

Anlage 2: Angebotsbestellung

Teil 3: Ersatz- und Umleitungsverkehre

Entsprechend § 14 Abs. 1 richtet die BVG in den Fällen, in denen Straßen oder Schienenwege nicht dem Fahrplan entsprechend befahren werden können, bei Bedarf Ersatz- oder Umleitungsverkehre ein. Dies umfasst sowohl geplante (bspw. bei Baustellen), kurzfristig geplante (bspw. bei Demonstrationen) oder ungeplante (bspw. bei Havarien oder Unfällen) Verkehre. Die Anlage definiert genauer, in welchen Fällen dieser Bedarf auftritt und entsprechende Verkehre eingerichtet werden müssen. Zudem werden zeitliche Vorgaben, qualitative Anforderungen und Abstimmungspflichten benannt sowie der in bestimmten Fällen vorgesehene Bestellprozess erläutert. Wesentlicher Maßstab für die Vorgaben ist es, die bei Ersatz- oder Umleitungsverkehren für die Fahrgäste entstehenden Nachteile so weit wie möglich zu minimieren und ihre Mobilität zuverlässig zu gewährleisten.

1. Grundsätze für Ersatz- und Umleitungsverkehre

- (1) Ersatz- und Umleitungsverkehre unterliegen grundsätzlich den gleichen Standards wie das Regelangebot. Davon abweichende Vorgaben werden in dieser Anlage benannt. Hinsichtlich der einzusetzenden Fahrzeuge sind die Anforderungen der Anlagen 1 Teil 6 (Barrierefreiheit), 1 Teil 7 (Umweltstandards) und 7 Teil 2 (Fahrzeugbeschaffung) zu beachten.
- (2) 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 zu erfüllen.
- (3) Der Aufgabenträger unterstützt die BVG, insbesondere hinsichtlich der Koordination der im Land Berlin zuständigen Stellen, in Umsetzung der Vorgaben von § 33 Abs. 4 MobG und entsprechend der Vorgaben von § 6 Abs. 14 dieses Vertrages bei der Zielsetzung möglichst ungestörter und nicht beeinträchtigter Fahrwege für Ersatz- und Umleitungsverkehre dahingehend, dass
 - bei temporären Eingriffen Beeinträchtigungen des ÖPNV möglichst vermieden werden,
 - im Falle unvermeidbarer Einschränkungen des ÖPNV durch temporäre Maßnahmen geeignete Maßnahmen ergriffen werden, die auftretende Störeinflüsse ausgleichen oder minimieren,
 - in Baustellenbereichen bereits vorhandene Busspuren erhalten bleiben und die Belange des Straßenbahnverkehrs besonders berücksichtigt werden, insbesondere für den Schienenersatzverkehr mit Bussen
 - an Baustellen, bei denen die Fahrbahnbreite temporär reduziert wird oder Fahrspuren gesperrt werden, vorrangig Maßnahmen zur Minimierung der dadurch entstehenden Störungen auf den ÖPNV, wie die Einrichtung temporärer Busspuren vor allem auch im Vor- und Nachlauf der baulich bedingten Engstellen sowie temporäre Anpassungen der LSA-Schaltungen, umgesetzt werden.

