

Verkehrsvertrag

zwischen

dem **Land Berlin**,
vertreten durch die Senatsverwaltung
für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

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. September 2020 bis zum 31. August 2035

vom 21. Dezember 2020

Inhaltsverzeichnis

1	Vertragsgrundlagen	7
§ 1	Die Vertragspartner.....	7
§ 2	Vertragsgegenstand und Grundsätze der Zusammenarbeit	8
§ 3	Kooperation für ein integriertes ÖPNV-Angebot.....	10
§ 4	Gemeinsame Marktforschung der Vertragspartner.....	11
§ 5	Koordination der Behörden des Landes Berlin	12
§ 6	Beseitigung von Störungsursachen und Optimierung der fahrwegseitigen Infrastrukturen	12
§ 7	Sozialstandards sowie Unteraufträge.....	18
2	Leistungspflichten Verkehr	20
2.1	Angebotsplanung und Fahrplanbestellung	20
§ 8	Zu erbringende Verkehrsleistungen	20
§ 9	Festlegung des Leistungsumfangs.....	21
§ 10	Mittelfristige Angebotsplanung	23
§ 11	Anforderungen an das Fahrplanangebot.....	26
§ 12	Leistungsbestellung und Aufstellung der Fahrpläne	28
§ 13	Fahrplanänderungen zwischen regulären Fahrplanwechseln.....	32
§ 14	Abstimmung und Bestellung von Ersatz- und Umleitungsverkehren	35
§ 15	Erprobung und Bestellung neuer Mobilitätsangebote des ÖPNV.....	36
§ 16	Vorhaltung und Beschaffung von Schienenfahrzeugen.....	38
§ 17	Ressourcenplanung	39
2.2	Tarif und Vertrieb	41
§ 18	Anzuwendender Tarif	41
§ 19	Vertrieb.....	42
§ 20	Digitalisierungsstrategie für Tarif und Vertrieb	43
2.3	Anforderungen und Standards für Qualität, Umweltqualität und Barrierefreiheit des Leistungsangebots.....	43
§ 21	Qualität	43
§ 22	Barrierefreiheit.....	45
§ 23	Umwelt-, Klima- und Ressourcenschutz	47
§ 24	Dekarbonisierung.....	49

2.4	Fahrgastorientierung und Marktauftritt.....	54
§ 25	Kommunikation und Marktauftritt.....	54
§ 26	Angebotskommunikation über digitale Kanäle	55
§ 27	Stärkung der Fahrgastrechte	56
§ 28	Gemeinsame Datengrundlage der Fahrgastnachfrage.....	57
§ 29	Sicherheit	60
3	Leistungspflichten Verkehrsinfrastruktur.....	62
§ 30	Grundsätze von Planung, Erhalt, Ausbau und Betrieb der Verkehrsinfrastruktur der BVG in der wachsenden Stadt.....	62
§ 31	Grundsätze der Infrastrukturvorhaltung.....	63
§ 32	Vorhandene Infrastruktur	64
§ 33	Erhalt und Betrieb der Infrastruktur	64
§ 34	Änderung des Infrastrukturbestandes.....	65
§ 35	Erweiterung und Neubau von Schienenverkehrsinfrastruktur	66
§ 36	Modernisierung und Neubau von Omnibus-Betriebshöfen und - Werkstätten sowie Errichtung und Betrieb von Mobilitätsstationen	66
§ 37	Stilllegung von Infrastruktur	67
§ 38	Vorhabenplanung.....	68
§ 39	Dokumentation	70
4	Erfüllungskontrolle.....	72
§ 40	Grundsätze.....	72
§ 41	Leistungspflichten Verkehr.....	73
§ 42	Leistungspflichten Verkehrsinfrastruktur	75
§ 43	Nachbesserungspflicht bei Leistungsstörungen.....	76
§ 44	Ausgewählte Themenschwerpunkte	77
5	Ausgleich der vertraglichen Verpflichtungen.....	79
§ 45	Regelungsüberblick zum Ausgleichsanspruch der BVG	79
§ 46	Vergütung erbrachter fahrplanmäßiger Leistungen.....	80
§ 47	Bonus/Malus-Vergütungsanpassung	82
§ 48	Änderung der Vergütung wegen Änderung von Fahrplanpflichten	83
§ 49	Änderung der Vergütung in Fällen von § 45 Abs. 1 lit. c) (andere vertragliche Pflichten)	83
§ 50	Ausgleich für die Verpflichtung, Ersatzinvestitionen in die Bestandsinfrastruktur zu leisten	84

§ 51	Ausgleich für die mit Erweiterung und Neubau von Schienenverkehrsinfrastruktur verbundenen Änderungen der Vertragspflichten.....	84
§ 52	Ausgleich für Modernisierung und Neubau von Omnibus-Betriebshöfen und -Werkstätten sowie Errichtung und Betrieb von Mobilitätsstationen gemäß § 36	86
§ 53	Ausgleich für Verpflichtungen zur Dekarbonisierung des Busverkehrs.....	88
§ 54	Ausgleich wachstumsbedingter Vorleistungen	90
§ 55	Ausgleich für die Beschaffung oder Ertüchtigung von Schienenfahrzeugen.....	90
§ 56	Ausgleich für Tarifpflichten	92
§ 57	Kontrollen zur Vermeidung von Überkompensation	92
§ 58	Rechnungslegung der BVG und Zahlungen des Landes Berlin	93
6	Fortschreibung der Vertragsinhalte	96
§ 59	Anpassung von Vertragspflichten insbesondere durch NVP	96
§ 60	Revision	96
7	Abschließende Regelungen	98
§ 61	Laufzeit	98
§ 62	Genehmigungen	98
§ 63	Veränderungen der Marktorganisation.....	98
§ 64	Streitigkeiten	99
§ 65	Regelungen in Vorbereitung auf einen Anschlussvertrag.....	99
§ 66	Schlussbestimmungen.....	102
8	Anlagen und Anhänge	104

Präambel

Dieser Verkehrsvertrag dient der erfolgreichen Umsetzung der im Nahverkehrsplan konkretisierten verkehrspolitischen Ziele des Landes Berlin mit Hilfe des Kerngeschäfts der BVG (Untergrundbahn, Straßenbahn, Bus und Fähre).

Die Vertragspartner verfolgen das gemeinsame Ziel eines attraktiven Angebots im öffentlichen Personennahverkehr, das im Sinne der Daseinsvorsorge den öffentlichen Interessen entspricht und durch Steigerung von Umfang, Leistungsfähigkeit und Attraktivität eine Verlagerung der Nachfrage vom motorisierten Individualverkehr erreicht und so die verkehrsbedingten Beeinträchtigungen von Klima und Umwelt reduziert.

Hierzu regeln sie in diesem Vertrag die wesentlichen Prozesse in der Zusammenarbeit zwischen Land Berlin und BVG sowie die Bestellung der von der BVG zu erbringenden Leistungen. Dazu gehören insbesondere:

- Die Schienenverkehrsinfrastruktur wird ausgebaut, um bei hohem Nachfragepotenzial einen attraktiven öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) anzubieten sowie neue Wohn- und Gewerbegebiete für den ÖPNV zu erschließen.
- Das Fahrplanangebot wird verstärkt auch auf den Verkehr außerhalb des S-Bahn-Rings ausgerichtet und verkehrsmittel- sowie betreiberübergreifend koordiniert.
- Zur Absicherung eines verlässlichen und pünktlichen Angebots sowie zur Realisierung attraktiver Reisezeiten wird dem Angebot der BVG im Rahmen des geltenden Rechts von den für Verkehr jeweils zuständigen Stellen des Landes Berlin Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt und für die möglichst behinderungs- und störungsfreie Nutzbarkeit von Fahrwegen und Haltestellen des ÖPNV gesorgt. Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung wird insoweit koordinierend tätig.
- Die vollständige Barrierefreiheit des ÖPNV der BVG wird grundsätzlich bis zum 31. Dezember 2021 hergestellt; längerfristige Ausnahmen gelten vor allem für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen.
- Die Fahrgäste sollen einen angemessenen Beitrag zu den Kosten des ÖPNV leisten. Der Fahrpreis darf aber nicht zur Hürde der Verlagerung von Nachfrage auf den ÖPNV werden.

- Aus Gründen des Umwelt-, Klima- und Gesundheitsschutzes wird der Busverkehr der BVG bis zum Jahr 2030 auf neue Antriebe mit nicht fossilen Energieträgern umgestellt.
- Zur Bewältigung der mit der Verkehrswende und der Dekarbonisierung verbundenen Herausforderungen und zur Nutzung der Chancen der Digitalisierung sind innovative Mobilitätskonzepte und Verkehrsangebote des ÖPNV sowie Innovationen zur technischen, wirtschaftlichen und fahrgastseitigen Verbesserung bestehender Verkehrsangebote mit Blick auf die verbesserte Erfüllung der in Abs. 2 benannten Ziele sowie zur Sicherung von Handlungsoptionen und Reaktionsmöglichkeiten bei Veränderungen im Mobilitätsmarkt zu erforschen, zu erproben und im Erfolgsfall dauerhaft umzusetzen. Das Land Berlin und die BVG sollen bei diesen Entwicklungen im ÖPNV weiterhin eine Vorreiterrolle einnehmen.

Bei diesem Verkehrsvertrag handelt es sich für die vom Anwendungsbereich des PBefG erfassten Verkehrs- und Infrastrukturleistungen des ÖPNV um einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach Art. 3 Abs. 1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Für die Fährleistungen handelt es sich um einen Betrauungsakt zur Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem öffentlichen Interesse. Der Verkehrsvertrag verpflichtet die BVG auf die Umsetzung der zur Erreichung der vorstehenden Ziele erforderlichen gemeinwirtschaftlichen Leistungen. Im Gegenzug wird im Verkehrsvertrag festgelegt, welche Ausgleichsleistungen der BVG für die Erfüllung dieser Pflichten neben den Tariferlösen zustehen (Nettovertrag). Die Festlegung dieser Ausgleichsleistungen erfolgt auf Basis der über die Vertragslaufzeit erwarteten Kosten und Erlöse. Ausgleichsleistungen und Erlöse dienen der nachhaltigen Finanzierung von Angebot und Infrastruktur der BVG.

1 Vertragsgrundlagen

§ 1 Die Vertragspartner

- (1) Das Land Berlin ist gemäß § 27 Abs. 1 MobG Aufgabenträger für den gesamten ÖPNV. Das Land Berlin ist als Aufgabenträger für die Sicherung und Ausgestaltung eines attraktiven öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) verantwortlich. Die für den ÖPNV zuständige Senatsverwaltung ist nach § 27 Abs. 2 MobG zugleich zuständige Behörde gemäß Art. 2 lit. b) Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.
- (2) Die BVG ist Unternehmen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Gemäß § 3 Abs. 4 Berliner Betriebe-Gesetz (BerlBG) hat sie zur gesetzlichen Aufgabe, ÖPNV für Berlin durchzuführen mit dem Ziel kostengünstiger und umweltfreundlicher Verkehrsbedienung sowie aller hiermit in technischem und wirtschaftlichem Zusammenhang stehenden Tätigkeiten. Hierzu erbringt sie Verkehrsangebote mit U-Bahnen, Straßenbahnen, Bussen und Fähren sowie ggf. weitere neue Mobilitätsangebote im ÖPNV und hält die von ihr genutzte Infrastruktur vor, soweit diese nicht in anderer Baulastträgerschaft liegt.
- (3) Die BVG ist Trägerin der sich aus Gesetzen, Verordnungen und öffentlich-rechtlichen Genehmigungen ergebenden Rechte und Pflichten, insbesondere der Fahrplan-, Tarif- und Beförderungspflichten sowie der Pflichten im Bereich der Verkehrssicherheit, der Barrierefreiheit sowie des Tarif- und Arbeitsrechts. Sie ist gegenüber den zuständigen Genehmigungs- und Aufsichtsbehörden verantwortlich. Ihr obliegt die ordnungsgemäße und wirtschaftliche Durchführung der Verkehrsangebote. Sie ist Vertragspartnerin der Fahrgäste und haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen für deren Schäden.
- (4) Das Land Berlin kontrolliert die BVG als internen Betreiber im Sinne von Art. 2 lit. j) Verordnung (EG) 1370/2007 durch Ausübung seiner Eigentümerstellung und über die im Berliner Betriebe-Gesetz geregelten Verfahren, insbesondere durch Entsendung von stimmberechtigten Vertretern in die Organe der BVG (Aufsichtsrat und Gewährträgerversammlung) sowie durch das Weisungsrecht der Gewährträgerversammlung nach § 14 Abs. 6 BerlBG. Das betraute Verkehrsangebot steuert das Land Berlin auf der Grundlage dieses Verkehrsvertrags. Innerhalb der gesetzlichen und in diesem Vertrag bestimmten Vorgaben stellt es das Land Berlin in die unternehmerische Kompetenz und Verantwortung der

BVG, das jeweils festzulegende Angebot bestmöglich auf Nachfrage auszurichten, künftig weiter zu optimieren und die Effizienz der Betriebsführung zu verbessern.

- (5) Das Land Berlin handelt im Hinblick auf die Aufgaben in diesem Vertrag durch verschiedene Stellen. Ist in diesem Vertrag von dem Land Berlin die Rede, so ist damit die juristische Person in Gänze gemeint. Ansonsten werden die einzelnen Stellen mit ihrer jeweiligen Bezeichnung benannt. Aufgabenträger im Sinne der nachfolgenden Regelungen dieses Vertrages ist die bei der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung für die Durchführung dieses Vertrages zuständige Stelle.

§ 2 Vertragsgegenstand und Grundsätze der Zusammenarbeit

- (1) Das Land Berlin beauftragt die BVG im Wege des Abschlusses dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrags gemäß Art. 3 Abs. 1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 mit der Erbringung der in diesem Vertrag beschriebenen Leistungen des ÖPNV mit U-Bahn-, Straßenbahn-, Bus- und Fährverkehr sowie flexibler Bedarfsverkehre 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 eng und vertrauensvoll zusammen und unterstützen sich insbesondere durch die im Folgenden genannten Maßnahmen gegenseitig, um die Vertragsziele zu erreichen:
- a) Die Vertragspartner lassen sich wechselseitig relevante Informationen zukommen,
 - b) sie setzen einander umfassend und zeitgerecht über eigene und die ihnen bekannten Planungen Dritter sowie sonstige Maßnahmen und Ereignisse (z. B. Straßenbaumaßnahmen), die sich auf die Verkehrsleistungen auswirken können, in Kenntnis,
 - c) sie treten gemeinsam in geeigneter Weise in der Öffentlichkeit für die Zielerreichung ein und
 - d) sie gefährden auch bei strittigen Fragen die Erreichung der vertraglichen Zielsetzung nicht.
- (3) Das Land Berlin kann sich im Rahmen seiner gesetzlichen Möglichkeiten zur Wahrnehmung seiner Rechte und Pflichten aus diesem Vertrag Dritter (Erfüllungsgehilfen) bedienen. Das Land Berlin 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 das Land Berlin erlangen, in welchem das Land Berlin 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 Erfüllung der Vertragspflichten aus den Abschnitten 2 und 3 dieses Vertrages, 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 sie jeweils in eigenen Angelegenheiten anzuwenden pflegt.
- (6) Die BVG erbringt im Einklang mit ihrer Satzung 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) Im Einklang mit ihrer Satzung ist die BVG verpflichtet, dauerhaft nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 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, die Landesgrenze Berlins überschreitenden Verkehr zu begrenzen.
- (8) Die Vertragspartner tauschen sich in regelmäßigen Gesprächen über den Stand der Zusammenarbeit aus (Monatsgespräche). Die Monatsgespräche sollen grundsätzlich monatlich, mindestens aber einmal pro Quartal stattfinden. Neben dem allgemeinen Austausch in Bezug auf die Erbringung der in diesem Vertrag geregelten Leistungen sollen die Monatsgespräche dazu dienen, alle offenen Fragen der Vertragspraxis auch aus anderen Abstimmungen einer Klärung zuzuführen.

- (9) Zum Austausch und zur Archivierung von vertragsrelevanten Daten und Dokumenten nutzen die Vertragspartner eine gemeinsame Datenbank, die von der BVG administriert wird. Voraussetzung für die Nutzung ist die Einhaltung der Regelungen aus Anlage 18 (Regelungen zur Nutzung der gemeinsamen IT-Plattform). Die Anforderungen an Ausgestaltung und Nutzbarkeit der Datenbank werden von den Vertragspartnern gemeinsam festgelegt.

§ 3 Kooperation für ein integriertes ÖPNV-Angebot

- (1) Die Vertragspartner verpflichten sich, im Rahmen ihrer jeweiligen Möglichkeiten darauf hinzuwirken, dass die vertragsgegenständlichen Leistungen auf die Angebote der S-Bahn und des Bahn-Regionalverkehrs abgestimmt werden. Ziel ist die weitere Verbesserung sowie die Erhöhung der Netzwirkung des integrierten ÖPNV-Gesamtangebots. Zur Absicherung eines integrierten und wirtschaftlichen ÖPNV-Angebots gewährt der Aufgabenträger für die Erbringung der vertragsgegenständlichen Verkehrsleistungen im Anwendungsbereich des PBefG hiermit ein ausschließliches Recht im Sinne von § 8a Abs. 8 PBefG für die gesamte Geltungsdauer dieses Verkehrsvertrags. Die Angebote der BVG sind daher vor Verkehren mit ähnlicher Erschließungsfunktion, ähnlicher Haltestellendichte und ggf. auch nur teilweise parallelem Linienverlauf geschützt. Dieses gilt nicht, soweit derartige zusätzliche Verkehre in ihrer angebotsseitigen Wirkung die vertragsgegenständlichen Leistungen ergänzen oder das Fahrgastpotenzial der geschützten Verkehre nur unerheblich beeinträchtigen. Art und Umfang des ausschließlichen Rechts werden nach den Regeln in Anlage 17 konkretisiert. Diese Konkretisierung wird das Land an der gleichen Stelle im Internet veröffentlichen, an der auch die Gesamtberichte nach Art. 7 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vom Land veröffentlicht werden.
- (2) Die BVG arbeitet konstruktiv und vertrauensvoll mit ihren Kooperationspartnern im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zusammen und erfüllt 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 koordinierend in der Berliner Landesverwaltung auf eine möglichst optimale Verknüpfung mit Fußwegen, Fahrrad

und dem motorisierten Individualverkehr sowie als Vertragspartner der Betreiber im S-Bahn- und Bahn-Regionalverkehr innerhalb seiner vertraglichen und gesetzlichen Möglichkeiten auf eine Integration des gesamten ÖPNV-Angebots hin.

§ 4 Gemeinsame Marktforschung der Vertragspartner

- (1) Um die gemeinsamen Ziele dieses Vertrages umsetzen zu können, müssen die Bedürfnisse und Präferenzen der aktuellen und potenziellen Fahrgäste in Bezug auf einen attraktiven ÖPNV möglichst valide bekannt sein. Eine entsprechende gemeinsame Marktforschung ist insbesondere erforderlich
 - a) zur Identifikation der für die angestrebte ÖPNV-Nachfragesteigerung relevanten Merkmale in Bezug auf den Berliner Verkehrsmarkt in seiner Gesamtheit,
 - b) zur gezielten Ausrichtung der gemeinsamen Angebotsplanung, der in diesem Vertrag geregelten Kriterien der Angebotsqualität und der Umfeldbedingungen des Angebots,
 - c) für die Verbesserung des übergeordneten Marktauftritts des ÖPNV und der auf den ÖPNV bezogenen Marketingaktivitäten.
- (2) Zur Umsetzung der Anforderungen aus Abs. 1 muss die anzuwendende Methodik der gemeinsamen Marktforschung unter anderem folgendes leisten:
 - a) Messung der Attraktivität des ÖPNV im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln sowie der Präferenzen der Verkehrsmittelwahl,
 - b) Identifikation der für die angestrebte Nachfragesteigerung des ÖPNV relevanten Kriterien zur Verbesserung seiner Marktposition im Modal Split („push und pull“), eingebettet in den Umweltverbund.Weitere Vorgaben zur Marktforschung konkretisiert Anlage 15 (Marktforschung und Marktauftritt).
- (3) Die Ergebnisse der gemeinsamen Marktforschung fließen im Rahmen der vertraglichen Aufgaben und Prozesse unter anderem ein in:
 - a) die Ausrichtung der Angebotsplanung gemäß § 10 Abs. 5
 - b) die Bewertung der zu erbringenden Qualitäten gemäß § 21 Abs. 2
 - c) die Abstimmung von Tarif- und Vertriebsmaßnahmen gemäß § 18 Abs. 3, § 19 Abs. 3 und § 20 Abs. 1 sowie

- d) die Verbesserung des übergeordneten Marktauftritts im Berliner ÖPNV und die auf den Berliner ÖPNV bezogenen übergeordneten Marketingaktivitäten gemäß § 25.
- (4) Die gemeinsame Marktforschung wird von der BVG in Abstimmung mit dem Aufgabenträger einmal jährlich durchgeführt. Die Vertragspartner verständigen sich im Vorfeld auf einen etwaigen Bedarf zur Anpassung der Marktforschung. Die Weitergabe von auf die BVG bezogenen Daten außerhalb der Zwecke des Abs. 3 an Dritte und/oder Veröffentlichung von auf die BVG bezogenen Ergebnissen der gemeinsamen Marktforschung ist nur mit Zustimmung der BVG zulässig. Die Vertragspartner können jederzeit darüber hinaus eigenverantwortlich Marktforschungen durchführen. Auf den Austausch der Ergebnisse der gemeinsamen Marktforschung finden § 2 Abs. 9 sowie § 28 Abs. 4 Anwendung.

§ 5 Koordination der Behörden des Landes Berlin

Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung koordiniert im Rahmen ihrer Möglichkeiten über eine von der Hausleitung des Aufgabenträgers damit beauftragten und in Anlage 19 (Anzusprechende Verwaltungseinheiten beim Land Berlin) benannten Verwaltungseinheit die für die Planung, Abstimmung und Erbringung der vertragsgegenständlichen Leistungen der BVG benötigten Verwaltungsaktivitäten anderer zuständiger Stellen des Landes Berlin und wirkt darauf hin, dass benötigte Mitwirkungshandlungen dieser Stellen vollständig und rechtzeitig erfolgen. Hierzu wird die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung insbesondere von ihren Befugnissen nach § 20 Abs. 1 Satz 3 MobG Gebrauch machen und im Sinne von § 19 Abs. 4 MobG darauf hinwirken, dass die verwaltungsinterne Zusammenarbeit intensiviert wird.

§ 6 Beseitigung von Störungsursachen und Optimierung der fahrwegseitigen Infrastrukturen

- (1) Die Vertragspartner verpflichten sich zur gemeinsamen Konzeption und – vorbehaltlich der dazu zur Verfügung gestellten Finanzmittel – Umsetzung von Maßnahmen zur Beseitigung von Störungsursachen und Optimierung der fahrwegseitigen Infrastruktur gemäß den Zielen des § 26 Abs. 2 und 5 MobG, den Vorgaben des § 22 Abs. 1 MobG und des § 34 MobG. Sie werden die hierzu erforderlichen Personalressourcen zur Verfügung stellen.
- (2) Zur Sicherstellung der störungsfreien fahrwegseitigen Infrastruktur werden folgende Verantwortungsbereiche vereinbart:

- a) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung wird im Sinne des § 19 Abs. 4 MobG die verwaltungsinterne Zusammenarbeit zwischen den Senatsverwaltungen und Bezirken koordinieren und aktiv die Belange des ÖPNV gemäß MobG einfordern.
 - b) Der Aufgabenträger schreibt das gemäß § 33 Abs. 1 MobG im Nahverkehrsplan festgelegte Vorrangnetz gemäß Anlage 9 (NVP-Bezüge) für den ÖPNV entsprechend seiner Bestellung von Verkehrsleistungen fort und veröffentlicht dieses jährlich im Gesamtbericht nach Art. 7 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.
 - c) Die BVG referenziert das Vorrangnetz auf das Detailnetz (Knoten-Kanten-Modell) des Landes Berlin und übergibt es zur Veröffentlichung.
 - d) Die Vertragspartner verantworten in ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereichen eine kontinuierliche Überwachung der Verkehrsqualität, insbesondere des ÖPNV im Vorrangnetz, erstellen Behinderungsanalysen und bereiten Beschleunigungsmaßnahmen vor. Das Land Berlin ist insbesondere zuständig für die Verkehrsanlagenüberwachung und implementiert gemeinsam mit der BVG eine zentrale, automatisierte Qualitäts- und Auswertungsanalyse. Die BVG erstellt Behinderungsanalysen mit Hilfe entsprechender Auswertungstools, welche neben der streckenbezogenen Kennzahl „Verlustzeiten“ auch die Fahrzeit, Pünktlichkeit, Regelmäßigkeit, Haltestellenaufenthaltszeiten und bei Bedarf weitere Einflussfaktoren berücksichtigen. Darüber hinaus bereitet die BVG die Beschleunigungsmaßnahmen bis zur Anordnungsreife vor.
 - e) Die Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen zur Straßeninfrastruktur, die Verkehrsraumaufteilung und straßenverkehrsrechtliche Regelungen sind Sache der dafür zuständigen Behörden des Landes Berlin.
 - f) Die BVG ist für einen effizienten Betriebsablauf an den Haltestellen und Endstellen sowie eine Optimierung der Fahrzeit und einen linienspezifisch nachfragegerechten Fahrzeugeinsatz verantwortlich.
- (3) Der Aufgabenträger setzt Prozesse auf, mit denen bei den zuständigen Behörden des Landes Berlin die Belange des ÖPNV nach § 33 Abs. 4 Satz 2 bis 4 MobG bei der Erteilung von Sondernutzungen im Straßennetz berücksichtigt werden. Das bedeutet insbesondere, dass
- a) Bauherren, welche eine Nutzung des Straßenlandes beabsichtigen, bereits im Rahmen der Beantragung der Sondernutzung auf die

- Belange des ÖPNV nach § 33 Abs. 4 Satz 2 bis 4 MobG hingewiesen werden,
- b) das Verfahren der Beantragung der Sondernutzung so gestaltet wird, dass die BVG über alle Anträge auf Sondernutzung im Straßenland informiert wird,
 - c) zur Genehmigung von Anträgen auf Sondernutzung im Vorrangnetz der zuständigen Stelle des Landes Berlin eine Stellungnahme der BVG vorliegen muss. Neben einer Einschätzung der verkehrlichen Auswirkungen umfasst die Stellungnahme bei Bedarf auch Kompensationsvorschläge. Die Stellungnahme der BVG muss der zuständigen Stelle des Landes Berlin innerhalb von fünf Arbeitstagen nach Eingang der Anfrage bei der BVG vorliegen, ein Überschreiten dieser Frist gilt als Zustimmung.
- (4) Die für das übergeordnete Straßennetz (Klassifikation nach StEP-Stufen I bis III) zuständige Straßenverkehrsbehörde wird in der eigenen Zuständigkeit bei der Beantragung einer straßenverkehrsbehördlichen Anordnung aufgrund von Arbeitsstellen einen Nachweis über die durchgeführten Abstimmungen mit der BVG durch die ausführenden Baufirmen einfordern. Außerdem wird die BVG mit einer maximalen Frist von fünf Arbeitstagen zum Zeitpunkt der Anhörung um eine Stellungnahme bezüglich ihrer Belange gebeten. Lässt die BVG diese Frist verstreichen, hat sie keine Bedenken. Der Aufgabenträger vereinbart mit den zuständigen bezirklichen Straßenverkehrsbehörden entsprechende Prozesse.
- (5) Beide Vertragspartner verständigen sich darauf, dass die Qualität der Beeinflussung des Verkehrsablaufs für ÖPNV-Fahrzeuge an Lichtsignalanlagen (LSA) zur Beschleunigung von Straßenbahnen und Omnibussen fortlaufend bewertet werden soll. Für eine weitgehend automatisierte Bewertung werden sich beide Vertragspartner hinsichtlich der jeweils vorhandenen Daten, deren möglicher Verknüpfung sowie den daraus zu generierenden und aussagekräftigen Qualitätsmerkmalen abstimmen und gemeinsam technische Lösungen suchen. Beide Vertragspartner werden bis zum 31. Dezember 2020 eine gesonderte Vereinbarung zur Sicherung der Qualität des Verkehrsablaufs für ÖPNV-Fahrzeuge an Lichtsignalanlagen schließen, welche die Zusammenarbeit im Einzelnen, die Qualitätsbewertung, den Prozess der Qualitätssicherung sowie die Einbindung in die „Task Force Beschleunigung“ regelt und die bestehende „Vereinbarung über die Sicherung der Qualität des Verkehrsablaufs für ÖPNV-Fahrzeuge an Lichtsignalanlagen mit ÖPNV-Beeinflussung“ vom 4. November 2008 ergänzt oder ablöst.

- (6) Zur Sicherung der Qualität des Verkehrsablaufs für ÖPNV-Fahrzeuge an Lichtsignalanlagen ist eine verlässliche und exakte Ortung von Fahrzeugen sowie eine bedarfsgerechte Übermittlung von Daten in engen Zeiträumen erforderlich. Hierzu sind die Erfassungs- und Ortungssysteme im Busverkehr durch die BVG weiterzuentwickeln bzw. durch den Einsatz neuerer Systeme zu ergänzen. Die Vertragspartner stellen sich gegenseitig die zur Bewertung der Qualität des ÖPNV-Verkehrsablaufs an einer Lichtsignalanlage erforderlichen Daten (Lichtsignalanlage und Fahrzeug) in geeigneter Form zur Verfügung.
- (7) Die Qualität des Fahrweges im Oberflächenverkehr von Haltestelle zu Haltestelle wird unter anderem anhand der Kennzahl „Verlustzeiten“ gemäß Anlage 10 (Verlustzeiten im Oberflächenverkehr) bewertet. Abweichend von den Vorgaben des Nahverkehrsplans 2019-2023 einigen sich die Vertragspartner darauf, die Beschleunigung in Zukunft nicht mehr linien-, sondern zunächst primär streckenbezogen zu organisieren.

Die BVG stellt dem Aufgabenträger und der Koordinierungsgruppe der „Task Force Beschleunigung“ einen quartalsweisen Bericht zur Verfügung, welcher die Entwicklung der Kennzahl auf ausgewählten Streckenabschnitten, sogenannten Brennpunkten (Strecken mit überdurchschnittlich hoher Verlustzeit), darstellt. Auf Basis des Berichtes erfolgt durch die Koordinierungsgruppe quartalsweise eine Auswahl von mindestens zehn Brennpunkten. Für diese wird im Rahmen der „Task Force Beschleunigung“ die Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen geprüft und bei Machbarkeit die Umsetzung i. d. R. innerhalb von zwölf Monaten beschlossen. Zeitgleich sollten sich für nicht mehr als 50 Brennpunkte Beschleunigungsmaßnahmen in der Umsetzung befinden (Projektliste).

Bei wesentlichen Änderungen der Verlustzeiten auf einem oder mehreren Streckenabschnitten erfolgt durch die BVG eine Fahrzeitanalyse und ggf. Fahrzeitanpassung gemäß Bestellprozess nach § 12 oder § 13.

- (8) Das Land Berlin und die BVG führen gemeinsam die „Task Force Beschleunigung“ weiter. Die Arbeitsstruktur der „Task Force Beschleunigung“ richtet sich an den Vorgaben des Nahverkehrsplans gemäß Anlage 9 (NVP-Bezüge) aus und setzt sich zusammen aus:
- a) Dem Lenkungskreis, in dem die Hausleitung des Aufgabenträgers und der Vorstand der BVG vertreten sind, welcher die sach- und zeitgerechte Abwicklung der vereinbarten Projekte überwacht und über mögliche Anpassungen und Ergänzungen der Projektliste be-

findet. Im Bedarfsfall werden strittige Punkte im Lenkungskreis entschieden.

