8.	B2	Berlin BC Regeltarif			
9.	B2E	Berlin BC Ermäßigungstarif			
10.	B2T	Berlin BC Tageskarte			
11.	B2TE	Berlin BC Tageskarte Ermäßigungstarif			
12.	B2TK	Berlin BC Kleingruppenkarte			
13.	B2F	Berlin BC Einzelfahrausweis Fahrrad			
14.	B2FT	Berlin BC Tageskarte Fahrrad			
Gesamtsumme					
Bartarif Berlin BC					

3. Fahrausweis-Pool: Berlin ABC

Monat

Verbundverkehrsunternehmen: BVG

Zeitkartentarif Berlin ABC:					
Ifd. Nr.	Tarifstufe	Bezeichnung der Tarifstufe	Preis	verkaufte Anzahl	Summe
			EUR	Stck	EUR
1.	BC	Berlin ABC Monatskarte VBB Umweltkarte			
2.	BCE	Berlin ABC Azubi/Schüler			
3.	BCL	Berlin ABC Monatskarte 10-Uhr Monatsticket			
4.	BCW	Berlin ABC 7-Tage			
5.	BCR	Berlin ABC Abonnement			
6.	BCRE	Berlin ABC Abonnement Azubi/Schüler			
7.	BCJ	Berlin ABC Jahreskarte			
Gesamtsumme:					
Zeitkartentarif Berlin ABC:					

Bartarif Berlin ABC:					
Ifd. Nr.	Tarifstufe	Bezeichnung der Tarifstufe	Preis	verkaufte Anzahl	Summe
			EUR	Stck	EUR
8	B3	Berlin ABC Regeltarif			
9	B3E	Berlin ABC Ermäßigungstarif			
10	B3T	Berlin ABC Tageskarte			
11	B3TE	Berlin ABC Tageskarte Ermäßigungstarif			
12	B3TK	Berlin ABC Kleingruppenkarte			
13	B3SG	Berlin ABC Gruppentageskarte Schüler			
14	B0	Berlin Kurzstrecke			
15	B0E	Berlin Kurzstrecke Ermäßigungstarif			
16	B3F	Berlin ABC Einzelfahrausweis Fahrrad			
17	B3FT	Berlin ABC Tageskarte Fahrrad			
18	B0F	Fahrausweis Kurzstrecke Fahrrad			
Gesamtsumme:					
Bartarif Berlin ABC:					

4. Fahrausweis-Pool: Berlin ABC - nur Firmentickets

Monat

Verbundverkehrsunternehmen: BVG

Firmenticketverträge					
Ifd. Nr.	Tarifstufe	Bezeichnung der Tarifstufe	Preis	verkaufte Anzahl	Summe
			EUR	Stück	EUR
	monatliche Zahlung				
1	BARF	Job Berlin AB			
2	BBRF	Job Berlin BC			
3	BCRF	Job Berlin ABC			
4	BARX	Job Berlin AB Schüler/Azubi			
5	BBRX	Job Berlin BC Schüler/Azubi			
6	BCRX	Job Berlin ABC Schüler/Azubi			
	jährliche Zahlung				
7	BAJF	Job Berlin AB			
8	BBJF	Job Berlin BC			
9	BCJF	Job Berlin ABC			
10	BAJX	Job Berlin AB Schüler/Azubi			
11	BBJX	Job Berlin BC Schüler/Azubi			
12	BCJX	Job Berlin ABC Schüler/Azubi			
Gesamtsumme Firmenticketverträge:					

5. Sonstige relevante Positionen

Monat

Verbundverkehrsunternehmen: BVG

Sonstige relevante Tarifpositionen:					
Ifd.-Nr.	Bezeichnung des Fahrausweises		Preis	verkaufte Anzahl	Summe
			EUR	Stck	EUR
1	B1W48	Berlin AB Welcome Card 48 h			
2	B1W72	Berlin AB Welcome Card 72 h			
3	B1W48	Berlin AB Welcome Card 48 h BTM-Verkauf			
4	B1W72	Berlin AB Welcome Card 72 h BTM-Verkauf			
5	B3W48	Berlin ABC Welcome Card 48 h			
6	B3W72	Berlin ABC Welcome Card 72 h			
7	B3W48	Berlin ABC Welcome Card 48 h BTM-Verkauf			
8	B3W72	Berlin ABC Welcome Card 72 h BTM-Verkauf			
9	B1C48	City Tour Card 48 h Berlin AB			
10	B1C72	City Tour Card 72 h Berlin AB			
11	B1C48	City Tour Card 48 h Berlin AB Verkauf CoConsult			
12	B1C72	City Tour Card 72 h Berlin AB Verkauf CoConsult			
13	B3C48	City Tour Card 48 h Berlin ABC			
14	B3C72	City Tour Card 72 h Berlin ABC			
15	B3C48	City Tour Card 48 h Berlin ABC Verkauf CoConsult			
16	B3C72	City Tour Card 72 h Berlin ABC Verkauf CoConsult			
17	BAFP	Familienpass			
18	BAH	Wertabschnitte Hochschulticket Berlin AB			
19	BCH	Wertabschnitte Hochschulticket Berlin ABC			
Summe:					

Einnahmen aus Kombi- und Semesterticketverträgen:					
Ifd.-Nr.	Bezeichnung des Fahrausweises				Summe
					EUR
20		Einnahmen aus Kombiticketverträgen Berlin ABC			
21		Einnahmen aus Semesterticketverträgen Berlin ABC			
Summe:					

Sonstige Verträge:					
Ifd.-Nr.	Bezeichnung des Fahrausweises				Summe
					EUR
1.		Sockelbetrag Hochschulticket			
Summe:					

Weiterentwicklung:

Das Muster für die Einnahmenmeldungen wird entsprechend dem jeweils aktuellen, vollständigen VBB-Tarif weiterentwickelt.

Datenformat für alle Meldungen:

Excel

Grunddaten

Keine

Nachweis entsprechend Verkehrsvertrag

§ 24 Abs. 3, Anlage 1 Teil 1

Fahrzeugbestand Bus - Umweltstandards in JJJJ

Liefertermin: jährlich

Schadstoffklasse	Vorjahr		Aktuelles Jahr	
	Anzahl Fahrzeuge *)	Anteil an Gesamt	Anzahl Fahrzeuge *)	Anteil an Gesamt
Euro 0				
Euro 1				
Euro 2				
Euro 3				
Euro 4				
Euro 5				
EEV				
Gesamt		100%		100%

*) jeweils zum Jahresende

Fahrleistung Bus nach Schadstoffklassen - Umweltstandards in JJJJ

Schadstoffklasse	Vorjahr		Aktuelles Jahr	
	Fahrleistung (tkm) **)	Anteil an Gesamt	Fahrleistung (tkm) **)	Anteil an Gesamt
Euro 0				
Euro 1				
Euro 2				
Euro 3				
Euro 4				
Euro 5				
EEV				
Gesamt		100%		100%

**) Gesamtjahr

Es gilt die Annahme, dass Emissionen den **Grenzwerten** gemäß Euro 0, 1 usw. entsprechen (gemäß Fahrzeugschein/-brief). Die BVG kann durch **Typprüfwerte** nachweisen, dass die Emissionen tatsächlich geringer sind.

Fahrleistung Bus nach Lärmimmissionsklassen - Umweltstandards in JJJJ

db	Vorjahr		Aktuelles Jahr	
	Fahrleistung (tkm) **)	Anteil an Gesamt	Fahrleistung (tkm) **)	Anteil an Gesamt
75				
76				
77				
78				
79				
80				
81				
82				
83				
Gesamt		100%		100%

**) Gesamtjahr

Grunddaten

Einblick in Fahrzeuglisten, Fahrtenbücher, km-Zählerstände sowie RBL-Daten zu Ist-Fahrzeugeinsatz

Beschwerden in JJJJ

Der jährlich durch die BVG vorzulegende Beschwerdebericht soll folgende Anforderungen erfüllen:

(1) Statistische Aufbereitung der eingegangenen Beschwerden, Eingaben und Kundengarantiebegehren, insbesondere zu den folgenden Punkten:

Inhaltliche Kategorisierung der Beschwerden und Eingaben nach Angebot (Linienwege, Fahrplan, Ersatzverkehre), Tarif/Beförderungsbedingungen, Vertrieb, Betrieb/Fahrtdurchführung (Ausfälle, Unpünktlichkeit, Verfrühung, Anschlussverlust), Fahrgastinformation (Fahrzeuge, Haltestellen, Aktualität), Personalverhalten, Fahrzeuge (Zustand, Sauberkeit), Bahnhöfe/Bahnanlagen (Zustand, Sauberkeit), Sicherheit, Belange Mobilitätsbeeinträchtigter, Belobigungen

Betroffene Linien, Strecken bzw. –abschnitte (spätestens ab dem 1. Revisionszeitpunkt), Bahnhöfe oder Stationen (soweit konkret angegeben)

Zuständiger für einen evt. Mangel, der vom Antragssteller bzw. Beschwerdeführer als Grund für die Beschwerde angegeben wird (intern: Unternehmensbereiche U-Bahn, Straßenbahn, Bus, Bereich Angebot, Vertrieb usw. bzw. extern: Bezeichnung z. B. einer Verwaltungseinheit)

Bearbeitungszeit für die Beantwortung

Verwendete Kommunikationswege (sowohl der Beschwerdeführer als auch zur Beantwortung)

Entscheidung zu Kundengarantiebegehren (Erfüllung, Erstattung auf Basis von Kulanz, Ablehnung weil Garantietatbestand nicht erfüllt wird)

(2) Qualitative Beschreibung und Beurteilung der wesentlichen thematischen und räumlichen Problembereiche, insbesondere zu den unter (1) genannten Bereichen.

(3) Reaktion auf Problemschwerpunkte: Darstellung ggf. durchgeführter oder beabsichtigter Gegenmaßnahmen inkl. der Erläuterung, warum bestimmte Gegenmaßnahmen nicht ergriffen worden sind bzw. werden.

Grunddaten

Einblick in Beschwerdedatenbank und Beschwerde-Korrespondenz

Nachweis entsprechend Verkehrsvertrag

§ 24 Abs. 3

Kundenzufriedenheit im Jahr JJJJ

Faktor	Faktorwert	Qualitätsmerkmale ¹⁾	U-Bahn	Straßenbahn	Bus	Sollwert U-Bahn	Sollwert Straßenbahn	Sollwert Bus
Faktor 1	20%	Pünktlichkeit						
Faktor 2	9%	Sauberkeit und Gepflegtheit in Fahrzeugen Sauberkeit und Gepflegtheit der Bahnhöfe Platzangebot in den Fahrzeugen Komfort und Bequemlichkeit im Fahrzeug						
		Durchschnitt Faktor 2						
Faktor 3	17%	Fahrgastinformationen im Fahrzeug Fahrgastinformationen an Bahnhöfen / Haltestellen Informationen speziell zu relevanten Störungen						
		Durchschnitt Faktor 3						
Faktor 4	8%	Behindertengerechte Ausstattung der Fahrzeuge ²⁾ Behindertengerechte Ausstattung der U-Bahnhöfe ²⁾	-	-	-	-	-	-
		Durchschnitt Faktor 4						
Faktor 5	19%	Wartezeit beim Umsteigen bzw. Anschlusssicherheit tags Wartezeit beim Umsteigen bzw. Anschlusssicherheit nachts						
		Durchschnitt Faktor 5						
Faktor 6	21%	Persönliche Sicherheit tags im Fahrzeug Persönliche Sicherheit nachts im Fahrzeug Persönliche Sicherheit tags an Bahnhöfen / Haltestellen Persönliche Sicherheit nachts an Bahnhöfen / Haltestellen						
		Durchschnitt Faktor 6						
Faktor 7	6%	Freundlichkeit der Mitarbeiter Freundlichkeit der Fahrscheinprüfer	-	-	-	-	-	-
		Durchschnitt Faktor 7						
	100%							

1) Die Methodik der Kundenzufriedenheitsmessung wird in Anlage 7 Teil 2 spezifiziert.

2) wird im Rahmen der Weiterentwicklung auf andere Kriterien umgestellt

Grunddaten

Einblick in alle Rohdaten und Analysen.

Anlage 7: Erfüllungskontrolle

Teil 2: Kundenzufriedenheitsmessung

Anlage 7 spezifiziert die Erfüllungskontrolle der Leistungen gemäß §§ 23-25. Sie schließt an der Definition der Angebotsstandards gemäß Anlage 1 Teil 1 an. In diesem zweiten Teil der Anlage wird die Methodik der Kundenzufriedenheitsmessung spezifiziert.

1. Derzeitige Kundenzufriedenheitsmessung

Die BVG führt eine eigene, telefonische Kundenzufriedenheitsmessung unter ihren Kunden durch („Zufriedenheitsbarometer“). Dieses Verfahren soll bis zur Einführung eines einheitlichen Messsystems für Berlin im Wesentlichen unverändert angewendet werden.

Die Grundzüge des Verfahrens sind im Folgenden beschrieben.

Die Kundenzufriedenheitsmessungen zum Zufriedenheitsbarometer erfolgen als merkmalsbezogene Messungen und werden telefonisch durchgeführt. Bei dem merkmalsorientierten Ansatz wird davon ausgegangen, dass sich die Bewertung der Gesamtdienstleistungsqualität aus der Bewertung einzelner Leistungselemente zusammensetzt. Die telefonische Befragung bewirkt eine größere Distanz zum tatsächlichen Geschehen in den Fahrzeugen, so dass sich nur die nachhaltig schlechten Merkmale mit entsprechend hoher Relevanz auch in den Befragungsergebnissen wieder finden.

Das Verfahren kann wie folgt beschrieben werden:

- Durchführung einmal jährlich im Mai/Juni eines jeden Jahres
- Telefonische Befragung von 2.000 Berlinern ab 16 Jahren, aus denen sich gemessen an den aktuellen Auftretenswahrscheinlichkeiten ca. 1.200 ÖPNV-Stammkunden mindestens eines Verkehrsmittels ergeben.
- Für die spätere Einteilung der ÖPNV-Verkehrsmittel und der übergreifenden Merkmale ergeben sich folgende statistische Fehlertoleranzen (Gesamtwerte bei proportionalem Verfahren auf der Mindeststichprobe von 2.000 Berlinern)
 - Übergreifende Merkmale: +/- 2,75 %
 - U-Bahn: +/- 3,5 %
 - Bus/MetroBus +/- 4 %
 - Straßenbahn/MetroTram: +/- 5 %

Sowohl Bus und MetroBus als auch Straßenbahn und MetroTram werden separat erhoben. Die jeweils zugehörigen Wertepaare werden zu einem Wert für Bus bzw. einen Wert für Straßenbahn aggregiert. Die Aggregation erfolgt als gewichtetes arithmetisches Mittel der einzeln erzielten Mittelwerte der Werturteile basierend auf den dazugehörigen Fallzahlen, die sich als natürliche Inzidenzen jeweils für Bus und MetroBus bzw. jeweils für Straßenbahn und MetroTram innerhalb der Gesamtstichprobe ergeben.