- (4) Ersatz- und Umleitungsverkehre gelten als **geplante Verkehre**, wenn die ursächliche Verkehrssperrung (z. B. Baustelle) mindestens 12 Wochen vor Eintreten der Sperrung bekannt ist. Spezifische Regelungen für diese Verkehre sind im Kapitel 2 dieser Anlage aufgeführt.
- (5) Ersatz- und Umleitungsverkehre gelten als **kurzfristig geplante Verkehre**, wenn die ursächliche Verkehrssperrung (z. B. Demonstration) weniger als 12 Wochen, jedoch mehr als 72 Stunden vor Eintreten der Sperrung bekannt ist. Spezifische Regelungen für diese Verkehre sind im Kapitel 3 dieser Anlage aufgeführt. Soll ein kurzfristig geplanter Ersatz- und Umleitungsverkehr länger als 12 Wochen dauern, gilt er spätestens nach den 12 Wochen als geplanter Verkehr gemäß Kapitel 2.
- (6) **Ungeplante Ersatz- und Umleitungsverkehre** sind Verkehre, die im Fall von Störungen des Betriebsablaufs durch Unfälle und andere unvorhergesehene (z. B. Havarien) oder nur kurzfristig (weniger als 72 Stunden vorher) angekündigte Ereignisse einzurichten sind. Spezifische Regelungen für diese Verkehre sind im Kapitel 4 dieser Anlage aufgeführt. Soll ein ungeplanter Ersatz- und Umleitungsverkehr länger als 72 Stunden dauern, gilt er spätestens nach 72 Stunden als kurzfristig geplanter Verkehr gemäß Kapitel 3 bzw. nach 12 Wochen als geplanter Verkehr gemäß Kapitel 2.
- (7) Auf ungeplante 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 entsprechend der Vorgaben von § 26 Abs. 3 an den VBB sowie andere Verkehrsunternehmen zu übermitteln, soweit deren Linien Anschlüsse der betroffenen Strecken sind.
- (8) Die BVG macht die Fahrpläne für geplante Ersatz- und Umleitungsverkehre so bald als möglich entsprechend der Vorgaben von § 26 Abs. 3 verfügbar und sorgt für zeitnahe Fahrplanaushänge.
- (9) Bei Umleitungsverkehren soll die Umleitungsstrecke nach Möglichkeit in Anlehnung an die planmäßige Strecke gewählt werden, sofern nicht großräumige Verkehrsströme eine abweichende Linienführung sinnvoll erscheinen lassen.
- (10) Grundsätzlich sind Ersatz- und Umleitungsverkehre barrierefrei zugänglich und nutzbar zu gestalten. Soweit dies aus technischen Gründen nicht gewährleistet werden kann oder gesonderte Angebote im Sinne von § 26 Abs. 7 Mobilitätsgesetz eingerichtet werden, ist dies in der Informationsvermittlung entsprechend zu berücksichtigen.
- (11) Soweit bei Straßenbahn und U-Bahn Ersatzverkehre für einen Teil einer Linie eingerichtet werden, haben die Anschlüsse zwischen den regulär betriebenen Abschnitten sowie den Abschnitten mit Ersatzverkehr in der Anschlussplanung in der Regel Priorität gegenüber anderen Anschlussbeziehungen.
- (12) Geplante Ersatzverkehre sind – soweit nicht bereits gemäß § 14 Abs. 3 eine konkrete Kapazitätsbestellung erfolgt ist - gemäß dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen entsprechend Anlage 1 Teil 1 Qualitätsmerkmal Kapazität zu dimensionieren. Soweit auf Umfahrungsmöglichkeiten verwiesen wird, ist – soweit dies wirtschaftlich vertretbar ist – sicherzustellen, dass keine entsprechenden Kapazitätsengpässe auftreten.
- (13) Kurzfristig geplante und ungeplante Ersatzverkehre sind möglichst gemäß dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen entsprechend Anlage 1 Teil 1 Qualitätsmerkmal

- Kapazität zu dimensionieren. Soweit auf Umfahrungsmöglichkeiten verwiesen wird, ist möglichst sicher zu stellen, dass keine entsprechenden Kapazitätsengpässe auftreten.
- (14) Ersatzverkehre werden dem jeweils ersetzten Verkehrsmittel zugerechnet. Die BVG liefert monatlich abgesehen von den im Ersatzverkehr linienweise erbrachten Leistungsmengen und den Ausfällen die Kennzahlen Regelmäßigkeit, Pünktlichkeit und Anschlussicherung der Ersatzverkehre nach betroffenen Linien.

2. Geplante Ersatz- und Umleitungsverkehre bei im Voraus bekannten Ereignissen

2.1 Anforderungen

- (1) Bei Sperrungen der Verkehrsinfrastruktur, die mindestens 12 Wochen 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 Erschließungsstandards des Nahverkehrsplans gemäß Anlage 9 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 Bedienungsstandards des Nahverkehrsplans gemäß Anlage 9 muss gewährleistet sein, soweit dies technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar ist.
- (4) Die Verbindungsstandards des Nahverkehrsplans gemäß Anlage 9 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) 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.
- (7) Soweit an den für den Umstieg vom Regel- zum Ersatzverkehr vorgesehenen Bahnhöfen oder Haltestellen des Schienenverkehrs kein barrierefreier Umstieg gewährleistet werden kann, sind entsprechend den Vorgaben des Nahverkehrsplans gemäß Anlage 9 im Sinne von § 26 Abs. 7 Mobilitätsgesetz gesonderte Ersatzverkehre zu den nächstgelegenen barrierefrei nutzbaren Bahnhöfen oder Haltestellen der vom Ersatzverkehr betroffenen Linien einzurichten. In Abstimmung mit dem Aufgabenträger kann darauf verzichtet werden, wenn geeignete Umfahrungsmöglichkeiten im übrigen ÖPNV-Netz vorhanden sind, die den Anforderungen von Abs. 2 und Abs. 5 Satz 1 entsprechen.
- (8) Bei Maßnahmen, die länger als sechs Monate dauern, sind durchschnittlich pro Jahr bis zu 22 von Ersatz- und Umleitungsverkehren genutzte Richtungshaltestellen vorbehaltlich der Zustimmung der Straßenbaulastträger provisorisch barrierefrei zu gestalten, soweit dies technisch machbar und wirtschaftlich vertretbar ist. Vorrang haben dabei

