

Anlage 8: Ausgleichsberechnung

Inhaltsverzeichnis

Teil 1: Definitionen und Begriffsklärungen	3
Teil 2: Vergütung für Erfüllung von Leistungspflichten in den Bereichen Verkehr (Abschnitt 2) und Infrastruktur (Abschnitt 3)	4
2.1. Vergütung erbrachter fahrplanmäßiger Leistungen (§ 46).....	4
2.2. Bonus für gute und Malus für schlechte Leistungen (§ 47).....	9
2.3. Vergütungsänderungen im Gefolge von Leistungsänderungen.....	14
2.4. Vergütungsänderungen wegen von den Erwartungen abweichender Erlöse beim Landesbeschäftigtenticket (§ 46 Abs. 1).....	14
Teil 3: Ergänzende Ausgleichstatbestände (§§ 50 bis 54)	16
3.1. Ausgleich für die Verpflichtung, Ersatzinvestitionen in die Bestandsinfrastruktur zu leisten (§ 50).....	16
3.2. Ausgleich für die mit Erweiterung und Neubau von Schienenverkehrsinfrastruktur verbundenen Änderungen der Vertragspflichten (§ 51).....	18
3.3. Ausgleich für Modernisierung und Neubau von Omnibus-Betriebshöfen und -Werkstätten sowie Errichtung und Betrieb von Mobilitätsstationen (§ 52).....	19
3.4. Ausgleich für Verpflichtungen zur Dekarbonisierung des Busverkehrs (§ 53).....	21
3.5. Ausgleich wachstumsbedingter Vorleistungen (§ 54).....	24
3.6. Ausgleich für die Beschaffung oder Ertüchtigung von Schienenfahrzeugen (§ 55).....	24
3.7. Erhöhung der Ausgleichsleistungen durch Fördermittel Dritter.....	26
Teil 4: Tarifersatzleistungen - Ausgleich für Tarifpflichten (§ 56)	27
4.1. Tarifersatzleistungen für Freifahrt nach § 228 SGB IX.....	28
4.2. Ausgleich für Tarifpflichten nach § 56 Abs. 2.....	28
Teil 5: Kontrollen zur Vermeidung von Überkompensation sowie zur Erfüllung sonstiger Vorgaben der VO (EG) Nr. 1370/2007 (§ 57)	31
5.1. Kontrollen zur Vermeidung von Überkompensation.....	31
5.2. Vorgaben für die Trennungsrechnung.....	32
5.3. Ansatz von Verbundeffekten im Sinne des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007.....	33
5.4. Beihilfenrechtliche Informationen und Aufbewahrung.....	33

Teil 6: Rechnungslegung der BVG und Zahlungen des Landes (§ 58)	33
6.1. Monatliche Anzahlungen für die zu erbringenden Leistungsmengen eines Kalenderjahres (§ 58 Abs. 1 Satz 1).....	33
6.2. Anzahlungen für weitere Ausgleichstatbestände (§ 58 Abs. 1 Satz 2).....	34
6.3. Jährliche Schlussabrechnung (§ 58 Abs. 2 und 3)	34
Teil 7: Revisionsregelungen zur Überprüfung von Vergütung, Leistung und Ausgleich	37
7.1. Änderung der Vergütung wegen geänderter Kosten und Einnahmen der BVG	37
7.2. Überprüfung Vergütungs- und Anreizsystem.....	41
7.3. Überprüfung des Busleistungsumfangs bei verzögerter Inbetriebnahme von Straßenbahnneubaustrecken	42
7.4. Spezifische Revision weiterer Leistungspflichten.....	43

Zweck dieser Anlage

Diese Anlage spezifiziert entsprechend § 45 Abs. 8 Verkehrsvertrag die insbesondere in Abschnitt 5 des Verkehrsvertrages geregelten Inhalte zur Vergütung von Leistungspflichten, zu ergänzenden Ausgleichstatbeständen und Tarifersatzleistungen, zur Vermeidung von Überkompensation, zur Rechnungslegung sowie zur Überprüfung (Revision).

Die Anlage 8 wird durch eine in Anhang 8 (Preis- und Kalkulationsblatt) enthaltene Excel-Datei ergänzt, welche alle Vergütungs- und Ausgleichsregelungen und -parameter der Anlage 8 abbildet und mit den vertraglich zu erbringenden Leistungen sowie den Kosten- und Erlöserwartungen der BVG verknüpft. Dabei sind

- im „**Preisblatt** Planung BVG (P)“ sämtliche Parameter, anhand derer die Ausgleichsleistung für die Vertragslaufzeit berechnet wird, überblickshaft dargestellt;
- in den **Kalkulationsblättern** (kurz: KB) die rechnerischen Herleitungen der im „Preisblatt Planung BVG (P)“ enthaltenen Angaben aus den Kosten- und Erlösannahmen der BVG abgebildet.

Teil 1: Definitionen und Begriffsklärungen

Für die Zwecke der Anlage 8 und des Anhangs 8 werden folgende Begriffsdefinitionen vereinbart:

- (1) **Fahrplanmäßige Leistung:** Diese liegt vor, wenn sie dem bestätigten Minutenfahrplan gemäß § 12 Abs. 10 entspricht.
- (2) **Leistungsmengen:** Die aus einem bestimmten Fahrtenangebot für einen bestimmten Zeitraum abgeleiteten Leistungskennziffern Nutzwagenkilometer (für Bus und Bus dekarbonisiert) und Nutzzugkilometer (für Straßenbahn und U-Bahn). Das Fahrtenangebot kann sich dabei aus einem bestimmten Fahrplan, aber auch aus nicht fahrplanmäßigen Fahrten mit Fahrgästen (Veranstaltungsverkehre, Umleitungsverkehre etc.) oder einer bestimmten, zeitlich oder räumlich abgegrenzten Teilmenge eines Fahrplans ergeben.
- (3) **Ausgefallene Leistungsmengen:** Leistungsmengen ausgefallener Fahrten des bestellten Fahrplans, einschließlich seiner Änderungen nach § 12.
- (4) **Betriebsstunden (Fähre):** Die Bereitstellungszeit eines Fahrgastschiffs zwischen der ersten Abfahrt und der letzten Ankunft eines Betriebstages auf der jeweiligen Linie ergibt die Summe der Betriebsstunden eines Betriebstages.

Teil 2: Vergütung für Erfüllung von Leistungspflichten in den Bereichen Verkehr (Abschnitt 2) und Infrastruktur (Abschnitt 3)

2.1. Vergütung erbrachter fahrplanmäßiger Leistungen (§ 46)

2.1.1. Erwartete Kosten der erbrachten fahrplanmäßigen Leistungen (§ 46 Abs. 2)

(1) Im Anhang 8 werden durch die BVG die erwarteten Kosten zur Erbringung der fahrplanmäßigen Leistungen kalkuliert. Dazu sind im Anhang 8 in den Kalkulationsblättern „BO Gesamt“, „BU Gesamt“ und „BS Gesamt“ die zu erwartenden Kosten, orientiert an der Struktur einer Gewinn-und-Verlust-Rechnung (GuV), in nachfolgender Differenzierung anzugeben:

- a) Aufschlüsselung nach den Vertragsjahren 2020 bis 2035
- b) Trennung nach den Verkehrsmitteln U-Bahn, Straßenbahn, Bus, Mehrkosten Dekarbonisierung Bus (nachrichtlich), Fähre und neue Mobilitätsformen (bei Bedarf in eigenständigen Kalkulationsblättern) als „Davon-Wert“ der gesamthaft erwarteten Kosten
- c) Trennung nach Verkehrsbetrieb (Abschnitt 2 des Vertrages) und Verkehrsinfrastruktur (Abschnitt 3 des Vertrages) in eigenständigen Kalkulationsblättern als „Davon-Werte“ der gesamthaft erwarteten Kosten
- d) Aufschlüsselung nach Kostenarten: Aufwendungen für Material, Aufwendungen für Personal, Aufwendungen für Abschreibungen, Sonstige betriebliche Aufwendungen in jeweils spezifischer Differenzierung.

Erwartete sonstige Umsatzerlöse wie bspw. Einnahmen aus Werbeerträgen und die Erträge aus der Auflösung des Sonderpostens aus Investitionszuschüssen sind bei den jeweiligen Verkehrsmitteln berücksichtigt und mindern die hier aufgeführten Kosten.

- (2) Kosten, die nicht einem der Verkehrsmittel zugeordnet werden können, sind in Anhang 8 in einem gesonderten „Kalkulationsblatt interne Dienstleistungen“ gesamt anzugeben und anschließend anteilig für jedes Vertragsjahr den Verkehrsmitteln zuzurechnen.
- (3) Die erwarteten Kosten für F&E-Vorhaben (vgl. Präambel sowie § 15 Abs. 2, § 24) sind in Anhang 8 als zusätzliches „Kalkulationsblatt F&E“ in der Struktur der Kostenartengruppen nach derzeit absehbaren Projekttypen auszuweisen.
- (4) Die in Abs. 1 beschriebenen Aufwendungen umfassen alle erwarteten Kosten, die zur Erbringung der fahrplanmäßigen Leistung gemäß § 46 Abs. 1 einschließlich der Verkehrsinfrastruktur notwendig sind, soweit sie nicht durch § 45 Abs. 2 anderweitig ausgeglichen werden.

- (5) Auf Basis der erwarteten (kalkulierten) Kosten gemäß Abs. 1 und dem vertraglich festgelegten Leistungsumfang der einzelnen Verkehrsmittel gemäß § 9 Abs. 1 werden spezifische Kostensätze für jedes Verkehrsmittel berechnet. Ausgehend von den Kostensätzen für das Jahr 2021 wird in Anhang 8, „Preisblatt Planung BVG (P)“ für die Jahre bis inklusive 2025 eine durchschnittliche Fortschreibungsrate in Prozent ermittelt. Diese setzt sich zusammen aus einer durchschnittlichen Fortschreibungsrate wegen Leistungsmengenänderungen und einer durchschnittlichen Fortschreibungsrate wegen Kostenänderungen. In Summe werden auf diese Weise die nach Kalkulation der BVG erwarteten Kosten für das vertragliche Leistungsangebot in geglätteter Weise mit Jahreswerten abgebildet.
- (6) Für Fährleistungen sind in Anhang 8, „Kalkulationsblatt Fähre“ linienspezifische Kostensätze anzugeben. Die erwarteten Kosten eines Vertragsjahres ergeben sich aus dem Produkt der festgelegten Kostensätze und der prognostizierten Betriebsstunden. Soweit die Leistungen von Subunternehmen der BVG erbracht werden und Leistungen in Abstimmung mit dem Aufgabenträger neu vergeben werden, sind die Kostensätze vor Bezuschlagung der Angebote in Abstimmung zwischen Aufgabenträger und BVG neu festzulegen. Die Betriebsstunden ergeben sich aus der Bereitstellungszeit eines Fahrgastschiffs zwischen einschließlich der ersten und der letzten Fahrtmöglichkeit auf der jeweiligen Linie.
- (7) Neue Mobilitätsangebote im ÖPNV können gemäß § 15 durch den Aufgabenträger bestellt werden.
- a) Im Falle einer Bestellung während der Vertragslaufzeit sind für jedes Einsatzgebiet Kostenparameter in einem in Anhang 8 zu erstellenden „Kalkulationsblatt Neue Mobilitätsformen“ zu ergänzen. Die erwarteten Kosten ergeben sich aus dem Produkt der Kostensätze und der entsprechenden Leistungsmenge für ein Vertragsjahr. Als Abrechnungsparameter sind denkbar:
 - Bereitstellungszeiten pro Monat (Angebotsstunden)
 - Durchschnittliche Anzahl bereit gehaltener Fahrzeuge pro Angebotsstunde (Fahrzeugstunden)
 - Erbrachte Fahrgastfahrten pro Monat (Fahrzeugkilometer).
 - b) Mit Blick auf die Ziele des Verkehrsvertrages ist denkbar, dass anteilig an Stelle von erbrachten Fahrzeugkilometern erbrachte Personenkilometer abrechnungsfähig sind. Denkbar ist auch, dass über die Abrechnungsparameter honoriert wird, wenn die durchschnittlich erreichte Besetzungsquote (Pkm/Fzkm) bewirkt, dass per Saldo der Pkw-Verkehr reduziert wird.
 - c) Sollten die generell empfohlenen Kostenparameter der Abrechnung nicht zu für beide Parteien adäquaten Ergebnissen führen, so sollten diese Kostenparameter Basis der Weiterentwicklung eines auf das neue Mobilitätsangebot angepassten Bestellsatzes sein.
- (8) Alternative barrierefreie Ersatzangebote gemäß § 22 Abs. 3 können analog zu Abs. 7 durch den Aufgabenträger bestellt werden. Die entsprechend § 46 Abs. 2 lit. c mit der

Bestellung festzulegenden Kosten und Erlöse sowie die für die Ermittlung der in die Vergütung einfließenden erwarteten Kosten relevanten Kostensätze sind in Anhang 8 im „Kalkulationsblatt *Alternative barrierefreie Beförderung (ABB)*“ zu ergänzen. Die erwarteten Kosten ergeben sich aus dem Produkt der Kostensätze und der entsprechenden Leistungsmenge eines Vertragsjahres.

- a) Die Vertragspartner streben den Abschluss der Bestellung der barrierefreien Ersatzangebote bis spätestens Ende des Jahres 2020 an. In Anhang 8 „Kalkulationsblatt ABB“ ist ein Budget für die Zeit bis einschließlich dem Jahr 2025 in Höhe von 50 Mio. € vorgesehen. Wird dieses Budget mit dem Abschluss der Bestellung nicht vollständig ausgeschöpft, mindert sich die an die BVG zu leistende Vergütung entsprechend. Eine Abrechnung der Minderung erfolgt spätestens im Jahr 2025.
 - b) Mit der Bestellung ist ein Konzept zwischen Land und BVG abzustimmen, in dem, orientiert an den Zielen gemäß Mobilitätsgesetz, § 26 Abs. 7, Kriterien und Maßnahmen der Evaluation von Kosten und Nutzen der barrierefreien Ersatzangebote festgelegt werden. Die Ergebnisse der Evaluation sind jährlich von der BVG vorzustellen und mit dem Aufgabenträger sowie dem/der Berliner Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung zu erörtern. In der ersten Revision ist darüber zu entscheiden, in welcher Ausgestaltung und zu welcher Vergütung die Dienste ab dem Jahr 2026 bei der BVG bestellt werden.
- (9) Bestimmte Kosten der Altersvorsorge, die zu Zeiten der Rechtsvorgängerin der BVG begründet worden sind (Ruhegeldaufwendungen), werden von der für Betriebe zuständigen Senatsverwaltung auf gesetzlicher Grundlage unmittelbar gegenüber der BVG ausgeglichen. Die Ruhegeldaufwendungen sind insoweit nicht in den Kostensätzen gemäß § 46 Abs. 2 zu berücksichtigen. Unbeschadet dessen sind die Ruhegeldaufwendungen und auch die dafür gewährten Ausgleichsbeträge in der Überkompensationskontrolle gemäß Teil 5 zu berücksichtigen.
- (10) In Anhang 8, „Kalkulationsblatt Gesamtübersicht (X)“ werden zusätzlich zu den Erwarteten Kosten die erwarteten Kosten für die sonstigen zusätzlichen Leistungen differenziert aufgegliedert, diese sind gemäß § 46 Abs. 4 ebenfalls zu berücksichtigen:
- a) Budget für zusätzliche Fahrplanpflichten Teil 1 für die in Anlage 2 Teil 5 (Leistungsumfang) Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 beschriebene Differenz
 - b) Budget für zusätzliche Fahrplanpflichten Teil 2 gemäß § 51 Abs. 8
 - c) Budget für Alternative barrierefreie Ersatzangebote gemäß § 22 Abs. 3
 - d) Kosten aus der Anwendung der VwVBU gemäß § 23 Abs. 4
 - e) Kosten für zusätzliche Bestellungen im Bereich Sicherheit und Service gemäß § 49 Abs. 1
 - f) weitere Kosten sonstiger zusätzlicher Leistungen

Die Kosten erhöhen die gemäß Abs. 1 gesamt einkalkulierten Kosten und damit den im Anhang 8 im „Preisblatt Planung BVG (P)“ ausgewiesenen Vergütungsanspruch nach § 46 Abs. 1 Satz 3.