- b) Der Koordinierungsgruppe, welche durch eine von der Hausleitung des Aufgabenträgers beauftragte und in Anlage 19 (Anzusprechende Verwaltungseinheiten beim Land Berlin) benannte Verwaltungseinheit geleitet wird. Darüber hinaus sind in der Koordinierungsgruppe die zuständigen Fachreferate der Verwaltung und Abteilungen der BVG sowie bei Bedarf weitere Beteiligte (z. B. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Bezirken und der Polizei) vertreten. In der Koordinierungsgruppe erfolgen die Auswahl und Priorisierung der Brennpunkte, die Koordinierung der Fachgruppen, fachliche Entscheidungen auf Arbeitsebene sowie die Vorbereitung der Lenkungskreise.
 - c) Projektspezifischen Fachgruppen, welche die konkrete fachliche Planung der einzelnen Projekte und Teilprojekte in eigenständigen Projektteams leisten. Diese bestehen aus den für die jeweiligen Aufgaben zuständigen Akteuren auf Seiten der Verwaltung und der BVG sowie bei Bedarf weiteren einzuladenden Beteiligten (z. B. Planungsbüros, Bezirke). Die Projektteams berichten der Koordinierungsgruppe.
- (9) Zur Freihaltung der Fahrwege und Haltestellen initiiert der Aufgabenträger gemeinsam mit den Bezirken und der Polizei unter Beteiligung der BVG einen Prozess, um ein Konzept für die effektive Überwachung der Verkehrswege zu entwickeln. Das Konzept berücksichtigt insbesondere die Problemfelder zugeparkte Haltestellen, Freihaltung der Busspuren und Parken in der zweiten Reihe.
- (10) Betriebliche Mehraufwendungen, die durch falsch abgestellte Fahrzeuge verursacht werden, stellt die BVG den Verursachern im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten in Rechnung.
- (11) In Umsetzung der Vorgaben des MobG zur Berücksichtigung der Belange des ÖPNV gemäß § 24, § 25 und § 33 Abs. 4 MobG sowie des Nahverkehrsplans gemäß Anlage 9 (NVP-Bezüge) bindet der Aufgabenträger die BVG in alle für den ÖPNV relevanten Planungen und Maßnahmen des Landes Berlin ein. Hierzu wird der Aufgabenträger die BVG bei
- a) der Erstellung relevanter Konzepte (Planwerke, Netzpläne, Ausführungsvorschriften, Arbeitshilfen oder Rundschreiben mit Relevanz für die Straßenraumaufteilung, Steuerung von Lichtsignalanlagen oder Verkehrsführung etc.) einbinden,

- b) der Planung relevanter Projekte/Maßnahmen, z. B. Einrichtung von „Tempo 30“, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, Einrichtung von Radverkehrsanlagen, Freigabe von Busspuren o. ä., einbinden (sofern die Umsetzung durch sicherheitsrelevante Aspekte erforderlich ist, besteht nur eine Informationspflicht gegenüber der BVG) sowie bei
- c) sonstigen Vorhaben mit Auswirkungen auf die Fahrwege gegenüber zuständigen Dritten unterstützen, damit sie in diese Vorhaben eingebunden wird.

Die Einbindung umfasst die frühzeitige Möglichkeit zur Stellungnahme sowie die Übermittlung von für die BVG relevanten Arbeitsständen und der finalen Versionen der Konzepte und Planungen zur Information. Wenn nicht abweichend geregelt, hat die BVG zwei Wochen Zeit für die Stellungnahme.

Die BVG erhält zeitnah eine Rückmeldung, wenn ihre Stellungnahme nicht oder nur in Teilen berücksichtigt wird.

Bei relevanten Abwägungsentscheidungen der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung gemäß § 24 und § 25 MobG werden die Belange des ÖPNV unter Berücksichtigung der Ziele des MobG einbezogen und nachvollziehbar dokumentiert. Auf Anfrage werden die Abwägungsentscheidungen gegenüber der BVG nachvollziehbar dargestellt.

Gegenüber anderen Stellen wird der Aufgabenträger auf eine entsprechende Anwendung hinwirken.

- (12) Im Zuge von LSA-Maßnahmen sollen bei Änderungen an bereits beeinflussten LSA die neuen Programme erst eingespielt werden, wenn auch die dazugehörige, verkehrsabhängige Steuerung einsatzbereit ist. Lassen sich beide Steuerungen nicht zusammen einspielen, sind die Termine dafür nach Möglichkeit gemeinsam zu planen. Ziel ist ein zeitlicher Abstand von maximal 14 Tagen.
- (13) Störungen, Ausfälle oder sonstige Unstimmigkeiten an fahrzeugseitigen oder stationären technischen Komponenten der ÖPNV-Priorisierung werden von den Vertragspartnern, sobald sie ihnen bekannt werden oder sie Hinweise auf deren mögliches Vorliegen erhalten, unverzüglich überprüft. Sofern die Überprüfung ergibt, dass ein Austausch, Instandsetzungen oder sonstige Maßnahmen zur Gewährleistung der vollen Funktionsfähigkeit erforderlich sind, erfolgen diese mit besonderer Priorität, soweit nicht aus Gründen der Gefahrenabwehr andere Maßnahmen Vorrang haben.

- (14) Die Absätze 1 bis 13 gelten, soweit jeweils relevant, in Umsetzung der Vorgaben von § 33 Abs. 4 MobG grundsätzlich auch für die abseits der Linienführungen des Regelverkehrs durchgeführten Schienenersatz- und Umleitungsverkehre gemäß § 14 i. V. m. Anlage 2 Teil 3 (Ersatz- und Umleitungsverkehre). Dies beinhaltet insbesondere den grundsätzlichen Vorrang solcher Verkehre bei allen begleitenden verkehrsregelnden und verkehrsordnenden Maßnahmen und die Minimierung eventueller Störungen sowie die Einbeziehung der besonderen Belange dieser Verkehre in die gemäß der vorstehenden Absätze aufzusetzenden Prozesse.

§ 7 Sozialstandards sowie Unteraufträge

- (1) Die BVG hält bei allen Beschaffungen oder Unteraufträgen, die Aufträge im Sinne des Berliner Ausschreibungs- und Vergabegesetzes (BerlAVG) sind, dessen Vorgaben zur Berücksichtigung sozialer Kriterien ein.
- (2) Die BVG wendet den für Nahverkehrsbetriebe repräsentativen Tarifvertrag ÖPNV an und vollzieht Änderungen dieses Tarifvertrags.
- (3) Die BVG ist verpflichtet, über den eigenen Bedarf hinaus auszubilden. Alle Auszubildenden sind nach erfolgreich bestandener Abschlussprüfung (mindestens) in ein befristetes Arbeitsverhältnis für ein Jahr und einen Tag zu übernehmen, wenn keine personen- oder verhaltensbedingten Gründe entgegenstehen. Zur Deckung des eigenen Bedarfes entfristet die BVG die übernommenen Auszubildenden im Anschluss.
- (4) Die BVG ist verpflichtet, die Ausbildung, Beschäftigung und Weiterbeschäftigung von Menschen mit Behinderung besonders zu fördern. Menschen mit Behinderung sind bevorzugt einzustellen. Über das zur Leistungserbringung erforderliche Personal hinaus ist eine angemessene Anzahl von Ausbildungs- und Arbeitsplätzen, die für Menschen mit besonderen körperlichen und kognitiven Einschränkungen geeignet und diesen vorbehalten sind, vorzuhalten. Mehr als fünf Prozent der Ausbildungsstellen sind mit schwerbehinderten oder diesen gleichgestellten Menschen zu besetzen.
- (5) Die BVG ist zur Unterauftragsvergabe berechtigt. Sie ist verpflichtet, den überwiegenden Teil der öffentlichen Personenverkehrsdienste selbst zu erbringen.
- (6) Die BVG ist verpflichtet, nur Unterauftragnehmer zu beauftragen, die sich ihrerseits verpflichten, den für Nahverkehrsbetriebe repräsentativen Tarifvertrag ÖPNV anzuwenden.

- (7) Soweit die BVG von diesem Vertrag umfasste Verkehrsleistungen durch Unterauftragnehmer erbringen lässt, stellt die BVG sicher, dass die für den Unterauftrag thematisch einschlägigen Pflichten aus Abschnitt 2 auch von den Unterauftragnehmern eingehalten werden. Die entsprechenden Leistungen der Unterauftragnehmer hat die BVG im Rahmen der Erfüllungskontrolle nach Abschnitt 4 sowie bei der Jahresschlussabrechnung anzugeben und sich bei dem Ausgleich nach Abschnitt 5 zu rechnen zu lassen.

2 Leistungspflichten Verkehr

2.1 Angebotsplanung und Fahrplanbestellung

§ 8 Zu erbringende Verkehrsleistungen

- (1) Die BVG ist dazu verpflichtet, die Verkehrsdienste gemäß dem vom Land Berlin nach den Regelungen dieses Vertrages abgestimmten und bestellten Fahrplan sowie den sonstigen verkehrsleistungsbezogenen Anforderungen dieses Vertrags zu erbringen.
- (2) Die Fahrplanpflichten der BVG zu Vertragsbeginn ergeben sich aus den genehmigten Fahrplänen für die Verkehrsmittel U-Bahn, Straßenbahn, Bus und Fähre (Fahrplanstand 1. September 2020).
- (3) Für die Folgezeit ergeben sich die Fahrplanpflichten aus den nach den Regelungen dieses Vertrags aufgestellten Minutenfahrplänen sowie den Fahrplänen gemäß § 13 Abs. 1 lit. b) (Sonderfahrpläne) und c) (Ausnahmefahrpläne) sowie § 14 (Ersatz- und Umleitungsverkehre).
- (4) Die Fahrplanpflichten gemäß Abs. 3 werden in dem aus den nachfolgenden Schritten bestehenden Prozess der Angebotsplanung und Fahrplanbestellung festgelegt:
 - a) den vertraglich festgelegten Leistungsumfang und die Ermittlung des bestellbaren Leistungsumfangs (§ 9)
 - b) die prozessualen Anforderungen an die Vertragspartner für die Schritte der Angebotsplanung und Fahrplanbestellung. Diese umfassen
 - i. die mittelfristige Angebotsplanung mit Realisierungsvorlauf von mehr als zwei Jahren (§ 10),
 - ii. die planerischen Bestellanforderungen des Aufgabenträgers mit Realisierungsvorlauf von circa anderthalb Jahren (§ 10 Abs. 8),
 - iii. den vom Aufgabenträger zu bestellenden Rahmenfahrplan mit Realisierungsvorlauf von circa zehn Monaten (§ 12 Abs. 5),
 - iv. den Minutenfahrplan als Grundlage des veröffentlichten Fahrplans (§ 12 Abs. 10)
 - c) generelle Anforderungen an das Fahrplanangebot (§ 11)

- d) Fahrplanänderungen zwischen den regulären Fahrplanwechseln (§ 13)
- e) Prozesse und Anforderungen für Ersatz- und Umleitungsverkehre (§ 14)
- f) Erprobung und Bestellung neuer Mobilitätsangebote (§ 15)
- g) Vorhaltung und Beschaffung von Schienenfahrzeugen (§ 16)
- h) langfristige Ressourcenplanung (§ 17)

§ 9 Festlegung des Leistungsumfangs

- (1) Der vertraglich festgelegte Leistungsumfang der einzelnen Verkehrsmittel beträgt in Umsetzung des Berliner Nahverkehrsplans 2019-2023 gemäß Anlage 9 (NVP-Bezüge) für die einzelnen Vertragsjahre:

Vertraglich festgelegter Leistungsumfang im Bestandsnetz					
	U-Bahn	Straßenbahn		Bus	
Jahr	Mio. NKm	Mio. NKm	Mio. Bef.-h	Mio. NKm	Mio. Bef.-h
09-12/2020	7,33	6,97	0,37	31,25	1,63
2021	22,39	21,10	1,12	94,96	4,94
2022	22,49	22,30	1,18	95,86	4,99
2023	22,57	22,60	1,20	96,76	5,03
2024	22,72	22,74	1,21	97,57	5,08
2025	23,09	23,25	1,23	98,59	5,13
2026	23,24	23,45	1,24	99,49	5,18
2027	24,08	23,60	1,25	99,69	5,19
2028	24,89	23,79	1,26	100,06	5,21
2029	25,19	23,90	1,27	100,75	5,24
2030	25,30	24,05	1,28	101,02	5,26
2031	25,32	24,05	1,28	99,39	5,17
2032	25,48	24,09	1,28	99,14	5,16
2033	25,44	24,05	1,28	95,43	4,97
2034	25,36	24,05	1,28	95,04	4,95
2035	25,31	24,05	1,28	94,35	4,91
01-08/2035	16,87	16,04	0,85	62,90	3,27
Fährverkehr: Der Leistungsumfang beträgt 18.167 Betriebsstunden p.a. bis zum Ende des aktuellen Fährvertrags im Jahr 2029. Der Prozess zur Festlegung der Leistung ab 2030 wird in § 9 Abs. 5 geregelt.					
Neue Mobilitätsangebote: Festlegung des Leistungsumfangs im Rahmen der Bestellung nach § 15 Abs. 3.					

Genauere Angaben zu dem der Vertragskalkulation zugrundeliegenden Leistungsumfang sind Anlage 2 Teil 5 (Leistungsumfang) zu entnehmen.

Der gemäß § 51 Abs. 5 für die einzelnen Maßnahmen jeweils festzulegende und zu finanzierende Leistungsumfang für Neubaustrecken der Straßenbahn nach dem Jahr 2025 sowie die ersatzweise zur Bestellung vorgesehenen Busleistungsäquivalente im Falle einer verzögerten Fertigstellung dieser Neubaustrecken sind ebenfalls in Anlage 2 Teil 5 (Leistungsumfang) aufgeführt. Mit der Entscheidung über Realisierung und Finanzierung der Neubaustrecken nach § 51 Abs. 5 wird der davon umfasste Leistungsumfang für Neubaustrecken Teil des vertraglich festgelegten Leistungsumfangs im Sinne von Satz 1.

- (2) Im Rahmen der Ressourcenplanung gemäß § 17 Abs. 6 wird auf Basis des vertraglich festgelegten Leistungsumfangs nach Abs. 1 der bestellbare Leistungsumfang der einzelnen Verkehrsmittel festgelegt.
- (3) Der bestellbare Leistungsumfang nach Abs. 2 wird der mittelfristigen Angebotsplanung nach § 10 zugrunde gelegt. Die mittelfristige Angebotsplanung ist die Basis für die Bestellung der Fortschreibung des Rahmenfahrplans gemäß § 12 Abs. 5, der Grundlage für den bestätigten Minutenfahrplan gemäß § 12 Abs. 10 und für den zu erbringenden Leistungsumfang ist.
- (4) Bei sich ändernden Rahmenbedingungen können Leistungsverschiebungen zwischen den Verkehrsmitteln erforderlich werden. Hierüber werden sich die Vertragspartner im Rahmen des Bestellprozesses und der Ressourcenplanung gemäß § 17 Abs. 6 verständigen. Leistungsanpassungen infolge zeitlicher Verschiebungen bei Neubaustrecken werden entsprechend der Vorgehensweise in Anlage 8 (Ausgleichsberechnung) Teil 7.3 geregelt.
- (5) Bei der Fähre legt der Aufgabenträger im Rahmen der 1. Revision, spätestens aber bis 1. Januar 2026, den ab dem Jahr 2030 erforderlichen Leistungsumfang fest. Dieser soll sich grundsätzlich am heutigen Stand orientieren. Wenn für die Fähren vor dem Jahr 2030 über dem in Abs. 1 vorgegebenen Leistungsumfang hinaus zusätzliche Leistungen erforderlich sind, kann der Aufgabenträger die BVG mit diesen Leistungen in analoger Anwendung der Vorgehensweise gemäß § 15 Abs. 2 und 3 („neue Mobilitätsangebote“) beauftragen.

- (6) Ersatzverkehrsleistungen gemäß § 14, die zeitweilig durch andere Verkehrsmittel erbracht werden (insbesondere Schienenersatzverkehr), werden in den Leistungsvolumina gemäß Abs. 1 dem Leistungsumfang desjenigen Verkehrsmittels zugerechnet, das diese Leistung planmäßig erbringen sollte.
- (7) Bei Linien, die vom Land Berlin in das Land Brandenburg führen, wird mit dem Rahmenfahrplan nach § 12 Abs. 6 festgelegt, ob die BVG zu gemeinschaftlichem Betrieb mit einem weiteren Betreiber und Genehmigungsinhaber der Linie im Land Brandenburg verpflichtet ist. In diesem Fall wird sich die BVG um eine Vereinbarung mit dem jeweils anderen Betreiber zur Durchbindung der fahrplanmäßigen Fahrten bemühen. Der Aufgabenträger wirkt im Rahmen seiner Möglichkeiten darauf hin, dass die im Land Brandenburg jeweils zuständigen Aufgabenträger entsprechende Kooperationspflichten für die gemeinschaftlich zu betreibenden Linien in ihrem Zuständigkeitsbereich gegenüber den dort tätigen Betreibern vorsehen. Soweit der BVG die Erfüllung der Verpflichtung zum gemeinschaftlichen Betrieb aus Gründen unmöglich ist, die nicht in ihren Verantwortungsbereich fallen, passt der Aufgabenträger die Vorgaben des Rahmenfahrplans nach § 12 Abs. 5 entsprechend an. Im Fall des gemeinschaftlichen Betriebs gehen die von der BVG zu erbringenden Verkehrsleistungen mit dem im Gebiet des Landes Berlin bis zur Landesgrenze zu erbringenden Volumen in den Leistungsumfang nach Abs. 1 und 2 ein. Soweit eine Linie nach Satz 1 durch die BVG als alleinige Genehmigungsinhaberin zu betreiben ist, gehen deren Verkehrsleistungen vollständig in den Leistungsumfang nach Abs. 1 und 2 ein.
- (8) Nicht vom Leistungsumfang gemäß Abs. 1 umfasst sind bedarfsgesteuerte Angebote gemäß § 15 Abs. 3 sowie barrierefreie Ersatzverkehre gemäß § 22 Abs. 3. Deren Leistungsumfang wird mit der Bestellung für den von der Bestellung umfassten Zeitraum festgelegt.

§ 10 Mittelfristige Angebotsplanung

- (1) Die mittelfristige Angebotsplanung umfasst den Planungszeitraum der jeweils folgenden drei bis fünf Jahre. Sie bildet die Basis für die Bestellung der Rahmenfahrpläne der jeweiligen Jahre durch den Aufgabenträger und die Erstellung der Fahrpläne durch die BVG. Wesentliche Grundlagen für die mittelfristige Angebotsplanung sind:
 - a) die Leistungsvolumina gemäß § 9 Abs. 2, 4 und 5;

- b) der Stand der Ressourcenplanung gemäß § 17 Abs. 6;
- c) die tatsächliche Nachfrageentwicklung;
- d) die allgemeine Bevölkerungs-, Stadt- und Verkehrsentwicklung;
- e) der jeweils aktuelle Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr gemäß § 16 Abs. 1 MobG;
- f) der jeweils aktuelle Nahverkehrsplan als separates Planwerk gemäß § 16 Abs. 6 MobG.

Berücksichtigt werden zudem die absehbaren Planungen und Angebotsentwicklungen bei den nicht von der BVG betriebenen Teilen des Nahverkehrs in Berlin und seinem Umland.

- (2) Instrumente der mittelfristigen Angebotsplanung sind:
 - a) eine jährliche Klausur zu den Angebotsgrundlagen;
 - b) eine jährliche Klausur zur Angebotsentwicklung;
 - c) jährlich fortzuschreibende Steckbriefe zur mittelfristig geplanten Angebotsentwicklung der U-Bahn und Straßenbahn, des Busnetzes pro Teilraum sowie bei Bedarf projektbezogen für größere, längerfristig zu verfolgende Planungsvorhaben;
 - d) weitere strategische Konzepte der Vertragspartner zur Mobilitätsentwicklung.
- (3) Zu den Klausuren wird durch den Aufgabenträger eingeladen; in sie werden die jeweils relevanten Akteure der Stadt- und Verkehrsentwicklung eingebunden. Neben den nachfolgend jeweils genannten Teilnehmern können im Einvernehmen der Vertragspartner auch weitere Akteure zur Teilnahme eingeladen werden.
- (4) Die Klausur zu den Angebotsgrundlagen soll jeweils im Februar/März durchgeführt werden. In ihr werden die Annahmen und Prognosen zu den Rahmenbedingungen der in Abs. 1 genannten Planwerke gemäß § 16 MobG überprüft und aktualisiert sowie bei Bedarf entsprechende Schlussfolgerungen für die mittelfristige Angebotsplanung des Berliner ÖPNV der nächsten fünf Jahre abgestimmt. Bei Bedarf können auch Aussagen zu längerfristigen Planungen und Vorhaben getroffen werden. Teilnehmer der Klausur sind neben der BVG und dem Aufgabenträger die weiteren relevanten Referate der für Verkehr und Stadtentwicklung zuständigen Senatsverwaltungen, der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg und Vertreter der Bezirke.
- (5) Die BVG stellt vorbereitende Unterlagen aus ihrem Zuständigkeitsbereich zur Verfügung. Diese umfassen insbesondere:

- a) die aktuelle Nachfrageentwicklung;
- b) die Ergebnisse der gemeinsamen Marktforschung gemäß § 4;
- c) Vorschläge zur mittelfristigen Angebotsentwicklung;
- d) ggf. erforderliche verkehrsorganisatorische und infrastrukturelle Anpassungen;
- e) den Stand der Ressourcenplanung gemäß § 17 Abs. 6.

Der Aufgabenträger und die weiteren beteiligten Verwaltungsstellen und Akteure stellen die in ihre jeweilige Zuständigkeit fallenden relevanten Informationen und Daten zur Verfügung. Dazu zählen insbesondere:

- f) zwischenzeitliche Änderungen und Konkretisierungen zu den Inhalten der Planwerke gemäß Abs. 1;
- g) aktualisierte Daten zur Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Mobilitätsentwicklung;
- h) Daten zur aktuellen Angebots- und Nachfrageentwicklung im übrigen ÖPNV (S-Bahn, Bahn-Regionalverkehr);
- i) Informationen zur absehbaren Entwicklung der verkehrsrelevanten Bauleitplanung.

Die BVG teilt dem Aufgabenträger im Rahmen der Vorbereitung rechtzeitig mit, welche planerisch relevanten Informationen und Daten aus ihrer Sicht erforderlich sind. Der Aufgabenträger stimmt die zur Verfügung zu stellenden Unterlagen jeweils bilateral mit den Teilnehmern ab. Zur rechtzeitigen Vorbereitung werden diese Unterlagen durch den Aufgabenträger spätestens zwei Wochen vor der Klausur allen Teilnehmern übermittelt.

- (6) Die Klausur zur Angebotsentwicklung soll jeweils im Mai/Juni durchgeführt werden. In ihr wird vor allem die Angebotsplanung für den Fahrplanwechsel im Dezember des Folgejahres mit den relevanten Akteuren diskutiert und vorbereitet. Weitere Themen sind Informationen zum jeweils kommenden Fahrplanwechsel und ein Ausblick auf die mittelfristigen Vorhaben der nächsten drei bis fünf Jahre. Teilnehmer der Klausur sind neben der BVG und dem Aufgabenträger die weiteren relevanten Referate der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung, der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, Vertreter der Bezirke, des/der Berliner Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung, von Fahrgast- und Umweltverbänden und Verbänden von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.

- (7) In Vorbereitung der Klausur zur Angebotsentwicklung werden den Teilnehmern die wesentlichen Ergebnisse der Klausur zu den Angebotsgrundlagen gemäß Abs. 2 lit. a) und die fortgeschriebenen Steckbriefe gemäß Abs. 2 lit. c) spätestens zwei Wochen vorher zur Verfügung gestellt.
- (8) Nach der Klausur zur Angebotsentwicklung stimmen sich der Aufgabenträger und die BVG zu deren Ergebnissen ab. Der Aufgabenträger legt auf dieser Basis in den planerischen Bestellanforderungen die grundsätzlichen Inhalte der Angebotsentwicklung zum Fahrplanwechsel des Folgejahres fest. Der weitere Abstimmungs- und Bestellprozess ergibt sich aus § 12 und seiner Spezifizierung im Planungs- und Bestellkalender gemäß Anlage 2 Teil 1 (Planungs- und Bestellkalender).
- (9) Die Vertragspartner haben das gemeinsame Verständnis, dass für die mittelfristige Angebotsplanung der die Landesgrenze überschreitenden Verkehrsangebote der BVG eine Koordination der jeweils benachbarten Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen durch die VBB GmbH erfolgt. Im Rahmen einer jährlich stattfindenden, von der VBB GmbH organisierten Abstimmungsrunde zum Stadt-Umland-Verkehr tauschen sich BVG und Aufgabenträger mit den benachbarten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots im Stadt-Umland-Verkehr aus und vereinbaren bei Bedarf gesonderte Planungsprozesse. Die Bestellung erfolgt nach den für das BVG-Angebot innerhalb Berlins maßgeblichen Regelungen dieses Vertrages.
- (10) Soweit sich die Länder Berlin und Brandenburg mit dem Ziel einer Verbesserung des Stadt-Umland-Verkehrs im straßengebundenen ÖPNV künftig darauf verständigen, Leistungen anteilig gemeinsam zu finanzieren, die über das zum Vertragsbeginn vereinbarte Angebot hinausgehen, werden sich BVG und Aufgabenträger spätestens zur 1. Revision auf eine entsprechende Regelung zur vertragskonformen Bestellung und Finanzierung der entsprechenden Verkehre verständigen.

§ 11 Anforderungen an das Fahrplanangebot

- (1) Basis der Angebotsplanung und Fahrplanaufstellung ist die Angebotsstrategie des Berliner Nahverkehrsplans gemäß Anlage 9 (NVP-Bezüge). Diese wird in der mittelfristigen Angebotsplanung gemäß § 10 konkretisiert. Die Leistungsbestellung erfolgt gemäß dem in § 12 beschriebenen Prozess.

- (2) Die Fahrpläne gelten regelmäßig für ein Jahr. Ihr Gültigkeitszeitraum soll sich an den europaweit harmonisierten Terminen der Fahrplanwechsel orientieren, im Regelfall dem zweiten Dezemberwochenende. Hiervon kann aus verkehrlichen Gründen einvernehmlich abgewichen werden.
- (3) Das jeweilige Fahrplanangebot der BVG hält die fahrplanbezogenen Anforderungen des Berliner Nahverkehrsplans gemäß Anlage 9 (NVP-Bezüge) ein. Dies bedeutet:
- a) Im Zusammenspiel mit den Angeboten im S-Bahn- und Bahn-Regionalverkehr: Einhaltung der Anforderungen des Nahverkehrsplans gemäß Anlage 9 (NVP-Bezüge) an Verkehrszeiten, Erschließungs-, Bedienungs-, Verbindungs- und Attraktivitätsstandards sowie die verkehrsträgerübergreifende Integration.
 - b) Einhaltung der Anforderungen des Nahverkehrsplans gemäß Anlage 9 (NVP-Bezüge) an die Kapazitätsstandards. Konkrete Kapazitätsvorgaben für Linien und Verkehrszeiten werden im Rahmen der jährlichen Abstimmung und Bestellung des Fahrplanangebots gemäß § 12 festgelegt.
 - c) Einhaltung der Prinzipien und der Vorgaben zur Anschlussplanung des Nahverkehrsplans gemäß Anlage 9 (NVP-Bezüge). Konkrete Anschlussbeziehungen nach diesen Grundprinzipien werden im Rahmen der jährlichen Abstimmung und Bestellung des Fahrplanangebots gemäß § 12 festgelegt.
- (4) Die BVG gewährleistet bei besonderen Anlässen (z. B. bei Sportgroßveranstaltungen, Volksfesten, Konzerten, Messen) sowie bei größeren baubedingten Sperrungen im Verkehrsnetz (bspw. von Strecken der S-Bahn und des Bahn-Regionalverkehrs oder von Autobahnabschnitten) einen bedarfsgerechten zusätzlichen Einsatz von Verkehrsmitteln im Rahmen ihrer auf Basis der Ressourcenplanung gemäß § 17 Abs. 6 vorhandenen betrieblichen Möglichkeiten. Sie stellt hierfür Fahrpläne auf und benennt bei Bedarf erforderliche infrastrukturelle und verkehrsorganisatorische Voraussetzungen. Soweit bei besonderen Anlässen längerfristig Zusatzangebote oder Änderungen bestehender Linienverkehre erforderlich sind, können diese bei ausreichender Planungssicherheit bereits in der Bestellung des regulären Fahrplans gemäß § 12 berücksichtigt werden, andernfalls werden sie als unterjährige Bestellung gemäß § 13 Abs. 1 lit. a) umgesetzt. In allen anderen Fällen werden Sonderfahrpläne gemäß § 13 Abs. 1 lit. b) eingerichtet. Der Aufgabenträger unterstützt die BVG bei ggf. erforderlichen infrastrukturellen und ver-

kehrsorganisatorischen Maßnahmen für diese Sonderverkehre. Ungeachtet der vorstehenden Pflichten trifft die BVG keine Pflicht, Ersatzverkehr für andere Verkehrsunternehmen zu übernehmen. Ersatzverkehre für andere Verkehrsunternehmen erfordern, soweit nicht von diesen beauftragt, grundsätzlich eine gesonderte Bestellung durch den Aufgabenträger.

- (5) Bei außergewöhnlichen Großereignissen entfällt die Leistungspflicht der BVG gemäß Abs. 4, soweit sie nicht über die für einen bedarfsgerechten Einsatz erforderlichen betrieblichen Möglichkeiten verfügt oder die erforderlichen infrastrukturellen oder verkehrsorganisatorischen Maßnahmen nicht geschaffen werden können. In einem solchen Fall ist die BVG verpflichtet, dem Aufgabenträger aufsetzend auf der Ressourcenplanung gemäß § 17 Abs. 6 die fehlenden betrieblichen Möglichkeiten (Fahrzeug- und Personalsituation einschließlich der Ausschöpfung von Möglichkeiten, Tochterunternehmen oder Unterauftragnehmer einzusetzen) sowie das Erfordernis der infrastrukturellen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen für eine zuverlässige Leistungserbringung plausibel darzulegen. Der Aufgabenträger kann jedoch von der BVG gegen Kostenerstattung gemäß § 49 Abs. 3 verlangen, dass sie andere Verkehrsunternehmen mit der Erbringung der zusätzlich erforderlichen Leistungen beauftragt. Die Koordination des Einsatzes dieser vom Aufgabenträger beauftragen anderen Verkehrsunternehmen obliegt der BVG im Rahmen ihrer Stellung als Genehmigungsinhaberin.