– Merkmalsbezogene Messungen:

- Verkehrsmittelübergreifend (13 Merkmale):

- Preis-/Leistungsverhältnis
- Linien- und Streckennetz (also wo man überall hinfahren kann)
- Verbindungen und Anschlüssen, also den Umsteigemöglichkeiten
- Abstimmung der Verkehrsmittel aufeinander beim Umsteigen
- Fahrgast-Informationen, z. B. wenn Sie eine Fahrt vorhaben und planen
- Verständlichkeit des Tarifsystems, also was man für die Fahrten bezahlen muss
- Fahrkartenangebot, also welche Fahrkartenarten es gibt
- Fahrkarten-Automaten
- Verkaufsstellen für die Fahrkarten
- Erscheinungsbild der Verkehrsmittel und Anlagen des öffentlichen Nahverkehrs
- Internetauftritt der BVG
- Call-Center der BVG
- Freundlichkeit der Fahrscheinprüfer

- U-Bahn (25 Merkmale):

- Pünktlichkeit der U-Bahn
- Zuverlässigkeit der U-Bahn
- Schnelligkeit der Fahrverbindungen der U-Bahn
- Fahrgast-Informationen in der U-Bahn, also den Durchsagen, Plänen und Lichtanzeigen usw.
- Sauberkeit und Gepflegtheit in der U-Bahn
- Sauberkeit und Gepflegtheit der U-Bahnhöfe
- Zustand der technischen Einrichtungen der U-Bahn
- Platzangebot in der U-Bahn
- persönliche Sicherheit (tags) in der U-Bahn
- persönliche Sicherheit (nachts) in der U-Bahn
- behindertengerechte Ausstattung der U-Bahn
- technische Anlagen in den U-Bahnhöfen
- Komfort und der Bequemlichkeit in der U-Bahn
- Komfort und der Ausstattung der U-Bahnhöfe
- Freundlichkeit des Personals in der U-Bahn
- Erreichbarkeit der U-Bahnhöfe, auch zu Fuß
- Wartezeit beim Umsteigen von oder in die U-Bahn tags bzw. der Anschlusssicherheit
- Wartezeit beim Umsteigen von oder in die U-Bahn nachts bzw. der Anschlusssicherheit
- Taktfrequenz, also der Häufigkeit der Abfahrten der U-Bahn
- Fahrgast-Informationen in den U-Bahnhöfen, also den Durchsagen, Plänen und Lichtanzeigen usw.
- persönliche Sicherheit (tags) in den U-Bahnhöfen
- persönliche Sicherheit (nachts) in den U-Bahnhöfen
- behindertengerechte Ausstattung der U-Bahnhöfe
- Informationen speziell zu für Sie persönlich relevanten bzw. erheblichen Störungen in der U-Bahn und in den U-Bahnhöfen
- sicherheitstechnische Ausstattung der U-Bahnhöfe und der U-Bahnen, also den Notruf- und Informationssäulen auf den U-Bahnhöfen und den Notbremsen bzw. Notsprechstellen in der U-Bahn

- Straßenbahn (23 Merkmale):

- der Pünktlichkeit der Straßenbahn
- Zuverlässigkeit der Straßenbahn
- Schnelligkeit der Fahrverbindungen der Straßenbahn
- Fahrgast-Informationen in der Straßenbahn, also den Durchsagen, Plänen und Lichtanzeigen usw.
- Sauberkeit und Gepflegtheit in der Straßenbahn
- Sauberkeit und Gepflegtheit der Straßenbahnhaltestellen
- Zustand der technischen Einrichtungen der Straßenbahn
- Platzangebot in der Straßenbahn
- persönliche Sicherheit (tags) in der Straßenbahn
- persönliche Sicherheit (nachts) in der Straßenbahn
- behindertengerechte Ausstattung der Straßenbahn
- technischen Anlagen an den Straßenbahnhaltestellen
- Komfort und der Bequemlichkeit in der Straßenbahn
- Komfort und der Ausstattung der Straßenbahnhaltestellen
- Freundlichkeit des Personals in der Straßenbahn
- Erreichbarkeit der Straßenbahnhaltestellen, auch zu Fuß
- Anschlusssicherheit bzw. der Wartezeit beim Umsteigen von oder in die Straßenbahn tags
- Anschlusssicherheit bzw. der Wartezeit beim Umsteigen von oder in die Straßenbahn nachts
- Taktfrequenz, also der Häufigkeit der Abfahrten der Straßenbahn
- Fahrgast-Informationen an den Haltestellen, also den Durchsagen, Plänen und Lichtanzeigen usw.
- persönliche Sicherheit (tags) an den Straßenbahnhaltestellen
- persönliche Sicherheit (nachts) an den Straßenbahnhaltestellen
- Informationen speziell zu für Sie persönlich relevanten bzw. erheblichen Störungen in der Straßenbahn und an den Straßenbahnhaltestellen

- Bus (23 Merkmale):
 - Pünktlichkeit der Busse
 - Zuverlässigkeit der Busse
 - Schnelligkeit der Fahrverbindungen der Busse
 - Fahrgast-Informationen im Bus, also den Durchsagen, Plänen und Lichtanzeigen usw.
 - Sauberkeit und Gepflegtheit im Bus
 - Sauberkeit und Gepflegtheit der Bushaltestellen
 - Zustand der technischen Einrichtungen der Busse
 - Platzangebot im Bus
 - persönliche Sicherheit (tags) im Bus
 - persönliche Sicherheit (nachts) im Bus
 - behindertengerechte Ausstattung der Busse
 - technische Anlagen an den Bushaltestellen
 - Komfort und der Bequemlichkeit im Bus
 - Komfort und der Ausstattung der Bushaltestellen
 - Freundlichkeit des Personals im Bus
 - Erreichbarkeit der Bushaltestellen, auch zu Fuß
 - Wartezeit beim Umsteigen von oder in den Bus (tags) bzw. der Anschlusssicherheit
 - Wartezeit beim Umsteigen von oder in den Bus (nachts) bzw. der Anschlusssicherheit
 - Taktfrequenz, also der Häufigkeit der Abfahrten der Busse
 - Fahrgast-Informationen an den Bushaltestellen, also den Durchsagen, Plänen und Lichtanzeigen usw.
 - persönliche Sicherheit (tags) an den Bushaltestellen
 - persönlichen Sicherheit (nachts) an den Bushaltestellen
 - Informationen speziell zu für Sie persönlich relevanten bzw. erheblichen Störungen im Bus und an den Bushaltestellen

- Die Bewertung verkehrsmittelübergreifenden Merkmale erfolgt durch alle Kunden, Nichtkunden werden hierzu bereits im Vorfeld EDV-gestützt ausgefiltert.
- Die Bewertung der Verkehrsmittel (U-Bahn, Straßenbahn, Bus sowie die zusätzliche Differenzierung nach den Produkten „MetroBus“ und „MetroTram“) erfolgt durch die jeweiligen Stammkunden des Verkehrsmittels / Produkts (Personen, die dieses Verkehrsmittel / Produkt an mindestens einem Tag pro Woche nutzen). Dadurch bewerteten Befragte durchaus auch mehrere Verkehrsmittel / Produkte.
- Bewertungsskala:
 - 1 „sehr gut“
 - 2 „gut“
 - 3 „befriedigend“
 - 4 „ausreichend“
 - 5 „mangelhaft“

2. Weiterentwicklung Bonus-Malus-System

- Die hier beschriebene Weiterentwicklung betrifft das gesamte Bonus-Malus-System, nicht nur den auf Kundenzufriedenheitswerten basierenden Teil.
- Die nachfolgend beschriebenen Themen der Weiterentwicklung sind nicht als abschließend zu verstehen. Sie erläutern nur beispielhaft, welche Themen in welcher Tiefe Gegenstand einer Weiterentwicklung sein können.
- Die hier beschriebenen angestrebten Weiterentwicklungen sind nach derzeitigem Kenntnisstand dargestellt. Offen ist ob diese genau so umgesetzt werden, oder die Weiterentwicklungs-Ziele alternativ mit anderen Mitteln erreicht werden.

- Soweit möglich und sinnvoll sollen Weiterentwicklungen bereits vor einer Harmonisierung der Mess- und Bonus-Malus-Systeme von BVG und S-Bahn umgesetzt werden.
- Die Weiterentwicklung erfolgt einvernehmlich.

2.1 Grundsätze

Das System soll Abzüge für die Verfehlung von Sollwerten (Malus) sowie Erhöhungen der Ausgleichszahlungen für Überschreitungen der Sollwerte (Bonus) enthalten. Die Sollwerte sind in Anlage 1 Teil 1 definiert. Bonus und Malus sollen in Bezug auf gleich große Abweichungen grundsätzlich die gleiche Höhe haben.

Bonus oder Malus je Qualitätsmerkmal richten sich nach dessen jeweiligem Gewicht und dem Grad der Abweichung von dem jeweils definierten Sollwert. Je Merkmal wird ein Toleranzbereich definiert, innerhalb dessen Abweichungen von den Sollwerten keine Auswirkung auf den Ausgleichsbetrag haben.

Der jährliche Bonus oder Malus bezogen auf die Leistungsqualität (Kundenzufriedenheit plus objektiv gemessene Qualitätsmerkmale) gemäß § 27 Abs. 5 beträgt maximal 5 % des Bereinigten Ausgleichsanspruchs (Anlage 8 Teil 1.3). Einbehaltene Vergütungsanteile wegen Nichtleistung sind kein Malus und deswegen für diese Deckelung unerheblich.

2.2 Objektiv gemessene Qualitätsmerkmale

Themen der Weiterentwicklung:

- Erfassung von Störungen mehr gemäß Kundensicht statt oder ergänzend zur betrieblichen Sicht. Beispiele: 1. Wertung von erheblichen Verspätungen und Verfrühungen als Ausfälle. 2. Teilweise auch ankunftsbezogene Pünktlichkeitsmessungen, z. B. an Anschlussstationen. 3. Auswertung und Sanktionierung der Pünktlichkeit differenziert nach der Taktdichte (Grenze z. B. bei Taktfolge von 7 Minuten).
- Umstellung der Grenze für Verfrühung von -1,5 auf -1,0 Minuten, sofern die Messtoleranz nur zu einer Unterschätzung und nicht zu einer Überschätzung von Verfrühungen führt.
- Auswertung von Störungen auch für Anschlussverluste, Weiterentwicklung der Kategorisierung der Störungsursachen (vgl. Anlage 7 Teil 1)
- Automatisierung der Erfassung der Erbringung von Verkehrsleistungen und von Störungen (v. a. bei der U-Bahn)
- Verkehrsmittel übergreifende Anschlusssicherung

2.3. Kundenzufriedenheitsmessung

Aufgabenträger und BVG können das beschriebene Verfahren zur Ermittlung der Kundenzufriedenheit einvernehmlich weiterentwickeln und ändern. Ein künftiges Verfahren soll die Vergleichbarkeit mit der S-Bahn Berlin gewährleisten, die bisher gewonnenen methodischen Erfahrungen berücksichtigen und sich an den bisherigen Aufwendungen orientieren.

Durchführung

Der Aufgabenträger behält sich das Recht vor, die Durchführung der Befragungen selbst zu übernehmen bzw. einen Dritten hiermit zu beauftragen. Bei Vergabe an einen Dritten erfolgt die Auftragsvergabe (inklusive der Auswahl des Auftragnehmers) einvernehmlich. In diesem Fall leistet die BVG fachliche Unterstützung, damit ein reibungsloser Übergang gewährleistet wird. Die Rohdaten und Ergebnisse der Befragung werden der BVG (analog den Bestimmungen in Anlage 4) zur Verfügung gestellt.

Gegenstand

Die Messung der Kundenzufriedenheit berücksichtigt die drei Bereiche

- Beförderung im Fahrzeug
- Aufenthalt an Bahnhöfen und Haltestellen
- Service

Eine Abgrenzung der Leistung der BVG zur Leistung von anderen Verkehrsunternehmen ist, soweit möglich, sicherzustellen. Dies betrifft insbesondere Qualitätsmerkmale wie z. B. Anschlusssicherung und Ersatzverkehr, bei denen leicht eine Vermischung im Kundenurteil auftreten kann.

Befragungsmethode, Bewertungsskala

Die Kunden werden nach ihrer Zufriedenheit mit den jeweiligen Qualitätsmerkmalen auf Grundlage einer fünfstufigen Bewertungsskala befragt. Diese kann einvernehmlich weiterentwickelt werden, wobei die Vertragspartner eine für alle Befragten leicht verständliche und nachvollziehbare Bewertungsskala festlegen, um die Validität der Befragungsergebnisse sicherzustellen. Dabei werden die vorliegenden Erfahrungen mit bestehenden Systemen berücksichtigt.

Qualitätsmerkmale

Die von BVG durchgeführte Kundenzufriedenheitsmessung ist kurzfristig durch folgende Aspekte zu ergänzen, zu denen einvernehmlich entsprechende Fragestellungen zu entwickeln und abzustimmen sind:

- Ergänzung der Qualität des Schienenersatzverkehrs an sich (nicht nur Information darüber bzw. im Fall von Störungen).

- Reduktion „behindertengerechte Ausstattung“ auf diejenigen Merkmale, auf welche die BVG Einfluss hat. Zum Beispiel durch eine Umformulierung im Sinne von „Funktionsfähigkeit der Aufzüge und Fahrtreppen“ (analog zum Vorgehen bei den objektiv bewerteten Standards).
- Fahrgastinformation: Ggf. besondere Berücksichtigung von Informationen über das ÖV-Angebot in Berlin insgesamt, Umsteigeinformationen auf Angebote anderer Verkehrsunternehmen u. ä.
- Straffung des Fragenkatalogs.

Gewichtung der Qualitätsmerkmale

Die Qualitätsmerkmale werden nach Kundensicht gewichtet. Die Fortschreibung der Gewichtungsfaktoren wird im Rahmen der Verfahrensentwicklung einvernehmlich zwischen den Vertragspartnern abgestimmt.

Zielgruppe und Stichprobe

Es wird eine Stichprobenbefragung der Kunden durchgeführt. Befragt werden nur aktive Nutzer, die ein Verkehrsmittel regelmäßig nutzen. Die Abgrenzung der aktiven zu den übrigen Nutzern kann Gegenstand der Weiterentwicklung sein.