Wird eine Änderung der in Satz 1 geregelten Leistungen vereinbart, dann erfolgt eine einvernehmliche Anpassung des in Satz 2 geregelten Ausgleichsanspruchs unter Ansehung der gemäß Anhang 8 kalkulierten Kosten unter Berücksichtigung der Regelungen in Teil 2.3.2.

- (11) Die BVG weist in Anhang 8, „Kalkulationsblatt Budget zusätzliche Fahrplanpflichten Teil 1“ den Ausgleichsbedarf für die in Anlage 2 Teil 5 (Leistungsumfang) Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 beschriebene Differenz zwischen dem vertraglichen festgelegten und dem sich aus dem NVP 2019-2023 ergebenden Leistungsumfang aus.
- a) Soweit die BVG beim Bus in den Jahren 2021 und 2022 oder bei der U-Bahn in den Jahren 2021 bis 2027 mehr Ressourcen bereit stellen kann als für den vertraglich festgelegten Leistungsumfang benötigt und insoweit diese zusätzliche Leistung erbringen kann, so wird das Land diese Leistungen zusätzlich zum vertraglich festgelegten Leistungsumfang bestellen.
 - b) Soweit die BVG diese Ressourcen nicht bereitstellen und insoweit diese Leistung nicht erbringen kann, kann das Land bei der BVG andere Fahrplanangebote mit einem Ausgleichsbedarf von bis zu 3 Mio. € p.a. bestellen.
 - c) Soweit der in Satz 1 benannte Ausgleichsbedarf für die Zwecke nach lit. a) oder lit. b) nicht ausgeschöpft wird, wird das Budget nach § 51 Abs. 8 erhöht. Dessen Anpassung erfolgt mit der jeweiligen Schlussabrechnung der Jahre 2021 bis 2027.
- (12) Die BVG weist in Anhang 8, „Kalkulationsblatt Sonstige Leistungen“ ein Budget zur Einrichtung und Administration der gemeinsamen Datenbank aus. Mit der gemeinsamen stufenweisen Festlegung zusätzlicher Anforderungen gemäß § 2 Abs. 9 Satz 3 werden auch die damit jeweils verbundenen erwarteten Kosten abgestimmt. Soweit die erwarteten Kosten im jeweiligen Jahr das Budget unterschreiten, wird mit der Schlussabrechnung des betreffenden Jahres das nicht benötigte Budget zur Erhöhung des Budgets nach § 51 Abs. 8 („Kalkulationsblatt Budget zusätzliche Fahrplanpflichten Teil 2“) verwendet, soweit keine abweichende Leistungspflicht festgelegt wird.

2.1.2. Erwartete Einnahmen der erbrachten fahrplanmäßigen Leistungen (§ 46 Abs. 3)

- (1) Im Anhang 8 werden durch die BVG die erwarteten Einnahmen zur Erbringung der fahrplanmäßigen Leistungen kalkuliert. Dazu sind im Anhang 8, „Kalkulationsblatt Verkehrserträge+Tarifersatz“ (vgl. oben Teil 2.1.1.(1)) die zu erwartenden Einnahmen in nachfolgender Differenzierung anzugeben:
- a) Aufschlüsselung nach den Vertragsjahren 2020 bis 2035
 - b) Aufschlüsselung nach Einnahmenarten: Tarifeinnahmen gemäß § 18 Abs. 1, Ausgleich für Tarifpflichten gemäß § 18 Abs. 4 i.V.m. § 56 und sonstige Einnahmen in jeweils spezifischer Differenzierung

- (2) Die erwarteten Einnahmen gemäß Abs. 1 werden gesamthaft den erwarteten Kosten gegenübergestellt. Die erwarteten Einnahmen fahrplanmäßiger Leistungen neuer Mobilitätsangebote im ÖPNV, werden von den restlichen erwarteten Einnahmen abgegrenzt.
- (3) Nicht zu den Einnahmen nach Abs. 1 zählen solche, die die BVG von Dritten zum Ausgleich ihr entstandener Kosten auf Grund von Störungen ihrer Tätigkeiten erhält.
- (4) Es ist Kalkulationsgrundlage, dass der VBB-EAV sowie die Trilaterale Einnahmenaufteilung (TriEAV) bis zum Jahr 2035 dem Grunde nach fortgesetzt werden. Die mit einer neu abzuschließenden Trilateralen Einnahmenaufteilungsmöglicherweise verbundenen Verschiebungen der der BVG zugeordneten Fahrgelderlöse zu/von S-Bahn- und Eisenbahnregionalverkehr sind über die Vergütungs- und Ausgleichsregelungen dieses Vertrages neutral zu halten. Werden der BVG durch den Abschluss des neuen TriEAV mehr/weniger Fahrgelderlöse als nach dem bisherigen TriEAV zugeordnet, dann werden die nach Abs. 1 erwarteten Einnahmen ab dem Jahr der Anwendung der neuen TriEAV insoweit einmalig nach oben/unten angepasst.

2.1.3. Abzüge wegen nicht erbrachter Leistung (§ 46 Abs. 5)

- (1) Der auf Basis der bestellten Leistungen gemäß § 46 Abs. 1 Satz 3 i.V.m. § 48 bestehende Vergütungsanspruch steht der BVG insoweit zu, als die vom Land gemäß § 46 Abs. 1 Satz 2 bestellten Leistungen von der BVG auch erbracht wurden. Eine bestellte fahrplanmäßige Leistung gilt als erbracht, wenn die entsprechend des bestätigten Fahrplans gemäß § 12 Abs. 10 vorgesehene Fahrt stattgefunden hat oder eine Ersatzverkehrsleistung gemäß § 14 erbracht worden ist. Das gilt auch dann, wenn die Fahrten abweichend von den im Fahrplan bestimmten Zeitpunkten erbracht werden.
- (2) Nicht erbrachte oder anteilig nicht erbrachte fahrplanmäßige Leistungen führen zu Abzügen von dem auf Basis des Fahrplansolls berechneten Vergütungsanspruch. Die Abzüge werden auf Basis der ausgefallenen Leistungsmengen sowie der in Anhang 8, „Preisblatt Planung BVG (P)“ ausgewiesenen Abzugssätze berechnet. Als Grundlage der jeweiligen Abzugssätze gilt Folgendes:
 - a) Für den Bus kommt der als Grenzkostensatz kalkulierte Leistungsänderungssatz des jeweiligen Jahres in einfacher Höhe als Abzugssatz zur Anwendung.
 - b) Für die Straßenbahn kommt der als Grenzkostensatz kalkulierte Leistungsänderungssatz des jeweiligen Jahres in anderthalbfacher Höhe als Abzugssatz zur Anwendung.
 - c) Für die U-Bahn kommt der als Grenzkostensatz kalkulierte Leistungsänderungssatz des jeweiligen Jahres in doppelter Höhe als Abzugssatz zur Anwendung.
- (3) Nicht erbrachte fahrplanmäßige Leistungen aufgrund generell wirkender höherer Gewalt werden abweichend von Satz 1 mit Abzugssätzen in Höhe der mit den entfallenden Leistungen eingesparten Kosten (Mindestabzugssätze) gemäß Anhang 8, „Preisblatt Planung BVG (P)“ bewertet.

- (4) Werden zusätzliche Leistungen gemäß Teil 2.3.2 Abs. 1 nicht erbracht, so wird die für die nicht erbrachte Leistung angesetzte Vergütung nicht gezahlt oder ist eine bereits geleistete Anzahlung im Nachgang zur Schlussabrechnung eines jeden Jahres als Überzahlung dem Land Berlin zurückzuerstatten, wenn sie nicht vom Land für andere in Teil 6.3 Abs. 2 geregelten Zwecke verwendet wird.
- (5) Ergibt die Jahresschlussrechnung, dass der Saldo von Bonus und Malus aus Teil 2.2. Abs. 1 zusammen mit den Abzugsbeträgen nach Abs. 3 und Abs. 4 eine Reduktion des Vergütungsanspruchs des betreffenden Kalenderjahres in einer Höhe von mehr als 1,0% der Gesamtkosten der BVG (Position P.2.1.12 / Erwartete Kosten zuzüglich Position P.2.1.26 / Erwartete Kosten für zusätzliche Leistungen des Anhang 8, „Preisblatt Planung BVG (P)“) im betreffenden Kalenderjahr bewirken würde, so werden die Abzüge oberhalb von 1,0% der Gesamtkosten mit den Mindestabzugssätzen gemäß Anhang 8 bewertet.
- (6) Die Anwendung der Abzugssätze für nicht erbrachte Leistungen wurden nur bis inklusive für das Jahre 2025 in der Kalkulation gemäß Anhang 8 berücksichtigt.

2.2. Bonus für gute und Malus für schlechte Leistungen (§ 47)

- (1) Der kalenderjährliche Ausgleichsanspruch verkürzt sich bei einem Malus wegen schlechter Qualität (Teil 2.2.1) und erhöht sich, soweit ein Bonus wegen besonderer Qualitäten und Leistungen gemäß den Teilen 2.2.1, 2.2.2 und 2.2.3 gewährt wird.
- (2) Der vom Land zu leistende Bonusgesamtbetrag liegt mindestens bei 5 Mio. € und soll 1% der Gesamtkosten der BVG (Position P.2.1.12 / Erwartete Kosten zuzüglich Position P.2.1.26 / Erwartete Kosten für zusätzliche Leistungen des Anhang 8, „Preisblatt Planung BVG (P)“) gemäß Jahresabschluss des Vorjahres betragen. Nähere Regelungen zur Festlegung des Bonusgesamtbetrages für ein Bezugsjahr enthält Teil 6.3 Abs. 2 lit. a). Der Bonusgesamtbetrag verteilt sich wie folgt auf drei Verwendungen
 - a) 50% zur Entwicklung der betrieblichen Qualität gemäß Teil 2.2.1.
 - b) 25% zur Entwicklung von Wirtschaftlichkeitskennziffern gemäß Teil 2.2.2.
 - c) 25% als ergänzenden Bonus für bis zu fünf Merkmale gemäß Teil 2.2.3
- (3) Die Anwendung von Bonus- und Malus wurden nur bis inklusive für das Jahr 2025 in der Kalkulation gemäß Anhang 8 berücksichtigt.

2.2.1. Bonus-Malus-System der Entwicklung der betrieblichen Qualität (§ 47 Abs. 1 und Abs. 2 lit. a)

Bewertungsbasis einer Bonus- oder Maluszahlung ist die Entwicklung der in Anlage 1 Teil 1 (Regel-Angebotsstandards) Abschnitt B) beschriebenen Qualitätskennziffern der Regelmäßigkeit, der Pünktlichkeit und der Verfrühungsvermeidung.

- (1) Der gemäß Teil 2.2. Abs. 2 auf diesen Teil entfallende Anteil am Bonusgesamtbetrag verteilt sich jeweils zu einem Drittel auf die drei in Abs. 1 benannten Qualitätskennziffern.
- (2) In gleicher Höhe wie der jeweils nach Abs. 2 anfallende Bonus kann auch ein Malus für die dort benannten Qualitätskennziffern anfallen. Für Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit fällt ein Bonus oder Malus jeweils zu einem Drittel für die Betriebsbereiche U-Bahn, Straßenbahn und Bus an. Die Vorgaben für Sollwerte und Malusgrenzen sowie zur Höhe von Bonus- und Malus regelt Anlage 1 Teil 1 (Regel-Angebotsstandards) Abschnitt B).
- (3) Für die Qualitätskennziffer Verfrühungsvermeidung fällt ein Bonus oder Malus jeweils zu einem Fünftel für den Betriebsbereich U-Bahn, einem Fünftel für den Betriebsbereich Straßenbahn und drei Fünftel für den Betriebsbereich Bus an. Die Vorgaben für Sollwerte und Malusgrenzen sowie zur Höhe von Bonus- und Malus regelt Anlage 1 Teil 1 (Regel-Angebotsstandards) Abschnitt B).
- (4) Bis zur ersten Revision ist die Höhe des für die Betriebsbereiche maximal anfallenden Malus gemäß Abs. 2 und 3 auf die Hälfte des jeweiligen Bonusbetrages beschränkt.

2.2.2. Bonus wegen positiver Entwicklung von Wirtschaftlichkeitskennziffern (§ 47 Abs. 2 lit. b)

2.2.2.1. Erläuterung des Systems

- (1) Sofern sich die in Folge spezifizierten produktivitätsbezogenen Wirtschaftlichkeitskennziffern im Vergleich mit dem Branchenschnitt besonders - gemessen an branchenüblichen Kennziffern und VDV-Zielwerten - positiv entwickelt haben, wird der kalenderjährliche Ausgleichsanspruch der BVG nach § 46 Abs. 1 um eine Bonuszahlung aufgestockt. Die dafür maßgeblichen Zielwerte werden zwischen der BVG und der das Vorsitzende Mitglied des Aufsichtsrats stellenden Senatsverwaltung vereinbart. Der Vorstand der BVG berichtet zu den produktivitätsbezogenen Wirtschaftlichkeitskennziffern nach Erörterung im Aufsichtsrat der BVG an die Gewährträgerversammlung. Die Gewährträgerversammlung bewertet die berichtete Entwicklung der Kennziffern und legt die vertragliche Bonuszahlung für das Land fest.
- (2) Voraussetzung zur Ausreichung der Bonuszahlung ist, dass diese Produktivitätssteigerung keine negativen Auswirkungen auf die Angebotsqualität aufweist. Derartige negative Auswirkungen werden vermutet, wenn in dem betreffenden Vertragsjahr der volle Malusgesamtbetrag in Bezug auf die betriebliche Qualität gemäß Teil 2.2.1. und - sofern für das betreffende Vertragsjahr eine Bonusregelung für Umweltqualität gemäß Teil 2.2.4 implementiert worden ist - kein Bonusbetrag für die Umweltqualität anfällt.
- (3) Bei den anzuwendenden Wirtschaftlichkeitskennziffern handelt es sich um branchenübliche produktivitätsbezogene Kennziffern - zum Teil inklusive Zielwerte - für die Segmente Fahrbetrieb und Werkstatt, welche in VDV-Schriften veröffentlicht wurden. Die relevan-

ten Passagen aus den entsprechenden VDV-Schriften finden sich im Anhang dieser Anlage. Wo erforderlich, werden die Berechnungsvorschriften unter Einbindung einer gemeinsamen Clearing-Stelle so angepasst und weiterentwickelt, dass die in den VDV-Schriften rein qualitativ aufgeführten Aspekte und die BVG-spezifischen Rahmenbedingungen angemessen berücksichtigt und zugleich branchenweite Vergleiche ermöglicht werden.