§ 12 Leistungsbestellung und Aufstellung der Fahrpläne

- (1) Die Aufstellung der Fahrpläne erfolgt durch die BVG in den Stufen Rahmenfahrplan und Minutenfahrplan auf Basis der durch den Aufgabenträger gemäß § 10 Abs. 8 in den planerischen Bestellanforderungen für den jeweiligen Fahrplanwechsel konkretisierten mittelfristigen Angebotsplanung. Der Aufgabenträger bestellt das zum jeweiligen Fahrplanwechsel gültige Leistungsangebot der BVG in Form des Rahmenfahrplans (Abs. 5 und 8) und bestätigt dessen Umsetzung in Form der von der BVG erstellten Minutenfahrpläne (Abs. 10).
- (2) Die BVG prüft die Umsetzbarkeit der planerischen Bestellanforderungen. Sie informiert den Aufgabenträger unverzüglich, soweit die Umsetzung trotz der Ergebnisse der mittelfristigen Angebotsplanung zum geplanten Umsetzungstermin rechtlich oder technisch unmöglich oder entgegen den Ergebnissen der Ressourcenplanung gemäß § 17 Abs. 6 betrieblich nicht umsetzbar sein sollte. Der Aufgabenträger unterstützt die BVG in

ggf. erforderlichen Bemühungen gegenüber Dritten, vorhandene Umsetzungshindernisse zu beseitigen. Soweit die Beseitigung der Umsetzungshindernisse nicht möglich ist bzw. die Umsetzung nicht sicher bis zum Fahrplanwechsel gewährleistet werden kann, korrigiert der Aufgabenträger seine Vorgaben entsprechend oder wandelt sie in bedingte, nach Herstellung der noch fehlenden Voraussetzungen umsetzbare Bestellungen um. Die Anforderungen an bedingte Bestellungen sind in Anlage 2 Teil 1 (Planungs- und Bestellkalender) benannt.

- (3) Sofern die BVG die planerischen Bestellanforderungen ganz oder für einzelne Maßnahmen mit der Begründung ablehnt, dass diese mit den bei ihr vorhandenen Ressourcen gemäß Ressourcenplanung (§ 17), insbesondere dem vorhandenen Fahrzeugpark (§ 16), nicht zu erfüllen sind, ist sie verpflichtet, dies den an der Ressourcenplanung beteiligten Senatsverwaltungen nachzuweisen. Sie hat auf Anfrage Aussagen darüber zu treffen, zu welchem Aufwand und zu welchem Einsatzzeitpunkt die erforderlichen Ressourcen, insbesondere Fahrzeuge, voraussichtlich zur Verfügung stehen könnten.
- (4) Die BVG entwickelt auf Basis der planerischen Bestellanforderungen an den Vorgaben gemäß § 11 Abs. 1, 3 lit. a) und b) und Abs. 4 orientierte Vorschläge für die Fortschreibung des Rahmenfahrplans. Der Aufgabenträger prüft die Vorschläge und stimmt diese mit der BVG ab.
- (5) Die Fortschreibung des Rahmenfahrplans wird durch den Aufgabenträger schriftlich unter Nennung der linienweisen Änderungen der Angaben gemäß Abs. 6 lit. a) bis g) bestellt („Bestellschreiben“). Die Zu- bzw. Abbestellung neuer oder entfallender Haltestellen erfolgt ebenfalls mit dem Bestellschreiben. Soweit der Aufgabenträger im Bestellschreiben bei einzelnen Linien oder Teilnetzen die Vorschläge der BVG zur Fortschreibung des Rahmenfahrplans nicht bestätigt, gilt der bisherige Rahmenfahrplan weiter, sofern der Aufgabenträger keine abweichende Bestellung gemäß Abs. 9 vornimmt. Erfolgt bis spätestens acht Monate vor Fahrplanwechsel keine schriftliche Bestellung durch den Aufgabenträger, gilt die von der BVG vorgeschlagene Fortschreibung des Rahmenfahrplans als bestätigt. Die BVG erstellt eine Fortschreibung des Rahmenfahrplans entsprechend dem Bestellschreiben nach Satz 1 sowie unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich erfolgten unterjährigen Fahrplanänderungen gemäß § 13 Abs. 1 lit. a), soweit diese Auswirkungen auf Angaben im Rahmenfahrplan gemäß Abs. 6 haben, und stellt diese dem Aufgabenträger zur Verfügung. Dieser prüft die Fortschrei-

bung hinsichtlich der Umsetzung des Bestellschreibens und übermittelt der BVG eventuelle Änderungserfordernisse.

- (6) Der Rahmenfahrplan beschreibt das Verkehrsangebot der BVG und ist für jede Linie definiert durch Angaben zu:
- a) Verkehrsmittel und Produkt
 - b) Liniennummern
 - c) Endpunkten (ggf. Zwischenendpunkten)
 - d) befahrenen Straßenzügen und Streckenabschnitten (nur bei Straßenbahn und Bus), bedienten Bahnhöfen (nur U-Bahn) oder Anlegern (nur Fähre)
 - e) Taktfolgen (ggf. differenziert nach Linienabschnitten) für unterschiedliche Verkehrstage halbstundenweise spezifiziert, 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
 - f) Regelfahrzeugkapazität für die Hauptverkehrszeit (HVZ), beim Bus differenziert nach Klein-, Standard-, Großraumbus (Gelenk-/ Doppeldeckerbus), bei der Straßenbahn nach Fahrzeuglängen, bei der U-Bahn nach Anzahl Einzelwagen pro Zug
 - g) Soweit erforderlich weiteren spezifischen Festlegungen für bestimmte Linien, bspw. Durchbindungen mit benachbarten Linien im Land Brandenburg, Saisonverkehre, bedarfsgesteuerte Verkehre, Einsatz historischer, nicht barrierefreier Fahrzeuge oder beabsichtigter gemeinsamer Vertaktung von auf längeren Abschnitten parallel laufenden Linien.

Darüber hinaus verständigen sich die Vertragspartner in den Abstimmungen zum Rahmenfahrplan, auf welchen Linien/Strecken grundsätzlich der Einsatz von Doppeldeckerbussen vorzusehen ist.

- (7) Der Rahmenfahrplan einer Linie ist grundsätzlich für den Gültigkeitszeitraum eines bestimmten Fahrplanjahrs anwendbar, es sei denn, dies ist im Rahmenfahrplan anders bestimmt.
- (8) Der zu Vertragsbeginn gültige Rahmenfahrplan ist in Anhang 2 (Rahmenfahrplan September 2020) beigefügt. Er wird für die Folgejahre entsprechend der Aufgabenträgerbestellung gemäß Abs. 5 fortgeschrieben.

- (9) Eine von den Vorschlägen der BVG abweichende Bestellung einer Fortschreibung des Rahmenfahrplans für einzelne Linien oder Teilnetze sowie von Haltestellen erfolgt entsprechend den zeitlichen Vorgaben der Anlage 2 Teil 1 (Planungs- und Bestellkalender) sowie der inhaltlichen Vorgaben der Anlage 2 Teil 2 (Bestellbedingungen).
- (10) Die BVG entwickelt den Minutenfahrplan auf Basis des vom Aufgabenträger bestellten Rahmenfahrplans und übermittelt diesen dem Aufgabenträger. Dieser prüft den Minutenfahrplan innerhalb der nach Anlage 2 Teil 1 (Planungs- und Bestellkalender) geltenden Frist auf die Einhaltung der Vorgaben des Rahmenfahrplans. Erfolgt innerhalb dieser Frist keine schriftliche Beanstandung, gilt der Minutenfahrplan als bestätigt. Soweit der bestätigte Minutenfahrplan vom Rahmenfahrplan gemäß Abs. 5 abweicht, passt die BVG dies bei der nächsten Fortschreibung des Rahmenfahrplans gemäß Abs. 8 an. Der Minutenfahrplan entspricht dem zu veröffentlichenden Fahrplan, soweit nicht Abweichungen aufgrund von Ersatz- und Umleitungsverkehren gemäß § 14 erforderlich sind.
- (11) Bei der Erstellung der Minutenfahrpläne beachtet die BVG entsprechend den Vorgaben von § 11 Abs. 3 lit. c) die Anforderungen der Anschlussplanung. Der Aufgabenträger kann im Rahmen der Bestellung des Rahmenfahrplans die BVG zur Prüfung konkreter Anschlussbeziehungen auffordern. Die BVG informiert den Aufgabenträger im Zuge der Aufstellung der Minutenfahrpläne, ob diese Anschlussbeziehungen umsetzbar sind oder ob damit andere im Sinne der in Satz 1 genannten Vorgaben geplante Anschlussbeziehungen nicht realisierbar sind und benennt die entsprechenden Gründe.
- (12) Entsprechend den Vorgaben des Nahverkehrsplans gemäß Anlage 9 (NVP-Bezüge) werden ausgewählte Anschlussbeziehungen durch die BVG technisch gesichert. Diese sind bei Verspätungen zu sichern, wobei ggf. maximal einzuhaltende Wartezeiten zu berücksichtigen sind. Die zu Vertragsbeginn zu sichernden Anschlüsse im BVG-Liniennetz sind in Anlage 2 Teil 4 (Zu sichernde Anschlüsse) aufgelistet. Die Liste wird jährlich fortgeschrieben. Hierfür informiert die BVG im Rahmen der Aufstellung der Minutenfahrpläne den Aufgabenträger über ggf. nicht mehr umsetzbare Anschlüsse und schlägt hierfür alternativ zu sichernde Anschlüsse vor. Beide Vertragspartner verständigen sich einvernehmlich auf entsprechende Änderungen. Der Aufgabenträger kann eigene Vorschläge einbringen. Die BVG kann diese ablehnen, soweit sie technisch nicht umsetzbar sind oder andere in Anlage 2 Teil 4 (Zu sichernde An-

schlüsse) aufgeführte Anschlussbeziehungen dadurch nicht mehr realisierbar wären. Der Aufgabenträger bestätigt die Fortschreibung der Anlage 2 Teil 4 (Zu sichernde Anschlüsse) im Rahmen der Bestätigung des Minutenfahrplans gemäß Abs. 10.

- (13) Die BVG stellt für die Nutzung zur technischen Sicherung von Anschlüssen entsprechend den Regelungen gemäß § 26 Abs. 3 und 4 Echtzeitdaten zu ihrem Angebot zur Verfügung und greift ihrerseits auf Daten der anderen Verkehrsunternehmen zu. Mit der Inbetriebnahme von ITCS, spätestens aber zum Fahrplanwechsel im Jahr 2022, gewährleistet sie die technischen Voraussetzungen, um übergreifende Anschlussbeziehungen im Zu- und Abbringerverkehr zwischen ihren Bus- bzw. Straßenbahnlinien und den Linien weiterer im Berliner ÖPNV tätigen Verkehrsunternehmen in die technische Sicherung einzubeziehen. Der Umfang der unternehmensübergreifend zu sichernden Anschlussbeziehungen ist schrittweise auszubauen und entsprechend bei der Fortschreibung der Anlage 2 Teil 4 (Zu sichernde Anschlüsse) zu berücksichtigen. Insbesondere wird die BVG hier Möglichkeiten prüfen, in die Fortschreibung auch Anschlussbeziehungen zu ihren U-Bahn-Linien einzubeziehen und die Voraussetzungen für die technische Sicherung der Anschlüsse von Linien anderer Verkehrsunternehmen zur U-Bahn zu schaffen.
- (14) Die BVG beantragt die nach Verkehrsgewerberecht erforderlichen Genehmigungen bzw. Zustimmungen zur Neuerteilung und Änderung von Linienverkehren. Soweit Fahrplanänderungen gemäß § 40 Abs. 2 PBefG erfolgen, zeigt die BVG diese im Auftrag des Aufgabenträgers der Genehmigungsbehörde an. Der Aufgabenträger erteilt im Verfahren gegenüber der Genehmigungsbehörde sein Einverständnis zu beantragten neuen Linien, Linienwegänderungen und Haltestellen, wenn diese der Bestellung durch den Aufgabenträger entsprechen.
- (15) Die verfahrensrelevanten Daten für die Bestellung, Aufstellung und Genehmigung der jährlichen Fahrpläne inklusive aller vorlaufenden Arbeitsschritte und des zeitlichen Ablaufs sind in Anlage 2 Teil 1 (Planungs- und Bestellkalender) spezifiziert. Abweichungen vom Planungskalender können bei Bedarf einvernehmlich vereinbart werden.

§ 13 Fahrplanänderungen zwischen regulären Fahrplanwechseln

- (1) Bei Bedarf können zwischen regulären Fahrplanwechseln Änderungen des bestellten und bestätigten sowie der Genehmigungsbehörde ange-

zeigten oder von dieser genehmigten oder zugestimmten Fahrplans stattfinden (unterjährige Fahrplanänderungen). Dieses betrifft:

- a) Fahrplanänderungen infolge neuer Erkenntnisse zur verkehrlichen Situation oder erkannter Korrekturbedarfe
 - b) Sonderfahrpläne gemäß § 11 Abs. 4 bei besonderen Anlässen und größeren baubedingten Sperrungen, soweit nicht gemäß § 12 oder § 13 Abs. 1 lit. a) bestellt
 - c) Ausnahmefahrpläne, wenn der bestätigte Minutenfahrplan gemäß § 12 Abs. 10 oder § 13 Abs. 2 von der BVG nicht erbracht werden kann, ohne dass ein Fall gemäß § 14 vorliegt und für ein zuverlässiges und pünktliches Angebot eine Kürzung des Leistungsumfangs erforderlich ist.
- (2) Unterjährige Fahrplanänderungen nach Abs. 1 lit. a) bedürfen der vorherigen Bestellung durch den Aufgabenträger. Diese gilt als erklärt, wenn der Aufgabenträger einen Fahrplanänderungsantrag der BVG nicht innerhalb von drei Wochen nach Erhalt ablehnt. Von der Bestellpflicht ausgenommen sind Änderungen, deren Bestellvolumen die Grenze von +/-10.000 € im Standardjahr zu Gunsten oder zu Lasten des Aufgabenträgers nicht übersteigen, sofern die Gesamtwirkung aller entsprechenden Änderungen eines Kalenderjahres im Saldo +/- 100.000 € im Standardjahr zu Lasten oder zu Gunsten des Aufgabenträgers nicht übersteigt. Über solche Fahrplanänderungen ist der Aufgabenträger spätestens vier Wochen vor Inkrafttreten zu informieren; sie müssen von der BVG auf Anforderung des Aufgabenträgers zum nächstmöglichen Zeitpunkt zurückgenommen werden können. Maßnahmen mit infrastrukturellen Auswirkungen (z.B. Bau einer neuen Haltestelle oder Aufgabe von bisher bedienten Haltestellen mit Rückbau) sind grundsätzlich zustimmungspflichtig. Fahrplanänderungen im Minutenbereich (Minutenverschiebungen) bedürfen keiner vorherigen Information des Aufgabenträgers, soweit diese keine Verschlechterung von Anschlüssen gemäß § 12 Abs. 11 bewirken. Die BVG erstellt auf Basis der Fahrplanänderung den entsprechenden Minutenfahrplan.
- (3) Neue Erkenntnisse zur verkehrlichen Situation im Sinne von Abs. 1 lit. a) liegen dann vor, wenn das Verkehrsgeschehen durch Nachfrageänderungen, Änderungen der baulichen oder technischen Verkehrsinfrastruktur (bspw. zeitlich unbestimmte Einschränkungen der Befahrbarkeit von Verkehrswegen) oder der Verkehrsorganisation Fahrplanänderungen, insbesondere in Form von Anpassungen von Linienwegen, Fahrplänen oder Fahrzeiten erfordert. Soweit Änderungen aufgrund

temporärer Einflüsse (z. B. größere Baumaßnahmen) erforderlich sind, erfolgt ihre Planung und ggf. Bestellung entsprechend den Regelungen gemäß § 13 Abs. 6 bei erforderlichen Sonderverkehren oder gemäß § 14 bei Ersatz- und Umleitungsverkehren, soweit sie nicht bereits im regulären Fahrplan gemäß § 12 berücksichtigt wurden.

- (4) Der Aufgabenträger kann seinerseits der BVG Vorschläge zu Fahrplanänderungen infolge neuer Erkenntnisse zur verkehrlichen Situation unterbreiten. Soweit die BVG sich diese Vorschläge nicht zu eigen macht und keinen entsprechenden Fahrplanänderungsantrag gemäß Abs. 2 stellt, kann der Aufgabenträger entsprechend den Vorgaben der Anlage 2 Teil 2 (Bestellbedingungen) Fahrplanänderungen bestellen.
- (5) Besteht nach einem Fahrplanwechsel ein Korrekturbedarf an Bestellungen, die zum letzten Fahrplanwechsel vorgenommen wurden, tauschen sich die Vertragspartner unverzüglich aus und leiten entsprechende Korrekturbedarfe ab. Falls kein Konsens erzielt wird, kann der Aufgabenträger analog Abs. 4 Satz 2 Fahrplanänderungen bestellen.
- (6) Über Fahrplanänderungen nach Abs. 1 lit. b) ist der Aufgabenträger nach Möglichkeit vor deren Inkrafttreten zu informieren. Bei Ereignissen von gesamtstädtischer Bedeutung oder mit erheblichen bezirklichen Auswirkungen kann der Aufgabenträger einen Sonderfahrplan rechtzeitig vorab für zustimmungspflichtig erklären. Auf Aufforderung muss die BVG belegen, dass diesbezüglich die vertraglichen Vorgaben gemäß § 11 Abs. 3 lit. b) und § 11 Abs. 5 eingehalten werden.
- (7) Die Vertragspartner streben an, Ausnahmefahrpläne nach Abs. 1 lit. c) einvernehmlich festzulegen. Im Fall einer solchen Festlegung gilt § 12 Abs. 14 entsprechend. Der geänderte Fahrplan ist jeweils zu veröffentlichen und eine entsprechende Information für Fahrgäste in den elektronischen Fahrplanmedien sowie an den betroffenen Haltestellen zu gewährleisten. Für den Fall, dass
 - a) in den vergangenen vier Wochen in Bezug auf einzelne Linien, Teilleistungen oder das Gesamtnetz gemessen am bestätigten Minutenfahrplan gemäß § 12 Abs. 10 dauerhaft erhöhte Ausfallquoten aufgetreten sind,
 - b) keine Behebung der Ursachen der Leistungsstörung gemäß § 43 Abs. 1 Satz 1 möglich ist,
 - c) die Vertragspartner kein Einvernehmen gemäß Satz 1 herstellen können und

- d) der Aufgabenträger fachlich begründen kann, dass er eine von der BVG erwartete absehbare Stabilisierung des Fahrplans für nicht wahrscheinlich hält,

kann der Aufgabenträger die BVG auch abweichend von dem von der BVG beabsichtigten Umgang mit den aufgetretenen dauerhaft erhöhten Ausfallquoten innerhalb einer angemessenen Frist zur Aufstellung von Ausnahmefahrplänen auffordern. Der Aufgabenträger wird seine Entscheidung schriftlich begründen.

§ 14 Abstimmung und Bestellung von Ersatz- und Umleitungsverkehren

- (1) Kann die BVG ihre Fahrplanpflichten nicht erfüllen, weil Straßen oder Schienenwege nicht dem Fahrplan entsprechend befahren werden können, so richtet sie bei Bedarf Ersatz- oder Umleitungsverkehre ein. Für die Feststellung des Bedarfs an Ersatz- oder Umleitungsverkehren, deren Planung und Durchführung sind die in Anlage 2 Teil 3 (Ersatz- und Umleitungsverkehre) benannten Grundsätze und Anforderungen maßgeblich.
- (2) BVG und Aufgabenträger stimmen sich regelmäßig über im Voraus geplante Ersatz- und Umleitungsverkehre hinsichtlich der Streckenführungen, infrastruktureller und verkehrsorganisatorischer Anforderungen, Verkehrszeiten, Taktfolgen und Fahrzeugkapazitäten, der Fahrgastinformation sowie ggf. erforderlicher zusätzlicher barrierefreier Angebote gemäß § 22 Abs. 6 (Barrierefreiheit) ab.
- (3) Der Aufgabenträger kann im Voraus geplante Ersatz- und Umleitungsverkehre für zustimmungspflichtig erklären, wenn sich im Zusammenspiel verschiedener Ersatzverkehre besondere Nachteile für ein bestimmtes Gebiet ergeben oder Netzelemente betroffen sind, die für das Funktionieren des ÖPNV-Angebots wesentlich sind. In diesen Fällen werden solche Verkehre auf Basis von Angaben gemäß § 12 Abs. 6 definiert und bestellt. Alle übrigen im Voraus geplanten sowie die ungeplanten Ersatzverkehre bedürfen keiner gesonderten Zustimmung durch den Aufgabenträger.
- (4) Soweit die BVG Vorgaben oder beabsichtigte Bestellungen des Aufgabenträgers für geplante Ersatz- oder Umleitungsverkehre als technisch oder rechtlich nicht machbar ansieht, muss sie dies auf Aufforderung dem Aufgabenträger nachweisen.

- (5) Wenn Verkehrswege im Voraus geplant für mindestens zwei Jahre nicht dem bestellten Fahrplan entsprechend befahren werden können, werden erforderliche Ersatz- und Umleitungsverkehre im Rahmen der regulären Bestellprozesse gemäß § 12 und § 13 geplant und bestellt. Von der in Satz 1 genannten Frist können BVG und Aufgabenträger bei Bedarf einvernehmlich abweichen.
- (6) Der Abstimmungs- und Bestellprozess erfolgt entsprechend der in Anlage 2 (Angebotsbestellung) Teil 3 (Ersatz- und Umleitungsverkehre) genauer spezifizierten Vorgehensweise.

§ 15 Erprobung und Bestellung neuer Mobilitätsangebote des ÖPNV

- (1) Land Berlin und BVG tauschen sich einmal pro Jahr im Rahmen eines Monatsgesprächs zum aktuellen Stand ihrer jeweiligen Überlegungen in Bezug auf neue Mobilitätsangebote im ÖPNV aus (u. a. bedarfsgesteuerte Beförderungsangebote, autonome Straßenfahrzeuge, automatische Schienenverkehrsmittel). Beide Vertragspartner informieren sich gegenseitig rechtzeitig im Sinne von § 2 Abs. 4 über jeweilige Planungen und ggf. vorgesehene Forschungs- und Entwicklungsvorhaben in Bezug auf neue Mobilitätsangebote.
- (2) Soweit die BVG im Rahmen ihrer Forschungs- und Entwicklungsvorhaben neue Mobilitätsangebote im Wege von allgemein zugänglichen ÖPNV-Angeboten erproben will, ist hierfür eine Bestellung durch den Aufgabenträger erforderlich.
 - a) Die BVG informiert den Aufgabenträger mit angemessenem Zeitvorauslauf über die konkrete Planung, insbesondere die geplante Einführung bzw. die geplante Stellung eines etwaigen personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungsantrages.
 - b) Der Aufgabenträger wird den Verkehr bestellen, wenn das geplante Angebot den einschlägigen gesetzlichen Anforderungen und den Vorgaben des Berliner Nahverkehrsplans gemäß Anlage 9 (NVP-Bezüge) entspricht. Soweit die BVG fachlich zuständige Stellen des Landes Berlin an den jeweiligen Forschungs- und Entwicklungsvorhaben beteiligt hat, hat sich der Aufgabenträger vor der Bestellung mit diesen in Bezug auf die Beurteilung der öffentlichen Verkehrsinteressen ins Benehmen zu setzen.

Einer Bestellung nach Satz 1 bedarf es nicht, wenn der Verkehr zwar mit Eigenmitteln der BVG (u. a. auf Basis ihres Forschungs- und Ent-

wicklungsbudgets), aber nicht mit Fördermitteln des Landes Berlin gefördert wird.

Auf Antrag der BVG wird der Aufgabenträger eine Feststellung dazu treffen, ob bzw. unter welchen Bedingungen ein Verkehr nach Satz 1 entsprechend den Anforderungen des Nahverkehrsplans und des MobG gemäß Abs. 3 vom Land Berlin bestellbar ist.

- (3) Sollen neue Mobilitätsangebote – unabhängig davon, ob diese dauerhaft oder zu Erprobungszwecken erfolgen – Teil des vertraglich festgelegten Leistungsumfangs gemäß § 9 Abs. 1 werden, gelten für die Bestellung dieser Angebote die generellen Regelungen für Angebotsplanung (§ 10), Fahrplanangebot (§ 11) und Leistungsbestellung (§ 12 und § 13) mit folgenden Ergänzungen:
- a) In Vorbereitung auf die Klausuren zur Angebotsentwicklung gemäß § 10 Abs. 6 sowie der mittelfristigen Angebotsplanung gemäß § 10 Abs. 9 ist zwischen BVG und Aufgabenträger abzustimmen, ob bzw. unter welchen Bedingungen neue Mobilitätsangebote mit Blick auf den Rechtsrahmen und die Vorgaben des Nahverkehrsplans genehmigungsfähig sind und welcher Ausgleich vom Aufgabenträger voraussichtlich zu leisten sein wird. In der weiteren Angebotsplanung werden diese Verkehre nur berücksichtigt, wenn sie genehmigungsfähig sind.
 - b) In den planerischen Bestellanforderungen gemäß § 10 Abs. 8 wird festgelegt, ob und in welcher Weise die erörterten neuen Mobilitätsangebote realisiert werden sollen und welche Anforderungen an das Fahrplanangebot entsprechend § 11 in Umsetzung der Vorgaben des Nahverkehrsplans gemäß Anlage 9 (NVP-Bezüge) von diesen einzuhalten sind.
 - c) Die Bestätigung des Minutenfahrplans gemäß § 12 Abs. 10 umfasst auch die bestellten Leistungsmengen nach den für die Leistungsabrechnung und Vergütung vorgesehenen Parametern gemäß § 46 Abs. 2 lit. c).
- (4) Eine mögliche vollständige oder teilweise Automatisierung des Betriebs von U-Bahn und Straßenbahn wird durch die BVG bis zum Jahr 2022 untersucht. Dabei sind insbesondere folgende Aspekte zu berücksichtigen:
- a) mögliche Stärkung der Fahrplanstabilität
 - b) Infrastrukturleistungsfähigkeit und mögliche Taktfolgen
 - c) Verkehrssicherheit und Fahrgastsicherheit

- d) Ressourceneffizienz, insbesondere Einsatz von Energie, Fahrzeugen und Personal

Die BVG wird den Aufgabenträger regelmäßig über Zwischenergebnisse informieren. Eventuell aus dieser Untersuchung resultierende Regelungserfordernisse werden im Rahmen der 1. Revision abgestimmt.

§ 16 Vorhaltung und Beschaffung von Schienenfahrzeugen

- (1) Die BVG hält zur Umsetzung der gemäß § 9 Abs. 1 in den einzelnen Vertragsjahren zu erbringenden Schienenverkehrsleistungen die erforderliche Anzahl an U-Bahn-Wagen und Straßenbahnzügen vor (Gesamtfahrzeugbedarf).
- (2) Der Gesamtfahrzeugbedarf im Bestandsnetz ergibt sich jeweils getrennt für Kleinprofil- und Großprofil-U-Bahn sowie für die Straßenbahn aus dem Bedarf an Wagen bzw. Zügen, die für die Erbringung des Fahrplans sowie als Reserve für Instandhaltung, Betrieb und Obsoleszenz erforderlich sind. Nähere Angaben dazu enthält Anhang 8 (Preis- und Kalkulationsblatt) „Kalkulationsblatt Schienenfahrzeugbeschaffung“.
- (3) In Vorbereitung von Erweiterung und Neubau der Infrastruktur gemäß § 35 wird auch der Gesamtfahrzeugbedarf des erweiterten Bestandsnetzes gemäß § 51 Abs. 7 in Anhang 8 (Preis- und Kalkulationsblatt) „Kalkulationsblatt Schienenfahrzeugbeschaffung“ aktualisiert.
- (4) Neufahrzeuge sind entsprechend dem Ergebnis der Ressourcenplanung gemäß § 17 von der BVG in der Stückzahl zu beschaffen, wie dieses zur rechtzeitigen Absicherung des Gesamtfahrzeugbedarfs erforderlich ist und die Ertüchtigung von Bestandsfahrzeugen keine wirtschaftlichere Alternative darstellt.
- (5) Ist eine rechtzeitige Beschaffung einer ausreichenden Zahl von Neufahrzeugen gemäß Abs. 4 nicht möglich, so ist auf der Basis von Untersuchungsergebnissen von Land Berlin und BVG gemeinsam zu entscheiden, ob zur Ausmusterung vorgesehene Bestandsfahrzeuge stattdessen für eine weitere Nutzung ertüchtigt werden, soweit dieses technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar ist.
- (6) Die in den einzelnen Vertragsjahren zur Beschaffung oder zur Ertüchtigung vorgesehene Zahl an Schienenfahrzeugen wird im Anhang 8 (Preis- und Kalkulationsblatt) „Kalkulationsblatt Schienenfahrzeugbeschaffung“ angegeben. Der Anhang kann im Einvernehmen der Vertragspartner bei Bedarf geändert werden.

- (7) Die Gestaltung und Ausstattung neuer Fahrzeuge gemäß den Vorgaben des Berliner Nahverkehrsplans gemäß Anlage 9 (NVP-Bezüge) wird entsprechend dem in Anlage 7 Teil 2 (Fahrzeugbeschaffung) spezifizierten Prozess zwischen der BVG und dem Aufgabenträger unter Beteiligung der in der Anlage 7 Teil 2 (Fahrzeugbeschaffung) benannten weiteren Akteure abgestimmt.

§ 17 Ressourcenplanung

- (1) Ziel der Ressourcenplanung ist es, die betrieblichen Grundlagen der BVG für die Leistungserbringung gemäß den Vorgaben des Vertrags und den gesetzlichen Verpflichtungen zu gewährleisten und abzusichern. Hierzu gilt:
- a) In Bezug auf die Leistungspflichten Verkehr gemäß Abschnitt 2 ist die Ressourcenplanung darauf auszurichten, die Vorgaben zum vertraglich festgelegten Leistungsumfang gemäß § 9 Abs. 1 sowie zur mittelfristig vorgesehenen Entwicklung des ÖPNV-Angebots (§ 10) bei Beachtung der fahrzeugspezifischen vertraglichen Vorgaben zu Kapazität und Qualität (§ 21 und Anlage 1 Teil 1 (Regel-Angebotsstandards), Umweltverträglichkeit (§ 23) und Barrierefreiheit (§ 22) umsetzen zu können.
 - b) In Bezug auf die Leistungspflichten Infrastruktur gemäß Abschnitt 3 ist die Ressourcenplanung darauf auszurichten, die Infrastrukturentwicklung (§ 34) sowie die Dekarbonisierung des Busverkehrs (§ 24) abzusichern.
- (2) Gegenstand der Ressourcenplanung sind die folgenden wesentlichen betrieblichen Kenngrößen, die für die zeitlich und inhaltlich vertragsgerechte Leistungserbringung gemäß Abs. 1 maßgeblich sind:
- a) Fahrzeugpark
 - b) Personal
 - c) Infrastruktur
 - d) Betriebswerkstätten
- (3) Die Ressourcenplanung umfasst jeweils den Zeitraum der folgenden zehn Jahre. Für diesen Zeitraum sind die wesentlichen Ausgangsgrößen, Planungsziele und Kennziffern zu den in Abs. 2 benannten betrieblichen Kenngrößen fortzuschreiben.
- (4) In einer jährlichen Klausur unter Leitung der für die Betriebe des Landes Berlin zuständigen Senatsverwaltung, im Regelfall im November,

stellt die BVG den zu beteiligenden Senatsverwaltungen für Verkehr, Finanzen und Betriebe einen Entwurf zur Fortschreibung der Ressourcenplanung vor.