Kurzfristig sind die Qualitätsbedingungen und Gewichtung der Merkmale für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zu erfassen, entweder in einer besonderen Zielgruppenbefragung oder mit einem anderen geeigneten Verfahren.

Bei der Weiterentwicklung des Systems ist der Stichprobenumfang so zu bemessen, dass mit Blick auf die Vertragsrelevanz der Daten ein ausreichend hohes Signifikanzniveau erreicht wird. Signifikanzniveau und Fehlertoleranzen werden einvernehmlich festgelegt.

Detaillierung

Weitere Einzelheiten zur Stichprobenziehung, Auswahl der befragten Personen, zur Häufigkeit der Befragung, zur Höhe von Bonus und/oder Malus sowie allen weiteren methodischen Aspekten legen die Vertragspartner einvernehmlich fest.

Anlage 8: Ausgleichsberechnung

Die Anlage beschreibt die Berechnung des Ausgleichsanspruchs ab dem Jahr 2008 entsprechend den §§ 26-30. Sie gliedert sich in die Teile:

- Teil 1 Definitionen und Begriffsklärungen
- Teil 2 Berechnung der Ausgleichsansprüche
- Teil 3 Anpassung der Ausgleichsleistung bei Kostensteigerungen (§ 29)
- Teil 4 Ausschluss von Überkompensation (§ 28)

Teil 1 Definitionen und Begriffsklärungen

1.1. Fahrpläne

- Tagesfahrplan: Für einen bestimmten Tagestyp (i. d. R. Mo-Do, Fr, Sa, So+Feiertag) geplantes, behördlich genehmigtes Fahrtenangebot.
- Fahrplan: Gesamtheit der zu einem bestimmten Zeitpunkt für einen bestimmten Zeitraum gültigen Tagesfahrpläne für die Tagestypen Mo-Do, Fr, Sa, So+Feiertag.
- Regelfahrplan: Der behördlich genehmigte Fahrplan für eine Standardwoche (zum Zeitpunkt X-1 entsprechend Anlage 2 Teil 1; ohne Baustellen, Ferien, Feiertage, Sonderfahrpläne für Veranstaltungen etc.) basierend auf Tagesfahrplänen für die Tagestypen Montag bis Donnerstag, Freitag, Samstag, Sonn- und Feiertag.

1.2. Leistungsumfang

- Beförderungsstunden (Bef-h): Dauer der jeweils betrachteten Fahrten, die für Fahrgäste nutzbar sind, in Stunden. Die Dauer einer Fahrt bestimmt sich aus dem Zeitraum zwischen der Abfahrtszeit an der ersten Haltestelle, an der Fahrgäste einsteigen können, und der Ankunftszeit an der letzten Haltestelle, an der Fahrgäste aussteigen können. (Inklusive der Abfahrtsminute, exklusive der Ankunftsminute; Beispiel: eine Fahrt, die um 10.00 Uhr an der ersten Haltestelle abfährt und um 10.15 Uhr an der letzten Haltestelle ankommt, hat eine Dauer von 15 Beförderungsminuten bzw. 0,25 Beförderungsstunden).

Bei Bedarfsverkehren werden 95% der Bereitstellungszeit als Beförderungszeit angesetzt. Die Bereitstellungszeit ist der in Stunden berechnete Zeitraum zwischen der ersten und letzten Fahrtmöglichkeit, in der das Angebot ständig von Fahrgästen genutzt werden kann. Zeiträume, in die auch Fahrten mit festem Fahrplan fallen, werden nicht über den Fahrplan erfasst, soweit ihr Anteil an allen Fahrtmöglichkeiten der Bedarfsverkehrslinie nicht mehr als ein Viertel beträgt. Soweit Bedarfsverkehrsangebote auf bestimmte Zeiten oder Linienabschnitte regulärer Linien begrenzt sind, erfolgt eine getrennte Abrechnung nach Fahrplanbetrieb und Bedarfsverkehr.

Anlage 8: Ausgleichsberechnung

Die Anlage beschreibt die Berechnung des Ausgleichsanspruchs ab dem Jahr 2008 entsprechend den §§ 26-30. Sie gliedert sich in die Teile:

- Teil 1 Definitionen und Begriffsklärungen
- Teil 2 Berechnung der Ausgleichsansprüche
- Teil 3 Anpassung der Ausgleichsleistung bei Kostensteigerungen (§ 29)
- Teil 4 Ausschluss von Überkompensation (§ 28)

Teil 1 Definitionen und Begriffsklärungen

1.1. Fahrpläne

- Tagesfahrplan: Für einen bestimmten Tagestyp (i. d. R. Mo-Do, Fr, Sa, So+Feiertag) geplantes, behördlich genehmigtes Fahrtenangebot.
- Fahrplan: Gesamtheit der zu einem bestimmten Zeitpunkt für einen bestimmten Zeitraum gültigen Tagesfahrpläne für die Tagestypen Mo-Do, Fr, Sa, So+Feiertag.
- Regelfahrplan: Der behördlich genehmigte Fahrplan für eine Standardwoche (zum Zeitpunkt X-1 entsprechend Anlage 2 Teil 1; ohne Baustellen, Ferien, Feiertage, Sonderfahrpläne für Veranstaltungen etc.) basierend auf Tagesfahrplänen für die Tagestypen Montag bis Donnerstag, Freitag, Samstag, Sonn- und Feiertag.

1.2. Leistungsumfang

- Beförderungsstunden (Bef-h): Dauer der jeweils betrachteten Fahrten, die für Fahrgäste nutzbar sind, in Stunden. Die Dauer einer Fahrt bestimmt sich aus dem Zeitraum zwischen der Abfahrtszeit an der ersten Haltestelle, an der Fahrgäste einsteigen können, und der Ankunftszeit an der letzten Haltestelle, an der Fahrgäste aussteigen können. (Inklusive der Abfahrtsminute, exklusive der Ankunftsminute; Beispiel: eine Fahrt, die um 10.00 Uhr an der ersten Haltestelle abfährt und um 10.15 Uhr an der letzten Haltestelle ankommt, hat eine Dauer von 15 Beförderungsmi-
nuten bzw. 0,25 Beförderungsstunden).

Bei Bedarfsverkehren werden 95% der Bereitstellungszeit als Beförderungszeit angesetzt. Die Bereitstellungszeit ist der in Stunden berechnete Zeitraum zwischen der ersten und letzten Fahrtmöglichkeit, in der das Angebot ständig von Fahrgästen genutzt werden kann. Zeiträume, in die auch Fahrten mit festem Fahrplan fallen, werden nicht über den Fahrplan erfasst, soweit ihr Anteil an allen Fahrtmöglichkeiten der Bedarfsverkehrslinie nicht mehr als ein Viertel beträgt. Soweit Bedarfsverkehrsangebote auf bestimmte Zeiten oder Linienabschnitte regulärer Linien begrenzt sind, erfolgt eine getrennte Abrechnung nach Fahrplanbetrieb und Bedarfsverkehr.

- Nutzwagenkilometer (Nutzw-km) / Nutzzugkilometer (NutZug-km): Längen der jeweils betrachteten Fahrten, die für Fahrgäste nutzbar sind, in Kilometern. Die Länge einer Fahrt bestimmt sich aus der Länge des Linienweges von der ersten Haltestelle, an der Fahrgäste einsteigen können, bis zur letzten Haltestelle, an der Fahrgäste aussteigen können.
Bei Bedarfsverkehren werden zu Abrechnungszwecken keine Nutzwagenkilometer erfasst. Bei Linien mit Haustürservice wird unabhängig von der tatsächlich durchgeführten Fahrtstrecke stets eine Fahrt über den Linienweg, der der Längenberechnung des Rahmenfahrplans zugrunde liegt, angenommen.
- Leistungsmengen: Die aus einem bestimmten Fahrtenangebot für einen bestimmten Zeitraum abgeleiteten Leistungskennziffern Beförderungstunden, Nutzwagenkilometer (für den Bus) und Nutzzugkilometer (für Straßenbahn und U-Bahn). Das Fahrtenangebot kann sich dabei aus einem bestimmten Fahrplan, aber auch aus nicht fahrplanmäßigen Fahrten mit Fahrgästen (Veranstaltungsverkehre, Umleitungsverkehre etc.) oder einer bestimmten, zeitlich oder räumlich abgegrenzten Teilmenge eines Fahrplans ergeben.
- Fahrplanmengen: Leistungsmengen, deren Fahrtenangebot einem bestimmten, behördlich genehmigten Fahrplan entspricht.
- Ausgefallene Leistungsmengen: Leistungsmengen ausgefallener Fahrten des Regelfahrplans, einschließlich seiner Änderungen nach § 7 Abs. 1 lit. a und d, soweit der jeweilige Ausfall nicht auf unterjährige Fahrplanänderungen gemäß § 7 Abs. 1 lit. b und c zurückzuführen ist und die BVG nicht entsprechend § 7 Abs. 2 die Zustimmung des Aufgabenträgers eingeholt bzw. diesen entsprechend § 7 Abs. 3 informiert hat.
- Prognostizierte Leistungsmengen: Die zum jeweiligen Planungsstand absehbaren Leistungsmengen, die auf zwei verschiedenen Wegen berechnet werden können:
 1. Prognose auf Basis Modellierungssoftware: Für die vier Verkehrstages typen (Mo-Do, Fr, Sa, So+Feiertag) des Regelfahrplans (ohne Baustellen, Sonderverkehre,...) wird jeweils für eine Schul- und eine Ferienwoche das Leistungsvolumen der einzelnen Verkehrstage linienscharf berechnet und mit der im jeweiligen Kalenderjahr auftretenden Häufigkeit der Verkehrstage multipliziert. Die Berechnung erfolgt durch das Einlesen der Fahrplandatei aus dem Fahrgast-Informationssystem (derzeit über HAFAS-Rohdatenformat, vgl. Anlage 4 Ziffer 1 Nr. (1)) über eine Schnittstelle in ein GIS-basiertes Modellierungsprogramm (derzeit Programmpaket VISUM). Sofern keine Fahrplandatei ohne Störungen durch Baustellen, Umleitungen etc. vorliegt, werden jeweils ungestörte Linien aus unterschiedlichen Fahrplanständen eingelesen. Hierzu werden Zu- und Abschläge addiert / subtrahiert für
 - absehbare Fahrplanänderungen gemäß § 7 Abs. 1 lit. a,
 - für ausgefallene Leistungen (Schätzwert für erwarteten Ausfall),

- absehbare Fahrplanänderungen gemäß § 7 Abs 1 lit. d, sofern diese nicht in der Fahrplandatei für die Ferienwoche enthalten sind oder diese zur Prognose nicht vorliegt (Schätzwert).

Die genaue Berechnung beschreibt Anhang 1.

2. Prognose auf Basis des Regelfahrplans:

- In einem ersten Schritt werden die Fahrplanmengen der verschiedenen Tagesfahrpläne des Regelfahrplans auf Basis der genauen Anzahl der verschiedenen Tagestypen im entsprechenden Kalenderjahr linienscharf hochgerechnet.
- In die Prognostizierten Leistungsmengen des Fahrplanjahres werden außerdem Zu- oder Abschläge für absehbare Fahrplanänderungen gemäß § 7 Abs. 1 lit. a und d sowie ein Erwartungswert für Ausgefallene Leistungsmengen eingerechnet. Soweit absehbar teilt die BVG dem Aufgabenträger die Leistungsmengen dieser voraussichtlichen Änderungen maßnahme- und linienscharf mit.

- Fortgeschriebene Leistungsmengen: Prognostizierte Leistungsmengen angepasst um die Fahrplanmengen, die sich aus den Fahrplanänderungen zwischen regulären Fahrplanwechseln gemäß § 7 Abs. 1 lit. a und d ergeben, soweit diese in den Prognostizierten Leistungsmengen nicht oder mit anderen Werten berücksichtigt sind.
- Abrechenbare Leistungsmengen: Fortgeschriebene Leistungsmengen abzüglich der tatsächlichen Ausgefallenen Leistungsmengen, soweit diese in den Fortgeschriebenen Leistungsmengen nicht oder mit anderen Werten berücksichtigt sind.
- Referenz-Leistungsmengen: In § 4 festgelegten und in Teil 2 Ziffer 4 dieser Anlage konkretisierten Leistungsmengen, die Grundlage der Ausgleichsleistungen gemäß § 27 Abs. 1 sind.

1.3. Ausgleichsansprüche

- Prognostizierter Ausgleichsanspruch: Jährlich im Voraus auf Basis der Prognostizierten Leistungsmengen des Fahrplanjahres festgelegter Ausgleichsanspruch. (Basis für die Abschlagszahlung gemäß § 30 Abs. 1)
- Fortgeschriebener Ausgleichsanspruch: Unterjährig, auf Basis der Fortgeschriebenen Leistungsmengen des Fahrplanjahres angepasster Ausgleichsanspruch gemäß § 30 Abs. 2.
- Bereinigter Ausgleichsanspruch: Jährlich im Rahmen der Schlussabrechnung gemäß § 30 Abs. 3 festgestellter Ausgleichsanspruch für das vergangene Kalenderjahr.

Teil 2 Berechnung der Ausgleichsansprüche

2.1. Prognostizierter Ausgleichsanspruch als Basis der Abschlagszahlung (§ 30 Abs. 1)

Der Prognostizierte Ausgleichsanspruch für ein Kalenderjahr wird auf der Basis der Prognostizierten Leistungsmengen je Verkehrsmittel des betreffenden Fahrplanjahres hochgerechnet. Die BVG übergibt dem Aufgabenträger eine erste Schätzung der Prognostizierten Leistungsmengen mit Einreichung des Rahmenfahrplans (X-10 gemäß Planungskalender Anlage 2 Teil 1) sowie eine Aktualisierung mit Einreichung der Anträge zur Genehmigung der Fahrpläne bei der Genehmigungsbehörde (X-5 gemäß Planungskalender; Anlage 2 Teil 1) sowie mit Erteilung der Genehmigung (X-1 gemäß Planungskalender; Anlage 2 Teil 1).

Die BVG teilt dem Aufgabenträger vor Beginn des Kalenderjahres mit, welcher Tagestyp an welchen Kalendertagen zur Anwendung kommen soll.

Für die Berechnung des Prognostizierten Ausgleichsanspruchs werden von den Prognostizierten Leistungsmengen des Fahrplanjahres die Referenz-Leistungsmengen abgezogen. Die so gebildeten Differenzmengen, die positiv oder negativ sein können, werden mit den in Tabelle 2.5-1 genannten und ggf. gemäß Teil 3 fortgeschriebenen Ausgleichssätzen multipliziert. Die Summe der sich hieraus ergebenden Beträge bildet den prognostizierten Differenzbetrag in Euro.