- (4) Die vereinbarten Zielwerte gemäß Abs. 3 sowie die Zielwerte der jeweiligen VDV-Schrift werden in Anhang 8 im „Kalkulationsblatt Wirtschaftlichkeitskennziffern“ für das Bezugsjahr 2020 aufgeführt. Dabei werden Zielwerte jeweils für die Verkehrsmittel U-Bahn, Straßenbahn und Bus angegeben. Eine Zeitreihe der in der Vertragslaufzeit erreichten Ist-Werte wird durch die BVG im Rahmen der jährlichen Schlussabrechnung gemäß § 58 Abs. 2 aktualisiert und ist Grundlage für den Bericht des Vorstands an die Gewährträgerversammlung nach Abs. 1 Satz 2.
- (5) Der für die Entwicklung der Wirtschaftlichkeitskennziffern zur Verfügung stehende Bonusbetrag gemäß Teil 2.2. Abs. 2 wird zu jeweils einem Viertel auf die Betriebsbereiche U-Bahn, Straßenbahn und Bus aufgeteilt. Der Bonus pro Betriebsbereich wird gewährt, wenn bei mindestens zwei Kennziffern entweder der kennziffernspezifische Zielwert der VDV-Schriften erreicht wird oder sich die Abweichung vom jeweiligen VDV-Zielwert gegenüber dem Vorjahr um einen zuvor vereinbarten Prozentsatz verringert hat oder davon unabhängig ein anderer zuvor vereinbarter Zielwert erreicht wird. Ein weiteres Viertel des Bonusbetrages wird gewährt, wenn die BVG erfolgreiche Maßnahmen zur Steigerung von Fahrgastzahl und Auslastung gemäß Teil 2.2.2.2. Abs. 4 lit. d) ergriffen hat.
- (6) Sofern sich die referenzierte VDV-Schrift und somit Berechnungsmodalitäten und Zielwerte einer Kennziffer im Laufe der Vertragslaufzeit ändern, so wird diese Änderung erst durch eine Aktualisierung des Verweises in dieser Anlage und eine entsprechende Nachjustierung der Zielwerte im Anhang 8 im „Kalkulationsblatt Wirtschaftlichkeitskennziffern“ sowie etwaige Anpassungen des Bonusmechanismus in die Vertragspraxis übernommen.

2.2.2.2. Anzuwendende Wirtschaftlichkeitskennziffern gemäß § 47 Abs. 2 lit. b)

- (1) Fahrzeugreserve
 - a) Ziel dieser Kennziffer ist die Bestimmung einer angemessenen verkehrsmittelspezifischen Fahrzeugreserve unter Abwägung von Aspekten der Wirtschaftlichkeit, Qualitätsanforderungen zur Leistungserbringung sowie der spezifischen Anforderungen des Fahrbetriebs. Ausgewiesen wird eine separate Kennziffer für U-Bahn, Straßenbahn und Bus.
 - b) Der Bedarf an Reservefahrzeugen setzt sich zusammen aus den benötigten Fahrzeugen für die Instandhaltung sowie der Betriebsreserve.
 - c) Details zur Berechnungsmethodik sind der VDV-Schrift 801; 03/19 (im Anhang dieser Anlage) zu entnehmen.

(2) Index für Beförderungseffizienz

- a) Ziel dieser Kennziffer ist es, die Produktivität des Fahrbetriebs zu messen und hier insbesondere Kenntnis über die Produktivität von Fahr- und Dienstplänen sowie der Effizienz des Fahrpersonaleinsatzes zu erlangen.
- b) Hierfür werden zunächst vier Kennziffern des Fahrbetriebs gebildet und anschließend zu einem Index der Beförderungseffizienz verdichtet. Die Eingangsgrößen für dessen Bildung werden aus den betrieblichen Planungs-, Dokumentations- und Abrechnungssystemen der BVG erhoben.
- c) Die Berechnungsmethodik des Index und der vorangeschalteten Kennziffern sowie die Ermittlung der erforderlichen Eingangsgrößen sind der VDV-Schrift 723; 05/11 (im Anhang dieser Anlage) zu entnehmen.

(3) Personalkennziffer für die Bereitstellung und Instandhaltung von Linienbussen, Straßenbahnen und U-Bahnen

- a) Ziel dieser Kennziffer ist die angemessene Personalbemessung für die Instandhaltung und Bereitstellung von Linienbussen, Straßenbahnen und U-Bahnen. Die jeweilige verkehrsmittelspezifische Kennziffer trifft eine Aussage darüber, wie viel Werkstattpersonal im Durchschnitt für die Instandhaltung eines Fahrzeugs eingesetzt wird.
- b) Details zur Berechnungsmethodik sind den VDV-Schriften 881; 03/19 und 882; 10/00 (im Anhang dieser Anlage) zu entnehmen.

(4) Kennziffern des beförderten Fahrgastvolumens der BVG im Tarifbereich B

- a) Ziel dieser Kennziffern ist die Grundlage für eine wertende Beurteilung der Entwicklung der Nachfrage und der Auslastung der Bus- und Straßenbahnangebote im Tarifbereich B zu schaffen.
- b) Die Bewertung basiert jeweils hälftig auf den nachfolgenden Kennziffern:
 1. Der prozentualen Veränderung der Nachfrage im Vergleich zum Vorjahr (Pkm in den von der BVG betriebenen Straßenbahnen und Bussen im Tarifbereich B gemessen auf Basis von AFZS) sowie
 2. der prozentualen Veränderung der Auslastung im Vergleich zum Vorjahr (Pkm/Sitzplatz-km in den von der BVG betriebenen Straßenbahnen und Bussen im Tarifbereich B gemessen auf Basis von AFZS).
- c) Für die Bewertung der Kennziffern werden folgende Vergleichskennziffern herangezogen:
 - Zu 1: Nachfrageveränderung des ÖPNV in den Tarifbereichen Berlin AB, BC und ABC nach AFZS (Verkehrsmittel der BVG sowie Neufahrzeuge S-Bahn) oder nach Verkehrserhebung des VBB (soweit vorhanden)
 - Zu 1: Entwicklung der Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Tarifbereich B
 - Zu 1: prozentuale Veränderung des Angebots der von der BVG betriebenen Straßenbahnen und Busse im Tarifbereich B nach der Bestellung des Aufgabenträgers (Fahrplankilometer)

- Zu 2: prozentuale Veränderung der Sitzplatzkapazität der von der BVG betriebenen Straßenbahnen und Busse im Tarifbereich B nach dem geplanten Fahrzeugeinsatz der BVG (Sitzplatz-km).
- d) Die BVG hat mit Übermittlung der Kennziffer zu erläutern, welche Maßnahmen sie ergriffen hat, um die Fahrgastzahl (Nachfrage) und die Auslastung der Fahrzeuge (Produktivität) im Tarifbereich B im Vorjahr zu steigern und den Erfolg ihrer Maßnahmen auch vor dem Hintergrund der Vergleichskennziffern zu begründen.

2.2.3. Ergänzender Bonus wegen positiver Entwicklung ausgewählter Leistungspflichten (§ 47 Abs. 2 lit. c)

- (1) In Abhängigkeit vom Ergebnis der Bewertung der Leistungen der BVG des Vorjahres gemäß § 44 Abs. 4 gewährt der Aufgabenträger für die Erfüllung bestimmter Leistungspflichten einen Ergänzenden Bonus.
- (2) Für den Ergänzenden Bonus gelten folgende Stufen:
- a) Für eine im Rahmen des Mindestniveaus der Erwartungen des Aufgabenträger liegende Leistung erhält die BVG einen ergänzenden Bonus in Höhe der Hälfte des gemäß Teil 2.2. Abs. 2 auf den Ergänzenden Bonus entfallenden Betrags.
 - b) Bei einer nicht dem Mindestniveau der Erwartungen des Aufgabenträger entsprechenden Leistung der BVG wird kein Ergänzender Bonus gewährt.
 - c) Für eine eindeutig über dem Mindestniveau der Erwartungen des Aufgabenträger liegende Leistung erhält die BVG einen Ergänzenden Bonus in voller Höhe des gemäß Teil 2.2. Abs. 2 auf den Ergänzenden Bonus entfallenden Betrag.
 - d) Die Festlegung eines Ergänzenden Bonus zwischen diesen drei Stufen ist ausgeschlossen.
- (3) Der Ergänzende Bonus wird erstmalig für das Kalenderjahr 2021 gewährt. Er wird für das Kalenderjahr 2035 zeitanteilig gewährt, soweit nicht ein etwaiger Folgevertrag das System auf das Gesamtjahr 2035 ausdehnt und dann ein anteiliger Bonus in Höhe von zwei Drittel auf diesen Vertrag entfällt.

2.2.4. Zukünftiger Bonus zur Verbesserung der Umweltqualität (§ 47 Abs. 2 lit. c)

- (1) Über einen Bonus soll ein Anreiz zur Verbesserung der Umweltqualität gewährt werden.
- (2) Der Bonus ist in der ersten Vertragsrevision im Jahr 2024 zu entwickeln und im Vertrag sowie in dieser Anlage zu implementieren. Es ist im Rahmen des Entwicklungsauftrags gemäß § 23 Abs. 3 zu prüfen, ob dazu das Umweltmanagementsystem nutzbare Kennziffern bieten kann.

2.3. Vergütungsänderungen im Gefolge von Leistungsänderungen

2.3.1. Änderung der Vergütung wegen Änderung von Fahrplanpflichten (§ 48)

- (1) Weicht die bestellte Leistungsmenge eines Vertragsjahres vom Leistungsumfang gemäß § 9 Abs. 1 ab, so wird diese Veränderung gemäß den Vorgaben und Grenzen von § 48 mit Leistungsänderungssätzen auf Basis von Grenzkosten gemäß Anhang 8, „Preisblatt Planung BVG (P)“, Position 2.2. berechnet. Entsprechend erhöht oder vermindert sich der Ausgleichsanspruch der BVG im Verhältnis zu dem sich aus dem Angebot ergebenden Ausgleichsanspruch für das betreffende Jahr.

2.3.2. Änderung der Vergütung wegen Änderung anderer Vertragspflichten als der Fahrplanpflichten (§ 49)

- (1) Bestellt das Land zusätzliche Leistungen im Bereich Sicherheit oder Service gemäß § 49 Abs. 1 zu oder ab, so kommen auf die bestellten Leistungen die Kostensätze aus Anhang 8 „Preisblatt Planung (P)“ mit den jeweiligen Stundensätzen zur Anwendung. Der sich aus dem zu- oder abbestellten Leistungsumfang auf Basis dieses Kostensatzes ergebende Betrag erhöht oder vermindert den sich aus dem Angebot ergebenden Ausgleichsanspruch für das betreffende Jahr.
- (2) Bei Anpassung von Vertragspflichten gemäß § 59 Abs. 2 und 4 i.V.m. § 49 Abs. 3 sind in Ansehung der in Anhang 8, „Preisblatt Planung BVG (P)“ gesamt dokumentierten Kosten und Erlöse die einschlägigen Parameter der Vergütungs- und Ausgleichsregelungen zu überprüfen. Soweit die bestehenden Parameter die durch die angepassten Pflichten veränderten Kosten und Erlöse nicht adäquat abbilden, sind die Parameter anzupassen oder es sind neue Parameter festzulegen.
- (3) Sofern sich die Vergütung bei der Anpassung von Vertragspflichten nicht gemäß Abs. 2 parametrisieren lässt, kommt die Regelung eines Ausgleichs auf der Basis von Kostenerstattung in Betracht. In diesen Fällen sowie in den bereits im Vertrag geregelten Fällen des Ausgleichs auf Basis von Kostenerstattung ist von der BVG spätestens mit der Geltendmachung der Kosten nachzuweisen, dass die vom Land zu erstattenden Kosten ihrerseits entsprechend dem haushaltsrechtlichen Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit getätigt wurden.

2.4. Vergütungsänderungen wegen von den Erwartungen abweichender Erlöse beim Landesbeschäftigtenticket (§ 46 Abs. 1)

- (1) Soweit die ermittelten Mehrerlöse aus dem Landesbeschäftigtenticket hinter dessen erwarteten Mehrerlösen zurückbleiben, erhöht sich die vom Land Berlin zu leistende Vergütung entsprechend.

- (2) Die Mehrerlöserwartung liegt über die Vertragslaufzeit bei 760 Mio. € (netto). In Anhang 8, „Kalkulationsblatt Verkehrserträge+Tarifersatz“ sind die Werte für die Einzeljahre ausgewiesen.
- (3) Die ermittelten Mehrerlöse nach Einnahmeverteilung aus dem Landesbeschäftigtenticket sind von der BVG für jedes Kalenderjahr zu ermitteln. Sie ergeben sich aus den Erlösen aus dem Landesbeschäftigtenticket für die Verkehre der Berliner S-Bahn und die Verkehre der BVG, abzüglich der Mindererlöse im regulären Abonnement und im Bartarif, die durch Überwanderungen in das Landesbeschäftigtenticket entstehen. Der nach Einnahmeverteilung auf die Berliner S-Bahn entfallende Anteil der Mehrerlöse ist auf die BVG auszukehren. Die dazu erforderlichen Vereinbarungen mit dem Betreiber der Berliner S-Bahn werden vom Land vermittelt. Die Vergütungserhöhung nach Abs. 1 greift auch insoweit, als die ermittelten Mehrerlöse von der Berliner S-Bahn nicht im vollen Umfang gemäß Satz 3 an die BVG ausgekehrt werden.
- (4) Der ermittelte Mehrerlös wird monatlich als das Produkt des durch das Landesbeschäftigtenticket ausgelösten Zuwachses an Firmenticketvereinbarungen multipliziert mit einer Mehrerlösannahme von 37 € (netto) berechnet.
- (5) Der vorstehende Zuwachs besteht in der Bestandsdifferenz zwischen den am 01. Oktober 2020 bestehenden Firmenticketvereinbarungen und den in den Monaten ab dem 1. November 2020 bestehenden Firmenticketvereinbarungen des Landes Berlin; jeweils abgeschlossen mit der BVG und dem für Vertrieb bei der Berliner S-Bahn verantwortlichen Akteur.
- (6) Die vorstehende Mehrerlösannahme resultiert aus dem für das Jahr 2021 garantierten Mehrerlös (40 Mio. €) dividiert durch das abgeleitete Marktpotenzial von 90.000 Landesbediensteten ohne Landesbeschäftigtenticket und umfasst die erwarteten durchschnittlichen Mindererlöse aus reduzierten Verkäufen im Bartarif und aus Kündigungen privater Abonnements.
- (7) Entsprechend Abs. 4 ist jährlich mit dem Jahresabschluss festzustellen, wie hoch die ermittelten Mehrerlöse lagen und auf Basis welcher Bestandsentwicklungen in Bezug auf Firmenticketvereinbarungen bei BVG und Berliner S-Bahn diese ermittelt wurden. Soweit diese unter der Mehrerlöserwartung des betreffenden Jahres gemäß Abs. 2 liegen, wird die sich gemäß Abs. 1 erhöhende Vergütung in der Schlussabrechnung gemäß § 58 Abs. 2 berücksichtigt. Soweit möglich soll auf der Basis der Erfahrungen des jeweiligen Vorjahres die Vergütung nach Abs. 1 auch bei den monatlichen Anzahlungen des jeweils laufenden Jahres gemäß § 58 Abs. 1 Satz 1 eingeplant werden. Soweit die ermittelten Mehrerlöse über den Mehrerlöserwartungen des betreffenden Jahres liegen, werden die vorstehenden Regelungen entsprechend zur Absenkung der Vergütung angewendet.
- (8) Sollte das Landesbeschäftigtenticket nicht mehr angeboten werden, dann erhöht sich die Vergütung der BVG gemäß Abs. 1 entsprechend der Differenz zwischen den erwarteten Mehrerlösen und den auf Basis der fortbestehenden Firmentickets ermittelten Mehrerlösen, deren Berechnungsmodalitäten vor Aufgabe des Landesbeschäftigtentickets

einvernehmlich festgelegt werden. Bei grundlegenden Änderungen der Ausgestaltung oder der Ausgangs- und Umfeldbedingungen des Landesbeschäftigtentickets ist zu prüfen, ob die Ausgleichsregelungen einer Anpassung bedürfen.