- (5) In Vorbereitung der Klausur übersendet die BVG den zu beteiligenden Senatsverwaltungen spätestens vier Wochen vorher einen Bericht zum Stand der Ressourcenplanung sowie zur vorgesehenen Fortschreibung. Dieser umfasst insbesondere folgende Inhalte:
- a) quantitative Aufbereitung der geplanten Entwicklung bei den einzelnen Ressourcen
 - b) ergänzende qualitative Einschätzung (Risikofaktoren und Chancen, bspw. Altersstruktur von Personal oder Fahrzeugen, absehbare gesamtwirtschaftliche Entwicklung etc.)
 - c) Abgleich mit dem Ausgangspunkt der Ressourcenplanung zu Vertragsstart bzw. der in den Vorjahren erfolgten Feststellungen zum Stand der Ressourcenplanung gemäß Abs. 6.

Die Anforderungen an diesen Bericht werden in Anlage 12 (Ressourcenplanung) spezifiziert.

- (6) Das Ergebnis der Klausur wird in gemeinsamen Feststellungen zum Stand der Ressourcenplanungen festgehalten. Hierzu gilt:
- a) Die gemeinsamen Feststellungen konkretisieren den vertraglich festgelegten Leistungsumfang gemäß § 9 Abs. 1 auf den in den kommenden drei bis fünf Jahren jeweils bestellbaren Leistungsumfang, welcher zusammen mit den weiteren Feststellungen zu den wesentlichen Kenngrößen gemäß Abs. 2 der mittelfristigen Angebotsplanung gemäß § 10 zugrunde gelegt wird.
 - b) Die gemeinsamen Feststellungen konkretisieren den Ressourcenbedarf der Kenngrößen gemäß Abs. 2. Dabei wird auch dargestellt, inwieweit ein Ressourcenaufwuchs vorlaufend zur betrieblichen Nutzung der Ressourcen in abrechnungsfähigen Leistungen nach § 46 erforderlich ist. Die BVG sichert die rechtzeitige Verfügbarkeit der für den bestellbaren Leistungsumfang erforderlichen Ressourcen, soweit sie diese beeinflussen kann. Für Schienenfahrzeuge wird insoweit auf die Regelungen in § 16 Abs. 4 und 5 verwiesen.
 - c) Die gemeinsamen Feststellungen sind Ausgangsbasis für den im Folgejahr von der BVG zu erstellenden Bericht zum Stand der Ressourcenplanung gemäß Abs. 5. Soweit der bestellbare Leistungsumfang unter dem erforderlichen Leistungsumfang nach § 9 Abs. 1 zurückbleibt, hat die BVG für den Bericht im Folgejahr zu analysie-

ren und darzustellen, mit welchen ressourcenbezogenen Maßnahmen der vertraglich vereinbarte Leistungsumfang erreicht werden kann.

2.2 Tarif und Vertrieb

§ 18 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 schriftlich mindestens zwei Wochen vor Anwendung vereinbart wurden oder der Aufgabenträger diesen entsprechend schriftlich zugestimmt hat.
- (2) Das Land Berlin wirkt darauf hin, dass bei der Weiterentwicklung des VBB-Tarifs den Anforderungen von § 26 Abs. 3 Satz 1 und 2 MobG sowie den daraus abgeleiteten Vorgaben im Nahverkehrsplan gemäß Anlage 9 (NVP-Bezüge) für Struktur und Fortentwicklung des VBB-Tarifs bestmöglich entsprochen wird. Die BVG wird in den tarifbezogenen Gremien des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg den Kooperationspflichten nach § 3 entsprechen.
- (3) BVG und Aufgabenträger stimmen sich in halbjährlichen Terminen über die Bewertung der Nachfrage- und Tarifentwicklung sowie zum Bedarf von Tarifmaßnahmen ab. Vor den jeweiligen Terminen stimmen BVG und Aufgabenträger sich über Tagesordnung und Vorbereitung ab. Die Anforderungen an die von der BVG für die Abstimmung zu liefernden Informationen enthält Anlage 3 (Tarif und Vertrieb) Teil 1. BVG und Land Berlin pflegen im Übrigen eine gemeinsame Grundlagendatei zur Dokumentation der Nachfrage- und Tarifentwicklung und der für relevant erachteten Ursachen und Vergleichsgrößen, deren Inhalte und Aktualisierungspflichten in Anlage 3 (Tarif und Vertrieb) Teil 2 beschrieben sind. Soweit seitens des Landes Berlin oder in den Gremien des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg eine grundsätzliche Änderung der Tarifstruktur beabsichtigt ist, wird das Land Berlin über eine in Anlage 19 (Anzusprechende Verwaltungseinheiten beim Land Berlin) benannte Verwaltungseinheit die BVG in die dazu erforderlichen Meinungsbildungsprozesse einbinden.
- (4) Neben dem VBB-Tarif oder als dessen Bestandteil greifen folgende Regelungen zu Tarifpflichten für bestimmte Fahrgastgruppen:

- a) Um die Bedarfe von Menschen mit geringem Einkommen angemessen im allgemein gültigen VBB-Tarif abzubilden, kann der Aufgabenträger in Umsetzung der Zielstellung aus § 26 Abs. 3 Satz 4 MobG eine ermäßigte Fahrtberechtigung für einen zu bestimmenden Kreis von Nutzenden vorgeben (Berlin-Ticket S).
 - b) Um den Belangen Auszubildender angemessen Rechnung zu tragen, kann der Aufgabenträger Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs ermäßigen. Diese Ermäßigung kann gemäß § 26 Abs. 3 Satz 3 MobG auch in einer Freifahrt für bestimmte Nutzergruppen bestehen.
 - c) Unter den Voraussetzungen von § 228 SGB IX erhalten mobilitätsbeeinträchtigte Fahrgäste sowie andere Berechtigte in den Verkehrsmitteln der BVG Freifahrt.
- (5) Anlage 3 (Tarif und Vertrieb) Teil 3 regelt das Verfahren zur Ermäßigung der Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs sowie zur Ermäßigung durch das Berlin-Ticket S.

§ 19 Vertrieb

- (1) Die BVG führt den Vertrieb auf eigene Rechnung und in eigener Verantwortung durch. Die BVG kann Vertriebswege grundsätzlich dann ändern, wenn
- a) andere Vertriebswege bei höherer Wirtschaftlichkeit eine vergleichbare Verfügbarkeit und Marktdurchdringung bewirken
 - b) oder dies aus Marktgründen zweckmäßig ist.
- (2) Sie wird – auch in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen, die den VBB-Tarif anwenden – die Vertriebsstandards unter Berücksichtigung der aus dem Mobilitätsgesetz abgeleiteten und im Nahverkehrsplan gemäß Anlage 9 (NVP-Bezüge) dargestellten Ziele und Vorgaben weiterentwickeln. Die Vertriebsstandards und deren Weiterentwicklung werden in Anlage 3 (Tarif und Vertrieb) Teil 4 dokumentiert.
- (3) Die BVG wird den Aufgabenträger über Neu- und Ersatzbeschaffungen, die für die Erfüllung der in Abs. 2 genannten Ziele und Vorgaben relevant sind, mindestens acht Wochen vor der grundsätzlichen Entscheidung über die Beschaffung informieren. Bei Vergaben erfolgt die Einbindung des Aufgabenträgers spätestens bei Erstellung der Vergabeunterlagen. § 38 Abs. 11 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.
- (5) Die Vertragspartner stimmen sich dazu ab, inwieweit, in welcher Weise und bis wann die auf den Vertrieb bezogenen Prüfaufträge gemäß Anlage 9 (NVP-Bezüge) von der BVG umgesetzt werden und welche Konsequenzen aus dem Ergebnis der Prüfung gezogen werden. Nähere Vorgaben dazu enthält Anlage 3 (Tarif und Vertrieb) Teil 5.

§ 20 Digitalisierungsstrategie für Tarif und Vertrieb

- (1) Die BVG informiert den Aufgabenträger über die Entwicklung ihrer Digitalisierungsstrategie zu Tarif und Vertrieb. Einmal jährlich findet dazu ein Austausch auf Fachebene statt. Nähere Vorgaben dazu enthält Anlage 3 (Tarif und Vertrieb) Teil 6.
- (2) Die BVG wird den Aufgabenträger mindestens acht Wochen vor grundsätzlichen Entscheidungen über Einführung oder wesentliche Änderung digitaler Vertriebswege informieren. § 38 Abs. 11 findet entsprechende Anwendung.
- (3) Maßnahmen zur Digitalisierung der Tarife sollen zeitlich vorgelagert zwischen der BVG und der VBB GmbH bzw. den betreffenden Verbundgremien sowie zwischen den Vertragspartnern erörtert werden. Sie dürfen nur mit Gültigkeit für das gesamte Berliner ÖPNV-Angebot erfolgen und müssen den gesetzlichen Anforderungen des Datenschutzes entsprechen. In Bezug auf ihre Barrierefreiheit müssen sie den in Anlage 1 Teil 6 (Barrierefreiheit) spezifizierten Vorgaben des Nahverkehrsplans gemäß Anlage 9 (NVP-Bezüge) entsprechen und mit dem oder der Berliner Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung abgestimmt sein.

2.3 Anforderungen und Standards für Qualität, Umweltqualität und Barrierefreiheit des Leistungsangebots

§ 21 Qualität

- (1) Die BVG richtet entsprechend der Zielstellung dieses Vertrags die Qualität ihres Angebots an den Bedürfnissen der aktuellen und potenziellen

Fahrgäste mit dem Ziel aus, durch attraktive Qualität neue Fahrgäste auch aus dem Kreis bisheriger Nutzender des motorisierten Individualverkehrs für den ÖPNV gewinnen zu können. Der Aufgabenträger wird die BVG im Rahmen von § 5 und § 6 unterstützen.

- (2) Die BVG und der Aufgabenträger tauschen sich über das in Abs. 1 beschriebene Qualitätsverständnis sowie die darauf bezogene Bewertung der Qualität der Angebote der BVG und des ÖPNV in Berlin im „Quartalsgespräch Qualität“ aus. Dazu gehören die Analyse und Bewertung
 - a) von Marktforschungsergebnissen zu Qualitätserwartungen der bestehenden Fahrgäste sowie der Nutzenden des motorisierten Individualverkehrs mit Stärken und Schwächen in Bezug auf die Attraktivität des ÖPNV im Verkehrsmarkt, die in Anlage 15 (Marktforschung und Marktauftritt) spezifiziert sind,
 - b) von Lob und Beschwerden von Fahrgastverbänden und Vertretern von Fahrgastgruppen zur Qualität der BVG und des ÖPNV in Berlin in seiner Gesamtheit sowie von Lob und Beschwerden von Fahrgästen auf der Grundlage einer strukturierten Erfassung im Rahmen des Beschwerdemanagements nach § 27 Abs. 1 entsprechend dem Muster in Anlage 7 Teil 1 (Übersicht Berichtsmuster),
 - c) der Entwicklung der wichtigsten Kennziffern einer attraktiven Qualität (u. a. auf Basis Anlage 1 Teil 1 (Regel-Angebotsstandards))
 - d) weiterer bis zu fünf für das Qualitätsziel nach Abs. 1 relevanter Themenschwerpunkte gemäß § 44 und Anlage 1 Teil 2 (Themenschwerpunkte gemäß § 44 und § 40).
- (3) Das „Quartalsgespräch Qualität“ soll im Übrigen so vorbereitet und geführt werden, dass es entsprechend den nachfolgenden Maßgaben eine gemeinsame Qualitätssteuerung entsprechend den von den Vertragspartnern jeweils zu verantworteten Themen ermöglicht:
 - a) Ursachen unzureichender Qualität sind zu identifizieren bzw. soweit als möglich einzugrenzen.
 - b) Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität und zur Abhilfe bei Qualitätsmängeln sind abzustimmen und den jeweiligen Verantwortungsbereichen der Vertragspartner zuzuordnen.
 - c) Verabredungen zur Umsetzung der Maßnahmen sind zu treffen, zu dokumentieren und bei Bedarf aktiv zu koordinieren.
 - d) Die Umsetzung der verabredeten Maßnahmen und deren Ergebnisse werden kontrolliert und bei Verfehlung des angestrebten Ziels werden Maßnahmen zur Nachsteuerung vereinbart.

Prozessvorgaben, Erkenntnisse und Verantwortlichkeiten zu Störungen im Oberflächenverkehr gemäß den Regelungen in § 6 werden in der Analyse sowie bei der Maßnahmenplanung berücksichtigt.

- (4) Weitere Themen der Quartalsgespräche sind:
- a) Input zur Ressourcenplanung nach § 17
 - b) Nachbesserungspflicht bei Leistungsmängeln nach § 43

§ 22 Barrierefreiheit

- (1) Die BVG orientiert die Entwicklung ihres Angebots und der in ihrer Zuständigkeit liegenden Infrastruktur entsprechend den Vorgaben von § 3, § 26 Abs. 7 und § 29 Abs. 6 MobG sowie § 9 Abs. 1 Landesgleichberechtigungsgesetz an dem Ziel eines – abgesehen von den im Nahverkehrsplan definierten Ausnahmen – spätestens ab dem Jahr 2022 für alle Fahrgäste vollständig barrierefrei zugänglichen und nutzbaren ÖPNV-Angebots.
- (2) Das von diesem Vertrag umfasste Verkehrsangebot einschließlich der Verkehrsinfrastruktur erfüllt die Anforderungen des Nahverkehrsplans gemäß Anlage 9 (NVP-Bezüge) zur vollständigen Barrierefreiheit des ÖPNV, soweit in diesem keine temporären oder dauerhaften Ausnahmen benannt sind. Über diese Ausnahmen hinaus sind Abweichungen in Abstimmung mit dem Aufgabenträger und dem/der Berliner Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung zulässig. Bei Abweichungen müssen die Gründe für die Nichterfüllung der Barrierefreiheit und Alternativlösungen benannt werden. Die Gründe für die Nichterfüllung sind bei Bedarf zu überprüfen.
- (3) Die BVG wird in die Planung und Einführung alternativer barrierefreier ÖPNV-Ersatzangebote im Sinne von § 26 Abs. 7 und § 29 Abs. 6 MobG und der entsprechenden Vorgaben des Nahverkehrsplans gemäß Anlage 9 (NVP-Bezüge) eingebunden. Die konkrete Ausgestaltung dieser Angebote und der Nutzungsbedingungen wird mit dem/der Berliner Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung abgestimmt. Für Beauftragung und Vergütung dieser Angebote gelten § 15 Abs. 3 lit. b) und c) sowie § 46 Abs. 2 lit. c) entsprechend.
- (4) Die Umsetzung der Vorgaben des Nahverkehrsplans gemäß Anlage 9 (NVP-Bezüge) zur barrierefreien Gestaltung der fahrgastrelevanten Verkehrsinfrastruktur, insbesondere Bahnhöfe und Haltestellen, ist bei allen Neubauvorhaben sowie bei allen diese Vorgaben berührenden Modernisierungsmaßnahmen rechtzeitig mit dem Aufgabenträger und der/dem

Berliner Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung abzustimmen.

- (5) Die Erfüllungskontrolle für die Vorgaben zur barrierefreien Gestaltung der Infrastruktur erfolgt gemäß Abs. 4. Zur barrierefreien Gestaltung von neuen Fahrzeugen erfolgt die Erfüllungskontrolle gemäß § 41 Abs. 14 i. V. m. Anlage 7 Teil 2 (Fahrzeugbeschaffung). Für die übrigen Vorgaben gemäß Abs. 2 sind die jeweils einzuhaltenden Sollwerte, die Art der Erfüllungskontrolle und eventuelle Auswirkungen auf die Vergütung der Vorgaben gemäß Abs. 2 in Anlage 1 Teil 6 (Barrierefreiheit) spezifiziert.
- (6) Unabhängig von der grundsätzlich gesetzlich geregelten Zuständigkeit der jeweiligen Baulastträger für Haltestellen des Oberflächenverkehrs wird vereinbart, ein vom Aufgabenträger, der BVG und den Straßenbaulastträgern gemeinschaftlich initiiertes Sonderprogramm zu entwickeln, bei dem die BVG in einer ersten Stufe die Planungen für den barrierefreien Ausbau von 100 bedeutsamen Bushaltestellen entsprechend den Vorgaben des Nahverkehrsplans gemäß Anlage 9 (NVP-Bezüge) übernimmt. Das Sonderprogramm orientiert sich in der Umsetzung an den Regularien für die Planung und den Bau von Aufzügen an U-Bahnhöfen. Die Koordination der Bezirke erfolgt durch die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung. Die Festlegung der konkreten Haltestellen erfolgt unter Beachtung der im Nahverkehrsplan gemäß Anlage 9 (NVP-Bezüge) festgelegten Kriterien. Es ist gemeinsames Ziel der Vertragspartner, bis 31. Dezember 2021 die Festlegung abzuschließen und für diese Haltestellen die Bauplanung zu beginnen. Spätestens in der 1. Revision verständigen sich die Beteiligten auf Basis der zwischenzeitlichen Erfahrungen hinsichtlich einer Fortsetzung des Programms.
- (7) Die BVG, die für Belange von Menschen mit Behinderung zuständige Senatsverwaltung und der/die Berliner Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung stimmen sich regelmäßig, mindestens aber jährlich, unter Beteiligung des Aufgabenträgers in gemeinsamen Terminen ab. In diesen Gesprächen informiert die BVG über den erreichten Stand der Barrierefreiheit. Die Beteiligten tauschen sich über Neuerungen, Probleme und Lösungen im Hinblick auf den barrierefreien Ausbau aus.
- (8) Die BVG wird die aus den vorstehenden Anforderungen resultierenden Maßnahmen auf der Basis von Zuwendungen oder gesonderten Beauftragungen umsetzen. Soweit die Kosten von Maßnahmen gemäß § 46 Abs. 2 erfasst werden, wird die BVG diese in eigener Initiative umsetzen.

§ 23 Umwelt-, Klima- und Ressourcenschutz

- (1) Entsprechend den Vorgaben von § 8 und § 9 MobG ist der Berliner Verkehr möglichst klimaneutral sowie ressourcenschonend und stadtökologisch nachhaltig zu gestalten; verkehrsbedingte Gesundheitsbeeinträchtigungen, insbesondere Luftschadstoff- und Lärmbelastungen sollen vermieden werden. Zudem ist gemäß § 26 Abs. 9 und 10 MobG der Berliner ÖPNV bis zum Jahr 2030 schrittweise auf vollständigen Betrieb mit alternativen Antrieben bzw. nicht fossile Antriebsenergien umzustellen. Die daraus abgeleiteten konkreten Vorgaben sind gemäß § 29 Abs. 7 MobG im Nahverkehrsplan benannt. Die BVG setzt diese Vorgaben in ihren Planungs- und Beschaffungsprozessen sowie dem laufenden Betrieb entsprechend den nachfolgenden Regelungen um. Der Umstellungsprozess auf alternative Antriebe bzw. nicht fossile Energien erfolgt entsprechend den in § 24 geregelten Pflichten.
- (2) Zum Schutz von Umwelt und Ressourcen erfüllt die BVG, soweit dieser Vertrag keine weitergehenden Vorgaben setzt, bei der Erbringung ihrer vertraglichen Leistungen die sich aus dem Stand der Technik gemäß den jeweiligen gesetzlichen Regelungen ergebenden Anforderungen. Bei Fehlen derartiger gesetzlicher Verpflichtungen sind die anerkannten Regeln der Technik einzuhalten.
- (3) Die BVG entwickelt bis zum 31. August 2022 ein Konzept zur Einführung eines Umweltmanagementsystems in Anlehnung an die Anforderungen der „EMAS-Verordnung“ (Verordnung (EG) Nr. 1221/2009). Das Konzept schließt eine Bewertung nach Aufwand und Nutzen sowie einen Zeitplan zur Umsetzung mit ein. Im Anschluss entscheiden Land Berlin und BVG gemeinsam darüber, ob das Konzept umgesetzt werden soll.
- (4) Bei der Beschaffung von Liefer-, Bau- und Dienstleistungen wendet die BVG die Vorgaben der Verwaltungsvorschrift Beschaffung und Umwelt – VwVBU 8. Januar 2019 – für die in Abschnitt 1, Nummer 4 aufgeführten Beschaffungsbeschränkungen sowie die in Anhang 1 der VwVBU in Leistungsblättern aufgeführten Produkte und Dienstleistungen an.
- (5) Die BVG wird im Straßenbahnbereich bis zum 31. Dezember 2024 Maßnahmen zur Gewährleistung der Anerkennung als „besonders überwachtes Gleis“ gemäß den Kriterien der „Schall 03“ auf lärmtechnisch besonders kritischen Abschnitten (orientiert an Abschnitten mit hoher Betroffenheit gemäß Berliner Lärmaktionsplan und an geeigneten Messabschnitten) erproben. Die Erprobung erfolgt in Abstimmung mit der für Umwelt zuständigen Senatsverwaltung und unter Einbindung externer Sachverständiger. Bei positiven Ergebnissen wird durch die BVG ein

Nachweis der Wirkungen gemäß Abschnitt 9 der „Schall 03“ geführt. Entstehen der BVG im Rahmen der Erprobung bei der Erfüllung der Pflicht zusätzliche Kosten, werden diese durch das Land Berlin gegen Nachweis gemäß § 49 Abs. 3 erstattet.

- (6) Die BVG wird ihre im regelmäßigen Fahrgastbetrieb eingesetzten Straßenbahnfahrzeuge zur Reduzierung von Kurvengeräuschen schrittweise mit Laufflächenkonditionierung nachrüsten, soweit diese noch nicht vorhanden ist. Die Umrüstung erfolgt unter Sicherstellung eines ausreichenden Einsatzbestands im Nachrüstungszeitraum für die gemäß § 8 Abs. 2 und 3 zu erbringenden Verkehrsleistungen der Straßenbahn entsprechend des in Anlage 1 Teil 7 (Umweltstandards) beschriebenen Prozesses zur Umrüstung, soweit dies für den jeweils verbleibenden Einsatzzeitraum der Fahrzeuge wirtschaftlich vertretbar ist.
- (7) Die BVG beschafft den für die Erfüllung der Verpflichtungen aus diesem Vertrag erforderlichen elektrischen Strom ausschließlich aus erneuerbaren Energien und weist dieses nach. Die konkreten Vorgaben und Nachweispflichten sind in Anlage 1 Teil 7 (Umweltstandards) spezifiziert. Im Rahmen eines gemeinsamen Projektes kann das Land Berlin vorgeben, aus welchen Quellen bzw. Arten von Anlagen die erneuerbare Energie stammen soll. Hinsichtlich eines zunehmenden Anteils aus Neuanlagen und nicht mehr geförderten Altanlagen stammenden Stroms aus erneuerbaren Energiequellen und weiterer Qualitätskriterien werden das Land Berlin und die BVG bis zum Jahr 2023 im Rahmen eines gemeinsamen Projekts klären, in welchem Umfang unter Anwendung eines zu definierenden Preiszuschlags eine nachhaltige Zuwachsrate erreicht werden kann. In der 1. Revision ist auf Basis dieser Erkenntnisse zu entscheiden, welche inhaltlichen und prozessualen Anforderungen für zukünftige Strombeschaffungen daraus abzuleiten sind. Entstehen der BVG durch das gemeinsame Projekt zusätzliche Kosten, werden diese durch das Land Berlin gegen Nachweis gemäß § 49 Abs. 3 erstattet.
- (8) Die BVG erfüllt im Übrigen die Vorgaben des Nahverkehrsplans gemäß Anlage 9 (NVP-Bezüge), wie sie in Anlage 1 Teil 7 (Umweltstandards) inklusive der einzuhaltenden Sollwerte und der Art der Erfüllungskontrolle spezifiziert werden. Bei der Neuvergabe von Unteraufträgen über Verkehrsleistungen sind diese Vorgaben, soweit erforderlich, von der BVG als Teil der Leistungsbeschreibung zu berücksichtigen.
- (9) Die BVG und die für Umwelt zuständige Senatsverwaltung stimmen sich regelmäßig unter Beteiligung des Aufgabenträgers in gemeinsamen Terminen ab und informieren sich gegenseitig über anstehende Planun-

gen und Vorhaben mit Umweltbezug. Der Aufgabenträger und die für Umwelt zuständige Senatsverwaltung werden die BVG in diesen Gesprächen über alle aktuellen Vorhaben und Planungen mit Umweltbezug informieren, die Auswirkungen auf die von der BVG einzuhaltenden, aus diesem Vertrag resultierenden Pflichten haben können. Darüber hinaus wird die BVG, soweit nicht bereits dazu verpflichtet, über ihre aktuellen Vorhaben mit Umweltbezug sowie ggf. entstandene Probleme bei deren Umsetzung sowie der laufenden Leistungserbringung informieren.

- (10) Soweit die Vorgaben und Standards gemäß Abs. 5 sowie in Anlage 1 Teil 7 (Umweltstandards) im Rahmen der Beschaffung oder grundlegenden Modernisierung von Fahrzeugen umzusetzen sind, erfolgt die Information und weitere Abstimmung entsprechend den Vorgaben der Anlage 7 Teil 2 (Fahrzeugbeschaffung).
- (11) Die BVG informiert den Aufgabenträger und die für Umwelt zuständige Senatsverwaltung im Übrigen über alle beabsichtigten Entscheidungen mit erheblichen Umweltauswirkungen mindestens acht Wochen vor der grundsätzlichen Entscheidung. § 38 Abs. 11 findet entsprechende Anwendung.

§ 24 Dekarbonisierung

- (1) Die Erbringung der gemäß § 9 Abs. 1 festgelegten Leistungen soll entsprechend § 26 Abs. 9 MobG schrittweise auf alternative Antriebe bzw. nicht fossile Antriebsenergien bis zum 31. Dezember 2030 umgestellt werden. Die Umstellung der einzelnen Verkehrsmittel wird wie folgt geregelt:
 - a) Die Umstellung der Busangebote der BVG erfolgt entsprechend den Vorgaben in den nachfolgenden Absätzen 2 bis 6 sowie Anlage 13 (Dekarbonisierung).
 - b) Die entsprechenden Anforderungen an neue Mobilitätsangebote des ÖPNV sind in Abs. 7 geregelt.
 - c) Die Umstellung der Fährleistungen ist in Abs. 8 geregelt.
 - d) Die Angebote von U-Bahn und Straßenbahn sind mit Strom aus nicht fossilen Energiequellen entsprechend den Anforderungen aus § 23 Abs. 7 i. V. m. Anlage 1 (Angebotsstandards) Teil 7 (Umweltstandards) zu betreiben.
- (2) Die Busangebote der BVG werden schrittweise nach folgenden Maßgaben umgestellt:

- a) Gegenstand des Vertrages sind zunächst die in einem „Basispaket Elektromobilität“ umfassten, bereits zu Vertragsstart vereinbarten Pflichten zum Betrieb der 227 Elektrobusse der erweiterten Hochlaufphase gemäß Abs. 5 sowie zu weiteren vorbereitenden Maßnahmen der Dekarbonisierung. Die Pflichten im „Basispaket Elektromobilität“ werden in Anlage 13 Teil 3.I detailliert.
 - b) Die mit der Umsetzung dieser Pflichten verbundenen wirtschaftlichen Nachteile werden über die vereinbarte Vergütung oder über andere Formen des Ausgleichs erfasst. Einschlägig sind insoweit die Regelungen in den § 52 Abs. 2, § 53 Abs. 1, 2 sowie Anlage 8 (Ausgleichsberechnung) Teil 3.3 Abs. 6 sowie Teil 3.4 Abs. 2, 3 und 4.
 - c) Bis Mitte der zwanziger Jahre sollen weitere Schritte der Dekarbonisierung umgesetzt werden. Die Vertragspartner beabsichtigen die im „Paket Elektromobilität 2025“ in Anlage 13 Teil 3.II beschriebenen Maßnahmen sukzessive entsprechend den Regelungen von Anlage 13 Teil 1 abzustimmen und gemäß Abs. 6 zu vereinbaren. Das Land wird derartige Vereinbarungen abschließen.
 - d) Weitere Schritte der Dekarbonisierung der Busleistungen der BVG sind dem Grundsatz nach während der Vertragslaufzeit nach den Regelungen von Anlage 13 Teil 1 zwischen den Vertragspartnern abzustimmen und festzulegen. Die damit verbundene Konkretisierung der wechselseitigen Vertragspflichten ist in Abs. 6 geregelt. Einzelne mögliche Umsetzungsschritte sind in Anlage 13 Teil 3.III beschrieben.
- (3) Die dekarbonisierten Busangebote der BVG sind mit Strom aus nicht fossilen Energiequellen entsprechend den Anforderungen aus § 23 Abs. 7 i. V. m. Anlage 1 (Angebotsstandards) Teil 7 (Umweltstandards) zu betreiben. Auch Nebenverbraucher (u.a. Heizung, Klimaanlage, Kneeling) sollen grundsätzlich strombasiert betrieben werden.
- a) Übergangsweise ist bei Depotladern der Einsatz von Verbrennungszusatzaggregaten für Nebenverbraucher zugelassen, soweit dadurch das technische Einsatzpotenzial und die Wirtschaftlichkeit des elektrischen Fahrbetriebs erheblich verbessert werden. Soweit wirtschaftlich vertretbar sollen die Zusatzaggregate möglichst mit nicht fossilen gasförmigen oder flüssigen Energieträgern betrieben werden.
 - b) Für elektrische Doppeldecker ist der Einsatz von nicht fossilen gasförmigen oder flüssigen Energieträgern als Antriebsenergie zur

Reichweitenverlängerung zulässig, wenn dadurch das technische Einsatzpotenzial und die Wirtschaftlichkeit des elektrischen Fahrbetriebs erheblich verbessert werden. Abweichend von Satz 1 dürfen bis zum 31. Dezember 2030 auch fossile Energieträger zur Reichweitenverlängerung eingesetzt werden, wenn damit betriebliche und wirtschaftliche Vorteile in der Umstellungsphase verbunden sind.

- c) Die Vertragspartner stimmen sich in Bezug auf die Auswahl der Energieträger gemäß lit. a) und b) ab.

In der ersten Revision ist zu überprüfen, ob andere Antriebstechnologien und/oder andere Antriebsenergien besser und wirtschaftlicher geeignet sind, den Anforderungen des Mobilitätsgesetzes in Bezug auf Klimaneutralität, Energieeffizienz und Gesundheitsbeeinträchtigungen (Luftschadstoffe und Lärm) zu entsprechen.

- (4) Zur Optimierung der Umstellung ist der Aufbau der erforderlichen Infrastruktur mit der Beschaffung und der Einsatzplanung der Busse so zu verzahnen, dass die Dekarbonisierung bis zum Jahr 2030 mit möglichst geringen Mehrkosten gegenüber dem Dieselbusbetrieb erreicht wird (Lebenszyklusbetrachtung). Es gelten die folgenden Maßgaben:

- a) Der rechtzeitige Aufbau der betriebsnotwendigen Energieversorgungs-, Werkstatt- und Abstellinfrastruktur steht im Fokus der sukzessiven Realisierung der Dekarbonisierung bis zum Jahr 2030.

- b) Eine Optimierung des E-Bus-Einsatzes bei möglichst geringen Auswirkungen auf die Umlauf- und Betriebsplanung ist anzustreben, um technologiebedingte betriebliche Mehrbedarfe und -kosten unter Beachtung des Lebenszyklus und der Folgewirkungen auf die Lade-, Werkstatt- und Abstellinfrastruktur so gering wie möglich zu halten. Das dazu erforderliche technische Einsatzpotenzial ist durch angemessene Reichweiten im Fahrzeugpark und durch einen angepassten Zuschnitt von Umläufen zu erreichen. Leitindikator der Mehrkostenminimierung bis zum Jahr 2030 ist der möglichst weitreichende „Eins zu eins“-Ersatz des Dieselbusses.