Der Prognostizierte Ausgleichsanspruch ergibt sich durch Hinzurechnung des Differenzbetrages zur Grundvergütung gemäß Teil 2 Ziff. 4 und 6 einschließlich ihrer Fortschreibung gemäß Teil 3 dieser Anlage.

Das gesamte Berechnungsverfahren ist beispielhaft in nachfolgender Tabelle 2.1-1 zusammengefasst:

Ermittlung des Prognostizierten Ausgleichsanspruchs	Straßenbahn		U-Bahn	Bus		Fähre
	NutzZkm	Bef-h	NutzZkm	NutzWkm	Bef-h	
Fahrplanmengen des Regelfahrplans						
+ Zu- oder Abschläge für absehbare unterjährige Fahrplanänderungen gem. § 7 lit a und d						
- Erwarteter Ausfall						
Prognostizierte Leistungsmengen des Fahrplanjahres						
- Referenz-Leistungsmengen	19.060.000	973.732	20.195.000	88.160.000	4.438.830	
Prognostizierte Differenzmengen						
x Vergütungssätze (+ Preisfortschreibung)						
Prognostizierte Differenzbeträge	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Prognostizierter Differenzbetrag (=Summe der prognostizierten Differenzbeträge)						
+ Grundvergütung	Vergütung gemäß § 27 Abs. 1 und Abs. 2 (+ Preisfortschreibung)					
Prognostizierter Ausgleichsanspruch						

Tabelle 2.1-1

Der so ermittelte Prognostizierte Ausgleichsanspruch ist für den Aufgabenträger die Berechnungsbasis für die Festlegung der monatlichen Abschlagszahlungen des Kalenderjahres nach § 30 Abs. 1 (1/12 des Prognostizierten Ausgleichsanspruchs, ohne Berücksichtigung der zu leistenden Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Ausbildungsverkehr, die separat von der dafür zuständigen Senatsverwaltung geleistet werden). Die turnusmäßigen Fahrplanänderungen im Dezember werden mit der Jahres-Schlussrechnung berücksichtigt.

2.2. Fortgeschriebener Ausgleichsanspruch (§ 30 Abs. 2)

Unterjährige Fahrplanänderungen nach § 7 Abs. 1 lit. a und d führen zu einer Fortschreibung der Fahrplanmengen, soweit die Fahrplanänderungen nicht bereits in den Prognostizierten Leistungsmengen berücksichtigt worden sind. Eine Fortschreibung der Fahrplanmengen führt zu einer Fortschreibung des Ausgleichsanspruchs.

Die Fortgeschriebenen Leistungsmengen des Kalenderjahres werden nach dem folgenden Verfahren ermittelt:

- Mit dem Antrag auf Zustimmung (§ 7 Abs. 2) teilt die BVG mit, ob es sich um eine Änderung handelt, die entweder
 - a) in den Prognostizierten Leistungsmengen des Kalenderjahres bereits mit einem Zu- oder Abschlag berücksichtigt ist, oder
 - b) in den Prognostizierten Leistungsmengen des Kalenderjahres nicht berücksichtigt ist.
- Die BVG teilt linienscharf die Auswirkungen der jeweiligen Fahrplanänderung auf die Leistungsmengen des Kalenderjahres inklusive einer Differenzbetrachtung zu ggf. vorhandenen Prognosewerten mit. Soweit es sich um dauerhafte Veränderungen mit wahrscheinlicher Fortsetzung in Folgejahren handelt, gibt sie zudem eine Hochrechnung auf ein Gesamtjahr an.
- Die Fortgeschriebenen Leistungsmengen des Kalenderjahres ergeben sich durch Addition oder Abzug dieser Veränderungen zu den Prognostizierten Leistungsmengen.

Für die Berechnung des Fortgeschriebenen Ausgleichsanspruchs werden die Referenzleistungsmengen von den nach dem oben beschriebenen Verfahren fortgeschriebenen Fahrplanmengen des Kalenderjahres abgezogen. Die so gebildeten Differenzmengen, die positiv oder negativ sein können, werden mit den in Tabelle 2.5-1 genannten und ggf. gemäß Teil 3 fortgeschriebenen Ausgleichssätzen multipliziert. Die Summe der sich hieraus ergebenden Beträge bildet den fortgeschriebenen Differenzbetrag in Euro.

Der Fortgeschriebene Ausgleichsanspruch ergibt sich durch Hinzurechnung des Differenzbetrages zur Grundvergütung gemäß Teil 2 Ziff. 4 und 6 einschließlich ihrer Fortschreibung gemäß Teil 3 dieser Anlage.

Bis zum 15. jeden Monats legt die BVG dem Aufgabenträger vor:

Anlage 8

- eine Zusammenfassung der Fortschreibungen des Vormonats inklusive einer Berechnung des Fortgeschriebenen Ausgleichsanspruchs;
- einer Einschätzung inwieweit sich im Vergleich zur Schätzung nach 2.1. Änderungen hinsichtlich Leistungsmenge und Ausgleichsanspruch für das Gesamtjahr ergeben;

Das Verfahren zur Ermittlung des Fortgeschriebenen Ausgleichsanspruchs ist in nachfolgender Tabelle 2.2-1 dargestellt:

Berechnung des fortgeschriebenen Ausgleichsanspruchs	Straßenbahn		U-Bahn	Bus		Fähre
	NutzZkm	Bef-h	NutzZkm	NutzZkm	Bef-h	
Prognostizierte Leistungsmengen des Fahrplanjahres						
in der Prognose berücksichtigte Leistungsänderungen des Regelfahrplans (§ 7, Abs 1 lit.a und d Verkehrsvertrag)						
+ Maßnahmen bisherige Monate: Differenz Ist zur Prognose						
+ Maßnahmen aktueller Monat: Differenz Ist zur Prognose						
in der Prognose nicht berücksichtigte Änderungen des Regelfahrplans (§ 7 Abs. 1 li. A und d Verkehrsvertrag)						
+ Maßnahmen bisherige Monate						
+ Maßnahmen aktueller Monat						
Außergewöhnliche Leistungsänderungen (§ 7, Abs. 1 b), c))						
+ Maßnahmen bisherige Monate						
+ Maßnahmen aktueller Monat						
Fortgeschriebene Leistungsmengen						
- Referenz-Leistungsmengen	19.060.000	973.732	20.195.000	88.160.000	4.438.830	
Fortgeschriebene Differenzmengen						
x Vergütungssätze (+ Preisfortschreibung)						
Fortgeschriebene Differenzbeträge	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Fortgeschriebener Differenzbetrag (=Summe der fortgeschriebenen Differenzbeträge)						
+ Grundvergütung	Vergütung gemäß § 27, Abs. 1 und Abs. 2 Verkehrsvertrag (+Preisfortschreibung)					
Fortgeschriebener Ausgleichsanspruch						

Tabelle 2.2-1

2.3. Bereinigter Ausgleichsanspruch (§ 30 Abs. 3)

Der Bereinigte Ausgleichsanspruch eines Jahres wird mit der Schlussabrechnung gemäß § 30 Abs. 3 auf Basis der Abrechenbaren Leistungsmengen des Jahres ermittelt. Die Abrechenbaren Leistungsmengen des Jahres ergeben sich aus der Summe der Abrechenbaren Leistungsmengen der Einzelmonate.

In der Schlussabrechnung sind die Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Ausbildungsverkehr, die von der dafür zuständigen Senatsverwaltung (zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen) geleistet werden, gesondert auszuweisen.

Zur Ermittlung der **Abrechenbaren Leistungsmengen eines Monats** legt die BVG dem Aufgabenträger bis zum 15. jeden Monats folgende Informationen für den Vormonat vor:

Anlage 8

- die während des Monats gültigen Regelfahrpläne einschließlich ihrer Leistungsmengen je Linie und Tagestyp und der kalenderscharfen Anzahl der Gültigkeitstage je Tagestyp
- die ausgefallenen Fahrten je Linie mit Leistungsmengen

Die Abrechenbaren Leistungsmengen je Monat berechnen sich aus den Leistungsmengen je Tagestyp multipliziert mit der Zahl der Gültigkeitstage abzüglich der ausgefallenen Leistungsmengen des Monats

Das Verfahren zur Ermittlung der Abrechenbaren Leistungsmengen ist in nachfolgender Tabelle 2.3-1 dargestellt:

Ermittlung der monatlichen Ist-Fahrplanmengen Straßenbahn	Fahrplanmengen Tagesfahrplan								Gültigkeitstage im Monat				Monatliche Leistungsmengen	
	Mo-Do		Fr		Sa		So		Mo-Do	Fr	Sa	So	NutZkm	Bef-h
	NutZkm	Bef-h	NutZkm	Bef-h	NutZkm	Bef-h	NutZkm	Bef-h						
im Laufe des Monats gültige Regelfahrpläne														
letzte Fortschreibung des Vormonats														
erste Fortschreibung laufender Monat														
...														
x-te Fortschreibung laufender Monat														
Summe Leistungsmengen Regelfahrplan														
- Ist-Ausfälle:														
Abrechenbare Leistungsmengen des Monats (Straßenbahn)														

Ermittlung der monatlichen Ist-Fahrplanmengen U-Bahn	Fahrplanmengen Tagesfahrplan				Gültigkeitstage im Monat				Monatliche Leistungsmengen
	Mo-Do		Fr		Sa		So		NutZkm
	NutZkm	Bef-h	NutZkm	Bef-h	NutZkm	Bef-h	NutZkm	Bef-h	
im Laufe des Monats gültige Regelfahrpläne									
letzte Fortschreibung des Vormonats									
erste Fortschreibung laufender Monat									
...									
x-te Fortschreibung laufender Monat									
Summe Leistungsmengen Regelfahrplan									
- Ist-Ausfälle:									
Abrechenbare Leistungsmengen des Monats (U-Bahn)									

Ermittlung der monatlichen Ist-Fahrplanmengen Bus	Fahrplanmengen Tagesfahrplan								Gültigkeitstage im Monat				Monatliche Leistungsmengen	
	Mo-Do		Fr		Sa		So		Mo-Do	Fr	Sa	So	NWkm	Bef-h
	NutZkm	Bef-h	NutZkm	Bef-h	NutZkm	Bef-h	NutZkm	Bef-h						
im Laufe des Monats gültige Regelfahrpläne														
letzte Fortschreibung des Vormonats														
erste Fortschreibung laufender Monat														
...														
x-te Fortschreibung laufender Monat														
Summe Leistungsmengen Regelfahrplan														
- Ist-Ausfälle:														
Abrechenbare Leistungsmengen des Monats (Bus)														

Ermittlung der monatlichen Ist-Fahrplanmengen Fähre	Leistungsmengen gem. Abrechnung des Fährunternehmens													
	Monatliche Leistungsmengen Betr./EDS-h													

Tabelle 2.3-1

Zur Prüfung der Umsetzung des genehmigten Fahrplans und zur Plausibilisierung der Abrechenbaren Leistungsmengen übergibt die BVG dem Aufgabenträger auf dessen Anforderung bis zu 12 Mal im Kalenderjahr die Fahrpläne einer Kalenderwoche im Rohdatenformat aus dem Fahrgastinformationssystem (derzeit HAFAS, siehe Anlage 4 Ziffer 1 Nr. (1)). Die Berechnung und Fortschreibung der Linienlängen erfolgt gemäß Anhang 1 lit. a.

Stellt der Aufgabenträger bei der Überprüfung der übergebenen Daten fest, dass das im Betriebsfahrplan der BVG enthaltene Leistungsangebot den Regelfahrplan nicht erfüllt und die-

se Abweichungen nicht im Einklang mit den Regelungen des § 7 umgesetzt wurden, so kann der Aufgabenträger von der BVG die unverzügliche Umsetzung des Regelfahrplans verlangen. Der Aufgabenträger ist berechtigt, die Leistungsmengen der Fahrten, die von der BVG nicht oder abweichend vom Regelfahrplan betrieblich geplant worden sind, von den Abrechenbaren Leistungsmengen abzuziehen. Für den Zeitraum zwischen der letzten Datenübergabe bis zur Umsetzung des Regelfahrplans, rückwirkend maximal jedoch für 8 Wochen, erhöht sich der Abzug um 25 %.

Stellt die BVG fest, dass das geplante Leistungsangebot den Regelfahrplan nicht erfüllt und die Abweichungen nicht in Einklang mit den Regelungen des § 7 umgesetzt wurden, so ist sie verpflichtet, den Aufgabenträger hierüber zu informieren und den Regelfahrplan unverzüglich umzusetzen. In diesem Fall gilt dieselbe Regelung wie im vorstehenden Absatz, jedoch ohne den erhöhten Abzug.

Die Summe aller Abrechenbaren Leistungsmengen je Monat ergibt die **Abrechenbaren Leistungsmengen des Gesamtjahres**.

Für die Berechnung des Bereinigten Ausgleichsanspruchs für ein Kalenderjahr werden die Referenz-Leistungsmengen von den nach dem oben beschriebenen Verfahren ermittelten Abrechenbaren Leistungsmengen des Gesamtjahres abgezogen. Die so gebildeten Differenzmengen, die positiv oder negativ sein können, werden mit den in Tabelle 2.5-1 genannten und ggf. gemäß Teil 3 dieser Anlage fortgeschriebenen Ausgleichssätzen multipliziert. Die Summe der sich hieraus ergebenden Beträge bildet den Abrechenbaren Differenzbetrag in Euro.

Der Bereinigte Ausgleichsanspruch ergibt sich durch Hinzurechnung des Differenzbetrages zur Grundvergütung gemäß Teil 2 Ziff. 4 und 6, respektive ihrer Fortschreibung gemäß Teil 3 dieser Anlage. Hinzu kommen Zu- oder Abschläge aus dem Bonus-/Malus-System gemäß Teil 2 Ziff. 7, sowie Abzüge für nachträglich festgestellte Abweichungen.