gut frequentierte Haltestellen, Umsteigepunkte zum Regelangebot sowie Haltestellen mit besonderer Bedeutung für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste.

- (9) Die Anforderungen an die Fahrwege der Ersatz- und Umleitungsverkehre orientieren sich an denen des Vorrangnetzes gemäß § 33 MobG.

2.2 Abstimmung

- (1) Die BVG informiert den Aufgabenträger jährlich zu Beginn des 4. Quartals, mindestens aber 12 Wochen vor Start der ersten Maßnahmen, für das folgende Kalenderjahr schriftlich über geplante Baumaßnahmen und ähnliche der BVG bekannte temporäre Anlässe, die das bestellte Regelangebot der BVG nicht zulassen. Beide tauschen sich im Anschluss in einem gemeinsamen Termin über die Maßnahmen aus. Zu Beginn des 2. Quartals erfolgt für den Bereich Straßenbahn jeweils eine Aktualisierung für die zweite Jahreshälfte, bei Bedarf auch für die U-Bahn. Die BVG liefert im Vorlauf der Ersatzverkehre Daten zum erwarteten Fahrgastaufkommen und zur geplanten Platzkapazität, soweit erforderlich unterschieden nach einer Einspielphase zu Beginn einer Maßnahme sowie dem daran anschließenden Zeitraum bis zum Ende der Maßnahme sowie die infrastrukturellen Anforderungen an den SEV (LSA-Beeinflussung, Verlagerung MIV oder Bussonderfahrstreifen).
- (2) Die BVG informiert den Aufgabenträger mittels ihrer aktualisierten Monats- bzw. Jahresplanungen regelmäßig über Änderungen ihrer Ersatzverkehrsmaßnahmen bei der Straßenbahn und der U-Bahn.
- (3) Die Informationen gemäß Abs. 1 umfassen folgende Mindestinhalte:
- Datum und ggf. Uhrzeit der Maßnahme (voraussichtlicher Beginn und voraussichtliches Ende der Sperrung)
 - Betroffene Linien und Linienabschnitte
 - Geplante Art der Kompensation der aus der Sperrung resultierenden Betriebseinschränkung (SEV mit Bussen, Pendelverkehr oder Umfahrungsempfehlung)
 - Aussagen zur Umsetzung der Barrierefreiheit,
 - Erste Einschätzung über erforderliche Angebotskapazitäten
 - Notwendige Infrastrukturvoraussetzungen (bspw. Einrichtung von und Information zu Busspuren, keine weiteren Baustellen im Straßenland in unmittelbarer Nähe, Wendestellen und Aufstellflächen usw.) für die Umsetzbarkeit des Konzeptes.
- (4) Der Aufgabenträger prüft das Ersatzverkehrskonzept und teilt der BVG mit, zu welchen der wichtigen Sperrungen ein detaillierteres Ersatzverkehrskonzept zu erstellen und zu übergeben ist. BVG und der Aufgabenträger sind sich einig, dass eine tiefere gemeinsame Bearbeitung der Konzepte auf die wichtigsten Sperrungen im Schienennetz der BVG beschränkt bleibt. Des Weiteren wird der Aufgabenträger die BVG bei Bedarf unterstützen und die für die Verkehrsraumaufteilung und straßenverkehrsrechtlichen Regelungen zuständigen Behörden des Landes über die Notwendigkeit von Infrastrukturanpassungen informieren und daraufhin wirken, dass andere im Umfeld geplante Baumaßnahmen Dritter mit Auswirkungen auf den Ersatzverkehr nachrangig behandelt werden.
- (5) 15 bis 12 Wochen vor Beginn der Streckensperrung übergibt die BVG dem Aufgabenträger für die ausgewählten Sperrungen detailliertere