- c) In der Übergangsphase des Umbaus der Infrastruktur ist in Fortführung der Regelungen zur „Vereinbarung zur Stärkung des ÖPNV als schadstoffarme und klimaschützende Mobilität für die Bedürfnisse der wachsenden Stadt Berlin“ vom 19. Dezember 2017 das technische Einsatzpotenzial der vorhandenen und zu beschaffenden Elektrobusse durch infrastrukturelle Umbaumaßnahmen sowie durch Anpassungen bei den Umläufen so zu verbessern, dass die

zusätzlich zu erwartenden umbaubedingten Mehrkosten der Elektromobilität durch die gleichzeitige Optimierung von Bauablaufplanung und Betriebsablaufplanung so niedrig wie möglich gehalten werden.

- d) Bis zum 31. Dezember 2025 soll die BVG die erforderliche Infrastrukturkapazität für den Betrieb der bis zu diesem Zeitpunkt im „Paket Elektromobilität 2025“ gemäß Anlage 13 Teil 3.II geplanten Fahrzeuge (davon > 30% Gelenkbusse) bereitstellen und soweit als möglich auch das für einen wirtschaftlichen Betrieb dieser Fahrzeuge technische Einsatzpotenzial realisieren können. Mit Vorlage des Ergebnisberichts zu den Migrationsszenarien der Dekarbonisierung gemäß Anlage 13 Teil 1 Abs. 5 wird die erforderliche Mindestzielkapazität konkretisiert.
- (5) Die BVG soll spätestens im 1. Quartal 2023 (erweiterte Hochlaufphase) bis zu 210 Elektro-Eindeckbusse als Depotlader (E-EN) sowie 17 Elektro-Gelenkbusse (E-GN) als Gelegenheitslader betreiben. Davon werden 120 E-EN und 17 E-GN bereits im Jahr 2020 in Betrieb gehen, weitere bis zu 90 E-EN sollen im Jahr 2022 folgen, sofern in diesem Zeitrahmen marktseitig verfügbar. Soweit die Fahrzeuge zu Vertragsbeginn noch nicht vorhanden sind, wird die BVG dazu die bei Vertragsbeginn bereits laufenden oder beschlossenen Fahrzeugbeschaffungen umsetzen. Für diese insgesamt bis zu 227 Elektrobusse der erweiterten Hochlaufphase baut die BVG die notwendige Ladeinfrastruktur auf und betreibt diese.
- a) Die BVG ist verpflichtet, die Beschaffung und den Betrieb der Fahrzeuge der erweiterten Hochlaufphase so auszugestalten, dass im Verhältnis zum Dieselbusbetrieb möglichst geringe Mehrkosten bezogen auf den Lebenszyklus der Fahrzeuge entstehen. Dabei sind die zum jeweiligen Zeitpunkt gegebenen betrieblichen Rahmenbedingungen inkl. Personal, Werkstätten, Ladeinfrastruktur usw. zu berücksichtigen.
- b) Durch Ausgestaltung der Vergabe der zu beschaffenden Fahrzeuge sowie die Vorgaben zu deren betrieblichen Einsatz ist, soweit dieses bei LCC-Betrachtung unter Berücksichtigung der gesamthaften Belastungen des Landeshaushaltes wirtschaftlich sinnvoll ist, eine möglichst hohe Reichweite der Fahrzeuge im täglichen Einsatz zu erreichen.
- c) Entsprechend der Vorgaben zur Verzahnung mit der Entwicklung ihrer Infrastruktur gemäß Abs. 4 hat die BVG einen umlaufoptimierten Einsatz ihrer E-Busse zu praktizieren. Die dazu erforderliche Stationierung der Fahrzeuge auf geeigneten Standorten bzw.

Betriebshöfen ist zu realisieren, sobald die zwingend erforderliche Infrastruktur zur Verfügung steht und auf diese Weise Umläufe wirtschaftlich günstiger gefahren werden können.

- (6) Die BVG soll über die erweiterte Hochlaufphase gemäß Abs. 5 sowie über die weiteren vorbereitenden Maßnahmen der Dekarbonisierung des „Basispakets Elektromobilität“ gemäß Abs. 2 lit. a) hinaus bis zum Jahresfahrplanwechsel im Dezember 2030 ihren übrigen Dieselbusbetrieb sukzessive auf alternative Antriebe bzw. nicht fossile Antriebsenergien mit folgenden Maßgaben umstellen:
- a) Aufgrund von Unsicherheiten insbesondere in Bezug auf die Entwicklung der Antriebs- und Ladetechnologien, des Herstellermarkts und der Beschaffungspreise sowie in Bezug auf die wirtschaftlichen und betrieblichen Auswirkungen des Elektrobusbetriebs werden die notwendigen Entscheidungen zur Beschaffung weiterer Fahrzeuge mit nicht fossilen Antrieben sowie die damit gemäß Abs. 4 zu verzahnende Planung und Realisierung weiterer Lade- und sonstiger Infrastruktur zwischen BVG und Land Berlin gemäß Anlage 13 Teil 1 Abs. 11 gemeinsam vorbereitet. Die Inhalte der gemäß Anlage 13 Teil 1 Abs. 10 festgelegten Umsetzungsschritte werden zwischen den Vertragspartnern vereinbart („Umsetzungsvereinbarung“).
 - b) Diese Umsetzungsvereinbarungen verpflichten die BVG auf die Umsetzung der festgelegten Maßnahmen zum Aufbau der Infrastruktur und zur Beschaffung von Fahrzeugen sowie darauf diese Ressourcen wirtschaftlich zu betreiben. Das Land wird derartige Umsetzungsvereinbarungen im Gegenwert der Mehrkosten der in Anlage 13 Teil 3. II beschriebenen Maßnahmen eingehen.
- (7) Bei neuen Mobilitätsangeboten gemäß § 15 sind grundsätzlich ab Einführung des Angebots ausschließlich Fahrzeuge mit alternativen Antrieben bzw. nicht fossilen Antriebsenergien einzusetzen. Soweit es sich um Erprobungen solcher Angebote im Sinne von § 15 Abs. 2 handelt, die vor dem 31. Dezember 2030 abgeschlossen werden, sind in Abstimmung mit dem Aufgabenträger Abweichungen von Satz 1 zulässig.
- (8) Die Umstellung der derzeit noch auf Basis fossiler Energiequellen erbrachten Leistungen im Fährverkehr auf alternative Antriebe bzw. nicht fossile Antriebsenergien soll spätestens mit Abschluss eines neuen, voraussichtlich ab dem Jahr 2030 erforderlichen Fährvertrags durchgeführt werden.

2.4 Fahrgastorientierung und Marktauftritt

§ 25 Kommunikation und 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.Dabei orientiert sich die BVG im öffentlichen Interesse an den Anforderungen des Nahverkehrsplans gemäß Anlage 9 (NVP-Bezüge).
- (2) Dabei hält die BVG im öffentlichen Interesse mindestens die nachfolgenden Anforderungen zu folgenden Aspekten ihres Marktauftrittes ein:
 - a) Fahrgastinformation gemäß Anlage 1 Teil 5 (Fahrgastinformation);
 - b) Gestaltung Fahrzeuge und Haltestellen gemäß Anlage 15 (Marktforschung und Marktauftritt);
 - c) verhaltensbezogene Standards des Personals und weitere personalrelevante Anforderungen gemäß Anlage 1 Teil 3 (Sicherheit);
 - d) Beschwerdemanagement gemäß § 27 Abs. 1 und § 41 Abs. 11;
 - e) Sauberkeit gemäß Anlage 1 Teil 4 (Sauberkeit).
- (3) Die BVG verdeutlicht in angemessenem Umfang, dass ihre Angebote tariflich und fahrplanseitig integraler Bestandteil des gesamten ÖPNV in Berlin und im Stadt-Umland-Verkehr als Teil der Einheit des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg sind. Dies setzt sie um durch eine geeignete Fahrgastinformation am Fahrzeug und durch eine geeignete Kennzeichnung aller Fahrzeuge mit dem VBB-Logo; ebenso durch Kennzeichnung der Automaten und personalbedienten Vertriebsstellen sowie durch Anwendung verbundweiter Bezeichnungen, insbesondere für Ticketangebote.
- (4) Basis der formalen Gestaltung und des äußeren Erscheinungsbildes des ÖPNV sind die Richtlinien zur Gestaltung von Fahrplänen und sonstigen Informationsprodukten im Handbuch „Fahrgastinformation“ in seiner zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses gültigen Fassung. Die BVG wirkt daran mit, das Handbuch „VBB-Richtlinien Fahrgastinformation“ im Rahmen des zuständigen Facharbeitskreises des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg in Zusammenarbeit mit anderen im Verkehrsverbund

Berlin-Brandenburg kooperierenden Verkehrsunternehmen weiterzuentwickeln, um es in der geänderten Fassung anzuwenden.

§ 26 Angebotskommunikation über digitale Kanäle

- (1) Angebote der Markt- und Fahrgastkommunikation über digitale Kommunikationskanäle und speziell über mobile Dienste sind in besonderer Weise geeignet, die Verfügbarkeit des Angebots der BVG, aber auch der Angebote aller anderen Anbieter des ÖPNV in Berlin und im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zu vermitteln und bei Bedarf unmittelbar mit dem Vertrieb der Fahrausweise zu verknüpfen.
- (2) Um das gemeinsame Ziel dieses Vertrags umsetzen zu können, soll die BVG ihre Kundenkommunikation über geeignete digitale Kommunikationskanäle gezielt ausbauen. Neben den von ihr zu bestimmenden Maßnahmen zur Verbesserung ihres internetgestützten Marktauftritts betrifft dieses die nachfolgenden Erwartungen:
 - a) Verbesserungen und Ergänzungen sind v. a. bei der Information über Störungsfälle sowie zur Kapazitäts- bzw. Auslastungssteuerung und Fahrgastlenkung anzustreben.
 - b) Die spezifischen Informationsbedürfnisse, die mit verschiedenen Formen von Mobilitätsbeeinträchtigungen verbunden sind, sind durch entsprechende Informationsangebote zu befriedigen.
 - c) Die Angebote des Berliner Nahverkehrs sind mit multimodalen Angeboten zu verknüpfen, um durch eine optimale Ergänzung des eigenen Angebots dessen Attraktivität und Leistungsfähigkeit zu steigern.
 - d) Die entsprechenden Vorgaben des Nahverkehrsplans gemäß Anlage 9 (NVP-Bezüge) sowie die einschlägigen Datenschutzvorgaben sind zu beachten.
 - e) Der Aufgabenträger und der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg sind in die Konzeption solcher zusätzlichen Dienste mit einzubeziehen.
- (3) Die BVG bezieht Daten zur digitalen Angebotskommunikation über das VBB-Fahrplandatenmanagement und die VBB-Datendrehscheibe und macht ihrerseits kontinuierlich ihre Fahrplansolldaten sowie Echtzeitdaten (Fahrzeitprognosen und Störungsinformationen) über die VBB-Datendrehscheibe verfügbar. Grundlagen sind die einschlägigen VDV-Schnittstellen bzw. abgestimmte Datenformate sowie die Anforderungen aus dem Handbuch „VBB-Richtlinien Fahrgastinformation“ in seiner

zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses gültigen Fassung. Schnittstellen, Datenformate und das Handbuch „VBB-Richtlinien Fahrgastinformation“ sind bei Bedarf fortzuentwickeln. Werden neue Standards und Schnittstellen erforderlich, sollen diese möglichst branchenweit nutzbar sein.

- (4) Die Fahrplansoll- und Echtzeitdaten der BVG dürfen von der VBB GmbH sowie auf Gegenseitigkeit von den Verbundverkehrsunternehmen bzw. Partnern aus anderen Bundesländern (v. a. im Rahmen DELFI) für deren jeweilige Informationssysteme und -dienste (Apps, Web, u. a. „VBB-Fahrinfo“) sowie zur Gewährleistung von unternehmensübergreifenden Anschlusssicherungen unentgeltlich genutzt werden.
- (5) Die multimodalen Angebote der BVG sollen auch für die Nutzenden der VBB-Informationendienste möglichst unkompliziert und ohne zweite Anmeldung nutzbar gemacht werden. Die dazu erforderlichen technischen, rechtlichen und kommerziellen Voraussetzungen sind von der BVG mit der VBB GmbH unter Berücksichtigung des Gegenseitigkeitsprinzips zu regeln.
- (6) Die verbundweiten Fahrplansoll- und Echtzeitdaten werden von der VBB GmbH Dritten verfügbar gemacht. Für Solldaten erfolgt dieses über Open-Data-Plattformen (z. B. des Landes Berlin). Für Echtzeitdaten des Fahrplanangebots erfolgt dieses über die VBB-API. Für deren Nutzung haben Dritte eine Nutzungsvereinbarung abzuschließen. Änderungen der Inhalte dieser Nutzungsvereinbarung können zwischen BVG und der VBB GmbH vereinbart werden. Davon unabhängig werden die verbundweiten Fahrplansoll- und Echtzeitdaten von der VBB GmbH über den im Auftrag des Bundes betriebenen „Nationalen Zugangspunkt“ bereitgestellt.
- (7) Auch soweit die Absätze 3 bis 6 das Verhältnis von BVG und VBB GmbH betreffen, sind Abweichungen von diesen Regelungen sowie Vereinbarungen zwischen BVG und VBB GmbH nur mit Zustimmung des Aufgabenträgers zulässig.

§ 27 Stärkung der Fahrgastrechte

- (1) Die BVG reagiert auf die Geltendmachung von Ansprüchen und auf Beschwerden von Fahrgästen möglichst zügig (innerhalb einer Frist von zehn Werktagen). Als erster Werktag gilt der auf den Eingang der Beschwerde bei der BVG folgende Werktag. Ist eine Beantwortung nicht

innerhalb der Frist möglich, erfolgt eine Zwischenmitteilung an den Fahrgast. Die BVG handelt unbürokratisch und kulant.

- (2) Ausgehend von den bestehenden BVG-Kundengarantien wirkt die BVG in Umsetzung des Nahverkehrsplans gemäß Anlage 9 (NVP-Bezüge) aktiv an deren Erweiterung speziell für das VBB-Gebiet auf untergesetzlicher Ebene mit und wendet diese an.
- (3) Die BVG arbeitet mit Dritten, die im Auftrag des Landes Berlin die Funktion einer unternehmensneutralen Schlichtungsstelle wahrnehmen, kooperativ zusammen.
- (4) Garantieleistungen der BVG („Saubere-Sachen-Garantie“, „Fahrzeitgarantie“) werden gegenüber dem Fahrgast transparent kommuniziert. Die Garantien berechtigen den Fahrgast zur Geltendmachung von Ausgleichsansprüchen gegenüber der BVG. Bis zum Jahr 2022 wird die Einführung einer Anschlussgarantie im Spät- und Nachtverkehr geprüft.

§ 28 Gemeinsame Datengrundlage der Fahrgastnachfrage

- (1) Zur adäquaten Beurteilung der Entwicklung des ÖPNV im Gesamtverkehr im Großraum Berlin, zur planerischen Beurteilung des Bedarfs nach Angebotsveränderungen sowie zur Bewertung durchgeführter Angebotsmaßnahmen insbesondere in der gemeinsamen Angebotsplanung nach Abschnitt 2.1 soll eine gemeinsame Datengrundlage geschaffen werden, die von beiden Vertragspartnern genutzt werden kann.
- (2) Die gemeinsame Datengrundlage besteht neben Angebotsdaten und angebotsbezogenen Planungsdaten insbesondere aus den von den Vertragspartnern durch Befragung und/oder händische oder automatische Zählung generierten Nachfragedaten. Diese soll im Sinne eines Monitorings der Fahrgastnachfrage möglichst kontinuierlich und zeitnah die Entwicklung der Nachfrage in Bezug auf die in diesem Vertrag geregelten Linienangebote in zeitlicher Differenzierung abbilden. Über fachliche oder rechtliche Einschränkungen in der Verwertbarkeit der Daten stimmen sich die Vertragspartner ab. Die Vertragspartner stimmen sich hinsichtlich der Nutzung weiterer Datenquellen für die gemeinsame Datengrundlage ab, die alternativ oder ergänzend zu den in Satz 1 benannten Befragungen und Zählungen verwendet werden, um die Datenbasis auf wirtschaftliche Weise zu verbessern. Auf Befragungen und Zählungen nach Satz 1 kann verzichtet werden, wenn und insoweit die Daten zur Beurteilung der Nachfrageentwicklung sich besser oder wirtschaftlicher

auf andere Weise generieren lassen. Die gemeinsame Datengrundlage wird in der gemeinsamen Datenbank gemäß § 2 Abs. 9 vorgehalten.

- (3) Die Vertragspartner stimmen sich auf Fachebene mindestens einmal jährlich zu der gemeinsamen Datengrundlage, deren Datenquellen, deren Verwertbarkeit und den Austauschformaten und den Schnittstellen ab und informieren sich wechselseitig über die Entwicklung der bei ihnen jeweils verfügbaren Datengrundlagen und insbesondere zu den Möglichkeiten der Nutzung neuer Datenquellen. Die zu Vertragsstart von den Vertragspartnern nach Inhalt, Format und Termin jeweils bereitzustellenden Daten sind in Anhang 4 (Daten) festgelegt. Die Vertragspartner werden sich über die Aufnahme weiterer Nachfragedaten, die für einen der Vertragspartner verfügbar sind, in die gemeinsame Datengrundlage verständigen und insoweit eine Anpassung von Anhang 4 (Daten) vornehmen, wenn diese zusätzlichen Daten vom Zweck der gemeinsamen Datengrundlage gemäß Abs. 1 gedeckt werden, der Erfüllung gesetzlicher oder vertraglicher Aufgaben des anderen Vertragspartners dienen und eine entsprechende fachliche Begründung vom anderen Vertragspartner vorgelegt wird. Die in Anlage 4 (Regelungen zum gegenseitigen Datenaustausch) und Anhang 4 (Daten) vorhandenen Regelungen zum gegenseitigen Datenaustausch können bei Bedarf einvernehmlich im Monatsgespräch nach § 2 Abs. 8 geändert werden.
- (4) Besteht aus dem Prozess der Angebotsplanung heraus oder wegen individueller Anlässe ein besonderer Bedarf an zusätzlichen gemeinsamen Nachfragedaten, der von der gemeinsamen Datengrundlage nicht abgedeckt wird, so stimmen sich die Vertragspartner dazu ab, ob und wie diese Daten anlassgerecht, wirtschaftlich und rechtzeitig erzeugt werden können.
- (5) Für Zählungen und Befragungen des Aufgabenträgers im Netz der BVG stellt die BVG dem Aufgabenträger auf Anforderung für den gewünschten Zeitraum der Zählung und Befragung die folgenden Informationen entsprechend der Spezifikation in Anlage 4 (Regelungen zum gegenseitigen Datenaustausch) Teil 2 (Spezifikationen von Datenanforderungen) kostenlos zur Verfügung:
 - a) den tagesaktuellen Fahrplan
 - b) den tagesaktuellen Fahrzeugeinsatz sowie
 - c) die für die Einsatzplanung notwendigen Umlaufpläne.

Der Aufgabenträger informiert die BVG mindestens zwei Wochen im Voraus über Ort und Zeit der von ihr veranlassten Zählungen und Befragungen und benennt die mit den Erhebungen befassten Mitarbeitenden des Aufgabenträgers oder die vom Aufgabenträger beauftragten Dritten. Die BVG wird diesen Personen für die angekündigten Örtlichkeiten und Zeiträume ungehinderten Zugang zu den von ihr eingesetzten Fahrzeugen sowie zu Haltestellen bzw. Bahnhöfen gewähren. Die gültigen Beförderungsbedingungen sind einzuhalten.

Die BVG pflegt die vom Aufgabenträger übermittelten Ergebnisse in die gemeinsamen Datengrundlagen ein.

- (6) Die BVG meldet dem Aufgabenträger jeweils im September und im März die Tarifeinnahmen des vorangegangenen Halbjahres aus dem Verbundtarif getrennt nach den einzelnen VBB-Tarifpositionen entsprechend dem Muster in Anlage 7 Teil 1 (Übersicht Berichtsmuster).
- (7) Die Vertragspartner nutzen die gemeinsame Datengrundlage der Fahrgastnachfrage nur für die Wahrnehmung ihrer gesetzlichen oder vertraglichen Aufgaben und unter Beachtung etwaiger rechtlicher Einschränkungen. Zur Sicherung der zu wahrenen Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der BVG bedarf die Weitergabe der Nachfragedaten an Dritte der Abstimmung zwischen den Vertragspartnern in anlassbezogener oder generell abstrakter Weise.
- (8) Der die Daten bereitstellende Vertragspartner behält seine Rechte an den Daten (z. B. Zugriffs-, Verwendungs- und Ausschließlichkeitsrechte) unabhängig von der Nutzung der Daten in der gemeinsamen Datengrundlage auch durch den Vertragspartner. Außer in den in Abs. 7 geregelten Fällen dürfen ohne Zustimmung die Daten nicht an Dritte weitergegeben oder veröffentlicht werden. Dies gilt nicht für Mitarbeitende oder Erfüllungsgehilfen der Vertragspartner, die ihrerseits zur Vertraulichkeit verpflichtet sind. Die Vertragspartner haften nicht für die Richtigkeit der über die gemeinsamen Datengrundlagen der Fahrgastnachfrage einander überlassenen Daten und Informationen.
- (9) Die BVG und das Land Berlin sind sich darüber einig, dass das geltende Datenschutzrecht einzuhalten ist und jeder Vertragspartner in seinem jeweiligen Verantwortungsbereich dessen Einhaltung sicherzustellen hat. Keine Bestimmung in diesem Vertrag ist so auszulegen, dass ein Vertragspartner Pflichten gegenüber dem anderen Vertragspartner haben soll, deren Erfüllung mit geltendem Datenschutzrecht unvereinbar wäre.

§ 29 Sicherheit

- (1) Es ist Aufgabe der BVG, für die Sicherheit ihrer Fahrgäste in den von ihr betriebenen Fahrzeugen und Anlagen zu sorgen. Hierfür arbeitet die BVG mit den Landespolizeien und der Polizei des Bundes, den Sicherheitsstellen anderer Verkehrsunternehmen und den zuständigen Senatsverwaltungen zusammen, insbesondere beim Krisenmanagement, im Katastrophenschutz sowie bei Maßnahmen zur Prävention. Die BVG arbeitet zudem im „Netzwerk Fahrgastsicherheit des VBB“ mit. Ziel dieses Netzwerkes ist ein behörden- und institutionenübergreifender Fachaustausch, der zu einem gemeinsamen Meinungsbild in sicherheitsrelevanten Fragen beiträgt und auf dessen Grundlage das gemeinsame Leitbild zur Fahrgastsicherheit im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg weiterentwickelt wird.
- (2) Das Land Berlin verpflichtet sich, die BVG bei der personellen Begleitung von Sicherheitsdiensten durch Polizeibeamte zu unterstützen. Dazu gehört auch die regelmäßige, zu vereinbarende Einbindung der BVG in die Informationsprozesse der Sicherheitsbehörden, damit durch die BVG ggf. geeignete Maßnahmen frühzeitig veranlasst werden können.
- (3) Die BVG leistet einen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit im ÖPNV bei der planerischen Gestaltung und Nutzung der Verkehrsinfrastruktur und der Fahrzeuge durch geeignete bauliche und betriebliche Maßnahmen.
- (4) Gemäß den Vorgaben des Nahverkehrsplans gemäß Anlage 9 (NVP-Bezüge) entwickelt die BVG ihr Konzept für die Sicherheit in Abstimmung mit den Landespolizeien und der Bundespolizei, den anderen Verkehrsunternehmen und den zuständigen Senatsverwaltungen fort.
- (5) Die BVG legt dem Aufgabenträger einen auf Basis der Abstimmungen gemäß Abs. 1 Satz 2 bis 4 erarbeiteten Sicherheitsbericht vor. Der Bericht wird dem Aufgabenträger jährlich zum 30. Juni des Folgejahres, inklusive der für die BVG relevanten Inhalte des Lagebildes ÖPNV, vorgelegt.
- (6) Inhalt des Berichts sind insbesondere Aussagen zur objektiven Entwicklung der Sicherheitslage, zu Zielen entsprechend den übergeordneten Zielsetzungen des Nahverkehrsplans gemäß Anlage 9 (NVP-Bezüge), zu durchgeführten und geplanten Maßnahmen einschließlich ihrer Wirtschaftlichkeit, zu Kundenbedürfnissen und -zufriedenheit sowie zur Berücksichtigung der Anforderungen des Datenschutzes. Dieser Bericht soll auch Vorschläge für die Zukunft aufgrund der in dem Berichtsjahr

gewonnenen Erfahrungen enthalten. Die Aussagen betreffen folgende Maßnahmenbereiche:

- a) Personal, u. a. Fahrzeug-Begleitquote, Bahnhofsüberwachungs-dichte
- b) Technik, u. a. Videoüberwachung und -aufzeichnung
- c) Notfall-Sprechstellen (Fahrzeuge) und Notrufsäulen (Bahnhöfe)
- d) Reaktionszeit bis zum Eintreffen von Hilfskräften nach eingehendem Notruf oder sonstiger Feststellung sicherheitsrelevanter Ereignisse
- e) Prävention, u. a. Gestaltung und Beleuchtung
- f) objektive Gefährdungslage: differenzierte Statistik sicherheitsrelevanter Vorfälle
- g) Sicherheitsempfinden der Fahrgäste tagsüber und nachts.

Soweit der Bericht 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. Passagen im Sicherheitskonzept und -bericht, die vertraulich zu behandeln sind, werden von der BVG entsprechend gekennzeichnet.

- (7) Die BVG erbringt zudem die in Anlage 1 Teil 3 (Sicherheit) festgelegten Sicherheitsleistungen, die Grundleistungen und ggf. bestellte optionale Sicherheitsleistungen umfassen. Die Regelung für die Zu- und Abbestellung optionaler Sicherheitsleistungen ist in Anlage 1 Teil 3 (Sicherheit) spezifiziert.
- (8) Sicherheitsbezogene Leistungen, die von der BVG nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit den Verkehrsleistungen für den Aufgabenträger erbracht werden, sondern andere Fachressorts betreffen, z. B. die personelle Verstärkung während der Kältehilfep perioden u. ä., werden gesondert durch das Land Berlin bestellt. Sie werden getrennt von den Regelungen dieses Vertrags entsprechend den gesondert vereinbarten Vergütungen bzw. Ausgleichsleistungen abgerechnet.

3 Leistungspflichten Verkehrsinfrastruktur

§ 30 Grundsätze von Planung, Erhalt, Ausbau und Betrieb der Verkehrsinfrastruktur der BVG in der wachsenden Stadt

- (1) In Umsetzung der Vorgaben des Berliner Mobilitätsgesetzes zur Infrastrukturentwicklung regelt dieser Vertrag die Grundsätze und Leistungspflichten für Erhalt, Modernisierung und Neubau der ÖPNV-Infrastruktur. Hierbei gilt:
- a) Die vorhandene Infrastruktur ist gemäß § 32 Abs. 1 MobG von der BVG dem Stand der Technik entsprechend aufrechtzuerhalten und deren Qualität, Kapazität und Verfügbarkeit ist mindestens gleichbleibend zu gewährleisten. Infrastrukturbedingte Ausfälle und Schlechtleistungen sind folglich durch vorausschauend geplante und ausreichend hohe Instandhaltungsaufwendungen und Ersatzinvestitionen weitgehend zu minimieren.
 - b) Um den Substanzverlust der Infrastrukturanlagen und übermäßigen Investitionsrückstau zu verhindern, ist der Zustand der vorhandenen Infrastruktur gemäß § 32 Abs. 2 MobG von der BVG durch ein geeignetes Monitoring systematisch zu erfassen und zu evaluieren.
 - c) Maßnahmen zur Modernisierung sowie zum Aus- und Neubau der Schienenverkehrsinfrastruktur nach Anlage 11 (Erweiterung und Neubau von Infrastruktur) sind entsprechend den Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplans bzw. der Senatsbeschlüsse umzusetzen. Diese Maßnahmen sollen der Anpassung der räumlichen Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebots an die Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung, der Behebung von bestehenden und perspektivisch absehbaren Kapazitätsengpässen und dem Ausbau der umweltfreundlichen Schienenverkehrsmittel als Beitrag zum Klima- und Ressourcenschutz in Berlin dienen.
 - d) Maßnahmen zur Modernisierung der Betriebsinfrastruktur sind darüber hinaus anzustreben, wenn dieses gemäß § 32 Abs. 4 MobG zur Erhöhung der Betriebsqualität und/oder der betrieblichen Optimierung erforderlich ist.
- (2) Bei der Konzeption und Dimensionierung von Ersatz-, Modernisierungs- und Erweiterungsinvestitionen sind durch beide Vertragspartner Leistungsreserven oder zukünftige Leistungserweiterungsmaßnahmen ge-

mäß dem Entwicklungsauftrag für das Zielnetz für die ÖPNV-Infrastruktur nach Anlage 5 (Infrastrukturstandards) Teil 7 unter Berücksichtigung von Lebenszykluskosten und Eintrittswahrscheinlichkeiten der unterstellten Angebotsausweitungen so zu berücksichtigen, dass langfristig notwendige weitergehende Ausweitungen der Kapazität der Infrastruktur nach Feststellung des Bedarfs realisiert werden können.

- (3) Bei der Planung und Realisierung von Infrastrukturvorhaben hält die BVG folgende Vorgaben ein:
 - a) die Standards des Umwelt- und Ressourcenschutzes gemäß § 23 und Anlage 1 Teil 7 (Umweltstandards)
 - b) die Erfordernisse der Fahrgastsicherheit und des Katastrophenschutzes gemäß § 29.
- (4) Die für die zeit- und bedarfsgerechte Planung und Realisierung der Infrastrukturmaßnahmen erforderlichen Ressourcen sind im Rahmen der Ressourcenplanung nach § 17 zu ermitteln.
- (5) Das Land Berlin wird die Koordination von Baumaßnahmen gemäß den Vorgaben aus § 32 Abs. 5 MobG umsetzen. Die BVG wird darin in erforderlichem Umfang eingebunden werden und sich entsprechend in den Prozess einbringen. Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung wird sich dabei im Rahmen ihrer Möglichkeiten insbesondere bei den Bezirken für eine kurzfristige Erteilung von notwendigen Genehmigungen oder Sondernutzungen für die Durchführung von Baumaßnahmen auf Bitte der BVG einsetzen.
- (6) Maßnahmen gemäß Abs. 1 lit. a) sind zur Sicherstellung des betrieblichen Nutzwertes des Anlagenbestandes gegenüber Maßnahmen nach Abs. 1 lit. c) und lit. d) zu priorisieren. Die konkrete Abstimmung hierüber erfolgt im Rahmen der Vorhabenklausur gemäß § 38 Abs. 5.

§ 31 Grundsätze der Infrastrukturvorhaltung

- (1) Die Ziele der Infrastrukturvorhaltung ergeben sich aus § 30 Abs. 1 lit. a).
- (2) Der Erhalt der Infrastruktur orientiert sich an den zur Erfüllung der Vertragspflichten aus Abschnitt 2 dieses Vertrags erforderlichen Kapazitäten und Qualitäten sowie an den Vorgaben gemäß § 30 Abs. 2.
- (3) Maßnahmen der Infrastrukturvorhaltung unterliegen dem Gebot der Wirtschaftlichkeit. Dies beinhaltet den Funktionserhalt und die gezielte

Erhöhung der Leistungsfähigkeit des erforderlichen Anlagenbestandes unter Berücksichtigung von Folgekosten im Sinne des Lebenszyklusan-satzes.