- (9) Die Methodik und die Eingangsgrößen der Mehrerlösannahme werden zu den Revisionszeitpunkten insbesondere hinsichtlich der folgenden Aspekte überprüft:
- Anteil der Neuabschlüsse mit Kündigung des privaten Abonnements
 - Veränderungen der Rahmenbedingungen zum Bezug des Landesbeschäftigtenticket

Teil 3: Ergänzende Ausgleichstatbestände (§§ 50 bis 54)

3.1. Ausgleich für die Verpflichtung, Ersatzinvestitionen in die Bestandsinfrastruktur zu leisten (§ 50)

- (1) Die der BVG gemäß § 50 Abs. 1 entstehenden Kosten und Einnahmen werden als Teilgröße der nach den Teilen 2.1.1. und 2.1.2. erwarteten Kosten und Einnahmen im Anhang 8, „Kalkulationsblatt Vorhaben“ erfasst. Dabei ist aufzuschlüsseln, inwieweit geplante bzw. getätigte Investitionen über Abschreibungen und Zinsen oder über geleistete Anzahlungen für bestehende Investitionspflichten, hier bezeichnet als Abschreibungsvorauszahlung, erfasst werden oder über erwartete Zuwendungen in Form von Sonderfinanzierungen erwartet werden.
- (2) Die Art der Finanzierung (Vertrags- oder Sonderfinanzierung) ist wie folgt festzulegen:
- a) Gemäß Teil 3.7 Abs. 2 soll in der Vorhabenklausur eine möglichst frühzeitige Auswahl, der für eine Antragstellung nach dem GVFG oder vergleichbarer Fördermittel Dritter geeigneten Vorhaben erfolgen. Bei dieser Festlegung soll auch dem Grundsatz nach festgelegt werden, ob die ausgewählten Vorhaben jeweils im Übrigen der Vertragsfinanzierung oder der Sonderfinanzierung unterliegen sollen.
 - b) In der jeweiligen Vorhabenklausur ist festzulegen, welche Vorhaben der Sonderfinanzierung und welche der Vertragsfinanzierung unterliegen. Dabei ist eine möglichst stetige Vertragsfinanzierung gemäß § 33 Abs. 1 lit. a) anzustreben. Für die zur Entscheidung anstehenden Vorhaben sind etwaige gemäß lit. a) getroffene Entscheidungen zur Beantragung von GVFG-Mitteln oder vergleichbaren Fördermitteln Dritter zu überprüfen und bei Bedarf zu ändern und ansonsten zu bestätigen. Darüber hinaus sind weitere Vorhaben durch beide Vertragspartner gemäß Teil 3.7 Abs. 1 festzulegen, für die vorsorglich die Antragsvoraussetzungen für die Sonderfinanzierungen vorbereitet werden.
 - c) Sollte im Nachgang zur einschlägigen Vorhabenklausur gemäß lit. b) aus Sicht des Landes für die Vorhaben gemäß Abs. 2 lit. b) Satz 4 ein Wechsel der Finanzie-

rungsart erforderlich erscheinen, kann das Land festlegen, dass für eine zur Vertragsfinanzierung vorgesehene Maßnahme ganz oder anteilig deren Sonderfinanzierung festgelegt wird. Dieses kann, soweit antragstechnisch noch möglich, auch deren Sonderfinanzierung im Wege der Finanzierung nach dem GVFG oder vergleichbaren Fördermitteln Dritter betreffen. Diese Entscheidung soll regelmäßig in einem Quartalsgespräch Infrastruktur getroffen und dokumentiert werden. Bei Eilbedürftigkeit kann die Entscheidung anderweitig übermittelt werden. Sie ist dann im anschließenden Quartalsgespräch Infrastruktur zu dokumentieren.

- (3) Der Nachweis der gemäß § 33 Abs. 1 von der BVG in der Vertragslaufzeit zu erbringenden bzw. bereits erbrachten Investitionen erfolgt mit der jährlichen Schlussabrechnung durch Aktualisierung von Anhang 8, „Kalkulationsblatt Vorhaben“. Dabei sind die Investitionen in die Infrastruktur zu erfassen und danach zu differenzieren, nach welcher Methode diese finanziert wurden bzw. zukünftig finanziert werden sollen:
- a) Vertragsfinanzierung (Nachweis über AHK sowie Abschreibungen und Zinsen)
 - b) Sonderfinanzierung (Nachweis über AHK sowie Bildung von Sonderposten)
 - c) Abschreibungsvorauszahlung (Nachweis AHK sowie über Anzahlungen für zukünftige Kapitalkosten geleisteter Investitionen)

Der Nachweis betrifft jeweils die nach Abs. 2 im Nachweisjahr tatsächlich praktizierte Art der Finanzierung. Die Vertragspartner können sich in einer Vorhabenklausur oder in einem Quartalsgespräch Infrastruktur in begründeten Fällen (insbesondere bei Wahrung der haushaltsrechtlichen Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit sowie beihilfenrechtlicher Anforderungen) dazu verständigen, ob und inwiefern ein sonderfinanziertes Vorhaben auf die Erfüllung der Pflicht der BVG zur Vertragsfinanzierung angerechnet wird. Dieses ist in der Schlussabrechnung des betreffenden Jahres zu dokumentieren.

- (4) Das Land Berlin hat im Rahmen der Abschreibungsvorauszahlung nach Abs. 3 lit. c) die Möglichkeit zum Ausgleich von künftig jährlich anfallenden Abschreibungen Vorauszahlungen vorzunehmen, um die mit den Investitionen verbundenen Zinsaufwendungen der BVG zu reduzieren, die andernfalls den Zuschussbedarf erhöhen würden. Auf Veranlassung des Landes informiert die BVG über die Wirtschaftlichkeit der Abschreibungsvorauszahlung nach vom Land gesetzten Vorgaben und Kriterien.

Die BVG ist verpflichtet, die seitens des Landes Berlin erhaltenen Vorauszahlungen in der Gewinn- und Verlustrechnung des jeweiligen Geschäftsjahres zum Ausgleich der jährlich anfallenden Abschreibungen zu verwenden. Damit verbunden verpflichtet sich die BVG, soweit die Summe der seitens des Landes Berlin erhaltenen Zahlungen die Summe der bis zum jeweiligen Bilanzstichtag ausgeglichenen Abschreibungen übersteigen, den übersteigenden Betrag in einen passiven Rechnungsabgrenzungsposten einzustellen, dieser dient dem Ausgleich zukünftiger Belastungen. Der passive Rechnungsabgrenzungsposten ist in den folgenden Geschäftsjahren bis spätestens zum 31. August 2035 zum Ausgleich künftig anfallender Abschreibungen zu verwenden.

Sollte im Jahr 2035 noch ein Betrag im passiven Rechnungsabgrenzungsposten verbleiben, so werden das Land und die BVG über die Fortführung und Verwendung in einem

neuen Verkehrsvertrag verhandeln oder einen gegenseitigen stichtagsbezogenen Ausgleich praktizieren (Auszahlung des passiven Rechnungsabgrenzungspostens durch die BVG an das Land und Ausgleich der zukünftig entstehenden Aufwandspositionen durch das Land an die BVG).

3.2. Ausgleich für die mit Erweiterung und Neubau von Schienenverkehrsinfrastruktur verbundenen Änderungen der Vertragspflichten (§ 51)

- (1) Die der BVG gemäß § 51 Abs. 2 bis 4 voraussichtlich entstehenden zusätzlichen Kosten und Einnahmen aus Planung und Bau neuer Infrastruktur sowie deren Betrieb und deren Auswirkungen auf die Bestellungen fahrplanmäßiger Leistungen werden grundsätzlich getrennt von den nach den Teilen 2.1.1. und 2.1.2. erwarteten Kosten und Einnahmen in eigenständigen Kalkulationsblättern von Anhang 8 erfasst.
- (2) Die mit dem Vertragsschluss eingetragenen Kosten- und Erlöserwartungen für die in den Jahren 2020-2025 gemäß Anlage 11 (Modernisierung sowie Aus- und Neubau der Schienenverkehrsinfrastruktur) zu realisierenden „gesetzten Maßnahmen“ sind abweichend zum Grundsatz gemäß Abs. 1 in den Teilen 2.1.1. und 2.1.2. erwarteten Kosten und Einnahmen enthalten.
- (3) Alle nach dem Jahr 2025 zu realisierenden Maßnahmen werden in eigenständigen Kalkulationsblättern von Anhang 8 erfasst. Diese Kalkulationsblätter enthalten in Bezug auf die später nach **§ 52 Abs. 5** zu treffenden Festlegungen folgende Informationen:
 - a) Name der Maßnahme (gemäß ÖPNV-Bedarfsplan)
 - b) Zeitpunkt der geplanten Inbetriebnahme der Maßnahme (Monat/Jahr)
 - c) AHK der Baumaßnahme (differenziert nach Planung und Bau)
 - d) Zusätzliches Bestellvolumen im betroffenen Schienennetz sowie entfallendes Bestellvolumen im Busnetz pro Jahr (Inbetriebnahme bis Vertragsende); jeweils bewertet in NutzkM sowie mit Kosten
 - e) Auswirkungen auf den Fahrpersonalbedarf in dem jeweiligen Betriebsbereich der BVG (Basis für die Ressourcenplanung nach § 17)
 - f) Zusätzlicher Fahrzeugbedarf im betroffenen Schienennetz sowie entfallender Fahrzeugbedarf im Busnetz pro Jahr (Inbetriebnahme bis Vertragsende); jeweils bewertet mit Fahrzeugzahlen sowie mit Kosten
 - g) Zusätzlicher weiterer Investitionsbedarf, soweit zum jetzigen Zeitpunkt absehbar auf Grund der Netzerweiterung (z.B. für Betriebshöfe, ggf. zusammen mit anderen Maßnahmen, mit Zeitpunkt). Diese werden übergreifend in dem zusammenfassenden „Kalkulationsblatt NBS NVP Gesamtübersicht“ dargestellt. Es erfolgt kein streckenbezogener Ausweis.
 - h) Erwartete Kosten und Einnahmen der Maßnahme im Überblick sowie im Detail entsprechend der Systematik der Erfassung nach den Teilen 2.1.1 und 2.1.2.
- (4) Die Angaben nach Abs. 3 werden in einem Übersichtsblatt für alle bis zum Jahr 2035 zur Realisierung anstehenden Maßnahmen zusammengefasst.

- (5) In Vorbereitung der Entscheidung des Landes für die Realisierung einer in Abs. 3 erfassten Maßnahme sind von der BVG die erwarteten Kosten durch eine Aktualisierung des betreffenden Kalkulationsblattes gemäß Abs. 3 anzupassen. Die zugrunde liegenden Kalkulationsparameter werden dargestellt und mit Blick auf Erforderlichkeit und Zweckmäßigkeit schriftlich erläutert. Dieses bildet die Ausgangsbasis für die gemäß **§ 52 Abs. 5** vorgesehene einvernehmliche Überprüfung und Anpassung der von der Maßnahme betroffenen vertraglichen Leistungs- und Ausgleichsregelungen gemäß § 45 Abs. 2 lit. b). Die erwarteten Kosten und Einnahmen werden im Teil 2.1.1 und 2.1.2 entsprechend ergänzt.
- (6) In Umsetzung der Entscheidung nach Abs. 5 ist das die Maßnahme betreffende Kalkulationsblatt nach Abs. 3 zu löschen und auch der Eintrag im Übersichtsblatt nach Abs. 4 zu korrigieren. Soweit erforderlich sind die anderen Kalkulationsblätter nach den Abs. 3 und 4 zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen, wenn dieses auf Grund neuerer Erkenntnisse zu Kosten und Erlösen erforderlich ist.

3.3. Ausgleich für Modernisierung und Neubau von Omnibus-Betriebshöfen und -Werkstätten sowie Errichtung und Betrieb von Mobilitätsstationen (§ 52)

- (1) Der Ausgleich für die Verpflichtung der BVG zur Errichtung und zum Betrieb von Mobilitätsstationen gemäß § 36 Abs. 5 wird gemäß § 52 Abs. 1 im Zuge der Verpflichtung in Anhang 8, „Kalkulationsblatt F&E“ kalkuliert.
- (2) Die Vertragspartner streben den Abschluss der Verpflichtung auf Errichtung und Betrieb von Mobilitätsstationen gemäß Satz 1 spätestens bis zum Ende des Jahres 2020 an. In Anhang 8, „Kalkulationsblatt F&E“ ist eine budgetierte Vergütung (Budget) für die Zeit bis einschließlich 2025 in Höhe von 12 Mio. € (gerundeter Wert) inkl. Sondernutzungsgebühren, zzgl. 3 Mio. € (gerundeter Wert) für mögliche Rückbaukosten vorgesehen. Dieses Budget umfasst auch alle unter Abs. 4 dargestellten Leistungen und Arbeitsschritte. Für den Fall, dass es zu keiner Verpflichtung im Jahr 2020 kommt, darf die BVG das für das Jahr 2020 vorgesehene Budget zur Finanzierung der in den Monaten September bis Dezember in Betrieb befindlichen Stationen abrechnen. Grundlage dafür ist eine Vorvereinbarung zur Verpflichtung zwischen SenUVK und der BVG über die betreffenden Standorte, sowie der damit verbundenen erwarteten Kosten. Wird das bis zum Jahr 2025 insgesamt vorgesehene Budget nicht vollständig ausgeschöpft, mindert sich die an die BVG zu leistende Vergütung entsprechend. Eine Abrechnung der Minderung erfolgt spätestens im Jahr 2025. Soweit Verwaltungs- und Sondernutzungsgebühren des Landes Berlin bzw. seiner Bezirke auf Grund von Nachlässen niedriger ausfallen als von der BVG kalkuliert, ist der Ausgleichsbetrag entsprechend zu kürzen. Die genauen Regelungen dazu sind mit der Verpflichtung festzulegen.
- (3) Teil der Verpflichtung ist ein zwischen Land und BVG abzustimmendes Konzept. In diesem sind, orientiert an den Zielen dieses Vertrages festzulegen:
 - a) die konkreten Kriterien zur Stationsauswahl und deren Anwendung