Der Rechenweg zur Ermittlung des Bereinigten Ausgleichsanspruchs ist in nachfolgender Tabelle 2.3-2 dargestellt:

Anlage 8

Berechnung des Bereinigten Ausgleichsanspruchs für das Kalenderjahr	Straßenbahn		U-Bahn	Bus		Fähre
	Nutzkm	Bef-h	Nutzkm	Nutzkm	Bef-h	
Januar						
+ Regelfahrplan inkl. Fortschreibungen						
- Ist-Ausfälle						
Summe Januar						
...						
Dezember						
+ Regelfahrplan inkl. Fortschreibungen						
- Ist-Ausfälle						
Summe Dezember						
Kalenderjahr						
+ Summe Regelfahrplan inkl. Fortschreibungen						
- Summe Ist-Ausfälle						
- vom AT nachträglich festgestellte Nichterfüllung des Regelfahrplans (inkl. eines Zuschlags von 25%)						
- von der BVG nachträglich festgestellte Nichterfüllung des Regelfahrplans						
Summe Ist-Leistungsmengen Kalenderjahr						
Referenz-Fahrplanmengen	19.060.000	973.732	20.195.000	88.160.000	4.438.830	
Ist-Differenzmengen						
x Vergütungssätze (nach Fortschreibung)						
Ist-Differenzbeträge	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Ist-Differenzbetrag (=Summe der Ist-Differenzbeträge)	Vergütung gemäß § 27 Abs. 1 und Abs. 2 (+ Preisfortschreibung)					
+ Grundvergütung	Vergütung gemäß § 27 Abs. 1 und Abs. 2 (+ Preisfortschreibung)					
+/- Bonus-Malus-Zahlungen						
Bereinigter Ausgleichsanspruch						

Tabelle 2.3-2

2.4. Grundvergütung Verkehrsleistung und Referenz-Leistungsmengen (§ 27 Abs. 1 und § 4)

Der Ausgleichsanspruch für die Erbringung der Referenz-Leistungsmengen (Grundvergütung Verkehrsleistung) ergibt sich aus § 27 Abs. 1. Diese jährliche Grundvergütung wird (ohne Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Ausbildungsverkehr) entsprechend der Regelungen gemäß Teil 3 fortgeschrieben.

Die Referenz-Leistungsmengen, die der Berechnung gemäß § 27 Abs. 1 Satz 1 zugrunde liegen betragen¹

- Für die U-Bahn:
20,3 Mio. NutzZug-km zuzüglich der Pauschale 2 in Höhe von 115.000 NutzZug-km abzüglich Pauschale 3 in Höhe von 220.000 NutzZug-km.
= 20.195.000 NutzZug-km ohne Pauschalen

¹ Leistungsmengen werden bis 17. Dezember 2007 überprüft.

Anlage 8

- Für die Straßenbahn:
20,0 Mio. NutzZug-km / 1.019.904 Beförderungsstunden abzüglich der Pauschale 1 in Höhe von 500.000 NutzZug-km / 23.693 Beförderungsstunden abzüglich der Pauschale 2 in Höhe von 250.000 NutzZug-km / 12.772 Beförderungsstunden abzüglich der Pauschale 3 in Höhe von 190.000 NutzZug-km / 9.707 Beförderungsstunden.
= 19.060.000 NutzZug-km / 973.732 Beförderungsstunden ohne Pauschalen
- Für den Bus²:
88,7 Mio. NutzW-km/ 4.466.019 Beförderungsstunden abzüglich der Pauschale 2 in Höhe von 150.000 NutzW-km / 7.552 Beförderungsstunden abzüglich der Pauschale 3 in Höhe von 390.000 NutzW-km / 19.636 Beförderungsstunden.
= 88.160.000 NutzW-km / 4.438.830 Beförderungsstunden ohne Pauschalen
Ein Teil der Busleistungen wird im Bedarfsverkehr durch Rufbusse erbracht. Der in den Referenz-Leistungsmengen berücksichtigte Leistungsumfang umfasst 153.467 NutzW-km/ 5.965 Beförderungsstunden.
- Für die Fähre:
18.366 Betriebsstunden
Grundlage für die Referenz-Leistungsmengen sowie die Ausgleichsberechnung sind der zu Vertragsschluss geltende Fährleistungsvertrag, den die BVG mit der Stern und Kreis Schifffahrt GmbH mit Wirkung ab dem 1.1.2006 abgeschlossen hat bzw. die Anschlussverträge. Die Vergabe des Anschlussvertrages durch die BVG erfolgt in Abstimmung mit dem Aufgabenträger.

Pauschale 1: Bei der Straßenbahn werden Fahrten von und zum Betriebshof erbracht, die kurzfristig geplant werden und daher nicht in den Fahrplangenehmigungsanträgen enthalten sind; für diese Fahrten, die zur Fahrgastbeförderung freigegeben sind, wird eine Pauschale von 500.000 NutzZug-km / 23.693 Beförderungsstunden angesetzt.

Pauschale 2: Fahrtangebote, die abweichend oder zusätzlich zum Regelfahrplan (inklusive seiner unterjährigen Fortschreibungen) erbracht werden. Solche Leistungsmengen beziehen sich auf

- Sonderfahrpläne (§ 7 Abs. 1 lit. b),
- Ersatzfahrpläne (§ 7 Abs. 1 lit. c) sowie auf
- nicht im behördlich genehmigten Fahrplan veröffentlichte Verstärkerfahrten.

² Ggf. noch Anpassung bei den Leistungsmengen Bus im Stadt-Umland-Verkehr je nach Umgang mit den derzeit bestehenden Gemeinschaftsgenehmigungen.

Pauschale 3: Leistungsmengen, die für zusätzliche Verkehrsleistungen ab Inbetriebnahme der Neubaustrecken Adlershof, Anbindung Hauptbahnhof (beide Straßenbahn) sowie U55 einschließlich der betrieblich benötigten Fahrten zur Verfügung stehen.

Mit Inbetriebnahme der vorgenannten Neubaustrecken wird die Pauschale um die hierbei erbrachten zusätzlichen Leistungsmengen verringert. Erwartungswerte aus heutiger Sicht sind:

- 120.000 NutzZug-km mit Inbetriebnahme der U55
- 100.000 NutzZug-km sowie der erforderlichen Beförderungsstunden mit Inbetriebnahme der Straßenbahn Adlershof
- 330.000 NutzZug-km sowie der erforderlichen Beförderungsstunden mit Inbetriebnahme der Straßenbahn zum Hauptbahnhof

Maßgeblich sind die effektiven Werte bei Inbetriebnahme der Strecken. Davon abgesehen bleibt diese Pauschale während der Vertragslaufzeit unverändert.

2.5. Ausgleichsparameter für die Veränderung der Verkehrsleistung (§ 27 Abs. 3)

Mehr- oder Minderleistungen im Vergleich zu den Referenz-Leistungsmengen werden nach Maßgabe der nachfolgenden auf Leistungsmengen bezogenen Ausgleichsparameter abgerechnet. Diese Parameter werden entsprechend der Regelungen gemäß Teil 3 fortgeschrieben.

Straßenbahn		U-Bahn	Bus	
€/NutzZkm	€/Bef-h	€/NutzZkm	€/NutzWkm	€/Bef-h
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

Tabelle 2.5-1

Soll ein Verkehrsangebot festgelegt werden, dessen Mengen von den in Teil 2 Ziff. 4 festgelegten Referenzmengen wesentlich abweicht, so sind diese Ausgleichsparameter vor Festlegung dieses Fahrplanangebots anzupassen. Als wesentliche Abweichung gilt:

- für die U-Bahn mindestens +/- 2 %
- für die Straßenbahn mindestens +/- 3 %
- für den Bus mindestens +/- 3 %

▪ **Bedarfsverkehr**

Mehr- oder Minderleistungen im Vergleich zu den Referenz-Leistungsmengen werden für Bedarfsverkehre ausschließlich auf Basis der Ausgleichsparameter für die Beförderungsstunden des Bus in Tabelle 2.5-1 abgerechnet.

Sofern kein Fahrplan für den Bedarfsverkehr zu Grunde liegt, werden die Beförderungsstunden entsprechend der Definition in Teil 1.2 dieser Anlage ermittelt. Die Nutzwagenkilometer werden bei Änderungen nur nachrichtlich mitgeteilt.

Führt eine von einem Rahmenfahrplanvorschlag der BVG abweichende Festsetzung des Aufgabenträgers gemäß § 5 Abs. 10 Satz 1 zu Mehrleistungen an Bedarfsverkehren, so kann die BVG innerhalb von vier Wochen nach Festsetzung bei Bedarf durch Vorlage einer entsprechenden Kalkulation nachweisen, inwieweit der ihr durch die Festsetzung entstehende wirtschaftliche Nachteil durch die Erhöhung des Ausgleichsanspruchs auf Basis der zur Anwendung kommenden Ausgleichsparameter nicht abgedeckt wird. Für Bedarfsverkehrsleistungen, die die BVG durch Dritte erbringen lässt, erhält die BVG zusätzlich zum Entgelt des Subunternehmers einen Aufschlag von 30% als Entgelt für Dispositions- und Verwaltungsaufwand. Hält der Aufgabenträger dennoch an seiner abweichenden Festsetzung fest, dann hat er der BVG den dadurch entstehenden wirtschaftlichen Nachteil auszugleichen. Bei unterjährig bestellten Fahrplanänderungen von Bedarfsverkehren gemäß § 7 Abs. 5 Satz 4 haben sich die Vertragspartner vorab über die angemessene Anpassung der Ausgleichsleistungen zu verständigen.

▪ **Fähre**

Mehr- oder Minderleistungen im Verkehrsangebot der Fähren führen zu einer Veränderung des Ausgleichsanspruchs in dem Umfang, wie sich die Zahlungspflichten der BVG auf Basis des mit der Stern und Kreis Schifffahrt GmbH mit Wirkung ab dem 1.1.2006 abgeschlossen Fährleistungsvertrages (bzw. der Anschlussverträge) verändern.

2.6. Vergütung für Infrastrukturleistungen (§ 27 Abs. 2)

Für den Unterhalt und die Instandhaltung des mit dem Fahrplan ab Dezember 2007 in Betrieb stehenden Netzes zuzüglich der geplanten Netzerweiterungen Adlershof, Anbindung Hauptbahnhof (beide Straßenbahn) und U55 wird ein jährlicher Pauschalbetrag gemäß § 27 Abs. 2 i. H. von € 175.000.000,00 (Vergütung Infrastrukturleistung) vereinbart. Die jährliche Vergütung wird entsprechend der Regelungen gemäß Teil 3 fortgeschrieben.

Ein Netzelement steht dann in Betrieb, wenn es montags bis freitags (Fähren dienstags bis freitags) in der Nebenverkehrszeit und Hauptverkehrszeit fahrplanmäßig zumindest im 20-Minuten-Takt (Fähren: 60-Minuten-Takt) bedient wird (bei Bushaltestellen in Ausnahmefällen auch seltener). Das in Betrieb stehende Netz hat mit Fahrplanstand 9.12.2007 folgenden Umfang:

<i>Infrastrukturelement</i>	<i>Umfang am 1.1.2008</i>	<i>Umfang inklusive Neubaustrecken (nach heutiger Kenntnis)</i>
U-Bahn		
km Streckenlänge	144,1	145,6
Bahnhöfe	170	173

Straßenbahn

km Streckenlänge	178,3	180,7
Richtungshaltestellen	799	812

Bus

Richtungshaltestellen	6600	6600
-----------------------	------	------

Fähre

Anleger	14	14
---------	----	----

Tabelle 2.6-1

Bei Änderungen des in Tabelle 2.6-1 dargestellten Umfangs des in Betrieb stehenden Netzes über die oben aufgeführten geplanten Netzerweiterungen hinaus wird über die Anpassung der Ausgleichsleistungen auf Kostenbasis verhandelt. Diese Verhandlungen finden in Bezug auf Fähranleger ausschließlich im Rahmen der Vertragsrevision statt, in Bezug auf Haltestellen bei einer kumulierten Veränderung des Bestandes von mindestens 5%.

Eine Änderung des in Betrieb stehenden Netzes liegt nicht vor, wenn der Bedienungsstandard eines in Betrieb stehenden Netzelementes aufgrund einer Festsetzung des Aufgabenträgers gemäß § 5 Abs. 10) unter das oben definierte Niveau für in Betrieb stehende Netzelemente fällt.

2.7. Bonus-/Malussystem für die Leistungsqualität (§ 27 Abs. 5)

Das System für die Berücksichtigung der Leistungsqualität bei der Bemessung der Ausgleichsleistung (Bonus-Malus-System) wird stufenweise eingeführt. Zu Vertragsbeginn gilt eine Malus-Regelung gemäß lit. a. Bis zum 30.09.2009 werden die Vertragsparteien dieses System gemäß lit. b zu einem unternehmens-übergreifenden Bonus-/Malus-System unter Einbeziehung der S-Bahn Berlin GmbH weiterentwickeln. Wenn darüber bis zum 31.12.2009 keine rechtswirksame Vereinbarung geschlossen wurde, gilt ab 1.1.2010 die in lit. c erläuterte Bonus-/Malus-Regelung.

- a) Zu Vertragsbeginn gilt: In die Ausgleichsleistungen fließen die gemäß Anlage 1 Teil 1 (Angebotstandards Regelverkehr) lit. a (durch objektive Messungen bewertete Standards) und lit. b (durch Kundenbefragung bewertete Standards) ermittelten Maluswerte ein. Der maximale Malus wird auf 5% der jährlichen Grundvergütung Verkehrsleistung (ohne Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Ausbildungsverkehr) beschränkt.
- b) Die Vertragsparteien werden das Bonus-/Malus-System bis zum 30. September 2009 gemäß Anlage 7 Teil 2 (Weiterentwicklung Kundenzufriedenheitsmessung) zu einem unternehmens-übergreifenden Bonus-/Malus-System unter Einbeziehung der S-Bahn Berlin GmbH weiterentwickeln. Die entsprechenden Qualitätsdaten sollen erstmals für das Jahr 2010 erhoben werden. Der Einbezug in die Abrechnung (effektive Zahlung) soll erstmalig für das Jahr 2011 erfolgen.

- c) Wenn bis zum 31.12.2009 keine rechtswirksame Vereinbarung über ein unternehmens-übergreifendes Bonus-/Malus-System gemäß lit. b geschlossen wurde, gilt ab 01.01.2010 die in Anlage 1 Teil 1 beschriebene Bonus-/Malus-Regelung. Dieses sieht erhöhte Malusbeträge sowie zusätzlich Bonusbeträge (in gleicher maximaler Höhe) vor. Im Jahr 2010 werden die Parteien einvernehmlich über die Ausgestaltung und etwaige Begrenzung der finanziellen Auswirkungen des neuen Systems entscheiden.

2.8. Weiterentwicklung der Abrechnungsweise im Zuge der Migration zur Betriebssoftware Microbus

Das in dieser Anlage festgelegte Abrechnungssystem basiert mangels geeigneter betrieblicher Daten in der aktuellen Betriebssoftware BERTA auf den Regelfahrplänen.