- (4) Soweit Dritte über personenbeförderungsrechtliche Liniengenehmigungen im ÖPNV verfügen, stellt die BVG diesen die zum Betrieb erforderliche Infrastruktur diskriminierungsfrei zur Verfügung.
- (5) Die technische Sicherheit des Anlagenbestandes ist durch die BVG zu gewährleisten.

§ 32 Vorhandene Infrastruktur

- (1) Die Infrastruktur im Sinne dieses Vertrags umfasst alle ortsfesten bau-, elektro-, haus- sowie informations- und kommunikationstechnischen Anlagen (Hard- und Software) sowie die dafür erforderlichen Grundstücke, Hoch- und Tiefbauten, die der ordnungsgemäßen und sicheren Durchführung des Verkehrsbetriebes mit U-Bahnen, Straßenbahn, 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) Spezial- und Einsatzfahrzeuge für die Anlageninstandhaltung (Messwagen, Schleifzüge, Turmwagen, Hubsteiger und Arbeitszüge).
- (2) Beide Vertragspartner können jederzeit eine inhaltliche Erweiterung der Infrastruktur über die in § 32 Abs. 1 bestimmte Definition hinaus verlangen. Eine Festlegung hierüber erfolgt einvernehmlich.
- (3) Die vom Vertrag umfasste Infrastruktur wird in dem für das jeweilige Verkehrsmittel vorhandenen Infrastrukturkataster nach Anlage 5 (Infrastrukturstandards) der BVG erfasst. Die BVG aktualisiert die jeweiligen Infrastrukturkataster laufend. Insbesondere erfasst sie Zu- und Abgänge der Infrastruktur sowie Ersatzinvestitionen.

§ 33 Erhalt und Betrieb der Infrastruktur

- (1) Die BVG erhält die vom Vertrag umfasste Infrastruktur entsprechend den Anforderungen, die sich aus den Grundsätzen der Infrastrukturvor-

haltung nach § 30 und § 31 ergeben. Die Leistungsgrößen der Infrastrukturvorhaltung sind in Anlage 5 (Infrastrukturstandards) festgelegt. Die BVG plant die zur Erfüllung der vorstehenden Anforderungen notwendigen Vorhaben zum Erhalt ihrer Infrastruktur (Ersatzinvestitionen). Diese sind Gegenstand der Vorhabenplanung gemäß § 38. Es gelten die folgenden Maßgaben:

- a) Die BVG wird für Vorhaben zum Erhalt der Infrastruktur durchschnittlich 82 Mio. € pro Jahr (unter Berücksichtigung einer Inflationsvorsorge über die Vertragslaufzeit) aus Eigenmitteln investieren. Dieser Betrag kann in Abhängigkeit von der Zuordnung von Vorhaben in die GVFG-Finanzierung oder in vergleichbare Fördermittel Dritter angepasst werden.
 - b) Die BVG wird weitere Vorhaben zum Erhalt ihrer Infrastruktur umsetzen, wenn dieses in der Vorhabenplanung beschlossen wurde und diese durch Mittel der Sonderfinanzierung gefördert werden.
- (2) Die BVG betreibt die vom Vertrag umfasste Infrastruktur entsprechend den Anforderungen, die sich aus den Grundsätzen der Infrastrukturvorhaltung nach § 30 und § 31 ergeben. Umfang und Qualität des Betriebs der Infrastruktur müssen den Anforderungen dieses Vertrags entsprechen, die sich insbesondere aus Abschnitt 2 und Anlage 5 (Infrastrukturstandards) ergeben.
- (3) Für die Durchführung grundhafter Erneuerungen von Infrastrukturanlagen sind zeitweilige Streckensperrungen unumgänglich. Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung wird die für die entsprechenden Baumaßnahmen notwendigen Genehmigungen nach Vorliegen der Genehmigungsfähigkeit erteilen. Liegt die Zuständigkeit bei anderen Behörden des Landes Berlin, so wird sie im Rahmen ihrer Möglichkeiten darauf hinwirken, dass die notwendigen Genehmigungen erteilt werden.

§ 34 Änderung des Infrastrukturbestandes

- (1) Bei Änderungen des Bestandes der betriebenen Anlagen durch Modernisierung, Aus- und Neubau sowie Stilllegung oder Rückbau von Infrastruktur durch die BVG ist das Infrastrukturkataster gemäß Anlage 5 (Infrastrukturstandards) zu aktualisieren.
- (2) Neu errichtete Infrastruktur geht in den Anlagenbestand der BVG nach § 32 ein.

§ 35 Erweiterung und Neubau von Schienenverkehrsinfrastruktur

- (1) Der vertraglich festgelegte Umfang für Modernisierung sowie Aus- und Neubau der Schienenverkehrsinfrastruktur ergibt sich aus dem ÖPNV-Bedarfsplan.
- (2) Die Rahmenbedingungen für die Planung und Realisierung von Straßenbahnneubaustrecken nach Abs. 1 werden in Anlage 11 (Erweiterung und Neubau von Infrastruktur) Teil 1 konkretisiert. Die in der Anlage dargestellten Prozesse und Verabredungen dienen zudem als Orientierung für den Planungsablauf der übrigen von den Vertragspartnern durchzuführenden Erneuerungs-, Modernisierungs- sowie Aus- und Neubaumaßnahmen, die in diesem Vertrag geregelt sind.

§ 36 Modernisierung und Neubau von Omnibus-Betriebshöfen und -Werkstätten sowie Errichtung und Betrieb von Mobilitätsstationen

- (1) Anlässlich der Dekarbonisierung ihres Busverkehrs modernisiert die BVG vorhandene Betriebshöfe und Werkstätten mit dem Ziel der Erhöhung der Werkstattproduktivität und wird neue Betriebshöfe und Werkstätten im erforderlichen Umfang errichten.
- (2) Zwei neue Betriebshöfe sollen errichtet werden, um den wachsenden Bedarf an Abstellkapazität sowohl für die Dekarbonisierung (Fahrzeugmehrfachbedarf sowie reduzierte Abstellkapazitäten für Fahrzeuge wegen Infrastrukturplatzbedarf) als auch für das Angebotswachstum (mehr Leistung, mehr große Fahrzeuge im Fahrzeugmix) zu bewältigen; siehe dazu § 24 Abs. 2 lit. b) sowie Anlage 13 (Dekarbonisierung) Teil 3.II. (1).
- (3) Die Vertragspartner werden bis zum Jahr 2024 prüfen, ob ein dritter neuer Betriebshof zwingend erforderlich ist, um die nach § 9 Abs. 1 i.V.m. § 24 Abs. 2 bis 6 vorgesehenen Busleistungen über die Vertragslaufzeit erbringen zu können. Die Vertragspartner beabsichtigen daher, eine für einen Betriebshof geeignete Fläche zu sichern, um diese bei größerem Bedarf im Zuge der Dekarbonisierung zusätzlich für den Neubau eines weiteren Betriebshofs nutzen zu können. Das Land unterstützt Möglichkeiten, die eine Sicherung für die BVG zulassen, ohne dass ein vorzeitiger Kauf erforderlich ist. Über die Realisierung eines dritten Betriebshofes ist nach Abschluss der HOAI-Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung) zu entscheiden.

- (4) Das Land unterstützt die BVG bei der Suche nach geeigneten Ausweichflächen für einen vorgezogenen Teil- bzw. Umbau der Bestandsbetriebshöfe bei laufendem Betrieb, die erforderlich sind, um aus den Umbaumaßnahmen resultierende Verluste an Abstellkapazitäten und betrieblicher Effizienz zu kompensieren.
- (5) Der Aufgabenträger kann die BVG mit deren Zustimmung auf die Errichtung und den Betrieb von Mobilitätsstationen im Sinne des Nahverkehrsplans sowie von Abstellflächen für Mikromobilität verpflichten, wenn diese die einschlägigen gesetzlichen Anforderungen erfüllen und den einschlägigen Anforderungen des Nahverkehrsplans gemäß Anlage 9 (NVP-Bezüge) entsprechen. Die BVG hat solche Angebote im Rahmen ihrer allgemeinen Nutzungsvorgaben anbieteroffen auszugestalten. Die Nutzungsvorgaben können auch Anforderungen an die Integration der Angebote in digitale Plattformen (Apps) vorsehen.

§ 37 Stilllegung von Infrastruktur

- (1) 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.
- (2) Die Zustimmung setzt voraus, dass die Vorhaltung einer bestimmten Infrastruktur des Schienennetzes (Streckenabschnitt oder Haltestelle/Bahnhof) aus objektiven Gründen wirtschaftlich unzumutbar ist. Die BVG hat gegenüber dem Aufgabenträger die wirtschaftliche Unzumutbarkeit in einer Gesamtbetrachtung ihres Netzes zu begründen. Die Unzumutbarkeit ist nicht gegeben, 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.
- (3) 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.

- (4) 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.
- (5) 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.
- (6) 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 auf die Einstellung der weiteren Vorhaltung, kann diese Infrastruktur von der BVG jederzeit rückgebaut werden.

§ 38 Vorhabenplanung

- (1) Die zum Erhalt und zur Erweiterung der vorhandenen Infrastruktur sowie zum Neubau von Infrastruktur erforderlichen Vorhaben sind Gegenstand der Vorhabenplanung der BVG. Dies gilt auch dann, wenn Vorhaben aus Mitteln des Bundes oder der EU finanziert werden.
- (2) Vorhaben sind Projekte zum Erhalt der vorhandenen Infrastruktur mit einem voraussichtlichen Volumen von mehr als 2,5 Mio. EUR.
- (3) Vorhaben sind zudem Projekte zur Modernisierung der vorhandenen Infrastruktur sowie zum Aus- und Neubau von Infrastruktur, die in Anlage 11 (Erweiterung und Neubau von Infrastruktur) aufgeführt sind. Maßnahmen zur Modernisierung der Betriebsinfrastruktur gemäß § 30 Abs. 1 lit. d) gelten unabhängig von Satz 1 als Vorhaben im Sinne von Abs. 1, wenn sie aus öffentlichen Mitteln Dritter (u.a. Mittel des Bundes und der EU) gefördert werden sollen.
- (4) Die Vorhabenplanung 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.

- (5) Die BVG stellt dem Aufgabenträger jährlich, jeweils im September/Oktober, einen Entwurf zur Fortschreibung der Vorhabenplanung im Folgejahr im Rahmen einer Klausur vor. Der genaue Termin der Klausur wird mindestens sechs Monate zuvor im Einvernehmen festgelegt.
- (6) Spätestens sechs Wochen vor dieser Klausur stellt die BVG den Teilnehmenden vorbereitende Unterlagen zur Verfügung. Der Aufgabenträger kann bis zum Abschluss der Klausur eigene Vorschläge für eine Fortschreibung der Vorhabenplanung unterbreiten.
- (7) Hintergründe und Inhalt der einzelnen Vorhaben sind in Steckbriefen darzustellen. Für Vorhaben im Zusammenhang mit dem Zielnetz für die ÖPNV-Infrastruktur nach Anlage 5 (Infrastrukturstandards) Teil 7 ist der Mustersteckbrief gemäß Anhang 5 (Berichtsmuster Infrastruktur) Teil 2 maßgebend. Für alle übrigen Vorhaben beinhalten die Steckbriefe mindestens folgende Informationen:
 - a) Vorhabenvolumen (investiv/konsumtiv)
 - b) Finanzierungsart
 - c) Bauzeitraum/-dauer/Inbetriebnahmezeitpunkt
 - d) Ziele des Vorhabens
 - e) Begründung/Hintergründe des Vorhabens
 - f) Kartendarstellung
- (8) In der Vorhabenklausur sind Infrastrukturvorhaben unter Berücksichtigung der Planungen Dritter im Sinne von § 32 Abs. 5 MobG mit dem Ziel zu koordinieren und zu terminieren, die mit den Maßnahmen verbundenen Beeinträchtigungen des laufenden Betriebs zu reduzieren.
- (9) Im Rahmen der Vorhabenplanung sind die für die zeitgerechte und bedarfsgerechte Umsetzung der Vorhaben erforderlichen Planungskapazitäten bei beiden Vertragspartnern festzustellen. Sofern eine Diskrepanz zwischen dem für die Planung erforderlichen Personalbedarf und den verfügbaren Personalressourcen besteht, ist die Vorhabenplanung nach den Prioritäten gemäß § 30 Abs. 6 Satz 1 anzupassen.
- (10) Über die Vorhaben, insbesondere über deren Realisierungszeitpunkte, den Stand der Entwicklung des Zielnetzes gemäß Anlage 5 (Infrastrukturstandards) Teil 7 sowie die Anforderungen nach Abs. 9 ist in der Klausur zur Ressourcenplanung nach § 17 Abs. 4 zu berichten. Im Übrigen gilt:
 - a) Der Umsetzungsstand von Ersatzvorhaben wird im „Quartalsgespräch Infrastruktur“ nachgehalten. Wesentliche für die Ressour-

cenplanung relevante Verzögerungen von Vorhaben werden hieraus durch den Aufgabenträger an die für Betriebe zuständige Verwaltung berichtet.

- b) Der Umsetzungsstand von Neubauvorhaben wird gemäß Anlage 11 (Erweiterung und Neubau von Infrastruktur) Teil 1.6 Abs. 4 nachgehalten. Wesentliche für die Ressourcenplanung relevante Verzögerungen von Vorhaben werden hieraus durch den Aufgabenträger an die für Betriebe zuständige Senatsverwaltung berichtet.
- (11) Der Aufgabenträger kann Einwendungen erheben, wenn Vorhaben nicht den Verpflichtungen dieses Vertrags bzw. den Anforderungen des Nahverkehrsplans gemäß Anlage 9 (NVP-Bezüge) entsprechen, bzw. er diese nicht abschließend prüfen kann. Erhebt der Aufgabenträger Einwendungen, darf die BVG das Vorhaben erst realisieren, wenn über den Einwand abschließend entschieden ist. Die BVG wird darauf hinwirken, dass solche Einwendungen des Aufgabenträgers auch im BVG-Aufsichtsrat behandelt werden. Sollten die Einwendungen danach fortbestehen, kann das Land Berlin eine Klärung im Verfahren nach § 64 Abs. 2 herbeiführen.

§ 39 Dokumentation

- (1) Zur Information über die Infrastrukturvorhaltung finden „Quartalsgespräche Infrastruktur“ statt, in denen die BVG insbesondere über den Stand aktueller Vorhaben, über wesentliche Änderungen des Anlagenzustandes auf der Basis von BIMS (vgl. § 42 Abs. 3) sowie über die Entwicklung der Kenngrößen für den Infrastrukturerhalt und den Infrastrukturbetrieb nach Anlage 5 (Infrastrukturstandards) Teil 4 und 5 berichtet. Die Termine für die Quartalsgespräche werden zu Beginn des betreffenden Jahres im Einvernehmen festgelegt. Spätestens drei Wochen vor dem jeweiligen Termin übermittelt die BVG dem Aufgabenträger vorbereitende Unterlagen.
- (2) Der Aufgabenträger bzw. ein von ihm zur Vertraulichkeit verpflichteter Beauftragter erhält bei Bedarf darüber hinaus einen von der BVG begleiteten Einblick in folgende Infrastrukturdaten:
- Bauwerksschadensliste der U-Bahn
 - Brückenbücher der U- und Straßenbahn
 - Instandhaltungsdokumentation nach § 57 BOStrab der U- und Straßenbahn
 - Technisches Infrastrukturkataster (TIK)

- SAP-Stammdatensätze für die Verkehrsinfrastruktur
- (3) Bei den Vertragsrevisionen können weitere Dokumentationspflichten in diesen Vertrag aufgenommen werden. Unabhängig von den Vertragsrevisionen passt die BVG die in Abs. 1 genannten Dokumentationen laufend etwaigen Veränderungen an.

4 Erfüllungskontrolle

§ 40 Grundsätze

- (1) Die Erfüllungskontrolle dient einerseits der Erfassung von Daten mit Blick auf Erfüllung der Pflichten dieses Vertrags und der Bemessung der in diesem Vertrag geregelten Vergütungen und Ausgleichsleistungen und andererseits der gemeinsamen Bewertung der Qualität der Leistungen der BVG. Im Ergebnis dieser Bewertung soll über den Qualitätsprozess gemäß § 21 Abs. 2 dem Vertragsziel eines attraktiven Angebots im öffentlichen Personennahverkehr entsprochen werden.
- (2) Die BVG berichtet dem Aufgabenträger über die Erfüllung der in diesem Vertrag für sie festgelegten Pflichten in Form aggregierter Berichte. Die Berichte werden in weiterverarbeitungsfähigem elektronischem Format über die gemeinsame Datenbank gemäß § 2 Abs. 9 übermittelt. Die Lieferzeitpunkte der Berichte ergeben sich aus § 41. Vor diesen Lieferzeitpunkten kann die BVG Auszüge aus den Berichten an Dritte dann weitergeben oder zur öffentlichen Berichterstattung verwenden, wenn sie die betreffenden Auszüge vorab dem Aufgabenträger übermittelt hat.
- (3) Der Aufgabenträger bzw. ein von ihm zur Vertraulichkeit verpflichteter Beauftragter erhält die Möglichkeit eines begleiteten, vollständigen Einblicks in die für die Erfüllungskontrolle notwendigen Grunddaten, in die ggf. nicht plausibilisierten sowie auch in die bereinigten Rohdaten von Aufbereitungen sowie in die Datenerfassungs- und –auswertungssysteme der BVG, 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, entwickelt – soweit möglich – die automatische Erfassung bzw. elektronische Speicherung der Daten und unterstützt Stichprobenkontrollen. Begründen Stichproben relevante Zweifel in Bezug auf die Zuverlässigkeit von Grunddaten, sind die Systeme zur Erfüllungskontrolle zu überprüfen und bei Bedarf weiterzuentwickeln. Die betreffenden Grunddaten sind in Anlage 7 Teil 1 (Übersicht Berichtsmuster) spezifiziert.
- (4) Auch der Aufgabenträger berichtet der BVG in angemessener Form über die Erfüllung seiner Pflichten, insbesondere in Bezug auf § 5, und über die Themenschwerpunkte gemäß § 44 Abs. 5.

- (5) Beide Vertragspartner sind berechtigt, über die Erreichung aller Qualitätsziele öffentlich zu berichten. Vor Veröffentlichung entsprechender Daten informieren sich die Vertragspartner.
- (6) Die Vertragspartner werden in der externen und internen Kommunikation auf die gemeinsame Verantwortung für die Erreichung der Qualitätsziele im Oberflächenverkehr hinweisen.

§ 41 Leistungspflichten Verkehr

- (1) Jährlich bis spätestens zum 30. April des Folgejahres erstellt die BVG einen Gesamtbericht über das jeweilige Vorjahr auf der Grundlage der in den Absätzen 2 bis 12 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 diesem 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 2 und 3 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.
- (2) Die BVG erstellt monatlich bis zum 20. des Folgemonats eine linienweise Übersicht über die gemäß dem nach § 12 und § 13 jeweils vereinbarten Fahrplan im Bezugsmonat abrechenbaren und tatsächlich erbrachten Betriebsleistungen. Die Darstellung erfolgt einschließlich der Ausfälle sowie der Ersatz- und Umleitungsverkehre gemäß § 14 nach Maßgabe von Anlage 7 Teil 1 (Übersicht Berichtsmuster).
- (3) Die BVG liefert nach § 16 Abs. 2 bis 6 mindestens jährlich bis zum 30. April des Folgejahres eine Übersicht über den detaillierten Bestand und Beschaffungs- bzw. Erneuerungsbedarf an Wagen bzw. Zügen im Bezugsjahr entsprechend Anhang 8 (Preis- und Kalkulationsblatt) „Kalkulationsblatt Schienenfahrzeugbeschaffung“.
- (4) Die BVG übermittelt gemäß § 17 Abs. 5 und den in Anlage 12 (Ressourcenplanung) hierzu spezifizierten Anforderungen einen jährlichen Bericht zur Ressourcenplanung.

- (5) Die BVG berichtet gemäß den in § 18 Abs. 3 angegebenen Inhalten und Aktualisierungspflichten über die Nachfrage- und Tarifentwicklung entsprechend Anlage 7 Teil 1 (Übersicht Berichtsmuster) sowie nach gleichem Muster halbjährlich im September und im März über Umfang und Ergebnisse der Fahrkartenkontrollen (Quote der Fahrgäste ohne Fahrtberechtigung) des vorausgegangenen Kalenderhalbjahres.
- (6) Die BVG erstellt gemäß § 18 Abs. 4 analog den Vorgaben in Abs. 5 eine Übersicht über die kalenderhalbjährliche Inanspruchnahme von Tarifersatzleistungen durch die jeweiligen Nutzergruppen (Fahrgastnachfrage, Tarifeinnahmen) entsprechend Anlage 7 Teil 1 (Übersicht Berichtsmuster).
- (7) Die BVG berichtet
 - a) entsprechend § 21 Abs. 2 lit. c) monatlich bis zum 20. des Folgemonats nach Maßgabe von Anlage 7 Teil 1 (Übersicht Berichtsmuster) linienweise differenziert über die Qualitätskennzahlen gemäß Anlage 1 Teil 1;
 - b) über die aufgetretenen Störungen (Verkehrsmeldungen und entstandene Verlustzeit gemäß Anlage 10 (Verlustzeiten im Oberflächenverkehr)), wenn relevant. Relevant sind insbesondere Linien mit gestörter Befahrbarkeit gemäß Anlage 1 Teil 1;
 - c) nach Maßgabe der Festlegungen in § 21 Abs. 1 mindestens eine Woche vor dem jeweiligen Qualitätsgespräch gemäß § 21 Abs. 2 über die Daten zu den nach § 21 Abs. 2 lit. d) benannten Themenschwerpunkten, soweit es sich um quantitative Kriterien handelt;
 - d) monatlich bis zum 20. des Folgemonats über die bei besonderen Anlässen gemäß § 11 Abs. 4 geleisteten Sonderverkehre gemäß § 13 Abs. 1 lit. b).
- (8) Die BVG erstellt, soweit gemäß § 22 Abs. 5 i. V. m. Anlage 1 Teil 6 (Barrierefreiheit) entsprechende Lieferpflichten benannt sind, jährlich bis zum 30. April des Folgejahres einen Bericht mit den Angaben zur Umsetzung der Barrierefreiheit im Bezugsjahr. Sie stellt monatlich bis zum 20. des Folgemonats eine Übersicht über die im Bezugsmonat aufgetretenen Aufzugs- und Fahrtreppenstörungen zur Verfügung.
- (9) Die BVG erstellt gemäß § 23 Abs. 7 und 8 i. V. m. Anlage 1 Teil 7 (Umweltstandards) jährlich bis zum 30. April des Folgejahres die Übersichten zum Umwelt- und Ressourcenschutz im Bezugsjahr.
- (10) Die BVG weist jährlich bis zum 30. April des Folgejahres die bei der Dekarbonisierung im Bezugsjahr erreichten Leistungsvolumina (Ist-

Nutzwagenkilometer, Ist-Fahrzeugbestand) nach Fahrzeugtyp bzw. Lade-technologie aus. Sie informiert entsprechend Anlage 13 (Dekarbonisierung) Teil 2 quartalsweise bis zum 20. des dem Bezugsquartal folgenden Monats über die jeweilige Betriebserfahrung mit den dekarbonisierten Bussen einschließlich der Leistungsvolumina nach Satz 1.

- (11) Die BVG pflegt laufend eine Dokumentation der Beschwerden nach § 25 Abs. 1 lit. c) sowie der Anträge im Rahmen der Kundengarantien bzw. der Fahrgastrechte nach § 27. Auf Basis der Dokumentation erstellt die BVG jährlich bis zum 30. April des Folgejahres einen Beschwerdebericht zum Bezugsjahr mit quantitativen Schwerpunkten sowie qualitativer Beschreibung der wesentlichen Problembereiche der Kundenbeschwerden und der Gegenmaßnahmen der BVG. Der Beschwerdebericht wird gemäß Anlage 7 Teil 1 (Übersicht Berichtsmuster) erstellt. Im Fall von größeren Störungen und/oder ungewöhnlich hohem Beschwerdeaufkommen informiert die BVG unverzüglich und unaufgefordert den Aufgabenträger und liefert schnellstmöglich eine anlassbezogene Auswertung.
- (12) Die BVG informiert im Bericht nach Abs. 11 über die Inanspruchnahme der Fahrgastrechte entsprechend § 27 Abs. 1 und über die im Sinne der Fahrgäste erfolgende Zusammenarbeit mit einer unternehmensneutralen Schlichtungsstelle gemäß § 27 Abs. 3.
- (13) Für den jährlich durch die BVG gemäß § 29 Abs. 5 vorzulegenden Sicherheitsbericht gelten die Prüfrechte des Aufgabenträgers entsprechend Abs. 1 Satz 2 bis 5.
- (14) Soweit die Vorgaben des Nahverkehrsplans gemäß Anlage 9 (NVP-Bezüge) fahrzeugbezogene, im Rahmen der Neubeschaffung oder grundlegenden Modernisierung zu erfüllende Anforderungen umfassen, erfolgt die Erfüllungskontrolle entsprechend den Vorgaben der Anlage 7 Teil 2 (Fahrzeugbeschaffung) und den darin beschriebenen Informations- und Abstimmungspflichten.

§ 42 Leistungspflichten Verkehrsinfrastruktur

- (1) Die BVG ist verpflichtet, ein Monitoring über den Zustand der vom Vertrag umfassten Infrastruktur durchzuführen.
- (2) Ziel des Monitorings ist die Erfassung und Evaluierung der Infrastrukturanlagen in Bezug auf den Erhalt des betrieblichen Nutzwertes und zur Verhinderung von Substanzverlust sowie zur Vermeidung eines

übermäßigen Investitionsrückstaus sowie die Sicherung des Qualitätszustandes.

- (3) Wesentliches Instrument zur Erreichung der Ziele nach Abs. 2 ist das BVG-Infrastruktur-Monitoring-System (BIMS). In BIMS ist auf Basis technischer und kaufmännischer Daten die Infrastruktur gemäß Anlage 6 (Infrastrukturmonitoring) systematisch zu erfassen und kontinuierlich in Bezug auf ihren Anlagenzustand zu evaluieren.
- (4) Es wird ein Entwicklungsauftrag zur Abbildung eines 15-jährigen Planungshorizontes gemäß Anlage 6 (Infrastrukturmonitoring) vereinbart. Bis dieser erfolgreich umgesetzt ist, ist für die langfristige Finanzplanung des Landes Berlin auf Basis von BIMS der langfristige Gesamtfinanzierungsbedarf über die jeweils kommenden zehn Jahre bei der Verkehrsinfrastruktur zu ermitteln.
- (5) Ergänzende Instrumente des Infrastrukturmonitorings sind in Anlage 6 (Infrastrukturmonitoring) dokumentiert und anzuwenden.
- (6) Kennzahlen zur Überprüfung des Infrastrukturzustandes sind in Anlage 5 (Infrastrukturstandards) Teil 4 und 5 festgelegt. Über die Erfüllung berichtet die BVG im Rahmen der Quartalsgespräche Infrastruktur nach § 39 Abs. 1 sowie im Rahmen des Gesamtberichts nach § 41 Abs. 1.

§ 43 Nachbesserungspflicht bei Leistungsstörungen

- (1) Leistungsstörungen sind unverzüglich zu beseitigen. Hat der Aufgabenträger Kenntnis oder Anlass zur Annahme von Leistungsstörungen, die nicht nur Einzelfälle betreffen, kann er von der BVG 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 dieser Maßnahmen wird die BVG dem Aufgabenträger berichten und einen Nachweis der Beseitigung der Ursachen für die Leistungsstörungen erbringen. Weitergehende Rechte des Aufgabenträgers bleiben unberührt.
- (2) Liegen die Ursachen für Leistungsstörungen in der Einflussosphäre der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung, wird diese den Rahmen ihrer Möglichkeiten ausschöpfen, um auf eine Beseitigung der Ursachen hinzuwirken. Sie wird die BVG über die von ihr ergriffenen Maßnahmen informieren.

- (3) Wenn die Beseitigung einer Störung wegen des Charakters der vertraglich geschuldeten Leistung nicht mehr möglich ist, aber wegen der Art der Störung gleichartige mangelhafte Leistungen in der Zukunft drohen, kann der Aufgabenträger von der BVG unter angemessener Fristsetzung eine Störungsanalyse und darauf aufbauend die Durchführung von Maßnahmen zur Störungsprävention verlangen. Erfordert die Umsetzung der Maßnahmen die Unterstützung der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung, gilt Abs. 2 entsprechend. Soweit die Maßnahmen zur Störungsprävention wesentliche betriebliche Kenngrößen im Sinne von § 17 Abs. 2 betreffen, ist im Bericht zum Stand der Ressourcenplanungen gemäß § 17 Abs. 5 lit. b) zu dem Risiko zukünftiger mangelhafter Leistungen eine qualitative Einschätzung abzugeben.
- (4) Soweit die BVG innerhalb der gesetzten angemessenen Frist keinen Maßnahmenplan aufstellt oder dessen erfolgreiche und fristgerechte Umsetzung nicht nachweist und die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung ihren Pflichten nach Abs. 2 nachgekommen ist, hat diese das Recht zur Beauftragung eines Dritten mit der Ausarbeitung von Störungsbeseitigungs- oder Störungspräventionsmaßnahmen. Die BVG hat den Dritten umfassend zu unterstützen.
- (5) Der Aufgabenträger ist zur Veröffentlichung der Leistungsstörungen und der Schritte zu deren Beseitigung berechtigt und wird dabei auch über seinen Beitrag zur Abhilfe nach Abs. 2 informieren.
- (6) Werden im Sechsmonatsdurchschnitt Ausfälle von 2,5 % der bestellten Fahrplanleistung bei U-Bahn, Straßenbahn oder Bus erreicht oder überschritten, so hat die BVG nach Aufforderung durch den Aufgabenträger dem Senat schriftlich über die Ausfallursachen und die geplanten und durchgeführten Abhilfemaßnahmen zu berichten. Es ist solange monatlich zu berichten, bis im Sechsmonatsdurchschnitt ein Ausfallwert von weniger als 2 % der bestellten Fahrplanleistung erreicht wird.

§ 44 Ausgewählte Themenschwerpunkte

- (1) Im Oktober jedes Vertragsjahres werden sich die Vertragspartner nach fachlicher Vorbereitung im „Quartalsgespräch Qualität“ (§ 21 Abs. 2) auf bis zu fünf Themenschwerpunkte aus dem Themenkatalog gemäß Anlage 1 Teil 2 (Mögliche Themenschwerpunkte gemäß § 44 Abs. 1 und 5 und § 40 Abs. 4) Abschnitt A verständigen. Dabei vereinbaren sie für jedes dieser fünf Themen konkrete, möglichst messbare Ziele. Soweit nicht vertraglich anders geregelt, wird dabei auch festgelegt, auf Basis

welcher Kennzahlen und Methoden die Überprüfung erfolgt und wo das Mindestniveau der Erwartungen liegt. Gelingt die Vereinbarung nicht, so bestimmt die Hausleitung des Aufgabenträgers die Themenschwerpunkte und die Erwartungen.