- b) die Anforderungen an die Ausgestaltung der Mobilitätsstationen
 - c) die Kriterien der Evaluation, an denen der verkehrspolitische Nutzen und die Kosten der Mobilitätsstationen bemessen werden
- (4) Durch eine mindestens quartalsweise tagende Arbeitsgruppe aus SenUVK und BVG wird die Auswahl der Standorte beschlossen und insgesamt die Umsetzung der Verpflichtung entsprechend des zugehörigen Konzepts gemäß Abs. 4 begleitet und gesteuert. Weitere Projektpartner wie Flächeneigentümer, Bezirke etc. werden in die Arbeitsgruppe einbezogen. In einem ersten Termin im Jahr 2020 sind durch die Arbeitsgruppe die Rahmenbedingungen des Konzept abzustimmen, mindestens aber Eckpunkte festzulegen. In die Konkretisierung der Kriterien der Evaluation werden bereits beim Land laufende Forschungsvorhaben einbezogen. Alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Arbeitsgruppe verpflichten sich, ihr Bestmögliches zu leisten, um die Durchführung und den Erfolg der Erprobung von 25 Mobilitätsstationen zu erreichen. Die Zwischenergebnisse der Evaluation sind jährlich von der BVG vorzustellen und mit dem Land zu erörtern.
- (5) In der ersten Revision ist darüber zu entscheiden, ob und wenn ja in welcher Ausgestaltung und zu welchen Ausgleichsregelungen die BVG auf den Weiterbetrieb der vorhandenen Stationen oder die Einrichtung und den Betrieb weiterer Mobilitätsstationen vom Land verpflichtet wird. Kommt es zu einem Weiterbetrieb der vorhandenen Stationen, dann sind die damit entfallenden Rückbaukosten der Ausgangskalkulation auf die ab dem Jahr 2026 zu berücksichtigenden Kosten anzurechnen.
- (6) Die von der BVG gemäß § 52 Abs. 2 erwarteten Kosten und Erlöse werden als Teilgröße der nach den Teilen 2.1.1. und 2.1.2. erwarteten Kosten und Einnahmen eigenständig in Anhang 8, „Kalkulationsblatt Dekarb Basispaket Gesamt“ erfasst. Die gemäß § 52 Abs. 2 mit dem „Basispaket Elektromobilität“ verknüpften Kosten und Einnahmen sind in Anhang 8 so zu verknüpfen, dass sie mit Beginn der Nutzungsphase des Wirtschaftsgutes jährlich in die Vergütung der BVG einfließen. Betriebsmehrkosten werden im Veränderungskostensatz für dekarbonisierte Busleistungen gemäß § 53 Abs. 3 einberechnet.
- (7) Für in der Vertragslaufzeit zu treffende Entscheidungen gemäß § 52 Abs. 4 sind zunächst die erwarteten Kosten und Erlöse für das „Paket Elektromobilität 2025“ gemäß § 24 Abs. 2 lit. c) und die daraus resultierenden Ausgleichsleistungen in Anhang 8, „Kalkulationsblatt Dekarb 2025“ zu erfassen. Die daraus resultierenden Ausgleichsleistungen werden im Preisblatt zunächst nachrichtlich mitgeführt. Erst mit der Entscheidung verbindlicher Umsetzungsschritte gemäß § 52 Abs. 4 Satz 1 ist festzulegen, in welcher Höhe ein Ausgleichsbedarf anfällt und wie dieser landesseitig zu leisten ist. Die getroffene Entscheidung ist durch Aktualisierung von Anhang 8, „Kalkulationsblatt Dekarb Vertragslaufzeit“ bei entsprechender Verknüpfung in die gemäß Preisblatt zu leistenden Ausgleichszahlungen zu dokumentieren. Anhang 8, „Kalkulationsblatt Dekarb Vertragslaufzeit“ ist zudem bei neuen Informationen (Förderzusagen, Ausschreibungsergebnisse, Änderung Betriebskosten) zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen.

- (8) Vor dem Hintergrund geänderter Umfeldbedingungen durch die neu geschaffene Betriebshofinfrastruktur gehören zu den veränderten Kosten unter anderem die in Anlage 13 (Dekarbonisierung) Teil 1 Abs. 3 (iii) benannten Kategorien. In Anhang 8 sind diese Kategorien (ggf. in sinnvollen Unterkategorien zur Nachvollziehbarkeit der Kosten unterteilt) in der Aufstellung der Kosten zu berücksichtigen.

3.4. Ausgleich für Verpflichtungen zur Dekarbonisierung des Busverkehrs (§ 53)

- (1) Die Kostenveränderungen des Betriebsaufwandes des elektrischen Busverkehrs gegenüber dem Dieselbusverkehr gemäß § 53 Abs. 3 werden nach den in Anlage 13 (Dekarbonisierung) Teil 1 Abs. 3 lit. e) bis h) und j) definierten Kategorien im Anhang 8, „Kalkulationsblatt Dekarb Vertragslaufzeit“ abgebildet. Bei einvernehmlicher Entscheidung zur Finanzierung der Anschaffungs- und Herstellungskosten von Investitionen im Wege der Vertragsfinanzierung gemäß § 53 Abs. 6 sind zudem die Kapitalkosten (AfA und Zinsen) anzugeben und es ist festzulegen, wie deren Ausgleich erfolgt.
- (2) Für das „*Basispaket Elektromobilität*“ kalkuliert die BVG für die Jahre 2020 und 2021 den aus dem E-Buseinsatz resultierenden Veränderungskostensatz auf Basis der von ihr erwarteten Kostenveränderungen im Verhältnis zum Dieselbusbetrieb gemäß Abs. 1 sowie der mit dieser Erwartung verknüpften Laufleistungen im E-Bus-Fahrplanbetrieb in Anhang 8, „Kalkulationsblatt Dekarb Basispaket Gesamt“. Gemäß Anlage 8 Teil 3.3 Abs. 6 werden betriebliche Kostenveränderungen der Betriebshöfe nach den in Anlage 13 (Dekarbonisierung) Teil 1 Abs. 3 lit. m) und p) definierten Kategorien in der Kalkulation des Veränderungskostensatzes einbezogen.
- a) Dieser Veränderungskostensatz wird gemäß § 58 Abs. 1 lit. b) auf die von der BVG in den Jahren 2020 und 2021 erbrachten dekarbonisierten Fahrplanleistungen angewendet. Er ist insoweit Bestandteil der monatlichen Leistungsnachweise gemäß § 41 Abs. 2 und der jeweiligen Schlussabrechnung nach § 58 Abs. 2 Satz 1.
 - b) Die BVG weist die ihr tatsächlich in den Jahren 2020 und 2021 entstandenen Kostenveränderungen dem Grunde und der Höhe nach mit der jeweiligen Schlussabrechnung nach. Die Wirtschaftlichkeitskriterien der Landeshaushaltsordnung werden von der BVG berücksichtigt. Die BVG gewährt volle Transparenz bei Nachprüfungen des Landes.
 - c) Mit der Schlussabrechnung des Jahres 2021 wird auf Basis eines gesonderten Berichtes überprüft, ob die tatsächlichen Kostenveränderungen gemäß lit. b) um mehr als 2% von den in der Schlussabrechnung jeweils abgerechneten Kostenveränderungen nach oben oder unten abweichen. Ist dieses der Fall, so verändert sich der Ausgleichsanspruch um den die 2%-Schwelle übersteigenden Betrag.
- (3) Für das „*Basispaket Elektromobilität*“ wird vorläufig im Herbst 2021 und abschließend auf Basis der Schlussabrechnung des Jahres 2021, aufsetzend auf die tatsächlichen Kostenveränderungen der Jahre 2020 und 2021 für den Zeitraum der 48 Monate von 2022 bis

2025 der Veränderungskostensatz nach Abs. 2 für erbrachte dekarbonisierte Fahrplanleistungen der Höhe nach angepasst und um einen Anreiz für wirtschaftliche und möglichst hohe realisierte Fahrplanleistungen auf Basis des vorhandenen Fuhrparks ergänzt.

- (4) Für die vom „*Basispaket Elektromobilität*“ erfassten E-Busse und Ladeinfrastruktur der erweiterten Hochlaufphase ist derzeit nicht sicher absehbar, in welcher Art und zu welchem Zeitpunkt Ersatzinvestitionen zu tätigen sind und welche Kosten dabei in welcher Weise zu finanzieren sind. Diese Entscheidung ist in der zweiten Revision zu treffen. In Anhang 8, „Preisblatt Planung BVG (P)“, Position P.2.1.40.1.2.1 ist ein Budget ausgewiesen, welches zur Finanzierung der Ersatzinvestitionen zu nutzen ist. Die Höhe des Budgets ist in der zweiten Revision zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen und es ist dabei festzulegen, wie die notwendigen Ersatzinvestitionen für einen nahtlosen Busbetrieb organisiert und finanziert werden.
- (5) Die Ausgleichsleistungen für die über das „*Basispaket Elektromobilität*“ hinausgehenden Entscheidungen zur Dekarbonisierung sind zusammen mit der jeweiligen Entscheidung gemäß Anlage 13 (Dekarbonisierung) Teil 1 Abs. 10 zu vereinbaren.
 - a) Der dabei gemäß § 53 Abs. 3 erforderliche Veränderungskostensatz in Bezug auf die Betriebskosten ist auf Basis spezifischer Annahmen zu den zu erwartenden Betriebskosten, den zu erwartenden Fahrplanmengen und unter Berücksichtigung des Leitindikators nach § 24 Abs. 4 lit. b) sowie der Erkenntnisse zu aktualisieren, die gemäß Abs. 3 in Bezug auf die erweiterte Hochlaufphase an sich und speziell in Bezug auf die Wirtschaftlichkeitsanreize gesammelt wurden. Damit der aktualisierte Veränderungskostensatz für alle dekarbonisierten Busse der BVG zur Anwendung kommen kann, wird bei der Aktualisierung eine Gewichtung der bereits vorhandenen und der neu hinzutretenden Leistungen nach ihrem anteiligen Fahrplanumfang vorgenommen.
 - b) Für den gemäß § 53 Abs. 6 zu vereinbarenden Ausgleichsbetrag für Kostenveränderungen von Investitionen sind bestimmte Mindestnutzungszeiträume in der Beschaffung der Investitionsgüter in den Vergabeanforderungen zu spezifizieren. Soweit sich aus einer aktuellen Lebenszyklusbetrachtung der Wirtschaftlichkeit keine abweichenden Erkenntnisse ergeben, die in der betreffenden Umsetzungsvereinbarung nach § 24 Abs. 6 i.V.m. Anlage 13 (Dekarbonisierung) Teil 1 Abs. 10 umzusetzen wären, sind folgende Mindestnutzungszeiträume anzusetzen: Mehrkosten Elektrofahrzeuge (über erweiterte Hochlaufphase hinaus) generell 15 Jahre, Streckenlader 20 Jahre; Ladeinfrastruktur (HPC, Ladepunkt) 15 Jahre; Elektrotechnische Infrastruktur (Stromleitung, Fahrleitung, Gleichrichterwerke) 25 Jahre. Die von der BVG angesetzten bilanziellen Abschreibungszeiträume können von den Mindestnutzungszeiträumen abweichen. Der betrieblich und wirtschaftlich optimale Zeitpunkt zur Ersatzinvestition sowie deren Finanzierung ist zwischen den Vertragspartnern rechtzeitig abzustimmen. Maßnahmen zur Verlängerung der tatsächlichen Nutzungsdauer sind rechtzeitig zu erörtern.
 - c) Die Ausgleichsleistungen der Dekarbonisierung sind Gegenstand der Revision. Möglichst bereits zur ersten Revision und mit Wirkung ab dem Jahr 2026, spätes-

tens aber zur zweiten Revision mit Wirkung ab dem Jahr 2030 sollen die konsumtiven und investiven Kosten des dekarbonisierten Busbetriebs ohne jeglichen Referenzbezug zum Dieselbus ausgeglichen werden.

- (6) Die angestrebte Dekarbonisierung des Dieselbusbetriebs ist mit Umstellungsrisiken verbunden. Diese können sich insbesondere dadurch realisieren, dass bei der BVG vorhandene Dieselbusse spätestens zum Jahresende 2030 aber auch schon davor nicht mehr zu Vertragszwecken eingesetzt werden können, obwohl sie nicht vollständig abgeschrieben sind und der Restbuchwert sich auch über eine anderweitige Nutzung oder Verwertung der Fahrzeuge nicht abdecken lässt. Die zu Vertragsstart erkennbaren Restwertrisiken sind in Anhang 8, „Kalkulationsblatt Dekarb Vertragslaufzeit“ in Zeile 106 in ihrer Verteilung auf konkrete Vertragsjahre ausgewiesen. In Zeile 108 ist ausgewiesen, in welchem Umfang die BVG entstehende Restwertrisiken übernimmt. In Zeile 107 ist ausgewiesen, in welchem Umfang das Land derartige Restwertrisiken übernimmt. Sollten sich die Restwertrisiken nicht realisieren, dann sind die zu deren Abdeckung vorgesehenen Mittel einvernehmlich zum Ausgleich von Maßnahmen der Dekarbonisierung heranzuziehen. In den Revisionen ist die Höhe der Mittel sowie deren Verteilung auf die Kalenderjahre zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen. Die BVG erstellt dazu im Vorfeld der Revision eine Übersicht zu den Restwertrisiken. Die BVG ist verpflichtet ihre Dieselbusse gemäß Satz 2 möglichst wirtschaftlich zu verwerten.
- (7) Für in der Vertragslaufzeit zu treffende Entscheidungen gemäß § 53 Abs. 6 sind zunächst die erwarteten Kosten und Erlöse für das „Paket Elektromobilität 2025“ gemäß § 24 Abs. 2 lit. c) und die daraus resultierenden Ausgleichsleistungen in Anhang 8, „Kalkulationsblatt Dekarb 2025“ zu erfassen. Die daraus resultierenden Ausgleichsleistungen werden im Preisblatt zunächst nachrichtlich mitgeführt. Erst mit der Entscheidung verbindlicher Umsetzungsschritte gemäß § 53 Abs. 6 Satz 1 ist festzulegen, in welcher Höhe ein Ausgleichsbedarf anfällt und wie dieser landesseitig zu leisten ist. Die getroffene Entscheidung ist durch Aktualisierung von Anhang 8, „Kalkulationsblatt Dekarb Vertragslaufzeit“ bei entsprechender Verknüpfung in die gemäß Preisblatt zu leistenden Ausgleichszahlungen zu dokumentieren. Anhang 8, „Kalkulationsblatt Dekarb Vertragslaufzeit“ ist zudem bei neuen Informationen (Förderzusagen, Ausschreibungsergebnisse, Änderung Betriebskosten) zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen.
- (8) Für den Fall, dass Leistungen in Anlage 13 (Dekarbonisierung) Teil 3.I des „*Basispakets Elektromobilität*“ im Einvernehmen der Vertragspartner entfallen, werden die bereits für diese Leistungen entstandenen Kosten der BVG durch das Land erstattet. Der Erstattungsanspruch wird mit den für die entfallende Leistung in Anhang 8 kalkulierten Vergütungsanteilen verrechnet. Die übrigen Vergütungsanteile werden als „Restbudget Dekarbonisierung“ vorrangig für die Finanzierung weiterer Maßnahmenpakete der Dekarbonisierung verwendet, die durch Umsetzungsvereinbarungen gemäß § 24 Abs.6 festgelegt werden. Bewirken die Anpassungen nach Abs. 2 lit. c) bzw. nach Abs. 5 lit. a) einen geringeren Ausgleichsbedarf, als im Anhang 8 angesetzt, wird die Differenz ebenfalls dem „Restbudget Dekarbonisierung“ zugeführt.