Die BVG plant, die Betriebssoftware im Jahr 2008 auf Microbus umzustellen. Im Zuge dieser Umstellung wird die BVG die Voraussetzungen schaffen, um optional die Abrechnung und Leistungskontrolle direkt aus den betrieblichen Planungsdaten heraus durchführen zu können. Die Betriebssoftware soll einen Abgleich Soll (genehmigt) zu Soll (nach Betriebsfahrplan) sowie nach Vorstellung des Aufgabenträgers Soll (nach Betriebsfahrplan) zu Ist (nach RBL) ermöglichen. Die BVG wird in Abstimmung mit dem Aufgabenträger innerhalb eines halben Jahres nach Vertragsschluss prüfen, ob die Betriebssoftware folgende Möglichkeiten bietet:

1. Kennzeichnung der betrieblich geplanten Fahrten nach folgenden Kategorien:
 - a) Fahrt nach Regelfahrplan
 - b) Abweichungen nach unterjähriger Änderung gemäß § 7 Abs. 1 lit. a
 - c) Abweichungen nach genehmigtem Ferienfahrplan gemäß § 7 Abs. 1 lit. d
 - d) Fahrt als Sonderfahrt bei besonderen Anlässen gemäß § 7 Abs. 1 lit. b
 - e) Fahrt als Ersatzfahrt im SEV gemäß § 7 Abs. 1 lit. c
 - f) Fahrgastfahrten außerhalb Nr. a) bis e)
2. Kennzeichnung der nicht durchgeführten Fahrten nach den oben aufgeführten Kategorien
Diese Kennzeichnung ist bei allen Fahrplanänderungen fahrtenscharf kenntlich zu machen.

Teil 3 Anpassung der Ausgleichsleistung bei Kostensteigerungen (§ 29)

3.1. Grundlage der Anpassung

Folgende Ausgleichsleistungen und -parameter werden gemäß § 29 und den Regelungen in diesem Abschnitt angepasst:

- a) Grundvergütung Verkehrsleistung (§ 27 Abs. 1 Satz 1, d.h. ohne Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Ausbildungsverkehr);
- b) Ausgleichsparameter für Änderungen bei den Verkehrsleistungen (§ 27 Abs. 3 / Anlage 8 Teil 2.5) und
- c) Vergütung Infrastrukturleistung (§ 27 Abs. 2 / Anlage 8 Teil 2.6)

Die Anpassung erfolgt jeweils einschließlich bereits erfolgter Anpassungen nach den Regeln dieses Teils 3.

3.2. Bedingung für die Anpassung

Eine Anpassung gemäß § 29 kann verlangt werden, wenn der gewichtete Mittelwert der Kostenentwicklung für die Verkehrs- und Infrastrukturleistungen um mehr als 5 % (Schwellenwert) nach oben oder unten vom Wert des jeweiligen Referenzmonats abweicht.

In den gewichteten Mittelwert fließen die nachfolgend aufgeführten Teilparameter des statistischen Bundesamtes mit folgendem Gewicht ein:

- | | |
|---|----------|
| - Personalkosten (P_{Mon}) | mit 56 % |
| - Kraftstoffkosten (D_{Mon}) | mit 2 % |
| - Fahrstromkosten (S_{Mon}) | mit 2 % |
| - Materialkosten Verkehrsleistung (MV_{Mon}) | mit 7 % |
| - Materialkosten Infrastruktur (MI_{Mon}) | mit 33 % |

D_{Mon} : Teilparameter für Kraftstoffkosten.
Arithmetisches Monatsmittel nach Angabe der „Erzeugerpreisindizes gewerblicher Produkte: Deutschland; Dieselkraftstoff bei Abgabe an Großverbraucher“ (Statistisches Bundesamt, Genesis-Online, Code GP-X232015502)

MV_{Mon} : Teilparameter für Materialkosten Verkehrsleistung.
Arithmetisches Monatsmittel nach Angabe der „Erzeugerpreisindizes gewerblicher Produkte: Deutschland; Maschinenbauerzeugnisse (Statistisches Bundesamt, Genesis-Online, Code GP-29000-01)

MI_{Mon} : Teilparameter für Materialkosten Infrastruktur.
Arithmetisches Monatsmittel nach Angabe der „Teile für Schienenfahrzeuge, ortsfestes Gleismaterial, und Teile dafür; mechanische Signal-, Sicherungs-, Überwachungs- oder Steuergeräte für Schienenwege, Straßen, Parkplätze oder Parkhäuser, Hafenanlagen (Statistisches Bundesamt, Genesis-Online, Code GP-35204)

- P_{Mon}**: Teilparameter für Personalkosten
Arithmetisches Monatsmittel nach Angabe der „Indizes der Tariflöhne- und -gehälter, Arbeitnehmer, Wochenarbeitszeit: Deutschland, Jahr, Stellung im Beruf, Wirtschaftszweige; Landverkehr, Transport in Rohrfernleitungen“ (Statistisches Bundesamt, Genesis-Online Code WZ93M60).
- S_{Mon}**: Teilparameter für Fahrstromkosten.
Arithmetisches Monatsmittel nach Angabe der „Erzeugerpreisindizes gewerblicher Produkte: Deutschland; Elektrischer Strom bei Abgabe an Sonderkunden, Hochspannung“ (Statistisches Bundesamt, Genesis-Online, Code GP-X401115).

Referenzmonat der ersten Preisanpassung ist der Januar 2008. Für alle weiteren Preisanpassungen ist der Monat der jeweils letzten Anpassung der Ausgleichsparameter der Referenzmonat.

Zur Überprüfung, ob der vorgenannte Schwellenwert überschritten ist, wird für jeden Teilparameter der Indexwert des aktuellen Monats durch den Indexwert des jeweiligen Referenzmonats geteilt und mit dem oben genannten Gewicht multipliziert. Die Summe der so ermittelten Produkte wird mit dem Schwellenwert verglichen.

3.3. Berechnung der Preisanpassung

Die Faktoren für die Anpassung der Grundvergütung und der Ausgleichsparameter Verkehrsleistung (**PIV_{Mon}**) sowie für die Vergütung Infrastrukturleistung (**PII_{Mon}**) werden folgendermaßen ermittelt:

a) Grundvergütung und Ausgleichsparameter für Verkehrsleistungen (Teil 3.1 lit. a und lit. b)

Anrechnungsfaktoren der Teilparameter:

<i>Teilparameter</i>	<i>Anrechnungsfaktor</i>
Personalkosten P_{Mon}	F_(P) = 0,65
Materialkosten MV_{Mon}	F_(MV) = 0,27
Fahrstromkosten S_{Mon}	F_(S) = 0,03
Kraftstoffkosten D_{Mon}	F_(D) = 0,05

Berechnungsformel:

Zur Anpassung der Ausgleichsleistungen werden die Grundvergütung Verkehrsleistung nach Teil 2.4 (ohne Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Ausbildungsverkehr) sowie die Ausgleichsparameter für die Verkehrsleistung nach Teil 2.5 mit dem Anpassungsfaktor **PIV_{Mon}** multipliziert.

$$\mathbf{PIV_{Mon} = (F_{(P)} \times P_{Mon} + F_{(MV)} \times MV_{Mon} + F_{(S)} \times S_{Mon} + F_{(D)} \times D_{Mon}) \times 0,9}$$

b) Vergütung Infrastrukturleistung (Teil 3.1 lit. c)

Anrechnungsfaktoren der Teilparameter:

<i>Teilparameter</i>	<i>Anrechnungsfaktor</i>
Personalkosten P_{Mon}	$F_{(P)} = 0,53$
Materialkosten MI_{Mon}	$F_{(MI)} = 0,47$

Berechnungsformel:

$$\mathbf{PII_{Mon} = (F_{(P)} \times P_{Mon} + F_{(MI)} \times MI_{Mon}) \times 0,9}$$

Zur Anpassung der Ausgleichsleistungen wird die Vergütung Infrastrukturleistung nach Teil 2.6 mit dem Anpassungsfaktor PII_{Mon} multipliziert.

3.4. Verfahren

Wurde begründet die Anpassung des Preises verlangt, dann werden für das laufende Jahr die Ausgleichsleistungen mit der Jahres-Schlussabrechnung angepasst. Dabei wird der sich aus der Jahres-Schlussabrechnung ohne Preisanpassung ergebende Betrag für die Monate nach Antragstellung angepasst und anteilig (jeweils 1/12) in der Jahres-Schlussabrechnung mit Preisanpassung berücksichtigt. Die monatlichen Abschlagszahlungen bleiben im laufenden Jahr unverändert.

Die monatlichen Abschlagszahlungen für das Folgejahr werden angepasst, wenn dieses haushaltstechnisch noch möglich ist. Ansonsten findet eine Berücksichtigung erst in der Jahres-Schlussrechnung statt.

Zur Dokumentation übermittelt der Aufgabenträger der BVG zeitgleich mit der jährlichen Festlegung des Prognostizierten Ausgleichsanspruches folgende Daten:

- Referenzmonat der letzten Preisanpassung
- Aktuell gültige Ausgleichsparameter nach Teil 2.4, 2.5 und 2.6

Teil 4 Ausschluss von Überkompensation (§ 28)

Die Ausgleichsleistung darf die durch die Vertragspflichten bedingten Aufwendungen der BVG nicht überkompensieren. Die Prüfung erfolgt seitens des Aufgabenträgers nach Abschluss der rechnerischen und inhaltlichen Prüfung der Jahres-Schlussabrechnung nach § 30 Abs. 3 innerhalb der dort genannten Frist. Soweit der Ausgleichsbetrag gemäß der geprüften Jahres-Schlussrechnung oberhalb des maximal zulässigen Ausgleichsanspruchs liegt, erfolgt im Rahmen der Jahres-Schlussabrechnung eine Kappung auf den beihilferechtlich zulässigen Höchstwert gemäß § 30 Abs. 4. Bei Bedarf ist durch entsprechende Anpassung der auf die Jahres-Schlussabrechnung folgenden monatlichen Abschlagszahlungen eine unterjährige Überkompensationen für das Folgejahr zu vermeiden.

Arbeitsschritt	Vertrag	Anlage
Tatsächlicher Aufwand für Erbringung der Vertragsleistung	§ 28 Abs.2	Ziff. 4.1
+ fiktiver angemessener Gewinn	§ 28 Abs. 2	Ziff. 4.2
./. Ertrag aus Tarifentgelten gemäß § 8 Abs. 1	§ 26 Abs. 1	Ziff. 4.3
./. sonstige Erträge aus der Erfüllung von Vertragspflichten	§ 28 Abs. 2	Ziff. 4.4
./. Erträge aus anderweitigen Ausgleichsleistungen (z. B. Behindertenfreifahrt, Sozialticket, Fahrzeugförderung, GVFG)	§ 28 Abs. 2	Ziff. 4.5
= maximal zulässiger Ausgleichsanspruch		
./. bereinigter Ausgleichsanspruch		
= Kappungsbetrag (soweit Betrag positiv)		

4.1. Ermittlung der tatsächlichen Aufwendungen für die Erbringung der Vertragsleistungen

Die BVG legt jährlich unverzüglich nach deren Feststellung eine detaillierte Bilanz mit Gewinn- und Verlustrechnung vor.

Die Aufwendungen sind seitens der BVG so aufzuschlüsseln, dass eine klare Abtrennung der zur Erfüllung der Vertragspflichten erforderlichen Aufwendungen von solchen für Leistungen außerhalb des ÖPNV möglich ist.

Sofern weitergehende Transparenzanforderungen auf gesetzlicher Grundlage begründet werden (beispielsweise die Zuordnung der Ausgleichsleistungen für die Verkehrsleistungen auf Straßenbahn, U-Bahn und Bus), wird die BVG diesen entsprechen. Über den Umfang derartiger Transparenzanforderungen ist Einvernehmen zwischen den Vertragspartnern herzustellen.

4.2. Fiktiver angemessener Gewinn

Der tatsächlich mit der Erbringung der Verkehrsleistung verbundene Aufwand der BVG wird um eine fiktive Rendite in Höhe von 3 % auf den Umsatz der vertraglich vereinbarten Leistungen (= Summe der Erträge 4.3. bis 4.5.) erhöht. Diese Rendite berücksichtigt sowohl die mit dem Vertrag einhergehenden Risiken für Aufwand und Ertrag der Verkehrs- und Infrastrukturleistungen (Handlungsspielräume, Einnahmerisiko, Sanktionsmechanismen) als auch die Risikobegrenzung auf Basis der Eigentümererklärung.

4.3. Erträge aus Tarifentgelten

Die Erträge aus der Gewinn- und Verlustrechnung sind seitens der BVG so aufzuschlüsseln, dass eine klare Abtrennung der Einnahmen aus Tarifentgelten gemäß § 8 Abs. 1 sowie sonstigen Erträgen möglich ist.

4.4. Sonstige Erträge aus der Erfüllung von Vertragspflichten

Die sonstigen Erträge sind so zu differenzieren, dass ermittelt wird, welche dieser Erträge im Rahmen der Erfüllung der Vertragspflichten seitens der BVG generiert werden.

Zu diesen sonstigen Erträgen gehören zum Beispiel Teile der Erträge aus Werbung und Verpachtung oder Zahlungen der privaten Hand zur Erhaltung eines Verkehrsangebotes bzw. zum Erhalt von betriebsnotwendiger Infrastruktur.

4.5. Anderweitige Ausgleichsleistungen

Die BVG legt dazu alle erhaltenen öffentlichen Zuwendungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, die nicht aus dem Verkehrsvertrag stammen, nach Art und Höhe unterschieden offen.

Anhang 1

Von SenStadt angewandtes Berechnungsverfahren der Abrechenbaren Leistungsmengen des Regelfahrplans

a) Linienlängen

In ein GIS-basiertes Modellierungsprogramm (derzeit Programmpaket Visum von PTV, Karlsruhe) wird über eine Schnittstelle die Fahrplandatei aus dem Fahrgast-Informationssystem (derzeit über HAFAS-Rohdatenformat, vgl. Anlage 4 Ziffer 1 Nr. (1) eingelesen. An dieses Netz werden die korrekten Linienlängen der BVG angefügt. Dieses Netz wird dem Aufgabenträger übergeben. Das beschriebene Verfahren kann nach Vorliegen neuer Erkenntnisse einvernehmlich verändert werden.