Ersatzverkehrskonzepte, basierend auf dem zu diesem Zeitpunkt bekannten Stand. Diese Konzepte enthalten über die in Abs. 3 genannten Angaben hinaus folgende Informationen:

- Konkreter Beginn und geplantes Ende der Streckensperrung,
 - Geplante Platzkapazität und erwartetes Fahrgastaufkommen, insbesondere auch für die so genannte Einspielphase, im Unterschied zur als normal erachteten Fahrgastnachfrage im betreffenden SEV,
 - Notwendige Infrastrukturvoraussetzungen (Notwendigkeit der Beantragungen von Busspuren, keine weiteren Baustellen im Straßenland usw.).
 - Vorgesehene Maßnahmen zur Fahrgastinformation.
- (6) Für die Planung von Umleitungsverkehren im Busliniennetz besteht grundsätzlich keine Abstimmungspflicht zwischen BVG und Aufgabenträger. Die BVG übermittelt regelmäßig dem Aufgabenträger mit ausreichend zeitlichem Vorlauf zur ggf. erforderlichen Nachsteuerung die geplanten Maßnahmen zur Information.

2.3 Bestellung

- (1) Der Aufgabenträger prüft die nach Kap. 2.2 Abs. 5 übergebenen Ersatzverkehrskonzepte für die wichtigsten Sperrungen im Schienennetz der BVG. Soweit er Verkehre gemäß § 14 Abs. 3 für zustimmungspflichtig erklären will, teilt er dies der BVG innerhalb von zwei Wochen mit.
- (2) Sind bei diesen nach Einschätzung des Aufgabenträgers zusätzliche oder angepasste Leistungen erforderlich, die nicht zwingend durch verkehrsvertragliche Regelungen gedeckt sind (z. B SEV-Expressbusse oder die Bedienung eines alternativen Umsteigepunktes), wird er diese im Rahmen der regulären Bestellprozesse gemäß § 12 und § 13 bestellen und entsprechend den Regelungen finanzieren. Bei hingegen aus seiner Sicht gegenüber den verkehrsvertraglichen Regelungen bestehenden Mängeln wird er die BVG schnellstmöglich um eine diesbezügliche Anpassung der von ihr geplanten Leistungen auffordern. Der Aufgabenträger hält für etwaige Antworten eine Frist von zwei Wochen ein, anderenfalls erlischt die Anpassungspflicht für die BVG.

3. Geplante Ersatz- und Umleitungsverkehre bei kurzfristigen Störungen

3.1 Anforderungen an Schienenersatzverkehre

- (1) Im Fall von Störungen des Betriebsablaufs durch Demonstrationen und andere nur kurzfristig (weniger als 12 Wochen bis 72 Stunden vorher) angekündigte Ereignisse sind durch die BVG angemessene 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 Erschließungsstandards des Nahverkehrsplans gemäß Anlage 9 muss möglichst gewährleistet sein, soweit dies technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar ist. Der Aufgabenträger kann bei Bedarf eine Begründung für Abweichungen verlangen.