3.5. Ausgleich wachstumsbedingter Vorleistungen (§ 54)

- (1) In Anhang 8, „Kalkulationsblatt Wachstumsressourcen“ ist auszuweisen, wie in der Schlussabrechnung die gesondert auszugleichenden wachstumsbedingten Vorleistungskosten von den anderweitig von Vergütungen oder Ausgleichsleistungen erfassten Kosten abgegrenzt werden.
- (2) Auf Basis der Feststellungen nach § 17 Abs. 6 lit. b) Satz 2 bzw. der in Verbindung mit den im Bericht der BVG gemäß § 17 Abs. 5 enthaltenen Kostenangaben werden im Oktober eines jeden Vertragsjahres vom Aufgabenträger die für das nächste Kalenderjahr erwarteten Ausgleichsbeträge wachstumsbedingter Vorleistungen festgelegt.
- (3) Die Höhe des tatsächlichen Ausgleichs wird auf Basis der Angaben der BVG nach § 54 Abs. 3 ermittelt.

3.6. Ausgleich für die Beschaffung oder Ertüchtigung von Schienenfahrzeugen (§ 55)

- (1) Die von der BVG beschafften Schienenfahrzeuge prägen das Angebot des ÖPNV über Jahrzehnte. Zur Absicherung der in der Präambel des Vertrages beschriebenen Ziele sind daher in § 16 besondere Pflichten zur Vorhaltung und Beschaffung von Schienenfahrzeugen festgelegt worden. Dabei wird dort nach dem verbindlichen Fahrzeugbedarf im Bestandsnetz einerseits (§ 16 Abs. 2) und dem sich erst aus der Realisierung der Straßenbahnnetzerweiterungen nach dem Jahr 2025 ergebenden Fahrzeugbedarf für Neubaustrecken (§ 16 Abs. 3) andererseits unterschieden.
- (2) Der Ausgleich unterliegt gemäß § 55 ebenfalls besonderen Regelungen, die hier konkretisiert werden.
- (3) Konsistent mit den Angaben in Anhang 8, „Kalkulationsblatt Schienenfahrzeugbeschaffung“ übermittelt die BVG dem Aufgabenträger in Bezug auf den Fahrzeugbedarf im Bestandsnetz folgende Plan- bzw. Ist-Angaben in einer mit dem Aufgabenträger abgestimmten Excel-Datei zu den zu beschaffenden bzw. bereits beschafften Fahrzeugen zusammen mit der Jahresschlussabrechnung sowie unterjährig bei Bedarf im Kontext von relevanten Änderungen:
 - a) Art des Fahrzeugs (spezifizierende Bezeichnung: Hersteller, Typ, Baujahr, Fahrzeugnummer)
 - b) Anschaffungszeitpunkt und geplante Nutzungsdauer
 - c) Anschaffungs- und Herstellungskosten (AHK), zuzüglich nicht aktivierungsfähiger projektbezogener Aufwendungen
 - d) Höhe der AfA in den Jahren der geplanten Nutzungsdauer
 - e) Art der Finanzierung (Sonderfinanzierung gemäß § 55 Abs. 4 und/oder Kreditfinanzierung)
 - f) Höhe des Zinssatzes in den Jahren der geplanten Nutzungsdauer
 - g) Tilgung in Höhe der AfA (soweit nicht abweichend vermerkt)

- h) Zinsen bei Kreditfinanzierung in den Jahren der geplanten Nutzungsdauer
 - i) Tatsächliche Ab- und Zuschreibungen
- (4) Auf diese Fahrzeuge sind die nachfolgenden Abs. 4 bis 7 unmittelbar anzuwenden. In Anhang 8, „Kalkulationsblatt Schienenfahrzeugbeschaffung“ ist anfänglich entsprechend Abs. 5 zu kalkulieren. Eine spätere Anwendung von § 55 Abs. 4 in der Vertragslaufzeit ist dadurch nicht ausgeschlossen und dieses ist zudem in der 1. Revision zu prüfen.
- (5) Soweit die Fahrzeuge gemäß § 55 Abs. 4 sonderfinanziert werden, werden die ihren Wertverlust wiedergebenden Abschreibungen durch die Sonderfinanzierung ausgeglichen. Eine Zinsbelastung entfällt.
- (6) Soweit die Fahrzeuge nicht sonderfinanziert werden, ergibt sich gemäß § 55 Abs. 3 Satz 1 i.V.m. Anhang 8, „Kalkulationsblatt Schienenfahrzeugbeschaffung“, Zeile 113 Spalte G-V ein jährlicher Ausgleichsbetrag in Höhe der gemittelten AfA über die Vertragslaufzeit. In den jährlichen Ausgleichsbetrag werden nicht aktivierungsfähige projektbezogene Aufwendungen (bspw. Eigenleistungen der BVG, Rechtsberatungskosten) ebenso einbezogen. In Bezug auf Rechnungslegung und Ausgleichshöhe gilt insoweit § 58 Abs. 2 lit. c) sowie § 55 Abs. 2 Satz 5. Mit Blick auf Überprüfung dieses Betrages in der Vertragsrevision sind § 55 Abs. 3 und 4 einschlägig.
- (7) Die Zinsen der Kreditfinanzierung werden nicht von den vorstehenden Regelungen erfasst. Sie gehören zu den erwarteten Kosten der erbrachten fahrplanmäßigen Leistungen die in Anhang 8, „Preisblatt Planung BVG (P)“, Position P.2.1.4 ausgewiesen werden und auf die § 46 Abs. 2 keine Anwendung findet. Die Zinsen werden über die Vertragslaufzeit gemittelt und unterliegen in ihrer Höhe der Revision; es gelten § 55 Abs. 3 und 4 entsprechend.
- (8) Die BVG ist verpflichtet, die seitens des Landes Berlin erhaltenen Vorauszahlungen in der Gewinn- und Verlustrechnung des jeweiligen Geschäftsjahres zum Ausgleich der jährlich anfallenden Abschreibungen zu verwenden. Damit verbunden verpflichtet sich die BVG, soweit die Summe der seitens des Landes Berlin erhaltenen Zahlungen die Summe der bis zum jeweiligen Bilanzstichtag ausgeglichenen Abschreibungen übersteigen, den übersteigenden Betrag in einen passiven Rechnungsabgrenzungsposten einzustellen, dieser dient dem Ausgleich zukünftiger Belastungen. Der passive Rechnungsabgrenzungsposten ist in den folgenden Geschäftsjahren bis spätestens zum 31. August 2035 zum Ausgleich künftig anfallender Abschreibungen zu verwenden.
- (9) Sollte im Jahr 2035 noch ein Betrag im passiven Rechnungsabgrenzungsposten verbleiben, so werden das Land und die BVG über die Fortführung und Verwendung in einem neuen Verkehrsvertrag verhandeln oder einen gegenseitigen stichtagsbezogenen Ausgleich praktizieren (Auszahlung des passiven Rechnungsabgrenzungspostens durch die BVG an das Land und Ausgleich der zukünftig entstehenden Aufwandspositionen durch das Land an die BVG).

- (10) Etwaige mit den Neufahrzeugen verbundenen Einnahmen gehören zu den erwarteten Einnahmen gemäß § 46 Abs. 3.
- (11) Der Fahrzeugbedarf für Neubaustrecken ist in der Ausgangskalkulation entsprechend Abs. 3 zunächst getrennt von dem Fahrzeugbedarf für das Bestandsnetz darzustellen. In Anhang 8 wird der Fahrzeugbedarf je Neubaustrecke berechnet und aufgerundet, wodurch der errechnete Bedarf für die einzelnen Strecken höher liegt, als bei einer Gesamtbetrachtung aller Neubaustrecken. Die tatsächlichen Bedarfe sind vor dem Abruf von Fahrzeugen gemeinsam festzulegen. Der Fahrzeugbedarf und die Angaben entsprechend Abs. 3 sind in der 1. Revision zu aktualisieren und mit dem Fahrzeugbedarf für das Bestandsnetz zum Gesamtfahrzeugbedarf zusammenzuführen. Auf diesen so revidierten Fahrzeugbestand werden die Abs. 4 bis 7 ab dem Jahr 2026 angewendet. Anhang 8 ist in der 1. Revision entsprechend und auch mit Wirkung auf Ausgleichsleistung bzw. Vergütung zu aktualisieren. Der Abruf von Fahrzeugen durch die BVG mit Vergütungs- bzw. Ausgleichswirkung gemäß den Abs. 4 bis 7 bedarf der Zustimmung des Landes.
- (12) Soweit Fahrzeuge sonderfinanziert werden sollen, ist die Förderfähigkeit von beiden Vertragspartnern vorzubereiten. Hierfür wird die BVG entsprechende Planungsunterlagen erstellen und dem Land Berlin zur Prüfung vorlegen. Das Land Berlin wird diese rechtzeitig prüfen und der BVG das Ergebnis schriftlich mitteilen.
- (13) Sofern die BVG auf schriftliche Veranlassung des Landes Berlin die Finanzierung der Fahrzeugbeschaffung nicht selbst, sondern – unabhängig von der Rechtsform – durch eine (rechtlich selbständige) Fahrzeugfinanzierungsgesellschaft vornimmt, und soweit dies vor dem Hintergrund bestehender oder geänderter steuerlicher Rahmenbedingungen zu einer steuerlichen Mehrbelastung bei der BVG oder der Fahrzeugfinanzierungsgesellschaft führt, sind sich die Vertragspartner darüber einig, dass diese steuerliche Mehrbelastung vom Land Berlin so auszugleichen ist, dass weder die BVG noch die Fahrzeugfinanzierungsgesellschaft einen finanziellen Nachteil erleiden.

3.7. Erhöhung der Ausgleichsleistungen durch Fördermittel Dritter

- (1) Das Land Berlin ist bestrebt Investitionsfördermittel Dritter, d.h. insbesondere des Bundes und der EU, in einem möglichst großen Umfang zur Verbesserung der Attraktivität und der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV in Berlin einzuwerben; § 45 Abs. 2 Satz 2.
- (2) Die BVG stellt im Rahmen der Vorhabenklatur Vorhaben für die kurz-, mittel- und langfristigen Zeiträume vor, die prinzipiell nach den wichtigsten Kriterien für die Förderungen nach dem GVFG oder vergleichbaren Fördermitteln Dritter geeignet sind. Hierzu ist eine Vorabstimmung zwischen BVG und Land Berlin erforderlich. Eine Vorschlagsliste ist in der Vorhabenklatur zu diskutieren, die sich vorbehaltlich abweichender Festlegungen der Vertragspartner an folgenden Darstellungspunkten orientieren soll:

- a) Schienenverkehrsinfrastruktur unterteilt nach Programm oder Einzelvorhaben (differenziert nach Neubau- (§ 35) und Ersatzinvestitionen (§ 33 Abs. 1) und je Verkehrsträger)
 - b) Modernisierung, Aus- und Neubau von Werkstätten und Betriebshöfen; § 36 Abs. 1 sowie ggf. § 38 Abs. 3 Satz 1
 - c) Stand der Planungsqualität
 - d) Stand der Genehmigungen (Rahmenantrag o.ä.)
 - e) Wirkung in den Jahresscheiben kurz-, mittel und langfristig (Mittelabfluss Kassenwirksamkeit)
 - f) Schwierigkeitsgrad der Umsetzung eines Programms oder Einzelvorhabens
- (3) Das Land Berlin wird für die Finanzierung von Erhaltungsinvestitionen nach § 33 Fördermittel des Bundes beantragen. Zur Unterstützung dieser Anträge wird die BVG insbesondere die für eine Finanzierung nach dem GVFG oder vergleichbaren Fördermitteln Dritter geeigneten Vorhaben vorsorglich entsprechend den jeweiligen Förderbedingungen insbesondere in Zusammenhang mit § 42 Abs. 4 nachweisen und planen. Dies beinhaltet auch die Einholung der für eine solche Förderung notwendigen Genehmigungen bei den Prüf- und Genehmigungsbehörden des Landes. Das Land Berlin wird seinerseits die erforderliche Unterstützung für die zeitgerechte Planung und Realisierung der Vorhaben leisten.
- (4) Für Maßnahmen zur Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere Aus- und Neubau von Werkstätten und Betriebshöfen, nach § 36 Abs. 1 sowie ggf. § 38 Abs. 3 und Satz 1 wird die BVG deren Förderfähigkeit mit Mitteln nach dem GVFG oder vergleichbaren Fördermitteln Dritter prüfen und bei Aussicht auf Erfüllung den Fördervoraussetzungen entsprechende Förderplanungen soweit vorantreiben, dass deren Erfolgsaussichten sowie die Erforderlichkeit der zu fördernden Maßnahmen für die Realisierung der nach diesem Vertrag geforderten Leistungen der BVG oder deren Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit der BVG in der Vorhabenklausur beurteilt werden können.
- (5) Zusammen mit den Maßnahmen soll in der Vorhabenklausur auch darüber entschieden werden, ob, in welcher Höhe, mit wessen Kofinanzierung (Landesmittel oder Eigenmittel der BVG) und in welcher Weise (Einzelanträge, Rahmenantrag o.ä.) für diese Maßnahmen GVFG-Mittel oder vergleichbare Fördermittel Dritter eingeworben werden sollen. Ist eine Entscheidung für die Drittmittelförderung gefallen, so gilt Abs. 3 Satz 2 bis 4 entsprechend.

Teil 4: Tarifersatzleistungen - Ausgleich für Tarifpflichten (§ 56)

- (1) Der BVG stehen Tarifersatzleistungen und Ausgleichleistungen wegen abgesenkter Tarife für die in § 56 bestimmten Fahrgastgruppen zu. Diese Leistungen sind Teil der Einnahmeerwartungen der BVG, die ihre Kosten decken und daher bei der Berechnung der Vergütung nach § 46 Abs. 3 zu berücksichtigen sind.

- (2) Die in der Vertragslaufzeit erwarteten Tarifersatzleistungen und Ausgleichsleistungen wegen abgesenkter Tarife werden von der BVG in Anhang 8, „Kalkulationsblatt Verkehrserträge+Tarifersatz“ kalkuliert. Dabei werden Jahreswerte für die einzelnen Tarifersatz- und Ausgleichsleistungen sowie Jahressummenwerte für diese Leistungen in ihrer Gesamtheit ausgewiesen.
- (3) Die jeweils einschlägigen Grundlagen der Kalkulation der einzelnen Leistungen werden im „Kalkulationsblatt Verkehrserträge+Tarifersatz“ offengelegt (u.a. Zahl der Anspruchsberechtigten, Erwartungen zur Inanspruchnahme, Höhe des abgesenkten Tarifes, Höhe der Absenkung, Höhe der erwarteten Ansprüche entsprechend Ausgleichstatbestand).

4.1. Tarifersatzleistungen für Freifahrt nach § 228 SGB IX

- (1) Der von der BVG erwartete Tarifersatz für die Freifahrt nach § 228 SGB IX ist in Anhang 8, „Kalkulationsblatt Verkehrserträge+Tarifersatz“ angegeben.
- (2) Der Tarifersatzanspruch einschließlich Umsatzsteuer richtet sich nach den jeweiligen gesetzlichen Bestimmungen (zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses nach §§ 231 bis 233 SGB IX).