Treten zwischen bisher GIS-basiert berechneten Streckenlängen und den auf dem oben beschriebenen Netz basierten Berechnungen Differenzen auf, soll der Ausgleichsbetrag dadurch nicht verändert werden. Soweit erforderlich werden die auf Grundlage des GIS-basierten Netzmodells je Betriebszweig ermittelten Leistungsmengen über einen Faktor die Referenzleistungsmengen gemäß Verkehrsvertrag umgerechnet.

b) Zuordnung der Ein- und Aussetzfahrten bei der Straßenbahn

Abschnitte von Straßenbahnfahrten, die zwischen dem regulären Linienweg und dem Betriebshof liegen, sind in der Pauschale 1 (siehe Teil 2.4) enthalten und werden nicht bei der Leistungsermittlung berücksichtigt, auch wenn auf diesen Abschnitten Fahrgäste mitfahren können und diese im Fahrgast-Informationssystem eingestellt sind. Dafür wird im Verkehrsmodell für jede Straßenbahnlinie der reguläre Linienweg als Stammstrecke festgelegt, hierbei sind auch Verzweigungen zulässig. In das Mengengerüst gehen dann für jede Linienfahrt Abschnitte nicht ein, die außerhalb des regulären Linienwegs liegen.

c) Plausibilisierung der Pauschalen 1 und 2 zur Revision

Zur Revision plausibilisiert die BVG die Angemessenheit der Höhe der Pauschalen.

Anlage 9: Verweise Nahverkehrsplan

Diese Anlage konkretisiert sämtliche Verweise im Vertrag auf den aktuellen Nahverkehrsplan, die im Falle einer Fortschreibung des Nahverkehrsplans entsprechend § 31 Abs. 1 ggf. anzupassen sind. Genannt werden die jeweiligen Kapitel sowie ergänzende Präzisierungen auf bestimmte Textpassagen, Tabellen oder Abbildungen. Bei Divergenz hat der Vertragstext Vorrang vor dem Inhalt des Verweises in den Nahverkehrsplan.

Die Aussagen des Nahverkehrsplans bilden die Grundlage für ein gestuftes System vertraglicher Pflichten und deren Erfüllungskontrolle:

1. Die „harten Vorgaben“ des Nahverkehrsplans verpflichten die BVG unbedingt. Sie werden nach Maß und Zahl im Rahmen einer formalisierten Erfüllungskontrolle auf Basis objektiver Kriterien nachgehalten und abgerechnet. Die exakten Inhalte der harten Pflichten ergeben sich aus den Verweisen in dieser Anlage in Verbindung mit der Anlage 1, Teil 1, Abschnitt A, Spalten „Definition“ und „Standard/Sollwert“.
2. Im Bereich Fahrplan und Tarif werden die Vorgaben des Nahverkehrsplanes durch im Vertrag geregelte Abstimmungsverfahren kontrolliert (Inzidentprüfung).
3. Bei Vorgaben, deren Erfüllung nach den Bestimmungen dieses Vertrags anhand der Kundenzufriedenheit gemessen wird („weiche Vorgaben“), kann der Aufgabenträger – unbeschadet der Nachweispflichten gem. Anlage 7, Teil 1, Blatt 11 in Ausnahmefällen von der BVG zusätzlich zur Messung der Kundenzufriedenheit auch einen Nachweis der Einhaltung der im Nahverkehrsplan formulierten Anforderungen verlangen. Voraussetzung hierfür ist, dass der Aufgabenträger der BVG schriftlich und unter Offenlegung der Informationsquellen darlegt, dass ihm aussagekräftige Anhaltspunkte für eine aus Kundensicht erhebliche Schlechtleistung vorliegen (z. B. signifikante und nicht nur auf ein einmaliges Ereignis bezogene Zunahme von Fahrgastbeschwerden oder Presseberichte, die auf die Verletzung einer konkreten und vertragswesentlichen Leistungspflicht schließen lassen). In diesem Fall fordert der Aufgabenträger die BVG schriftlich zu einer Stellungnahme auf, die unverzüglich, spätestens aber innerhalb von zwei Wochen abzugeben ist. In dieser Stellungnahme weist die BVG dem Aufgabenträger entweder nach, dass die Standards trotz der o.g. Anhaltspunkte eingehalten werden, oder sie legt dar, ob und ggf. welche Maßnahmen sie zur Qualitätsverbesserung ergreifen wird. Erklärt die BVG, dass sie solche Maßnahmen ergreifen wird, kann der Aufgabenträger nach Ablauf von drei Monaten von der BVG verlangen, innerhalb eines weiteren Monats einen Nachweis über die Einhaltung der im Nahverkehrsplan formulierten Anforderungen zu erbringen.

Verweise im Vertragstext

Verkehrsvertrag	Inhalt	Nahverkehrsplan 2006-2009
§ 5 Abs. 6	Grundsätze zur Planung der einzelnen Verkehrsträger, Vorgaben zum Rahmenfahrplan	Kapitel IV. 6 (nur Rahmenvorgaben für die Leistungserbringung und zum Fahrzeugeinsatz sowie „Weiterentwicklung des Straßennetzes nach 2009“) und IV.7, Anhang Tabellen IV.5-1 bis IV.7-1 (Inzidentprüfung)
§ 6 Abs. 1 lit. a	Zugangsstandards (Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsstandards Verkehrsträgerübergreifende Integration	Kapitel III.3 (Inzidentprüfung durch die in Anlage 1.3 konkretisierten Standards) Kapitel III.2.1 (Inzidentprüfung).
§ 6 Abs. 1 lit. b	Prinzipien der Anschlussplanung Maßnahmen zur Anschlusssicherung	Kapitel III.4.4.2 (Inzidentprüfung) Kapitel V.1.4 (Inzidentprüfung)
§ 8 Abs. 2	Grundsätze der Tarifentwicklung	Kapitel III.7.2 (Inzidentprüfung)
§ 9 Abs. 2	Anforderungen an den Vertrieb	Kapitel III.7.5 Dritter Spiegelpunkt lit. a.-d. (Kontrolle gemäß § 10 Abs. 3 des Vertrages)
§ 11 Abs. 2	Qualitätsstandards zu: Zuverlässigkeit Pünktlichkeit Barrierefreiheit	 Kapitel III.4.2 Abs. 3 + 4 und Abb. III.4.2-1: (konkretisiert in Anlage 1.1) Kapitel III.4.3 Abb. III.4.3-1 (konkretisiert in Anlage 1.1) Kapitel III.4.6 Abs. 3, 5 (Kapitel V.1.3 hinsichtlich Ausstattung von U-Bahnhöfen mit Aufzügen) Kapitel III.4.6 Abschnitt „Netzgestaltung und Fahrzeugeinsatz“, sowie die weiteren Kapitel, auf die dort verwiesen wird (Erfüllungskontrolle harter Vorgaben nur zu wenigen ausgewählten Aspekten – konkretisiert in Anlage 1.1. bzw. Anlage 5): III.4.7.1: Abschnitte „Barrierefreie Erreichbarkeit der Stationen“; „Gewährleistung der Nutzbarkeit der Aufzüge“; „Blindenleitsystem“; „Gewährleistung eines sicheren und schnellen Fahrgastwechsels“,

Verkehrsvertrag	Inhalt	Nahverkehrsplan 2006-2009
	<p>Barrierefreiheit (Fortsetzung)</p> <p>Fahrzeuggestaltung</p> <p>Kapazität</p> <p>Sicherheit</p> <p>Haltestellenausstattung</p> <p>Sauberkeit</p>	<p>III.4.7.2: Abschnitte „Aufenthaltsqualität“ (nur 2. Absatz); „Gewährleistung eines sicheren, barrierefreien und schnellen Fahrgastwechsels“; „Gewährleistung eines verkehrssicheren Aufenthaltes im Fahrzeug“</p> <p>III.4.9: Abb. III.4.9-2 vorletzte Zeile; Abb. III.4.9-3 vierte Zeile; Abschnitte III.4.9.5 (nur letzter Absatz) und III.4.9.6 (außer 1. und 2. Absatz)</p> <p>Kapitel III.4.7.2, außer Absätze 2 und 6 („weiche Vorgaben“)</p> <p>Kapitel III.4.7.2, Abs. 2 („weiche Vorgabe“)</p> <p>Kapitel III.4.5 Abb. III.4.5-1, III.4.5-3, I-II.4.5-4, III.4.5-5, Abschnitt "Prävention und Kommunikation". („weiche Vorgaben“)</p> <p>Kapitel III.4.7.1: Abb. III.4.7-1, Abschnitte „Haltestellen an Metrolinien“; „Gewährleistung der Nutzbarkeit der Aufzüge“, Abb. III.4.7-2 (Nutzbarkeit der Aufzüge konkretisiert in Anlage 6, ansonsten „weiche Vorgaben“)</p> <p>Kapitel III.4.8 („weiche Vorgaben“)</p>
§ 12 Abs. 2	Umweltstandards	Kapitel III.5 (konkretisiert in Anlage 1.1)
§ 13 Abs. 2	<p>Vorgaben zum Marktauftritt:</p> <p>Fahrgastinformation</p> <p>Fahrzeuggestaltung</p> <p>Personalverhalten</p> <p>Beschwerdemanagement</p>	<p>(„weiche Vorgaben“)</p> <p>Kapitel III.4.9</p> <p>Kapitel III.4.7.2: 6. Absatz</p> <p>Kapitel III.4.10</p> <p>Kapitel III.4.10</p>
§ 14 Abs. 2	Fahrgastrechte	Kapitel III.4.12, Abschnitt „Stärkung der Fahrgastrechte in Berlin“; Abschnitt „Umsetzung“, 4. Absatz
§ 16 Abs. 1	<p>Sicherheitskonzept</p> <p>Sicherheit in Fahrzeugen und auf Bahnhöfen/Haltestellen</p>	<p>Kapitel III.4.5 – Abschnitt „Sicherheitskonzept“</p> <p>Kapitel III.4.5 Abb. III.4.5-1, III.4.5-3, I-II.4.5-4, III.4.5-5, Abschnitt "Prävention und Kommunikation". (Inzidentprüfung)</p>

Anlage 10 Glossar

Dieses Glossar dient der Erläuterung der im Vertrag und seinen Anlagen verwendeten Begriffe. Im Zweifel haben der Vertrag sowie die Anlagen 1-9 Vorrang vor den Inhalten des Glossars.

Begriff	Erläuterung
Anlagenkataster	Zentrales Anlagenkataster (ZAK) für die Infrastruktur der U-Bahn mit Daten zu <ul style="list-style-type: none"> - Beschaffungs- bzw. Errichtungsdaten - Eigentümer, Grundbucheintrag - Anschaffungs- und Herstellungskosten sowie der Zeitwert der Betriebsanlagen - Anlagenzustand und voraussichtliche Lebensdauer - Nachweis der durchgeführten Inspektionen - Bauwerksschäden gem. Bauwerksschadenliste
Ausbau	Die qualitative oder kapazitative Erweiterung vorhandener Infrastruktur.
Ausgefallene Leistungsmengen	→Leistungsmengen des →genehmigten Fahrplans, die tatsächlich nicht erbracht wurden. Hilfsweise auch: →Leistungsmengen gemäß →Betriebsfahrplan, die tatsächlich nicht erbracht wurden.
Ausgleichsleistungen	Zahlungen des Aufgabenträgers zur Abgeltung der mit dem Verkehrsvertrag verbundenen Verpflichtungen der BVG.
Ausgleichsanspruch	Gemäß § 26 bestehender Anspruch der BVG auf →Ausgleichsleistungen
Ausgleichsberechnung	Die in Anlage 8 zum Vertrag ausgeführten Berechnungsschritte zur Bestimmung der →Ausgleichsleistungen.
Bedarfsverkehr	Verkehrsleistungen des →veröffentlichten Fahrplans, die jedoch nur bei Anforderung durch den Fahrgast durchgeführt werden. Bedarfsverkehre können nach einem festen →Fahrplan bedarfsweise verkehren oder jederzeit abrufbar sein. Sie können sich auf eine Linie, einen Linienabschnitt oder einen Bedienungsbereich beziehen.
Bedienzeit	Zeitraum oder Zeiträume eines Tages, in denen eine Linie oder ein Linienabschnitt durch regelmäßige Fahrten bedient wird. Die Bedienzeiten werden im →Rahmenfahrplan festgesetzt.
Beförderungsstunden (Bef-h)	Linienweise aufaddierte Fahrdauer in Stunden (inklusive der Abfahrtsminute an der ersten Haltestelle, exklusive der Ankunftsminute an der letzten Haltestelle) aller für Fahrgäste nutzbaren Fahrten.
Betrieb der Infrastruktur	Alle Maßnahmen, die zur Bereitstellung der vorhandenen Infrastruktur zum Zwecke des Verkehrsbetriebes erforderlich sind.

Begriff	Erläuterung
Betriebsfahrplan	Der Betriebsfahrplan umfasst neben den für die Fahrgäste nutzbaren Fahrten auch zusätzliche Fahrten zur Fahrzeugbereitstellung, -abstellung und -überführung. Er enthält auch z.B. geplante Sonderfahrten und Ersatzverkehre. Der Betriebsfahrplan wird im betrieblichen System der BVG (BERTA, zukünftig Microbus) geführt.
Betriebsstunden	Einheit zur Abrechnung der →Leistungsmengen Fährte gemäß Anlage 8. Die täglichen Betriebsstunden errechnen sich aus dem Zeitraum von der Minute der ersten Abfahrt bis zur Minute der letzten Ankunft. Betriebsunterbrechungen ab 1 Stunde werden abgezogen.
Entstörungs- und Instandhaltungszeit	Zeitraum, zwischen dem Bekannt werden einer Störung bei der BVG bis zur Wiederinbetriebnahme der gestörten Anlage (inkl. Zeit zwischen Meldung und Anfang der Reparaturarbeit)
Erbrachte Fahrten	Erbrachte Fahrten werden ermittelt als geplante Fahrten minus ausgefallene Fahrten. Als erbrachte Fahrten gelten die Abfahrten, die gemäß →veröffentlichtem Fahrplan an dem vorgesehenen Bahnhof oder an einem operativ festgelegten Bahnhof beginnen und bis zum nächsten Bahnhof erbracht werden. Bei Ausfall einer Stationsbedienung gilt die Strecke mit entsprechenden →Leistungsmengen bis zur nächsten Station als ausgefallen. Ausfälle werden immer als solche gewertet, auch wenn sie auf höherer Gewalt u./o. Fremdverschulden beruhen. Nicht stattfindende Fahrten, für die →Ersatzverkehrsleistungen erbracht werden, gelten nicht als ausgefallen.
Erhalt der Infrastruktur	Die Gesamtheit der Maßnahmen, die dazu dienen, die Funktionsfähigkeit und den Substanzwert der Infrastruktur auf einem für die BVG verbindlichen Standard zu sichern. Zum Erhalt der Infrastruktur gehören Instandhaltung, Instandsetzung sowie Ersatzmaßnahmen.
Ersatzfahrplan	Räumlich und zeitlich begrenzt veränderter Fahrplan für ausgewählte Linien in Folge von geplanten Beeinträchtigungen des Linienverkehrs durch Bauarbeiten, Großereignisse, etc.
Ersatzmaßnahme	Der Austausch einer bestehenden Infrastruktur durch eine funktionell gleiche, dem Stand der Technik entsprechende, neue Infrastruktur vergleichbarer Kapazität und Qualität. Maßnahmen der Instandsetzung, die den Substanzwert der baulichen oder technischen Anlage bilanzierungspflichtig verändern, gelten als Ersatzmaßnahmen.
Ersatzverkehr	Ersatzverkehre werden durch die BVG temporär anstelle ausfallender Leistungen des →Regelfahrplans eingerichtet und erbracht, wenn die für diese vorgesehenen Straßen oder Schienenwege nicht befahren werden können. Die Anforderungen an die einzurichtenden Ersatzverkehrs sind in Anlage 1-II benannt.