- (3) Die Einhaltung der Bedienungsstandards des Nahverkehrsplans gemäß Anlage 9 muss möglichst gewährleistet sein, soweit dies technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar ist.
- (4) Die Verbindungsstandards des Nahverkehrsplans gemäß Anlage 9 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) 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.
- (7) Soweit an den für den Umstieg vom Regel- zum Ersatzverkehr vorgesehenen Bahnhöfen oder Haltestellen des Schienenverkehrs kein barrierefreier Umstieg gewährleistet werden kann, sind entsprechend den Vorgaben des Nahverkehrsplans gemäß Anlage 9 im Sinne von § 26 Abs. 7 Mobilitätsgesetz gesonderte Ersatzverkehre zu den nächstgelegenen barrierefrei nutzbaren Bahnhöfen oder Haltestellen der vom Ersatzverkehr betroffenen Linien einzurichten, soweit nicht auf Angebote gemäß § 22 Abs. 3 zurückgegriffen werden kann. In Abstimmung mit dem Aufgabenträger kann darauf verzichtet werden, wenn geeignete Umfahrungsmöglichkeiten im übrigen ÖPNV-Netz vorhanden sind, die den Anforderungen von Abs. 2 und Abs. 5 Satz 1 entsprechen.
- (8) Die Anforderungen an die Fahrwege der Ersatz- und Umleitungsverkehre orientieren sich an denen des Vorrangnetzes gemäß § 33 MobG.
- (9) Soweit aktuell technisch oder mit vertretbarem wirtschaftlichen oder zeitlichen Aufwand ein kurzfristig geplanter SEV mit anderen Bussen aus Sicht der BVG nicht möglich ist, kann durch das Abziehen von Bussen aus dem regulären Linienbetrieb ein Sonder-SEV erbracht werden. Hierfür ist jedoch im Vorfeld die Zustimmung des Aufgabenträgers einzuholen. Die BVG gewährleistet, dass die Regelung zum Sonder-SEV zu keiner Verringerung der Fahrzeug- und Personalreserven im Betriebsbereich Bus führt. Sie legt dem Aufgabenträger bis zum 20. jeden Monats für den Vormonat die im Betriebsbereich Bus auf Grund von Sonder-SEV nicht erbrachten Leistungsmengen entsprechend Anhang 7 (Berichtsmuster Erfüllungskontrolle) Blatt „Sonder-SEV_Monat“ vor. Zugunsten eines Sonder-SEV nicht erbrachte Fahrten im regulären Linienbetrieb gelten nicht als ausgefallen im Vertragssinn und sind daher nicht abrechnungsrelevant.

3.2 Anforderungen an Umleitungsverkehre

- (1) Im Fall von Störungen des Betriebsablaufs von Buslinien durch Demonstrationen und andere nur kurzfristig (weniger als 12 Wochen bis 72 Stunden vorher) angekündigte Ereignisse ist durch die BVG ein angemessener Umleitungsverkehr zu organisieren, soweit dies aufgrund der konkreten Umstände erforderlich, technisch möglich ist und

nicht auf Umfahrungen oder parallele Angebote anderer ÖPNV-Linien verwiesen werden kann.

- (2) Erforderlich ist ein Umleitungsverkehr grundsätzlich dann, wenn die Störung voraussichtlich länger als 30 Minuten dauert, soweit sinnvoll auch bei kürzeren Störungen.
- (3) Die in Kapitel 3 lit. a) Abs. 2 bis 5 für Schienenersatzverkehre benannte Vorgaben gelten für Umleitungsverkehre analog.
- (4) Das Land Berlin mit seinen jeweils zuständigen Stellen wird sich dafür einsetzen, dass bei Störungen auf Straßen oder Schienenwegen die Anforderungen nach § 33 Abs. 4 Satz 2 bis 4 MobG eingehalten werden.

4. Ungeplante Ersatz- und Umleitungsverkehre bei unvorhergesehenen Störungen

4.1 Anforderungen im U-Bahn- und Straßenbahn-Verkehr

- (1) Im Fall von Störungen des Betriebsablaufs durch Unfälle und andere unvorhergesehene oder nur kurzfristig (weniger als 72 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 Umfahrungsmöglichkeit 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.
- (6) Soweit aktuell technisch oder mit vertretbarem wirtschaftlichen oder zeitlichen Aufwand ein ungeplanter SEV mit anderen Bussen aus Sicht der BVG nicht möglich ist, kann durch das Abziehen von Bussen aus dem regulären Linienbetrieb ein Sonder-SEV erbracht werden. Die BVG gewährleistet, dass die Regelung zum Sonder-SEV zu keiner Verringerung der Fahrzeugreserven im Betriebsbereich Bus führt. Sie legt dem Aufgabenträger bis zum 20. jeden Monats für den Vormonat die im Betriebsbereich Bus auf Grund von Sonder-SEV nicht erbrachten Leistungsmengen entsprechend Anhang 7 (Berichtsmuster Erfüllungskontrolle) Blatt „Sonder-SEV_Monat“ vor. Zugunsten eines Sonder-SEV nicht erbrachte Fahrten im regulären Linienbetrieb gelten nicht als ausgefallen im Vertragssinn und sind daher nicht abrechnungsrelevant.

4.2 Anforderungen 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.

5. Fähren, Sonstiges

Die Bestimmungen dieser Anlage zur Information bei Ersatzverkehren im Bus- und Bahnverkehr gelten analog auch bei den Fähren, wenn diese nicht die vorgesehenen Fahrtwege befahren können. Ersatzverkehr ist im Regelfall bei Fähren nicht erforderlich.