4.2. Ausgleich für Tarifpflichten nach § 56 Abs. 2

Für Tarifiermäßigungen gemäß § 18 Abs. 4 lit. a) und b) erhält die BVG einen Tarifersatz für die durch die Ermäßigungen entstandenen Lücken bei der Deckung ihrer Kosten. Die Parameter zur Bemessung dieser Kostendeckungsbeiträge sind im Folgenden beschrieben. Die zur Berechnung der Kostendeckungsbeiträge erforderlichen Daten werden dem Land von der BVG zur Verfügung gestellt.

4.2.1. Ausgleichsleistungen für das Berlin-Ticket S

- (1) Der von der BVG erwartete Kostendeckungsbeitrag für das Berlin-Ticket S ist in Anhang 8, „Kalkulationsblatt Verkehrserträge+Tarifersatz“ angegeben.
- (2) Die Veränderung der tatsächlichen Kostendeckungsbeiträge erfolgt, indem der Vertrag über die Weiterführung des Berlin-Ticket S vom 12. Dezember 2007 (Anlage 3 (Tarif und Vertrieb) Teil 8) zusammen mit der Anpassung der Tarifpflicht gemäß § 18 Abs. 4 und 5 in Verbindung mit Anlage 3 (Tarif und Vertrieb) Teil 3 Abs. 2 geändert wird.

4.2.2. Ausgleich für Tarifiermäßigungen im Ausbildungsverkehr

- (1) Gemäß § 18 Abs. 5 in Verbindung mit Anlage 3 (Tarif und Vertrieb) Teil 3 Abs. 3 wird als Ausgleich für Tarifiermäßigungen des gesamten Ausbildungsverkehrs (Schüler, Auszubildende, Studierende) ohne Ausgleichsbetrag VBB-Abo Azubi für das Jahr 2020 ein Betrag von 40 Mio. € und für die Folgejahre ein Betrag von 120 Mio. € p.a. festgelegt. Der jährliche Betrag von 120 Mio. € p.a. ergibt sich aus den folgenden Teilausgleichsbeträgen:

- a) Teilausgleichsbetrag für den gesamten Ausbildungsverkehr ohne Schülertarifabsenkung in Berlin AB entsprechend Teil 4.2.3
 - b) Teilausgleichsbetrag für die Absenkung des Schülertarifs in Berlin AB entsprechend Teil 4.2.4
- (2) Zuzüglich zu dem Ausgleichsbetrag der 120 Mio. € p. a. werden folgende Ausgleichsbeträge vergütet:
- a) Teilausgleichsbetrag für das VBB-Abo Azubi entsprechend Teil 4.2.5
 - b) Teilausgleichsbetrag für weitere Begünstigte entsprechend Teil 4.2.6

4.2.3. Ausgleichsleistungen für den gesamten Ausbildungsverkehr ohne Schülertarifabsenkung in Berlin AB

- (1) Der von der BVG erwartete Kostendeckungsbeitrag für die Ausgabe von ermäßigten Zeitkarten für den gesamten Ausbildungsverkehr (Schüler, Auszubildende und Studierende; ohne Schülertarifabsenkungen in Berlin AB) ist in Anhang 8, „Kalkulationsblatt Verkehrserträge+Tarifersatz“ angegeben.
- (2) Für die Ausgabe von ermäßigten Zeitkarten für den gesamten Ausbildungsverkehr (Schüler, Auszubildende und Studierende; ohne Schülertarifabsenkungen in Berlin AB) erhält die BVG einen Ausgleichsbetrag von 75 Mio. € (netto) p.a.
- (3) Zu den jeweiligen Revisionszeitpunkten des Verkehrsvertrags ist zu prüfen, ob der Ausgleichsbetrag für den gesamten Ausbildungsverkehr mit Blick auf seinen notwendigen Kostendeckungsbeitrag anzupassen ist.

4.2.4. Ausgleichsleistungen für die Absenkung des Schülertarifs in Berlin AB

- (1) Der von der BVG erwartete Kostendeckungsbeitrag für die Absenkung des Schülertarifs in Berlin AB ist in Anhang 8, „Kalkulationsblatt Verkehrserträge+Tarifersatz“ angegeben.
- (2) Gemäß § 18 Abs. 5 in Verbindung mit Anlage 3 (Tarif und Vertrieb) Teil 3 gilt für das Angebot der BVG zu Start des Verkehrsvertrages, dass an die Berliner Schülerinnen und Schüler ein Schülerticket kostenlos abzugeben ist. Als Ausgleich für die damit fehlenden Kostendeckungsbeiträge werden für das Jahr 2020 ein Betrag von 15 Mio. € und für die Folgejahre ein Betrag von 45 Mio. € p.a. festgelegt.
- (3) Zu den jeweiligen Revisionszeitpunkten des Verkehrsvertrags sind die Ausgleichsleistungen für das kostenlose Schülerticket nach folgenden Gesichtspunkten in einem wertenden Verfahren zu überprüfen:
 - a) Anzahl der im Umlauf befindlichen Schülertickets
 - b) Ergebnisse aus der VBB-Verkehrserhebung (insbesondere im Hinblick auf die Faktoren Personenkilometer (Pkm) und Beförderungsfälle (UBF)).

- c) Ergebnisse von Kundenbefragungen der BVG zum durchschnittlichen Nutzungsverhalten
- (4) Die Vertragspartner sind sich darüber einig, dass die Ersatzleistungen nicht in den Trilateralen Einnahmenaufteilungsvertrag einzubringen sind. Sollte sich dieses Verständnis nicht bestätigen, werden sich die Vertragspartner darüber verständigen, ob aus diesem Grund eine Anpassung der Regelungen zum Schülerticket-Ausgleich vereinbart werden soll und sich bejahendenfalls über eine Neuregelung verständigen. Die BVG regelt mit den Brandenburger Verkehrsunternehmen, die Leistungen im Tarifbereich AB erbringen, mit welchen Mehrleistungen der BVG auf Brandenburger Territorium die Mindererlöse durch die Freifahrtregelung durch Brandenburger Unternehmen im Tarifbereich Berlin AB kompensiert wird.
- (5) Eine Überprüfung und Neuanpassung dieser Regelungen ist insbesondere dann erforderlich, wenn das Schülerticket Berlin AB nicht mehr kostenlos an Berliner Schüler*innen mit Schülerschein ausgegeben wird.

4.2.5. Ausgleichsleistungen für das VBB-Abo Azubi

- (1) Der von der BVG erwartete Ausgleichsbetrag für das Auszubildendenticket „VBB-Abo Azubi“ ist in Anhang 8, „Kalkulationsblatt Verkehrserträge+Tarifersatz“ angegeben.
- (2) Die tatsächlichen Ausgleichsbeträge ergeben sich aus der Anwendung der Vereinbarung zum VBB-Abo Azubi (Anlage 3 (Tarif und Vertrieb) Teil 7)
- (3) Eine Überprüfung und bei Bedarf Anpassung der Ausgleichsregelung erfolgt dann wenn die in Abs. 2 genannte Vereinbarung gemäß § 18 Abs. 4 und 5 in Verbindung mit Anlage 3 (Tarif und Vertrieb) Teil 3 Abs. 1 geändert wird.

4.2.6. Ausgleichsleistungen für weitere Begünstigte

- (1) In bestimmten Fällen hat die BVG auf schriftliche Anforderung des Landes für einen abstrakt bestimmten Personenkreis Freifahrt zu gewähren, obwohl dieser nicht unter die Freifahrtberechtigten nach Teil 4.2.4 fällt. Für diesen Personenkreis sind Berechtigungsausweise wie für den Verkehr nach Teil 4.2.4. auszugeben.
- (2) Der Ausgleichsbeitrag für die weiteren Begünstigten ist zwischen Land Berlin und BVG gesondert abzustimmen.

Teil 5: Kontrollen zur Vermeidung von Überkompensation sowie zur Erfüllung sonstiger Vorgaben der VO (EG) Nr. 1370/2007 (§ 57)

5.1. Kontrollen zur Vermeidung von Überkompensation

- (1) Vor Abschluss des Vertrages wurde vom Aufgabenträger geprüft, dass auf Basis der seiner Kalkulation zu Grunde liegenden Kosten- und Einnahmenerwartungen nicht mit einer Überkompensation über die Vertragslaufzeit zu rechnen ist und der Vertrag auch im Übrigen den Anforderungen des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 entspricht.
- (2) In der jährlichen Schlussabrechnung gemäß § 58 Abs. 2 legt die BVG gemäß § 57 Abs. 3 Satz 3 dar, welcher finanzielle Nettoeffekt im Sinne des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 sich anhand der entstandenen Kosten, der erzielten Einnahmen und Ansatz eines angemessenen Gewinns ergeben hat. Als eine Eingangsgröße der Angemessenheit des Gewinns ist dabei von der BVG auch anzugeben, wie sich die gemäß Teil 2.2 vergütungsrelevanten Kennzahlen zu Wirtschaftlichkeit und Qualität im Bezugsjahr der Schlussabrechnung entwickelt haben. Unverzüglich nach seiner Feststellung hat die BVG ihren Jahresabschluss dem Aufgabenträger zu übermitteln.
- (3) Der Aufgabenträger überprüft die Richtigkeit der Angaben zusammen mit der rechnerischen und inhaltlichen Prüfung der Schlussabrechnung nach § 58 Abs. 3 innerhalb der dort genannten Frist und fordert bei Bedarf mittels schriftlicher Beanstandung die BVG zur Korrektur der Angaben auf. Zusammen mit der Schlussabrechnung gemäß § 58 Abs. 3 werden auch die Angaben im Sinne von Abs. 2 festgestellt.
- (4) Die Ursachen der nach Abs. 3 festgestellten Entwicklung der in Abs. 2 benannten Kennzahlen werden vom Aufgabenträger, der für Betriebe zuständigen Senatsverwaltung sowie der für Finanzen zuständigen Senatsverwaltung gemeinsam mit der BVG erörtert.
- (5) Auf Basis der festgestellten Angaben nach Abs. 3 zu dem im Abs. 2 benannten Nettoeffekt wird in den in § 60 geregelten Revisionen jeweils vom Aufgabenträger beurteilt, ob bezogen auf die Gesamtlaufzeit des Vertrages bis September 2035 den Anforderungen des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 entsprochen wird. Wenn dieses nicht der Fall ist, dann ist der Vertrag im Rahmen der Revision so anzupassen, dass für die verbleibende Vertragslaufzeit zu erwarten ist, dass den Vorgaben des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 entsprochen wird.
- (6) Mit der Schlussabrechnung für das Jahr 2035 (Vertragsschlussrechnung) ist abschließend vom Aufgabenträger zu prüfen, ob der über die Vertragslaufzeit erreichte finanzielle Nettoeffekt im Einklang mit den Vorgaben des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 steht. Ist dieses nicht der Fall, so ist vom Aufgabenträger der Betrag festzusetzen, der von der BVG zu leisten ist, damit der Nettoeffekt mit den Anforderungen der VO (EG) Nr. 1370/2007 im Einklang ist. Dieser Betrag ist von der BVG innerhalb von drei Monaten nach Bekanntgabe der Werte der Festsetzung zu leisten.

5.2. Vorgaben für die Trennungsrechnung

- (1) Zum Nachweis, dass die der BVG für die Bestelleistungen gewährten Ausgleichsleistungen ausschließlich für diese verwendet werden, sind Tätigkeiten der BVG außerhalb der Bestelleistungen gemäß Nr. 5 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 in der Rechnungslegung transparent abzugrenzen (Drittgeschäfte). Hierfür hat die BVG die nachstehenden Vorgaben zu beachten und eine aus der GuV abgeleitete jährliche Trennungsrechnung bis zum 30. April vorzulegen.
- (2) Die Drittgeschäfte sind tätigkeitsbezogen als gesonderte Kontierungsobjekte (Kostestelle Kundenaufträge) zu führen. Für geringfügige Tätigkeiten mit einem durchschnittlichen Jahresumsatz bis 100.000 € kann dies unterbleiben und es dürfen aus Vereinfachungsgründen umsatzgleiche Aufwendungen in der Trennungsrechnung angesetzt werden. Für diese geringfügigen Drittgeschäfte darf in der Trennungsrechnung ein Sammelposten gebildet werden.
- (3) Fehlbeträge aus Drittgeschäften dürfen nicht aus Ausgleichsleistungen für die Bestelleistungen finanziert werden.
- (4) Aufwendungen und Erträge und ggf. kalkulatorische Kosten sind den Bestelleistungen und den Drittgeschäften vorrangig direkt zuzurechnen und nachrangig verursachungsgerecht nach betriebswirtschaftlich anerkannten Schlüsseln indirekt zuzurechnen. Aufwendungen können auch über eine interne Auftragsabrechnung zugerechnet werden.
- (5) Die betrieblichen Einheiten, die auch Drittgeschäften dienen, werden mit ihren Personalkosten, und ggf. Material- bzw. Betriebs- sowie Raumkosten und Kosten der Fahrzeugbereitstellung dem Drittgeschäft nach Maßgabe der jeweils gültigen zentralen BVG-internen Anweisung zur Abrechnung von Lieferungen und Leistungen abgerechnet (im Ausgangspunkt die dem Aufgabenträger bekannt gegebene Anweisung für das Jahr 2020). Aktualisierungen sind dem Aufgabenträger zeitgleich mit der innerbetrieblichen Bekanntgabe mitzuteilen. Die Grundsätze der Anweisung sind stetig anzuwenden und dürfen nur ausnahmsweise begründet geändert werden. Für die Nutzung der Infrastruktur für Drittgeschäfte, insbesondere bei Grundstücken, wird die BVG angemessene Nutzungskosten ansetzen und dem Aufgabenträger mitteilen.
- (6) Die tabellarische Darstellung der Trennungsrechnung erfolgt im Anhang 8, „Kalkulationsblatt Ü“, in dem die Drittgeschäfte als gesonderte Spalten auszuweisen sind. Die Gesamtverprobbarkeit mit der GuV gemäß Jahresabschluss muss gewährleistet sein.
- (7) Vergibt die BVG Unteraufträge i.S.v. Art. 4 Abs. 7 VO (EG) Nr. 1370/2007 für von diesem Verkehrsvertrag umfasste Verkehrsdienste (Bestelleistungen) gemeinsam mit Leistungen außerhalb dieses Verkehrsvertrags (Drittgeschäft), muss sie für eine Verfahrensgestaltung gemäß den vergaberechtlichen Anforderungen sorgen, die eine Abgrenzung der Subunternehmerkosten im Einklang mit den vorstehenden Anforderungen für die Trennungsrechnung ermöglicht, auch zur Vermeidung von Quersubventionierungen zu Lasten von Bestelleistungen bei gemischten Auftragsvergaben.

5.3. Ansatz von Verbundeffekten im Sinne des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007

- (1) Positive und bewertbare Effekte von Bestelleistungen auf Drittgeschäfte müssen bei der Bemessung der Ausgleichsleistungen für die Bestelleistungen berücksichtigt werden, z.B. durch den Ansatz einer Provision.
- (2) Berücksichtigungsfähige Verbundeffekte zwischen den Bestelleistungen und Drittgeschäften können sich aus tariflichen und verkehrlichen Verknüpfungen ergeben. Die Vertragspartner werden sich nach Ablauf eines Kalenderjahres im Folgejahr, erstmals im Jahr 2022, über die Methodik zur Feststellung von Verbundeffekten verständigen und die vereinbarten Maßnahmen dazu durchführen. Auf der Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse werden sie bis zum 31. Dezember des Folgejahres eine Bewertung von Netzeffekten vornehmen. Änderungen infolge veränderter Verknüpfungen können einvernehmlich festgelegt werden.
- (3) Für die Nutzung der Marke „BVG“ für Drittgeschäfte soll eine angemessene Lizenzgebühr angesetzt werden.