- (2) Die Entwicklung der ausgewählten Themenschwerpunkte ist Gegenstand der „Quartalsgespräche Qualität“ im Bezugsjahr und des ersten „Quartalsgesprächs Qualität“ nach Ende des Bezugsjahres.
- (3) Spätestens als Teil der Schlussabrechnung gemäß § 58 Abs. 3 übermittelt die BVG einen Maßnahmen- und Erfolgsbericht zu den festgelegten Kriterien und entsprechend den vorgegebenen Kennzahlen und Methoden sowie bezogen auf das Mindestniveau der Erwartungen.
- (4) Auf Basis des Maßnahmen- und Erfolgsberichtes der BVG sowie eigener Erkenntnisse, konform mit den festgelegten Kennzahlen und Methoden, bewertet der Aufgabenträger, ob die Erfüllung der festgelegten Leistungspflichten in ihrer Gesamtheit das Mindestniveau der Erwartungen des Aufgabenträgers erreicht, nicht erreicht oder eindeutig übertrifft.
- (5) Im „Quartalsgespräch Qualität“ nach Abs. 1 kann die BVG ihrerseits Themenschwerpunkte für den Bericht des Landes Berlin nach § 40 Abs. 4 aus dem Themenkatalog gemäß Anlage 1 Teil 2 (Themenschwerpunkte gemäß § 44 und § 40) Abschnitt B benennen.

5 Ausgleich der vertraglichen Verpflichtungen

§ 45 Regelungsüberblick zum Ausgleichsanspruch der BVG

- (1) Dieser Vertrag gewährleistet die vom Land Berlin gewollte und durch die Leistungspflichten der BVG gesicherte Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen der Verkehrsmittel Untergrundbahn, Straßenbahn, Bus und Fähre sowie ergänzende Leistungen im ÖPNV. Der der BVG insgesamt gewährte Ausgleichsanspruch (Summe aus Vergütung und sonstigen Ausgleichen) dient der Finanzierung des nach den Bestimmungen dieses Vertrags festgelegten fahrplanmäßigen Verkehrsangebots für die Allgemeinheit. Zur Abgeltung der in diesem Vertrag geregelten Leistungspflichten zu Verkehr (Abschnitt 2) und Infrastruktur (Abschnitt 3) erhält die BVG unter Berücksichtigung der ihr zustehenden Tarifierlöse gemäß § 18 Abs. 1 eine kalenderjährliche Vergütung gemäß § 46 für erbrachte fahrplanmäßige Leistungen (Fahrplanpflichten) und sonstige Leistungen und Pflichten, soweit diese nicht nach Abs. 2 oder Abs. 3 separat ausgeglichen werden. Die Vergütung gemäß Satz 2 wird
- a) gemäß § 47 angepasst, wenn sich ein Bonus oder Malus ergibt,
 - b) gemäß § 48 angepasst, wenn die vertraglichen Fahrplanpflichten geändert werden sowie
 - c) gemäß § 49 angepasst, wenn andere vertragliche Pflichten als Fahrplanpflichten geändert werden.
- (2) Die folgenden Leistungen werden durch die folgenden speziellen Ausgleichstatbestände ausgeglichen:
- a) Ausgleich nach § 50 für die Verpflichtung, Ersatzinvestitionen in die Bestandsinfrastruktur zu leisten
 - b) Ausgleich nach § 51 für die mit Schienennetzerweiterungen verbundenen Änderungen der Vertragspflichten
 - c) Ausgleich nach § 52 für neu zu errichtende Infrastruktur
 - d) Ausgleich nach § 53 für Verpflichtungen zur Dekarbonisierung des Busverkehrs
 - e) Ausgleich nach § 54 für wachstumsbedingte Vorleistungen
 - f) Ausgleich nach § 55 für die Beschaffung oder Ertüchtigung von Schienenfahrzeugen

Das Land ist bestrebt, Fördermittel Dritter zu nutzen, um mehr Investitionen der BVG durch Ausgleichsleistungen fördern zu können, als allein gestützt auf Mittel des Landeshaushaltes möglich wären. Die BVG unterstützt das Land bei der Einwerbung dieser Fördermittel.

- (3) Tarifpflichten der BVG nach § 18 Abs. 4 werden gemäß § 56 ausgeglichen.
- (4) Die Vertragspartner stellen gemäß § 57 sicher, dass die der BVG zustehenden bzw. zufließenden Vergütungen bzw. Ausgleichsleistungen keine Überkompensation bewirken. Die dazu erforderlichen Kontrollen nimmt der Aufgabenträger im Rahmen der jährlichen Schlussabrechnung gemäß § 58 vor und konsolidiert dieses in den gemäß § 60 vorgesehenen Revisionen und in der Schlussabrechnung nach Ablauf des Vertrags.
- (5) Der Ablauf der Rechnungslegung und die Termine für die Zahlung der Ausgleichsleistungen sind in § 58 geregelt.
- (6) Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Leistungspflichten zu Verkehr (Abschnitt 2) und Infrastruktur (Abschnitt 3) können auch über Zuführung von Eigenkapital gewährt werden.
- (7) Die Planungs- und Umsetzungskosten aller Beschleunigungsmaßnahmen (Beschleunigung innerhalb und außerhalb der „Task Force Beschleunigung“ gemäß § 6) werden durch das Land Berlin über Zuwendungen erstattet. Näheres zu Finanzierungsschüsseln und Modalitäten soll über eine Ausführungsvereinbarung geregelt werden.
- (8) Details der in diesem Abschnitt 5 geregelten Inhalte werden in Anlage 8 (Ausgleichsberechnung) sowie in Anhang 8 (Preis- und Kalkulationsblatt) spezifiziert.

§ 46 Vergütung erbrachter fahrplanmäßiger Leistungen

- (1) Die Erbringung der fahrplanmäßigen Leistungen wird kalenderjährlich vergütet. Basis der Vergütung sind die von der BVG erbrachten Leistungen des veröffentlichten und vom Aufgabenträger gemäß § 12 Abs. 10 bestätigten Fahrplans entsprechend der Bestellung des Rahmenfahrplans gemäß § 12 Abs. 5. Ein Vergütungsanspruch besteht in Höhe der Differenz zwischen den für ein bestimmtes Kalenderjahr erwarteten Kosten der erbrachten Leistungen und den erwarteten Einnahmen für das betreffende Jahr. Dieser Anspruch umfasst ausweislich Anhang 8 (Preis- und Kalkulationsblatt) „Preisblatt Planung BVG (P)“, Position P.2.1.52 in den Jahren bis zur 1. Revision gemäß § 60 Abs. 1 und vor-

behaltlich § 60 Abs. 4 folgende hier nachrichtlich dargestellte Beträge¹:

Jahr 2020 (ab 09/2020):	224.598.722 €
Jahr 2021:	654.270.132 €
Jahr 2022:	722.120.950 €
Jahr 2023:	729.122.948 €
Jahr 2024:	735.244.094 €
Jahr 2025:	761.287.592 €

Die Entwicklung der Vergütungen in den Jahren von 2020 bis 2025 resultiert aus geplanten Leistungsausweitungen gemäß § 9, aus erwarteten Kostensteigerungen sowie aus erwarteten Erlössteigerungen.

Vorbehaltlich der Regelungen zur Vertragsrevision gemäß § 60 trägt die BVG die Risiken für die Entwicklung der erwarteten Kosten (Abs. 2) und der erwarteten Einnahmen (Abs. 3). Das Risiko für die in Abstimmung mit dem Land in Anhang 8 (Preis- und Kalkulationsblatt) „Kalkulationsblatt Verkehrserträge+Tarifersatz“ von der BVG erwarteten Einnahmen aus dem vom Land für seine Beschäftigten abgeschlossenen Firmenticket für Landesbedienstete (Landesbeschäftigtenticket) liegt beim Land Berlin. Weichen die für das Landesbeschäftigtenticket ermittelten Mehrerlöse von den erwarteten Einnahmen ab, wird die Vergütung der BVG nach Maßgabe der Regelungen in Anlage 8 (Ausgleichsberechnung) Teil 2.4 angepasst.

- (2) Die erwarteten Kosten werden über leistungsspezifische Abrechnungsparameter der verschiedenen in § 9 Abs. 1 abgebildeten Verkehrsmittel erfasst, die alle mit der Leistungserbringung verbundenen Kosten umfassen, soweit nicht deren Ausgleich nach § 45 Abs. 2 geregelt ist:
- a) Für U-Bahn, Straßenbahn und Bus kommen jeweils unterschiedliche, in Anhang 8 (Preis- und Kalkulationsblatt) „Preisblatt Planung BVG (P)“ geregelte Kostensätze zur Anwendung.
 - b) Für Fährleistungen kommen Kostensätze gemäß Anhang 8 (Preis- und Kalkulationsblatt) „Preisblatt Planung BVG (P)“ auf der Basis von Betriebsstunden zur Anwendung.

¹ Der oben aufgeführte Anspruch beinhaltet nicht den Ausgleich nach § 228 SGB IX gemäß Anlage 8 (Ausgleichsberechnung) Teil 4.2, Berlin-Ticket S gemäß Anlage 8 Teil 4.2.1 und VBB-Abo Azubi gemäß Anlage 8 Teil 4.2.2.

- c) Für vom Aufgabenträger gemäß § 15 Abs. 3 bestellte neue Mobilitätsangebote werden die Kostensätze, auf deren Basis die erbrachten Leistungen vergütet werden sollen, mit deren Bestellung festgelegt und dann in Anhang 8 (Preis- und Kalkulationsblatt) „Preisblatt Planung BVG (P)“ ergänzt. Dabei soll der in Anlage 8 (Ausgleichsberechnung) Teil 2.1.1. Abs. 7 generell dazu empfohlene Bestellsatz genutzt werden.
- (3) Die auf der Basis ausschließlicher Leistungserbringung gemäß § 3 erwarteten Einnahmen umfassen die der BVG zustehenden Tarifierlöse gemäß § 18 Abs. 1 und die Tarifersatzleistungen gemäß § 56 sowie alle anderen Einnahmen, die im Kontext der vertraglich zu erbringenden Leistungen seitens der BVG erwirtschaftet werden. Die erwarteten Einnahmen sind für die einzelnen Kalenderjahre im Anhang 8 (Preis- und Kalkulationsblatt) „Kalkulationsblatt Verkehrserträge+Tarifersatz“ abgebildet. Die erwarteten Einnahmen werden um die erwarteten Einnahmen von gemäß § 15 Abs. 3 bestellten neuen Mobilitätsangeboten erhöht.
- (4) Soweit in den erwarteten Kosten gemäß Abs. 2 bestimmte, dort an sich zugehörige Kosten sonstiger zusätzlicher Leistungen nicht enthalten sind, sind diese gemäß Anlage 8 (Ausgleichsberechnung) Teil 2.1.1. Abs. 10 zu berücksichtigen.
- (5) Nicht erbrachte fahrplanmäßige Leistungen führen gemäß Anlage 8 (Ausgleichsberechnung) Teil 2.1.3 zu Abzügen von dem für eine volle Leistungserbringung berechneten Vergütungsanspruch.

§ 47 Bonus/Malus-Vergütungsanpassung

- (1) Der kalenderjährliche Ausgleichsanspruch nach § 46 Abs. 1 verkürzt sich, soweit sich gemäß der in Anlage 8 (Ausgleichsberechnung) Teil 2.2.1 vereinbarten Regelung ein Malus-Betrag ergibt.
- (2) Der kalenderjährliche Ausgleichsanspruch nach § 46 Abs. 1 erhöht sich gemäß Anlage 8 (Ausgleichsberechnung) in folgenden Fällen:
- a) soweit sich gemäß der in Anlage 8 (Ausgleichsberechnung) Teil 2.2.1 vereinbarten Regelung ein Bonus-Betrag ergibt
- b) soweit gemäß Anlage 8 (Ausgleichsberechnung) Teil 2.2.2 ein Bonus gewährt wird, weil sich produktivitätsbezogene Wirtschaftlichkeitskennziffern im Vergleich mit branchenweit anerkannten Ziel-

werten besonders positiv entwickelt haben und dieses nicht zu Lasten von Qualität oder Umweltqualität erfolgte.

- c) soweit die BVG die Erwartungen des Aufgabenträgers für ausgewählte Leistungspflichten gemäß § 44 Abs. 1 erfüllt, wird ein Bonus gemäß Anlage 8 (Ausgleichsberechnung) Teil 2.2.3 gewährt.

§ 48 Änderung der Vergütung wegen Änderung von Fahrplanningpflichten

Soweit die Bestellungen eines Kalenderjahres gemäß § 12 Abs. 1 und § 13 Abs. 1 vom Leistungsumfang gemäß § 9 Abs. 1 unwesentlich abweichen, wird die mit dieser Leistungsänderung verbundene Änderung der erwarteten Kosten über Leistungsänderungssätze gemäß Anhang 8 (Preis- und Kalkulationsblatt) „Tabellenblatt Kostensätze“ bewertet. Soweit die Abweichungen wesentlich sind, kann jeder Vertragspartner die Überprüfung und bei Bedarf die Anpassung dieser Kostensätze verlangen. Wesentlich sind Abweichungen vom bestellbaren Leistungsumfang in folgender Höhe:

- a) U-Bahn: mindestens +/- 2 %
- b) Straßenbahn: mindestens +/- 3 %
- c) Bus: mindestens +/- 3 %

§ 49 Änderung der Vergütung in Fällen von § 45 Abs. 1 lit. c) (andere vertragliche Pflichten)

- (1) Wenn der Aufgabenträger gemäß § 29 i.V.m. Anlage 1 Teil 3 (Sicherheit) einen Personalaufwuchs des von der BVG einzusetzenden Sicherheits- oder Servicepersonals bestellt, dann gelten für den sich daraus ergebenden Ausgleich die im Anhang 8 (Preis- und Kalkulationsblatt) „Kalkulationsblatt Sicherheit+Service“ festgelegten Parameter im Rahmen der dort beschriebenen Grenzen.
- (2) Die der BVG durch die Beauftragung eines Marktforschungsinstituts entstehenden Kosten zur Durchführung der gemeinsamen Marktforschung gemäß § 4 Abs. 4 sind bis zum Ansatz in Anhang 8 (Preis- und Kalkulationsblatt) „Kalkulationsblatt Sonstige Leistungen“ mit dem Ausgleichsbetrag nach § 46 abgegolten. Das Land wird darüberhinausgehende Kosten erstatten, wenn sich die Vertragspartner vor der Beauftragung durch die BVG über eine entsprechende Kostentragung verständigt haben.

- (3) Die gemäß § 59 möglichen Anpassungen von Vertragspflichten sind nur zulässig, wenn zugleich auch die einschlägigen Ausgleichsparameter überprüft und bei Bedarf angepasst oder im Falle neuer Pflichten neue Ausgleichsparameter etabliert werden. Eine Erstattung auf Kostenbasis kommt gemäß Anlage 8 (Ausgleichsberechnung) Teil 2.3.2 Abs. 3 in Betracht, soweit der BVG vorab nicht kalkulierbare Kosten entstehen.
- (4) Die Finanzierung der Umsetzung von Vertragspflichten kann über Zuwendungsbescheid erfolgen. In diesem Fall ist sicherzustellen, dass die Kosten nicht auch bei der Kalkulation der Vergütung erfasst werden.

§ 50 Ausgleich für die Verpflichtung, Ersatzinvestitionen in die Bestandsinfrastruktur zu leisten

- (1) Die der BVG in Umsetzung ihrer Vertragspflichten zu Erhalt und Betrieb der Infrastruktur aus § 33 Abs. 1 lit. a) und Abs. 2 entstehenden Kosten und Einnahmen sind in der Vergütung nach § 46 erfasst (Vertragsfinanzierung).
- (2) Zur Förderung von Vorhaben durch Sonderfinanzierung gemäß § 33 Abs. 1 lit. b) sind durch das Land Berlin vorrangig Förderungen des Bundes einzuwerben (u. a. GVFG-Mittel). Die Sonderfinanzierung kann auch als anteilige Mitfinanzierung von im Übrigen eigenfinanzierten Ersatzinvestitionen nach § 33 Abs. 1 lit. b) erfolgen.
Für darüber hinaus erforderliche Ersatzinvestitionen ist das Land Berlin bestrebt, Zuwendungen nach Maßgabe der Ansätze im jeweils gültigen Haushalt verfügbar zu machen oder Abschreibungsvorauszahlungen zu leisten.
- (3) Die Nachweise über die Erfüllung der Investitionspflichten der BVG und auch eine mögliche Anrechnung sonderfinanzierter Investitionen auf die Erfüllung der Investitionspflichten aus Eigenmitteln nach § 33 Abs. 1 lit. a) regelt Anlage 8 (Ausgleichsberechnung) Teil 3.1.

§ 51 Ausgleich für die mit Erweiterung und Neubau von Schienenverkehrsinfrastruktur verbundenen Änderungen der Vertragspflichten

- (1) In Folge der Erstellung und Nutzung von Schienennetzerweiterungen gemäß § 35 sind der BVG die ihr zusätzlich entstehenden, nicht gedeckten Kosten auszugleichen.

- (2) Der Bau der Schienennetzerweiterungen gemäß Anlage 11 (Erweiterung und Neubau von Infrastruktur) Teil 1 wird über Zuwendungen in Form der Sonderfinanzierung finanziert. Dabei sind vorrangig Fördermittel des Bundes (u. a. GVFG-Bundesprogramm) oder anderer Fördermittelgeber außerhalb des Landeshaushaltes heranzuziehen.
- (3) Zur Erstattung der Kosten für die von der BVG zu erbringenden Planungsleistungen für Erweiterung und Neubau von Schieneninfrastruktur wird die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung mit der BVG projektweise eine Finanzierungsvereinbarung abstimmen und abschließen. Die Finanzierungsvereinbarung wird von der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung mit dem Planungsbrief im Entwurf übergeben und ist rechtzeitig vor Ausschreibung der Planungsleistungen durch die BVG gemeinsam zu finalisieren und abzuschließen. Soweit die von der BVG zu erbringenden Planungsleistungen nicht von einer gesonderten Finanzierungsvereinbarung erfasst werden, können sie Teil der Anschaffungs- und Herstellungskosten des Neubaus und daher Teil der Sonderfinanzierung nach Abs. 2 sein.
- (4) Investitionen zur Modernisierung und zur Erweiterung der Bestandsinfrastruktur gemäß Anlage 11 (Erweiterung und Neubau von Infrastruktur) Teil 2 können durch Sonderfinanzierung oder als Vertragsfinanzierung oder Abschreibungsvorauszahlung ausgeglichen werden.
- (5) Die neue Infrastruktur wird die Instandhaltungsaufwendungen der BVG erhöhen. Der auf der neuen Infrastruktur zu leistende Verkehrsbetrieb wird seinerseits Kostenveränderungen nach sich ziehen. Dieses betrifft sowohl zusätzliche Ressourcen und damit verbundene Kosten für den Schienenverkehr, aber im Regelfall auch entfallende Ressourcen und Kosten im Busverkehr. Die diesbezüglichen Erwartungen sind in Anlage 2 Teil 5 (Leistungsumfang) für die Änderungen des Leistungsumfangs sowie im Anhang 8 (Preis- und Kalkulationsblatt) „Kalkulationsblatt NBS NVP Gesamtübersicht“ nach den Vorgaben von Anlage 8 (Ausgleichsberechnung) Teil 3.2 Abs. 3 für die Änderungen des Ausgleichsbedarfs in Bezug auf Fahrplanangebot und Infrastrukturvorhaltung mit Schätzwerten erfasst.
- (6) Werden die Maßnahmen nach Abs. 4 sonderfinanziert, so legt das Land Berlin auf Basis der geprüften Bauplanungsunterlagen und weiterer Angaben der BVG die zu finanzierenden Anschaffungs- und Herstellungskosten der jeweiligen Maßnahme über den Bescheid zur Sonderfinanzierung fest.

- (7) Unabhängig von der Art der Finanzierung überprüft das Land Berlin im Austausch mit der BVG die Vergütungssätze gemäß § 46 wegen veränderter Kosten (Fahrbetrieb und Infrastruktur) und Einnahmen, die Leistungsmengen gemäß § 9 (inklusive Anlage 2 Teil 5), die Zahl und den Ausgleichsbetrag der gemäß § 55 zu beschaffenden bzw. vorzuhaltenden Schienenfahrzeuge und die Ansätze für den Ausgleich wachstumsbedingter Vorleistungen und passt diese bei Bedarf im Einvernehmen mit der BVG an.
- (8) Wird eine Schienennetzerweiterung nicht zu dem in Anhang 8 (Preis- und Kalkulationsblatt) Kalkulationsblätter „NBS 1 bis NBS 22“ angegebenen Zeitpunkt realisiert, dann bedarf es im Regelfall einer Busleistung in Fortführung des Bestandsangebots oder im Straßenbahnvorlaufbetrieb. Die dafür zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses erforderlich erscheinenden Busleistungsäquivalente ergeben sich aus Anhang 8 (Preis- und Kalkulationsblatt) Kalkulationsblätter „NBS 1 bis NBS 22“. Um im Falle von Verzögerungen bei der Inbetriebnahme derartige Busleistungen unmittelbar bestellen zu können, ist ein Budget in Anhang 8 (Preis- und Kalkulationsblatt) im „Kalkulationsblatt Budget zusätzliche Fahrplanpflichten Teil 2“ kalkuliert und im Preisblatt ausgewiesen. Der mit diesem Budget bestellbare Busleistungsumfang ist in Anlage 2 Teil 5 (Leistungsumfang) in der Tabellenspalte „Durch Budget gemäß § 51 Absatz 8 gedeckt“ ausgewiesen. Das Budget ist bei Verzögerungen der Inbetriebnahme von Straßenbahnneubaustrecken für die Bestellung von Busleistungsäquivalenten heranzuziehen. Soweit mit Blick auf das Vertragsende absehbar ist, dass das Budget nicht für Busleistungsäquivalente benötigt wird, ist es zur Finanzierung der nach Abs. 1 zu leistenden Ausgleichszahlungen heranzuziehen. Nähere Regelungen zur Überprüfung der Dotierung des Budgets enthält Anlage 8 (Ausgleichsberechnung) Teil 7.3.

§ 52 Ausgleich für Modernisierung und Neubau von Omnibus-Betriebshöfen und -Werkstätten sowie Errichtung und Betrieb von Mobilitätsstationen gemäß § 36

- (1) Art und Umfang des Ausgleichs für die Errichtung und den Betrieb von Mobilitätsstationen gemäß § 36 Abs. 5 werden mit deren Verpflichtung festgelegt. Näheres regelt Anlage 8 (Ausgleichsberechnung) Teil 3.3. Absätze 1 bis 5.
- (2) Die im „Basispaket Elektromobilität“ gemäß Anlage 13 Teil 3 I. enthaltenen Planungskosten und Investitionen gemäß § 36 Absätze 1 und 2

und die daraus entstehenden Kosten werden – soweit es nicht um Investitionen nach § 53 handelt – durch einen Ausgleich der Abschreibungen und Zinsen (Vertragsfinanzierung) vergütet. Die aus der Nutzung der Grundstücke erwarteten Kosten (Pacht, Zinsen für Darlehen bei Erwerb, Betriebskosten für Ausweichflächen) werden ebenfalls in der Vergütung berücksichtigt. Näheres regelt Anlage 8 (Ausgleichsrechnung) Teil 3.3. Absätze 6 bis 8.

- (3) Die BVG wird zur Modernisierung, zur Erweiterung und zum Neubau von Omnibuswerkstätten und Omnibusbetriebshöfen Fördermittel Dritter außerhalb des Berliner Landeshaushalts ermitteln und sich mit dem Ziel einer Maximierung der Förderung dafür bewerben.
- (4) Als Teil der Umsetzungsvereinbarung nach § 24 Abs. 6 sowie vorlaufend der Festlegung gemäß Anlage 13 (Dekarbonisierung) Teil 1 Abs. 10 lit. b) sind aus den verbindlichen Umsetzungsschritten resultierende Ausgleichsleistungen auf der Basis erwarteter Kosten und Erlöse und unter der Berücksichtigung von Fördermitteln Dritter einvernehmlich festzulegen. Die Ausgleichsleistungen sollen auch mittelbare Kostenveränderungen, die zum Beispiel durch die übergangsweise Nutzung von Ausweichflächen oder aus veränderten Betriebskosten resultieren, erfassen.
- (5) Die Finanzierung der Anschaffungs- und Herstellungskosten von Investitionen soll im Wege der Vertragsfinanzierung (Ausgleich von Abschreibung und Zinsen in der Phase der Nutzung des Investitionsgutes; hierbei handelt es sich nicht um Investitionsgüter nach § 53) erfolgen, soweit keine abweichende Entscheidung in einer Vorhabenklauseur oder in einer Umsetzungsvereinbarung gemäß Anlage 13 Teil 1 Abs. 10 getroffen wird. Im Übrigen verändert sich der jährliche Ausgleichsanspruch auf Basis der erwarteten Veränderungen von Kosten und Erlösen.
- (6) Die Planungskosten sind Teil der Anschaffungs- und Herstellungskosten nach Abs. 5, soweit die Umsetzungsvereinbarung nach § 24 Abs. 6 auch die Umsetzung der Investition erfasst. Sollte die Investition nicht umgesetzt werden, erfolgt spätestens zwei Jahre nach Abschluss der Leistungsphase 3 nach HOAI ein Ausgleich der Planungskosten durch das Land. Umfasst eine Umsetzungsvereinbarung nach § 24 Abs. 6 ausschließlich Planungsleistungen, dann ist deren Ausgleich unabhängig von der Finanzierung der betreffenden Investition in der Umsetzungsvereinbarung zu regeln. Abweichend zum Vorstehenden sind Planungskosten Bestandteil der Vergütung des „Basispakets Elektromobilität“ gemäß Abs. 2, soweit diese in Anlage 13 Teil 3.I spezifiziert sind.

§ 53 Ausgleich für Verpflichtungen zur Dekarbonisierung des Busverkehrs

- (1) Die mit der Verpflichtung zur Dekarbonisierung des Busverkehrs verbundenen Veränderungen der Investitions- und Betriebskosten der BVG werden in Form gesonderter Ausgleichsleistungen nach den Regelungen der Absätze 2 bis 8 ausgeglichen, soweit diese nicht von § 52 erfasst sind. Diese Ausgleichsleistungen sind als Teil der Beschlüsse nach Anlage 13 Teil 1 Abs. 10 einvernehmlich festzulegen und damit auch Gegenstand der Umsetzungsvereinbarungen nach § 24 Abs. 6. Näheres zur Bestimmung der Ausgleichsleistungen regelt Anlage 8 (Ausgleichsberechnung) Teil 3.4. Angaben zu den konkreten Ausgleichsleistungen sind in Anhang 8 (Preis- und Kalkulationsblatt) „Kalkulationsblatt Dekarb Vertragslaufzeit“ abgebildet.
- (2) Für die Vergütung des „Basispakets Elektromobilität“ gemäß Anlage 13 Teil 3.I. setzen die Vertragspartner voraus, dass die Finanzierung der Investitionen für die 227 Fahrzeuge der erweiterten Hochlaufphase durch vorliegende Landeszusagen gesichert ist und daher insoweit in diesem Vertrag kein weiterer Ausgleich zu regeln ist. Näheres wird in Anlage 13 Teil 3 beschrieben. Die Finanzierung weiterer Investitionen, soweit diese nicht von § 52 Abs. 2 erfasst sind und soweit diese Investitionen nicht durch Bundes- und Landesmittel sowie bereits zu Vertragsbeginn durch anderweitige Bundes- oder Landesmittel gedeckt sind, erfolgt im Wege der Sonderfinanzierung oder der Abschreibungsvorauszahlung auf Basis der Anschaffungs- und Herstellungskosten durch das Land. Dies betrifft insbesondere Investitionen in den Ausbau der Stromversorgungs- und Ladeinfrastruktur auf weiteren Betriebshöfen sowie Planungskosten für Ladeinfrastruktur auf neuen Betriebshöfen gemäß § 36 Abs. 2.
- (3) Die Vergütung der gegenüber dem Dieselbusbetrieb veränderten betriebliche Mehrkosten erfolgt auf der Basis eines zusätzlichen Veränderungskostensatzes, der die erwarteten Kostenveränderungen pro Nutzwagenkilometer der verschiedenen Bustypen (z.B. Eindecker, Gelenkbus, Doppeldecker) in einem Veränderungskostensatz pro Nutzwagenkilometer Elektromobilität abbildet.
- (4) Soweit für die Finanzierung des Planungsauftrags für Streckenlader (Batterie-Oberleitungsbusse) im Raum Spandau gemäß Anlage 13 (Dekarbonisierung) Teil 1 Abs. 8 und dem Dekarbonisierungskonzept für Doppeldeckerbusse gem. Anlage 13 Teil 1 Abs. 9 keine Fördermittel außerhalb des Landeshaushalts genutzt werden können, erfolgt ein jährli-

cher Ausgleich in Höhe der für die Planungen und Konzepte im „Basispaket Elektromobilität“ eingeplanten und in Anhang 8 (Preis- und Kalkulationsblatt) „Kalkulationsblatt Dekarb Basispaket Gesamt“ ausgewiesenen erwarteten Kosten, soweit diese tatsächlich angefallen sind.

- (5) Zur Finanzierung der Investitionen in Fahrzeuge und Energieversorgungsinfrastruktur für Dekarbonisierung des Busverkehrs über das „Basispaket Elektromobilität“ hinaus wird die BVG Fördermöglichkeiten außerhalb des Berliner Landeshaushalts ermitteln und sich in Abstimmung mit dem Land Berlin mit dem Ziel einer Maximierung der Förderungen dafür bewerben. Dieses betrifft insbesondere die Fördermöglichkeiten der Bundesministerien.
- (6) Bei Entscheidung der verbindlichen Umsetzungsschritte zur Planung und Beschaffung von Bussen bzw. von Energieversorgungsinfrastruktur gemäß Anlage 13 (Dekarbonisierung) Teil 1 Abs. 10 lit. a), c) und e) sind jeweils die für den Ausgleich der Investitionsmehrkosten erforderlichen Ausgleichsleistungen zu vereinbaren. Die Vertragspartner werden insoweit mit jeder Entscheidung nach Anlage 13 (Dekarbonisierung) Teil 1 Abs. 10 auch den Ausgleich der damit verbundenen Kostenveränderungen einvernehmlich festlegen. Die Investitionsmehrkosten werden nach Festlegung durch das Land entweder über die Sonderfinanzierung oder über die Abschreibungsvorauszahlung vom Land finanziert, soweit nicht einvernehmlich eine andere Finanzierungsalternative vereinbart wird. In der ersten Revision ist zu prüfen, ob und in welchem Umfang für diese Investitionsgüter die Vertragsfinanzierung angewendet wird. In der Revision ist auch zu prüfen, ob ein Anreiz zum Einsatz der Fahrzeuge sinnvoll ist und einen solchen bei Bedarf zu entwickeln und umzusetzen.
- (7) Die Planungskosten sind Teil der Anschaffungs- und Herstellungskosten nach Abs. 6, soweit die Umsetzungsvereinbarung nach § 24 Abs. 6 auch die Umsetzung der Investition erfasst. Sollte die Investition nicht umgesetzt werden, erfolgt spätestens zwei Jahre nach Abschluss der Leistungsphase 3 nach HOAI ein Ausgleich der Planungskosten durch das Land. Umfasst eine Umsetzungsvereinbarung nach § 24 Abs. 6 ausschließlich Planungsleistungen, dann ist deren Ausgleich unabhängig von der Finanzierung der betreffenden Investition in der Vereinbarung zu regeln. Abweichend zum Vorstehenden sind Planungskosten Bestandteil der Vergütung des „Basispakets Elektromobilität“ gemäß Abs. 2, soweit diese in Anlage 13 Teil 3.I spezifiziert sind.
- (8) Die Grundlage für den Ausgleich nach den vorstehenden Absätzen 3 und 6 sind zunächst die bei gemäß dem Leitindikator nach § 24 Abs. 4

lit. b) entstehenden Kostenveränderungen gemäß Anlage 13 (Dekarbonisierung) Abs. 3 (i). Erhöhte Kostenerwartung aufgrund (ggf. temporärer) technologiebedingter Mehrbedarfe gemäß Anlage 13 Abs. 3 (ii) zählen hierzu, wenn die BVG dies dem Grunde und der Höhe nach plausibel veranschlagt. Dieses ist im Kontext des in Anlage 13, Abs. 11 beschriebenen Prozesses zu klären.