Begriff	Erläuterung
Fahrplanänderungen	Fahrplanänderungen sind im Gegensatz zu →Fahrplanwechseln in Folge einer Neuaufstellung von Fahrplänen kleinere, nur einen Teil des gesamten Fahrplans betreffende Veränderungen des Fahrtenangebots. Für diese wird nicht der Ablauf des lt. Anlage 2-I durchgeführt. Die Regelungen zur Durchführung von Fahrplanänderungen sind in §7 ausgeführt. Fahrplanänderungen können dauerhaft oder auf einen gesonderten Zeitraum des Fahrplans bezogen sein.
Fahrplanwechsel	Zeitpunkt des Wechsels von einem →genehmigten Fahrplan auf einen neueren genehmigten Fahrplan. Der Jahres-Fahrplanwechsel vieler Verkehrsunternehmen, so auch der BVG, findet aktuell gleichzeitig mit dem Jahres-Fahrplanwechsel der europäischen Bahnen statt, in der Regel am zweiten Sonntag im Dezember.
Ferienfahrplan	Art einer →Fahrplanänderung: zeitlich auf die Schulferien beschränkter Fahrplan, der gewöhnlich die Streckung von Takten und die Streichung spezieller Schulfahrten vorsieht.
Genehmigter Fahrplan	Der auf Antrag der BVG von der Genehmigungsbehörde (derzeit das Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten) durch Zustimmung, Genehmigung oder Zeitablauf (bei Anzeigepflicht) bestätigte Fahrplan.
Grundvergütung	→Ausgleichsanspruch für die Erbringung 1. der →Referenz-Leistungsmengen Verkehr (→Grundvergütung Verkehrsleistung) und 2. für Instandhaltung und Unterhalt der Infrastruktur (Vergütung Infrastrukturleistung), im Umfang des mit Fahrplan ab Dezember 2007 in Betrieb stehenden Netzes zuzüglich der geplanten Netzerweiterungen Tram Adlershof, Tramanbindung Hauptbahnhof und U55.
Grundvergütung Verkehrsleistung	→Ausgleichsanspruch für die Erbringung der →Referenz-Leistungsmengen.
Infrastruktur	Die in § 17Abs. 1 definierten Anlagen
Infrastrukturkataster	Aufzählung aller baulichen und technischen Anlagen, die gem. § 18 zum vertraglichen Infrastrukturbestand gehören.
Infrastrukturvorhaltung	Die Gesamtheit der Maßnahmen zum Zweck des →Erhalts, →Betriebs und der →Weiterentwicklung der Infrastruktur.
Instandhaltung der Infrastruktur	Die Maßnahmen, die der Sicherung und Pflege einer bestehenden Infrastruktur dienen. Das umfasst auch die Feststellung und Beurteilung des Zustandes von Infrastruktur, sowie alle Wartungs- und Inspektionstätigkeiten.
Kapazität der Infrastruktur	Die maximal mögliche Nutzbarkeit der Infrastruktur in einem bestimmten Zeitintervall
Lebenszyklusansatz	Beim Lebenszyklusansatz wird die Errichtungs- und Nutzungsperiode des Infrastruktur-Anlagebestandes in ihrer Gesamtheit betrachtet, um den Ressourceneinsatz über den gesamten Zeitraum zu optimieren.

Begriff	Erläuterung
Leistungsmengen	Die aus einem bestimmten Fahrtenangebot für einen bestimmten Zeitraum abgeleiteten Leistungskennziffern, gemessen in →Beförderungsstunden, →Nutzzugkilometer (für Straßenbahn und U-Bahn), →Nutzwagenkilometer (für den Bus) sowie Betriebsstunden (für die Fähre) und →Bereitstellungszeit (Bedarfsverkehr). Das Fahrtenangebot kann sich dabei aus einem bestimmten Fahrplan, aber auch aus nicht fahrplanmäßigen Fahrten mit Fahrgästen (Veranstaltungsverkehre, Umleitungsverkehre etc.) oder einer bestimmten, zeitlich oder räumlich abgegrenzten Teilmenge eines Fahrplans ergeben.
Leistungsumfang	Das für Fahrgäste nutzbare Fahrtenangebot, gemessen in Nutzzug-Kilometer (U-Bahn und Straßenbahn; Einfach- und Mehrfachtraktionen werden jeweils als ein Zug berechnet), Nutzwagen-Kilometer (Bus) bzw. Fähr-Betriebsstunden. davon nicht umfasst sind betriebsbedingte Fahrten ohne Fahrgastbeförderung. Die Abrechnung erfolgt nach →Leistungsmengen.
Minutenfahrplan	Minutengenauer Fahrplan für jeden zu befahrenden Linienabschnitt, entsteht aus der Konkretisierung des →Rahmenfahrplans und bedarf regelmäßig der behördlichen Genehmigung (→genehmigter Fahrplan).
Neubau	Die Erweiterung des Umfangs der Infrastruktur durch erstmalige Herstellung eines neuen Infrastruktureiles (Erweiterung des Anlagenbestandes).
Nutzkilometer (Nutz-km)	→Leistungsmengen der Fahrten, die für Fahrgäste freigegeben sind, auf dem regulären Linienweg. Fahrten, die für Fahrgäste nicht zugänglich sind (z.B. Kehr-, Wendeschleifenfahrten) sowie Überführungsfahrten zwischen Endpunkten unterschiedlicher Linien zählen nicht zu den Nutzkilometern. Bei der Straßenbahn werden darüber hinaus Ein- und Aussetzfahrten abseits des regulären Linienwegs (gemäß Anlage 8 mit einer Pauschale) angerechnet, sofern sie auf den Aushangfahrplänen und in der Online-Auskunft veröffentlicht sind. Ein- und Aussetzfahrten abseits des Linienwegs können in Ausnahmefällen (z.B. wenn der Aushangfahrplan sonst unübersichtlich würde) nur in der Online-Auskunft veröffentlicht sein.
Nutzwagenkilometer (NutzW-km)	Einheit zur Beschreibung der →Leistungsmengen beim Bus. Beim Bus entspricht ein →Nutzwagenkilometer einem →Nutzkilometer.
Nutzzugkilometer (NutzZug-km)	Einheit zur Beschreibung der →Leistungsmengen bei U-Bahn und Straßenbahn. Einfach- und Mehrfachtraktionen werden jeweils als ein Zug berechnet. Ein Nutzzugkilometer entspricht daher einem →Nutzkilometer.

Begriff	Erläuterung
Preiselastizität	Reaktion der Kundennachfrage auf Preisänderungen. Im Zusammenhang von Vertrag und NVP bezeichnet Preiselastizität die Anforderung, dass Tarifangebote so zu gestalten sind, dass die spezifische Zahlungsbereitschaft und Zahlungsfähigkeit der Fahrgäste bzw. Fahrgastgruppen angemessen berücksichtigt werden, es aber nicht zu Abwanderungen vom ÖPNV aufgrund zu hoher Preise kommt.
Querschnitt	Abschnitt zur Zählung des Fahrgastaufkommens zwischen zwei auf dem Linienweg benachbarten Haltestellen, jeweils getrennt gemessen je Fahrtrichtung und Linie.
Rahmenfahrplan	Ein zwischen der BVG und dem Aufgabenträger abgestimmter Rahmen zur Fahrplangestaltung. Dieser legt in Tabellenform linienabschnittsweise Takte und Betriebszeiten sowie ggf. weitere Merkmale fest. Er wird anschließend durch die BVG mit einem →Minutenfahrplan ausgestaltet.
Referenz-Leistungsmengen	In § 4 gemäß den Vorgaben des Nahverkehrsplanes festgelegte und in Anlage 8 konkretisierte →Leistungsmengen, die Grundlage der →Ausgleichsleistungen gemäß § 27 Abs. 1 sind.
Regelfahrplan	Der behördlich →genehmigte Fahrplan für eine Standardwoche, basierend auf →Tagesfahrplänen für die Tagestypen Montag bis Donnerstag, Freitag, Samstag, Sonn- und Feiertag.
Richtungshaltestelle	Einheit zur Beschreibung des Infrastrukturbestandes, die den unterschiedlichen Aufwand bei Kreuzungshaltestellen oder Einrichtungshaltestellen genauer abbildet. Gegenüberliegende Haltestellen für Fahrten in entgegengesetzte Richtungen zählen als zwei Richtungshaltestellen.
Rückbau	Die bauliche Beseitigung einer stillgelegten Infrastruktur.
Schülerfahrten	Im → veröffentlichten Fahrplan enthaltene Fahrten, die zusätzlich zur im →Rahmenfahrplan festgelegten Taktfolge an Schultagen durchgeführt werden und sich an Anfangs- und Endzeiten der Schulen orientieren. Nicht umfasst sind im Rahmenfahrplan festgelegte Taktfolgen, die nur an Schultagen Gültigkeit haben.
Sonderfahrplan	Art der Fahrplanänderung: Zeitlich begrenzte Fahrpläne für einzelnen Linien oder das Gesamtnetz aufgrund besonderer Ereignisse oder Veranstaltungen (Messen, Sportveranstaltungen, etc.)
Standardwoche	Eine Kalenderwoche (üblicherweise Mitte Januar), in der keine Ersatz-, Sonder- oder Saisonverkehre gefahren werden. Die Standardwoche sollte dem →genehmigten Fahrplan entsprechen. Bei einem hohen Anteil an Sonderfahrplänen (Baustellen) kann ersatzweise eine andere Kalenderwoche vereinbart werden.
Stilllegung	Die förmliche Außerbetriebsetzung eines Teiles der Infrastruktur.
Tagesfahrplan	Für einen bestimmten Tagestyp (i. d. R. Montag bis Donnerstag, Freitag, Samstag, Sonn- und Feiertag) geplanter, behördlich →genehmigter Fahrplan.

Begriff	Erläuterung
Überfüllung	Fahrgastaufkommen von mehr als 65 % der Sitz- und Stehplätze (4 Fahrgäste/qm) an einem →Querschnitt in einem 20-min.-Zeitraum.
Umlaufplan	Fahrplan für ein einzelnes Fahrzeug im Linieneinsatz im Tagesverlauf (z.B. Straßenbahnfahrzeug bzw. Traktion).
Verfügbarkeit von Infrastruktur	Die tatsächliche Nutzbarkeit der Infrastruktur in einem bestimmten Zeitintervall.
Vergütung Infrastruktur	→Ausgleichsanspruch für Unterhalt und Instandhaltung des mit Fahrplan ab Dezember 2007 in Betrieb stehenden Netzes, zuzüglich der geplanten Netzerweiterungen Tram Adlershof, Tramanbindung Hauptbahnhof und U55
Verkehrsangebot	Für die Fahrgäste nutzbares Angebot an Fahrten der öffentlichen Verkehrsmittel, gemessen in →Beförderungsstunden, →Nutzzug- und →Nutzwagenkilometer.
Verkehrsleistung	Die Verkehrsleistung umfasst die →Leistungsmengen in einer definierten →Leistungsqualität. Davon abzugrenzen ist die Infrastrukturleistung.
Verkehrszeit	Im Nahverkehrsplan, Kapitel III.3, beschriebene und in Anlage 1 Teil 3 konkretisierte Zeiten für einzuhaltende →Bedienungsstandards
veröffentlichter Fahrplan	Die Gesamtheit der in den gedruckten Fahrplanmedien sowie in der elektronischen Fahrplanauskunft (www.bvg.de) den Fahrgästen bekanntgegeben Fahrzeiten von Verkehrsmitteln (unterjährige →Fahrplanänderungen ggf. im Fahrplanbuch nicht berücksichtigt)
Verstärkerfahrt	Einzelne Fahrt zur Verdichtung des Angebots bei besonders hoher Fahrgastnachfrage.
Weiterentwicklung der Infrastruktur	Die Veränderung von Kapazität, Qualität oder Umfang von Infrastruktur, insbesondere durch →Neubau, →Ausbau, →Stilllegung und →Rückbau von Infrastruktur.

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Erläuterung
AfA	Absetzung für Abnutzung (Abschreibung)
ASCII-Format	Dateiformat auf Grundlage des American Standard Code for Information Interchange
AT	Aufgabenträger
Bef-h	Beförderungsstunden
BERTA	Betriebs- und Dienstplanungssoftware der BVG, wird vorr. 2008 ersetzt durch Microbus
BLS	Betriebsleitstelle
BO Strab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
DAISY	Dynamisches Auskunftssystem der BVG
GHG	GHG Wohnen Service GmbH (A3a2)
GIS-Format	Datenformat für Geografische Informationssysteme (Software)
GuV	Gewinn- und Verlustrechnung (A8)
GvfG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HAFAS	Datenformat für Fahrplanauskunftssysteme (Software)
HVZ	Hauptverkehrszeit
LABO	Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten
LfB	Landesbeauftragter für Menschen mit Behinderungen
LISI	Leit-, Sicherungs- und Informationssystem der BVG
Microbus	Betriebs- und Dienstplanungssoftware der BVG, vorr. ab 2008
NutzW-km	Nutzwagenkilometer
NutzZ-km	Nutzzugkilometer
NVZ	Nebenverkehrszeit
Nwkm	Nutzwagenkilometer
ÖPNV	Öffentlicher Personen-Nahverkehr
p.a.	per annum (pro Jahr)
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkm	Personenkilometer

Abkürzung	Erläuterung
PSOR	Public Service Obligation Regulation der EU (VO 1191/69 bzw. Nachfolge-VO)
QKZ	Qualitätskennzahlen
QMB BS	Qualitätsmanagementbeauftragte des Bereichs Straßenbahn der BVG???
RBL	Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem
SAP-Stammdaten	Dateiformat für die Produktpalette des Software der Firma SAP AG
SEV	Schienenersatzverkehr
SPNV	Schienen-Personen-Nahverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
UBF	Unternehmensbeförderungsfälle
VISUM-Format	Dateiformat zur Nutzung im Software-Programm VISUM (ptv)
VV	Verkehrsvertrag
ZAK	Zentrales Anlagenkataster
ZLÜ	Zuglaufüberwachung