§ 54 Ausgleich wachstumsbedingter Vorleistungen

- (1) Die BVG hat ihre Ressourcen gemäß § 17 Abs. 1 grundsätzlich in dem Umfang aufzubauen, wie dieses zur Realisierung des Leistungsaufwuchses des Angebots im Bestandsnetz gemäß § 9 sowie der Netzerweiterungen gemäß § 35 erforderlich ist.
- (2) Soweit die aufgebauten Ressourcen gemäß den Feststellungen nach § 17 Abs. 6 lit. b) Satz 2 zwar erforderlich sind, aber nicht gemäß § 46 abgerechnet werden, sind die damit verbundenen Kosten vom Land Berlin gesondert auszugleichen. Dieses gilt nur, soweit kein anderer der in § 45 Abs. 2 genannten Ausgleichstatbestände diese Kosten umfasst. Bei fehlendem Einvernehmen in Bezug auf die gemeinsame Feststellung nach § 17 Abs. 6 lit. b) sind – vorbehaltlich einer Klärung gemäß § 64 – nur die vom Aufgabenträger für erforderlich erachteten Ressourcen gesondert zu vergüten.
- (3) Die gesondert auszugleichenden Ressourcen sowie die Höhe der gemäß Abs. 2 auszugleichenden Kosten sind mit der Schlussabrechnung des jeweiligen Jahres nach § 58 Abs. 2 zu belegen.

§ 55 Ausgleich für die Beschaffung oder Ertüchtigung von Schienenfahrzeugen

- (1) Unabhängig von der Vergütung erbrachter fahrplanmäßiger Leistungen gemäß § 46 gleicht das Land Berlin bestimmte Kosten der Vorhaltung bestimmter Schienenfahrzeuge gemäß Abs. 2 und Abs. 3 aus oder gewährt Zuwendungen zu deren Beschaffung gemäß Abs. 4 oder deren Ertüchtigung gemäß Abs. 5.
- (2) Der Fahrzeugbestand, dessen Vorhaltekosten während der Vertragslaufzeit vom Land Berlin ausgeglichen werden, ist im Anhang 8 (Preis- und Kalkulationsblatt) „Kalkulationsblatt Schienenfahrzeugbeschaffung“ aufgeführt. Dort sind zudem der Zeitpunkt der Auslieferung, die Anschaffungs- und Herstellungskosten (AHK) sowie Summenwerte der Abschreibungen (AfA) für die einzelnen Vertragsjahre angegeben. Für

Fahrzeuge, deren Beschaffung im Vertragszeitraum beabsichtigt ist, sind die entsprechenden Planwerte angegeben. Mit der Schlussabrechnung eines jeden Vertragsjahres übermittelt die BVG einen Entwurf für einen aktualisierten Anhang 8 (Preis- und Kalkulationsblatt), in dem die Planwerte des jeweiligen Bezugsjahres durch Ist-Werte der AHK der tatsächlich beschafften Fahrzeuge und die tatsächliche AfA der vorgehaltenen Fahrzeuge ersetzt werden sowie auch die verbleibenden Planwerte der Folgejahre aktualisiert werden. Mit der Einigung über die Schlussabrechnung gemäß § 58 Abs. 3 verständigen sich Land Berlin und BVG auf die Aktualisierung des Anhangs 8 (Preis- und Kalkulationsblatt).

- (3) Der jährliche Ausgleichsbetrag für die Vorhaltung ist der Durchschnittswert der gemäß Abs. 2 während der Vertragslaufzeit erwarteten AfA gemäß den Angaben von Anhang 8 (Preis- und Kalkulationsblatt) „Kalkulationsblatt Schienenfahrzeugbeschaffung“. Im Übrigen gilt:
 - a) In der 1. Revision wird auf Basis der gemäß Abs. 2 Satz 5 aktualisierten Anhänge durch Abgleich der Plan- und Istwerte überprüft, ob und wenn ja, in welcher Höhe, es bis zum Jahr 2023 zu einer Über- oder Unterzahlung gekommen ist. Dabei werden auf Basis aktueller Planwerte und unter Ausgleich einer etwaigen bis zum Jahr 2023 entstandenen oder absehbar für die Jahre 2024 und 2025 prognostisch entstehenden Über- oder Unterzahlung die Vergütungen für die Jahre von 2026 bis 08/2035 festgesetzt.
 - b) In gleicher Weise werden in der 2. Revision die Vergütungen für die Jahre 2031 bis August 2035 ermittelt und festgesetzt. Etwaige Über- oder Unterzahlungen dieser Periode werden mit der Schlussabrechnung des Vertrags im Jahr 2035 ermittelt und ausgeglichen.
- (4) Von der BVG neu beschaffte oder im Fahrzeugbestand nach Abs. 2 bereits enthaltene Fahrzeuge können vom Land Berlin jederzeit auch durch Zuwendungen in Form der Sonderfinanzierung finanziert werden. In diesem Fall wird bei der Aktualisierung des Anhangs im betreffenden Jahr gemäß Abs. 2 Satz 4 das betreffende Fahrzeug aus dem Bestand der nach Vorhaltung zu vergütenden Fahrzeuge ausgebucht. Die Folgen dieser Ausbuchung auf die Kosten werden in der jeweils nächsten Revision bzw. in der Schlussabrechnung entsprechend Abs. 3 berücksichtigt.
- (5) Das Land Berlin kann Zuwendungen zur Ertüchtigung vorhandener Schienenfahrzeuge gemäß § 16 Abs. 4 und 5 leisten oder mögliche Zuwendungen des Bundes organisieren.

§ 56 Ausgleich für Tarifpflichten

- (1) Für die Freifahrt der Berechtigten nach § 228 SGB IX erhält die BVG Tarifersatzleistungen nach den Regelungen von SGB IX.
- (2) Für Tarifiermäßigungen gemäß § 18 Abs. 4 lit. a) und b) erhält die BVG einen Ausgleich zu den Kosten, die bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen bzw. Berechtigungsnachweisen im Ausbildungsverkehr bzw. durch Inanspruchnahme des Berlin-Ticket S entstehen und nicht durch entsprechende Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden.
- (3) Verfahren und Parameter zur Berechnung der Ausgleichsleistungen wegen abgesenkter Tarife werden in Anlage 8 (Ausgleichsberechnung) Teil 4 beschrieben.

§ 57 Kontrollen zur Vermeidung von Überkompensation

- (1) Mit dem Vertrag und der Vertragspraxis wird den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und insbesondere ihres Anhangs entsprochen.
- (2) Die vereinbarte sowie die in der Vertragspraxis realisierte 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 Kosten, die der BVG aus den in diesem Vertrag beschriebenen Verpflichtungen entstehen,
 - b) abgezogen werden die Einnahmen aus Tariferlösen gemäß § 46 Abs. 3 sowie alle anderen Einnahmen, die in Erfüllung der Vertragspflichten anfallen,
 - c) hinzugerechnet wird ein angemessener Gewinn.
- (3) Bei der Berechnung von Kosten und Einnahmen werden die geltenden Grundsätze der Rechnungslegungs- und Steuervorschriften beachtet. Der Aufwand der BVG wird transparent den verschiedenen Verkehrssparten der BVG, jeweils getrennt nach Verkehrsbetrieb und Verkehrsinfrastruktur, zugeschlüsselt. Geschäftliche Aktivitäten der BVG, die nicht die Erfüllung der Vertragspflichten betreffen, werden rechnerisch getrennt geführt. Für jedes Vertragsjahr übermittelt die BVG mit der Schlussabrechnung gemäß § 58 Abs. 2 die mit den vertraglichen Pflichten verbundenen Kosten und Erlöse durch Eintragungen gemäß Anhang 8 (Preis- und Kalkulationsblatt) „Kalkulationsblatt Ü“.

- (4) Die näheren Einzelheiten zu Inhalt und Verfahren sind in Anlage 8 (Ausgleichsberechnung) Teil 5 geregelt.

§ 58 Rechnungslegung der BVG und Zahlungen des Landes Berlin

- (1) Auf die kalenderjährlich geschuldete Vergütung gemäß § 46 werden Anzahlungen in Höhe von 1/12 der voraussichtlichen Ausgleichsleistungen eines Kalenderjahres spätestens drei Werktage vor dem 15. eines jeden Monats an die BVG geleistet. Für die speziellen Ausgleichstatbestände nach § 45 Abs. 2 und die Tarifpflichten nach § 45 Abs. 3 gilt Folgendes:
- a) Soweit Zahlungen über Zuwendungsbescheid oder Zuwendungsvereinbarung geregelt sind, richten sich die Rechnungslegungsanforderungen und Zahlungstermine nach deren Inhalten.
 - b) Der Veränderungskostensatz pro Nutzwagenkilometer für dekarbonisierte Busse nach § 53 Abs. 3 ändert die voraussichtlichen Ausgleichsleistungen nach Satz 1 entsprechend dem Produkt des anzuwendenden Kostensatzes und der zu erbringenden Busleistungsmengen der verschiedenen Bustypen.
 - c) Für wachstumsbedingte Vorleistungen gemäß § 54 sowie die Fahrzeugvorhaltung gemäß § 55 werden Anzahlungen in Höhe von 1/12 der voraussichtlichen Ausgleichsleistungen eines Kalenderjahres spätestens drei Werktage vor dem 15. eines jeden Monats geleistet.
 - d) Für Tarifersatzleistungen und den Ausgleich für Tarifpflichten gemäß § 56 werden Anzahlungen gemäß den vertraglichen (vgl. Anlage 3 (Tarif und Vertrieb) Teile 7 und 8) und den gesetzlichen Regelungen des SGB IX geleistet.
- (2) Bis zum 30. April jeden Jahres legt die BVG dem Aufgabenträger eine gemäß Anlage 8 (Ausgleichsberechnung) Teil 6.3 sowie Anhang 8 (Preis- und Kalkulationsblatt) „Kalkulationsblatt Schlussabrechnung“ prüfbar aufgestellte Schlussabrechnung für die im Vorjahr erbrachten Leistungen vor. Dabei ist ein Testat des von der BVG mit der Prüfung des Jahresabschlusses beauftragten Wirtschaftsprüfers beizufügen, welches die Richtigkeit der von der BVG gemäß § 53 Abs. 4, § 54 Abs. 3, § 55 Abs. 2 Satz 4, § 57 Abs. 3 Satz 4 sowie Anlage 8 (Ausgleichsberechnung) Teil 2.4 Abs. 4 Satz 2 und Teil 7.1.1. Abs. 2 sowie Teil 7.1.3. Abs. 3 zu übermittelnden Angaben bestätigt.

- (3) Der Aufgabenträger ist berechtigt, die Schlussabrechnung innerhalb von sieben Wochen nach deren Zugang und bei Vorliegen des Gesamtberichts im Sinne des § 41 Abs. 1 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 Abs. 2 Satz 1 und Abs. 3 Satz 1 erlangte Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse der BVG im Sinne des § 203 Abs. 2 StGB gegenüber Dritten vertraulich zu behandeln. Erfolgt innerhalb der in Satz 1 genannten Frist keine schriftliche Beanstandung der Schlussabrechnung, gilt die Schlussabrechnung als vom Aufgabenträger bestätigt. Die Schlussabrechnung und der Gesamtbericht im Sinne von § 41 Abs. 1 werden in einem Monatsgespräch erörtert (Abschlussgespräch). In diesem Termin sollen auch die Festlegungen zum Umgang mit Überzahlungen nach Abs. 4 Satz 1 getroffen sowie im Falle einer Beanstandung ein Konsens zu den noch offenen Punkten erzielt werden. Im Falle einer Beanstandung soll das Gespräch spätestens vier Wochen nach deren Zugang terminiert werden.
- (4) Für bestimmte in Anlage 8 (Ausgleichsberechnung) Teil 6.3 Abs. 2 geregelte Zwecke können etwaige Überzahlungen des Landes Berlin als Anzahlung auf noch zu erbringende Leistungen bei der BVG verbleiben. Im Übrigen werden eventuelle Über- oder Unterzahlungen der jährlichen Ausgleichsleistungen jeweils zur Hälfte mit den ersten beiden Anzahlungen nach Prüfung und Feststellung bzw. Bestätigung der Schlussabrechnung ausgeglichen. Darüberhinausgehende Beträge sind zum Zeitpunkt der dritten Anzahlung nach Prüfung und Feststellung bzw. Bestätigung der Schlussabrechnung auszugleichen.
- (5) Die in der Gewährträgerversammlung der BVG vertretenen Senatsverwaltungen können gemeinsam von der BVG eine Stundung fälliger Zahlungsansprüche begehren. Im Falle der Gewährung wird die Forderung spätestens nach 48 Monaten nach ursprünglicher Fälligkeit fällig. Eine Stundung kann nicht gewährt werden für Anzahlungen auf die zum Zeitpunkt der Unterzeichnung kalenderjährlich geschuldete Vergütung im Sinne von § 58 Abs. 1 Satz 1 sowie auf Ausgleichsleistungen für Kapitalkosten der BVG. Die begehrte Stundung ist von der BVG zu gewähren, soweit der Gesamtbetrag dieser zeitgleich gewährten Stundungen zu keinem Zeitpunkt 40 Mio. Euro überschreitet und soweit zum Zeit-

punkt der Verständigung über eine Stundung absehbar ist, dass der BVG nach Abzug der Kapitaldienstleistungen (Tilgungen und Zinsen) und der Stundungsbeträge jederzeit ein Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit von mindestens 50 Mio. Euro verbleibt (sogenannter Free Cash Flow zur Finanzierung der Investitionen). Diese einzuhalten- de Free Cash Flow-Grenze gilt nicht für das Jahr 2021; im Jahr 2021 ist mindestens ein positiver Free Cash Flow zur Finanzierung der Investitionen erforderlich. Sowohl für das Jahr 2021 als auch für die darauffol- genden Jahre gilt, dass eine Verständigung über eine Stundung frühes- tens im 4. Quartal des jeweils vorherigen Jahres erfolgen kann. Die ge- stundeten Beträge sind mit dem im Jahr der Stundungsabrede durch- schnittlichen Schuldszinssatz der BVG zu verzinsen, soweit die BVG sich wegen der Stundung zusätzlich verschulden muss.

6 Fortschreibung der Vertragsinhalte

§ 59 Anpassung von Vertragspflichten insbesondere durch NVP

- (1) Im Zuge der Vorbereitung des Beschlusses zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans stimmt sich der Aufgabenträger mit der BVG zu dem mit den NVP-Inhalten verbundenen Anpassungsbedarf der Ausgleichsleistungen dieses Vertrags ab.
- (2) Nach Beschluss des Nahverkehrsplans durch den Senat übersendet der Aufgabenträger der BVG einen Entwurf der sich aus dem Beschluss ergebenden Anpassungsbedarfe in Bezug auf Leistungspflichten und Ausgleichsregelungen in Vertragstext und Anlagen. Auf dieser Basis wird über die Anpassung des Vertrags in Bezug auf die vertraglichen Pflichten der BVG und die damit verbundenen Regelungen zum finanziellen Ausgleich unter Berücksichtigung der gesetzlichen Anforderungen, insbesondere der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, verhandelt.
- (3) Die Verhandlungen nach Abs. 2 sollen mit den Verhandlungen zur Revision verbunden werden. Wird in den Verhandlungen kein Einvernehmen erzielt, kann der Aufgabenträger die Gewährträgersversammlung anrufen.
- (4) Im Konsens der Vertragspartner ist eine Anpassung von Leistungspflichten auch ohne Bezug zur Fortschreibung eines Nahverkehrsplans möglich. Mit der Anpassung von Leistungspflichten im Vertrag und/oder in seinen Anlagen sind auch die Parameter der betroffenen Ausgleichsleistungen zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen oder neu festzulegen.
- (5) Die in der Vorinformation (EU-Amtsblatt 2019/S 064-150110 vom 1. April 2019) bekanntgemachten Leistungspflichten sind Mindestanforderungen dieses Vertrags. Ihre Unterschreitung innerhalb der Regelungen dieses Vertrags (z. B. durch Fahrplanänderungen oder durch Vertragsänderung) ist nicht zulässig.

§ 60 Revision

- (1) Im Jahr 2024 findet mit Wirkung zum 1. Januar 2026 (1. Revision) und im Jahr 2028 mit Wirkung zum 1. Januar 2030 (2. Revision) eine Revision bestimmter, in diesem Vertrag festgelegter Vertragsinhalte statt.
- (2) Vorgaben zur Revision enthält Anlage 8 (Ausgleichsberechnung) Teil 7. Die Vertragspartner werden dem jeweils anderen Vertragspartner bis

spätestens 31. März 2024 bzw. 31. März 2028 schriftlich weitere Themen vorschlagen, die einer Revision unterzogen werden sollen.

- (3) Soweit in diesem Vertrag nicht anderweitig geregelt, werden die Vertragspartner im Übrigen einvernehmlich diejenigen Themen festlegen, über deren Revision sie verhandeln möchten.
- (4) 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

§ 61 Laufzeit

- (1) Die vertraglichen Leistungspflichten beginnen am 1. September 2020 und enden am 31. August 2035.
- (2) Das Recht zur ordentlichen Kündigung ist ausgeschlossen.
- (3) Aus wichtigem Grund, den der kündigende Teil nicht zu vertreten hat und der 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.

§ 62 Genehmigungen

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

§ 63 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 das Land Berlin für die Erfüllung der nicht auf die neue Organisation übertragenen Vertragsbestandteile.

§ 64 Streitigkeiten

- (1) Die Vertragspartner versuchen, Unklarheiten über den Regelungsgehalt des Vertrags sowie Unstimmigkeiten bei der Herstellung des nach den Regelungen des Vertrags 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 Vertrags ist für die Vertragspartner bindend. Für die BVG gilt er als Weisung gemäß § 14 Abs. 6 BerlBG.
- (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.

§ 65 Regelungen in Vorbereitung auf einen Anschlussvertrag

- (1) Vorbehaltlich eines geänderten Rechtsrahmens wird das Land Berlin voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2033 im Wege der Vorabbenanntmachung nach § 8a Abs. 2 PBefG die Art der beabsichtigten Vergabe für einen sich ab dem 1. September 2035 anschließenden Verkehrsvertrag in Bezug auf die in diesem Vertrag geregelten Verkehrsleistungen bekannt geben. Soweit die BVG auf Grundlage dieses Verkehrsvertrags Ausgleichsleistungen gleich welcher Art für Investitionen erhält (z.B. Investitionsförderung, Bürgschaften o.a.), aus denen der BVG über das Ende dieses Verkehrsvertrags ein wirtschaftlicher Vorteil verbleibt, gelten die nachstehenden Vorgaben zur Vermeidung einer beihilfenrechtlich relevanten Wirkung solcher Ausgleichsleistungen.
- (2) Die BVG hat auf Veranlassung durch das Land Berlin den nachfolgenden Vorgaben zu entsprechen:

- a) Die BVG hat dem Land im Vorfeld der Anschlussvergabe alle Angaben zu übermitteln, die zum Zwecke einer vom Land Berlin beabsichtigten Absicherung von Sozialstandards und insbesondere zum Übergang der Arbeitsverhältnisse durch Anordnung eines Betriebsübergangs auf einen etwaigen Folgebetreiber erforderlich sind. Dazu gehören auch die nach Art. 4 Abs. 5 Satz 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 relevanten Angaben zu den Arbeitnehmern, die nach Art. 4 Abs. 5 Satz 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 als zur Erbringung der Dienste eingestellt gelten.
- b) Für den Fall, dass – gleich aus welchem Grund – der vertragsgegenständliche Verkehr zur Gänze oder in Teilen ab dem 1. September 2035 nicht von der BVG erbracht wird, hat die BVG dem Land Berlin oder einem von diesem bestimmten Dritten zum Vertragsende sämtliche Rechte an den auf Basis der Regelungen dieses Vertrages beschafften Schienenfahrzeugen, deren spezifischem Zubehör sowie der zugehörigen Fahrzeug- und Instandhaltungsdokumentation gegen Zahlung eines Kaufpreises zu übertragen und die einschlägigen Gegenstände und Daten zum Ende des Verkehrsvertrages an das Land Berlin oder einem vom Land Berlin bestimmten Dritten zu übergeben oder einem vom Land bestimmten Dritten zur Nutzung zu Selbstkosten (einschließlich einer angemessenen Verzinsung des Eigenkapitals) zu überlassen. Der Kaufpreis von Fahrzeugen und Zubehör wird über deren Zeitwert vom Land Berlin ermittelt. Dieser Zeitwert wird unter Berücksichtigung des Restbuchwertes und der Einsetzbarkeit der Fahrzeuge sowie von Zu- oder Abschlägen aus Gründen des Fahrzeugzustandes von einem vom Land Berlin beauftragten Sachverständigen berechnet. Die BVG kehrt den Kaufpreis anteilig in Höhe des mit dem Kaufpreis realisierten noch vorhandenen Fördervorteils (insbesondere noch nicht aufgelösten Sonderposten für die Investitionsförderung) an das Land Berlin aus. Die Auskehrungspflicht des vorstehenden Satzes besteht nicht, sofern der BVG aus der Nutzungsmöglichkeit der beschafften Schienenfahrzeuge, deren spezifischem Zubehör sowie der zugehörigen Fahrzeug- und Instandhaltungsdokumentation kein über das Ende dieses Vertrags hinausgehender, beihilferechtlich relevanter wirtschaftlicher Vorteil verbleibt. Die Feststellung, ob ein solcher Vorteil besteht, trifft das Land Berlin unter Berücksichtigung der Feststellungen des beauftragten Sachverständigen.

- c) Die vorstehenden Regelungen (lit. b) gelten für Busse und andere bewegliche Investitionsgüter entsprechend, soweit diese auf Basis von Zuwendungen oder anderweitig mit öffentlichen Mitteln während der Vertragslaufzeit und für Zwecke dieses Vertrags finanziert wurden. Die BVG kann den Verkauf oder die Nutzungsüberlassung von Bussen und Investitionsgütern im Sinne des vorstehenden Satzes abwenden, wenn sie stattdessen einen anteilig noch vorhandenen Fördervorteil dem Land oder dem Fördermittelgeber erstattet.
- d) Die BVG hat in einem etwaigen im Verfahren zur Vergabe des Folgeverkehrsvertrages allen Bewerbern um den Anschlussauftrag während der Angebotsfrist zu Kalkulationszwecken Auskunft über die Betriebsdokumentation sowie in Informationen zu den Fahrzeugen nach lit. b) und deren Instandhaltung zu geben sowie entsprechend sämtliche für die Kalkulation relevanten Informationen in Bezug auf die geförderten Busse und Investitionsgüter nach lit. c) zur Verfügung zu stellen.
- e) Soweit die Verkehrsinfrastruktur der BVG gemäß § 32 bzw. § 36 Abs. 1 in der Vertragslaufzeit mit öffentlichen Mitteln finanziert wurde, hat die BVG diese entsprechend § 31 Abs. 4 einem vom Land Berlin bestimmten Dritten zur Nutzung zu Selbstkosten (einschließlich einer angemessenen Verzinsung des Eigenkapitals) zu überlassen. Dabei ist der mit der öffentlichen Finanzierung verbundene wirtschaftliche Vorteil von der BVG bei der Bemessung etwaiger Infrastrukturnutzungsentgelte in Bezug auf deren Nutzung entgeltmindernd zu berücksichtigen.
- f) Soweit trotz Anwendung der vorstehenden Regelungen lit. a) bis lit. e) dennoch bei der BVG nach Ende des Verkehrsvertrags noch beihilfenrechtlich relevante Vorteile aus der Investitionsförderung im Sinne von Abs. 1 verbleiben, hat die BVG die ihr gewährten Ausgleichsleistungen im Umfang dieses Vorteils an das Land Berlin oder den jeweiligen Fördermittelgeber zurückzugewähren; die Bestimmungen der Zuwendungsbescheide oder andere verbindliche Vorgaben der Förderung bleiben unberührt.

Mit der Veranlassung nach Satz 1 kann das Land Berlin der BVG weitere, die vorstehenden Regelungen ausgestaltende Vorgaben setzen, soweit dieses erforderlich ist, um soziale Schutzrechte zu Gunsten der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer wirksamer umzusetzen oder dafür zu sorgen, dass zur Überlassung oder Nutzung vorgesehene Investitionsgüter auch tatsächlich von Dritten genutzt werden können.

- (3) Bei vorzeitiger Vertragsbeendigung gemäß § 61 Abs. 3 gilt Abs. 2 entsprechend.

§ 66 Schlussbestimmungen

- (1) Änderungen des Vertrags bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform; dies gilt auch für eine Änderung dieser Schriftformklausel. Die Änderungen sind gemäß Anlage 16 (Vertragsänderungen) zu dokumentieren.
- (2) Sollten Bestimmungen dieses Vertrags 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 Vertrags 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 Vertrags gewollt hätten, sofern sie bei Abschluss dieses Vertrags 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 Vertrags kommt, ungeachtet etwaiger gesetzlicher Änderungen, die zu Vertragsschluss gültige Rechtslage zur Anwendung, soweit dies für die Abrechnung nach diesem Vertrag notwendig ist.
- (4) Der der BVG insgesamt zur Finanzierung des fahrplanmäßigen Verkehrsangebots gewährte Ausgleichsanspruch (§ 45 Abs. 1 Satz 2) unterliegt gemäß des Beschlusses der Finanzministerkonferenz vom 23. Juni 1994 und des Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz vom 16./17. November 1995 nicht der Umsatzbesteuerung (ausgenommen Tarifersatzleistungen auf Preis-Preis-Basis). Die Vertragspartner gehen davon aus, dass diese Beschlüsse Bestand haben werden und die in diesem Vertrag geregelten Ausgleichsleistungen auch weiterhin nicht der Umsatzsteuerpflicht unterliegen. Sollten die Beschlüsse gemäß Satz 1 keinen Bestand mehr haben und aus diesem Grund für Leistungen nach diesem Vertrag Umsatzsteuer geschuldet werden, wird diese von der BVG nach dem jeweils geltenden Steuersatz zusätzlich in Rechnung

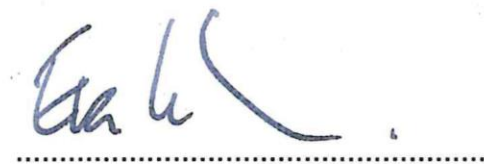
gestellt und vom Land erstattet. Dies geschieht auch rückwirkend, soweit die Umsatzsteuerpflicht mit Rückwirkung festgestellt werden sollte. Erstattet werden auch etwaige Nachzahlungszinsen, sofern diese nicht von der BVG zu vertreten sind. Die BVG hat alle gesetzlich zulässigen Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass die vom Land geleisteten Zahlungen von den Finanzbehörden und den Gerichten, als echte, nicht umsatzsteuerbare Zuschüsse im öffentlichen Interesse anerkannt werden. Die BVG hat hierzu unter vollständiger Einbindung des Landes die entsprechenden Rechtsbehelfe bzw. Rechtsmittel fristgerecht und ordnungsmäßig zu erheben.

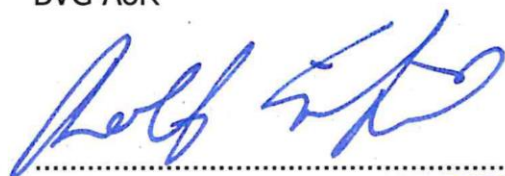
- (5) Die nachfolgend aufgeführten Anlagen sind Bestandteil des Vertrags. Ergänzend zu den bereits im Vertragstext benannten Anlagen enthält Anlage 20 (Glossar) einheitliche Definitionen vertragsrelevanter Begriffe.
- (6) Die Vertragspartner sind sich darüber einig, dass das Land Berlin den Vertrag nach Maßgabe des E-Government-Gesetzes Berlin und des Berliner Informationsfreiheitsgesetzes im Internet veröffentlichen wird.
- (7) Dieser Vertrag wird zweifach ausgefertigt. Jeder Vertragspartner erhält eine Ausfertigung.

Berlin, den 21.12.2020

Berlin, den 21.12.2020


.....
Land Berlin


.....
BVG AöR


.....
BVG AöR


.....
BVG AöR

8 Anlagen und Anhänge

Die nachfolgend aufgeführten Anlagen sind Bestandteil dieses Vertrages.

Die Anlagen werden untergliedert in „Teile“ und teilweise durch weiterführende „Anhänge“ ergänzt.

Die Teile der Anlagen sind nachfolgend lediglich bei den Anlagen 1, 2 und 7 aufgeführt, da diese als eigenständige Dokumente konzipiert sind.

Die Nummerierung der Anhänge erfolgt nicht in chronologisch aufsteigender Reihung, sondern orientiert sich an der Nummer der Anlage, die sie ergänzen.

Anlage 1 Angebotsstandards

Teil 1	Regel-Angebotsstandards
Teil 2	Mögliche Themenschwerpunkte gemäß § 44 Abs. 1 und 5 und § 40 Abs. 4
Teil 3	Sicherheit
Teil 4	Sauberkeit
Teil 5	Fahrgastinformation
Teil 6	Barrierefreiheit
Teil 7	Umweltstandards

Anlage 2 Angebotsbestellung

Teil 1	Planungs- und Bestellkalender
Teil 2	Bestellbedingungen
Teil 3	Ersatz- und Umleitungsverkehre
Teil 4	Zu sichernde Anschlüsse
Teil 5	Leistungsumfang
Anhang 2	Rahmenfahrplan September 2020

Anlage 3 Tarif und Vertrieb

Anhang 3	Tarif und Vertrieb
----------	--------------------

Anlage 4 Regelungen zum gegenseitigen Datenaustausch

Anhang 4	Daten
----------	-------

Anlage 5	Infrastrukturstandards
Anhang 5	Berichtsmuster Infrastruktur
Anlage 6	Infrastrukturmonitoring
Anlage 7	Erfüllungskontrolle
Teil 1	Übersicht Berichtsmuster
Teil 2	Fahrzeugbeschaffung
Anhang 7	Berichtsmuster Erfüllungskontrolle
Anlage 8	Ausgleichsberechnung
Anhang 8	Preis- und Kalkulationsblatt
Anlage 9	Bezüge zum Nahverkehrsplan („NVP-Bezüge“)
Anlage 10	Verlustzeiten im Oberflächenverkehr
Anlage 11	Modernisierung sowie Aus- und Neubau der Schienenverkehrsinfrastruktur
Anlage 12	Ressourcenplanung
Anlage 13	Dekarbonisierung
Anlage 14	Abstimmungsrountinen
Anlage 15	Marktforschung und Marktauftritt
Anlage 16	Vertragsänderungen
Anlage 17	Ausschließliches Recht

Anlage 18 **Regelungen zur Nutzung der gemeinsamen
IT-Plattform gemäß § 2 Abs. 9**

Anhang 18 IT-Sicherheitsstandards der BVG

Anlage 19 **Anzusprechende Verwaltungseinheiten beim Land
Berlin**

Anlage 20 **Glossar**