5.4. Beihilfenrechtliche Informationen und Aufbewahrung

- (1) Der Aufgabenträger erhält von der BVG alle notwendigen Informationen, um Anforderungen der Europäischen Kommission zum vergebenen Verkehrsvertrag nachkommen zu können.
- (2) Alle Unterlagen zur Kontrolle von Überkompensationen und die Trennungsrechnungen und ihr zugrunde liegende Kostenrechnungsunterlagen müssen bis zum Ablauf der beihilfenrechtlichen Verjährung (z. Zt. 10 Jahre) von der BVG aufbewahrt werden; maßgeblich ist die Laufzeit des Verkehrsvertrags.

Teil 6: Rechnungslegung der BVG und Zahlungen des Landes (§ 58)

6.1. Monatliche Anzahlungen für die zu erbringenden Leistungsmengen eines Kalenderjahres (§ 58 Abs. 1 Satz 1)

- (1) Die kalenderjährlich geschuldete Vergütung für ein Bezugsjahr wird auf Basis des vom Aufgabenträger bestätigten Minutenfahrplans im Oktober des Vorjahres festgestellt. Die BVG wird dem Aufgabenträger dazu eine Kalkulationsgrundlage zusammen mit ihren Angaben zum Minutenfahrplan gemäß § 12 Abs. 10 Satz 1 übermitteln.
- (2) Weichen die Leistungen des Minutenfahrplans vom gemäß § 9 Abs. 1 für das betreffende Bezugsjahr vertraglich festgelegten Leistungsumfang im Ergebnis der Festlegung gemäß Abs. 1 ab, dann ist dieses bei der Festlegung der kalenderjährlich geschuldeten

Vergütung vom Aufgabenträger zu berücksichtigen. Die daraus resultierenden monatlichen Anzahlungen gemäß § 58 Abs. 1 sind auf Basis der Leistungsänderungssätze, die in Anhang 8, „Preisblatt Planung BVG (P)“, Position P.2.2 für das betreffende Jahr vorgesehen sind, entsprechend der unterjährigen Fahrplanänderungen gemäß § 13 Abs. 1 anzupassen. Keine Anpassung ist erforderlich, wenn die saldierte Summe dieser Änderungen den Wert von 200 T€ im Vertragsjahr nicht überschreitet. Über Änderungen bis zu dieser Summe ist nachrichtlich im Rahmen der monatlichen Berichte nach § 41 Abs. 2 zu informieren. Hierzu liefert die BVG monatlich bis zum 20. des Folgemonats eine Prognose des Ausgleichsanspruchs zum jeweiligen Jahresende entsprechend Anlage 7 Teil 1 (Übersicht Berichtsmuster).

- (3) Abweichend von den vorstehenden Absätzen ergeben sich Anzahlungen für September 2020 bis Dezember 2021 aus Anhang 8, „Preisblatt Planung BVG (P)“.

6.2. Anzahlungen für weitere Ausgleichstatbestände (§ 58 Abs. 1 Satz 2)

- (1) Anzahlungen für die wachstumsbedingten Vorleistungen werden entsprechend den Angaben aus Teil 3.4 Abs. 1 festgelegt.
- (2) Anzahlungen für die Beschaffung oder Ertüchtigung von Schienenfahrzeugen werden entsprechend den Angaben aus Teil 3.5 Abs. 5 festgelegt.
- (3) Anzahlungen für Tarifersatzleistungen werden entsprechend den Angaben aus Teil 4.1 Abs. 2 festgelegt.
- (4) Für die Anzahlungen der in den Abs. 1 und 2 aufgeführten Ausgleichstatbestände von September 2020 bis Dezember 2021 gilt Teil 6.1 Abs. 3.

6.3. Jährliche Schlussabrechnung (§ 58 Abs. 2 und 3)

- (1) Die BVG liefert jährlich bis zum 30. April für die Schlussabrechnung des Vorjahres ein um das aktuelle Abrechnungsjahr ergänztes Preis- und Kalkulationsblatt entsprechend Anhang 8 einschließlich
- I. der Tarifersatzleistungen entsprechend § 18 Abs. 4 i.V.m. Teil 4 dieser Anlage,
 - II. der von den Erwartungen abweichenden Erlöse beim Landesbeschäftigtenticket entsprechend § 46 Abs. 1 i.V.m. Teil 2.4 dieser Anlage,
 - III. der Ersatzinvestitionen in die Bestandsinfrastruktur (inkl. Investitionsquote) entsprechend § 50 i.V.m. Teil 3.1 Abs. 3 dieser Anlage,
 - IV. der mit der Erweiterung und Neubau von Schienenverkehrsinfrastruktur verbundenen nicht gedeckten Kosten entsprechend § 51 i.V.m. Teil 3.2 dieser Anlage,

- V. der aus der für Modernisierung und Neubau von Omnibus-Betriebshöfen und -Werkstätten sowie Errichtung und Betrieb von Mobilitätsstationen resultierenden Mehrkosten entsprechend § 52 i.V.m. Teil 3.3 dieser Anlage,
- VI. der aus der Verpflichtung zur Dekarbonisierung des Busverkehrs resultierenden Mehrkosten entsprechend § 53 i.V.m. Teil 3.4 dieser Anlage,
- VII. der aus wachstumsbedingten Vorleistungen resultierenden Mehrkosten entsprechend § 54 i.V.m. Teil 3.5 dieser Anlage,
- VIII. der sich aus der Beschaffung oder Ertüchtigung von Schienenfahrzeugen resultierenden Kosten entsprechend § 55 i.V.m. Teil 3.6 dieser Anlage,
- IX. Abrechnung optionaler Sicherheitsleistungen entsprechend § 29 Abs. 7 i.V.m. Teil 2.3.2 dieser Anlage,
- X. Abrechnung zusätzlicher Kosten für die Durchführung der gemeinsamen Marktforschung entsprechend § 49 Abs. 2,
- XI. Abrechnung des Budgets zur Einrichtung und Administration der gemeinsamen Datenbank entsprechend § 2 Abs. 9 Satz 3,
- XII. Abrechnung der „Mehrerlöse Fensterbeklebung 2020 – 2023“ entsprechend Teil 6.3 Abs. 5 dieser Anlage,
- XIII. Überkompensationskontrolle (ÜKK) entsprechend § 57 i.V.m. Teil 5 dieser Anlage,
- XIV. Abrechnung der monatlichen Leistungsmengen für die Verkehrsmittel entsprechend § 41 Abs. 2,
- XV. Abrechnung des Bonus für gute und Malus für schlechte Leistungen gemäß § 47 i.V.m. Teil 2.2 dieser Anlage sowie
- XVI. Saldo der Stundung gemäß § 58 Abs. 5.

(2) Verwendung von Überzahlungen als Anzahlung für noch zu erbringende Leistungen der BVG (§ 58 Abs. 4 Satz 1): Soweit der sich in der jährlichen Schlussabrechnung ergebende Saldo eine Überzahlung ausweist, kann der Aufgabenträger festlegen, dass der sich so ergebende Betrag für folgende Zwecke als Anzahlung für zukünftig zu erbringende Leistungen bei der BVG verbleibt:

- a) Soweit möglich hat aus der Überzahlung ein Betrag bei der BVG zu verbleiben, um im Herbst des laufenden Jahres der BVG die Höhe etwaiger Boni gemäß § 47 Abs. 2 für das folgende Kalenderjahr gemäß Teil 2.2. Abs. 2 zusagen zu können. Dieser bei der BVG verbleibende Betrag stellt eine Anzahlung auf diese Boni dar. Soweit sich die Boni für das vorgesehene Bezugsjahr nicht realisieren, verbleiben die Restbeträge als Anzahlung auf den Bonus des Folgejahres bei der BVG. Soweit Restbeträge und Überzahlungen keine Anzahlungen in Höhe von 5 Mio. € erreichen, hat das Land den Bonus bei den Anzahlungen gemäß Teil 6.1 zu berücksichtigen.
- b) Soweit möglich soll aus der Überzahlung ein Betrag bei der BVG verbleiben, wenn dieser für den Leistungsaufwuchs bei der BVG genutzt werden soll. Eine solche

Form der Stundung der Erbringung der von der BVG geschuldeten Leistungen kommt insbesondere dann in Betracht, wenn an sich geplante Leistungen nicht erbracht werden konnten. Der bei der BVG verbliebene Betrag ist innerhalb von fünf Jahren durch Leistungsbestellungen nach § 12 zu verbrauchen oder für den Ausgleich wachstumsbedingter Vorleistungen gemäß § 17 Abs. 6 lit. b) Satz 2 i.V.m. § 54 einzusetzen oder dem Budget nach § 51 Abs. 8 zuzuführen.

- c) Soweit möglich kann aus der Überzahlung ein Betrag bis zum Ende des nächsten Kalenderjahres bei der BVG verbleiben, wenn er für den Ausgleich konkreter Leistungspflichten verwendet werden soll.
- (3) Eine Festlegung im Sinne von Abs. 2 ist im Protokoll des Abschlussgespräches zum Gesamtbericht zu dokumentieren; vgl. § 58 Abs. 3 Satz 6.
- (4) Der Schlussabrechnung des Verkehrsvertrages muss auch die Schlussabrechnung des von den Vertragspartnern geschlossenen Vertrages vom 13. März / 26. April 2018 oder eines diesen ersetzenden Vertrages über die Sondernutzung der öffentlichen Straßen im Land Berlin durch hinterleuchtete und digitale Werbung in und an Wartehallen (Wartehallenvertrag) zugrunde gelegt werden. Dazu hat die BVG transparent und nachvollziehbar nachzuweisen, dass die Nettoerlöse aus der Werbung in und an Wartehallen für den Bestandserhaltungsaufwand der Wartehallen verwendet werden. Entsprechend des oben genannten Vertrags werden darüberhinausgehende Erlöse durch die BVG im Rahmen ihrer satzungsgemäßen Aufgabe für den öffentlichen Personennahverkehr vorrangig nicht in die Erweiterung des Bestands, sondern in den Austausch bestehender alter Wartehallen durch neue Ersatzwartehallen investiert.
- (5) In der Schlussabrechnung des Verkehrsvertrags für die Jahre 2020 bis 2023 ist zu berücksichtigen, dass der BVG aufgrund von vor dem Inkrafttreten des Vertrags geschlossenen Verträgen über die Verkehrsmittelwerbung Mehrerlöse entstehen können, die darauf beruhen, dass über die vereinbarte Regelhöchstzahl hinaus weitere Busse mit Fensterwerbung vermarktet werden („Mehrerlöse Fensterbeklebung 2020-2023“). Diese Erlöse errechnen sich anteilig aus den Gesamterlösen der BVG aus der Fensterwerbung mit Bussen entsprechend dem zahlenmäßigen Anteil der zusätzlichen Busse an der Gesamtzahl der Busse mit Fensterwerbung. Im Rahmen der Schlussabrechnung macht die BVG diese Mehrerlöse Fensterbeklebung 2020-2023 transparent und benennt dabei die Gesamtanzahl der mit Fensterwerbung vermarkteten Busse, die hieraus resultierenden Gesamterlöse der BVG, die Zahl der über die Regelhöchstzahl hinausgehenden Busse sowie den diesen Bussen zugeordneten Anteil an den Gesamterlösen. Die Mehrerlöse Fensterbeklebung 2020-2023 sind jeweils zur Hälfte mit der sich aus der Schlussrechnung ergebenden Zahlungspflicht des Landes Berlin aufzurechnen. Zur jeweils anderen Hälfte stehen diese der BVG zu.
- (6) Die Berichts-, Dokumentations- und Nachweispflichten des Wartehallenvertrages sind unter Nutzung der gemeinsamen Datenbank gemäß § 2 Abs. 9 zu erfüllen.

Teil 7: Revisionsregelungen zur Überprüfung von Vergütung, Leistung und Ausgleich

Dieser Teil umfasst folgende Revisionsthemen:

- Teil 7.1
Änderung der Vergütung wegen geänderter Kosten und Einnahmen
- Teil 7.2
Überprüfung des Vergütungs- und Anreizsystems
- Teil 7.3
Überprüfung des Busleistungsumfangs bei verzögerter Inbetriebnahme von Straßenbahnneubaustrecken
- Teil 7.4
Spezifische Revision weiterer Leistungspflichten

7.1. Änderung der Vergütung wegen geänderter Kosten und Einnahmen der BVG

7.1.1. Grundsätzliche Regelungen

- (1) In der Revision nach § 60 wird die Entwicklung der Kostensätze und der erwarteten Einnahmen gemäß § 46 Abs. 1 überprüft. Eingangsgrößen der Überprüfung sind:
- a) Entwicklung der tatsächlichen Kosten und Einnahmen
 - b) Entwicklung von Indizes der Entwicklung von Kosten im ÖPNV (siehe Teil 7.1.2)
 - c) Entwicklung der Wirtschaftlichkeit der BVG in Bezug auf bestimmte kostenbezogene Kennziffern (siehe Teil 7.1.3)
 - d) Veränderung der wesentlichen Kalkulationsprämissen, insbesondere abgebildet im Anhang 8 (Tabellenblatt „Prämissen“)

Weitere ausgleichsrelevante Revisionsthemen finden sich in	Anlage 8 Teil
○ Überprüfung Annahmen zu Landesbeschäftigtenticket	2.4 Abs. 7
○ Kalkulation der Schienenfahrzeugbeschaffung	3.6 Abs. 6 und 7
○ Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr	4.2.3 Abs. 3
○ Ausgleichsleistungen für das kostenlose Schülerticket	4.2.4 Abs. 3
○ Zwischenprüfung zur Überkompensationskontrolle	5.1 Abs. 5
sowie zum nachhaltigen Bauen und BNB-Goldstandard	Anlage 1 Teil 7

- (2) In der jährlichen Schlussabrechnung gemäß § 58 Abs. 2 wird von der BVG über die vorstehend in Abs. 1 skizzierten Entwicklungen bezogen auf die Eingangsgrößen der Überprüfung berichtet. Zur Vorbereitung der Revision erstellt die BVG auf Basis dieser Angaben aus den jährlichen Schlussabrechnungen eine Prognose zur erwarteten Entwicklung von Kosten, Einnahmen und Ausgleichsleistungen bis zum Vertragsende.
- (3) Auf Basis der Überprüfung werden in der ersten Revision die erwarteten Einnahmen gemäß § 46 Abs. 1 sowie die erwarteten Kostensteigerungen (Fortschreibungssatz) gemäß

§ 46 Abs. 1 Satz 5 bei Bedarf angepasst. Der Bedarf ist unter folgenden Gesichtspunkten zu beurteilen:

- a) **Kostenentwicklung:** Der Fortschreibungssatz soll insoweit angepasst werden, als dies erforderlich ist, um die Differenz zwischen der kalkulierten Kostensatzfortschreibung und der gewichteten Indexentwicklung (siehe Teil 7.1.2) bis zur jeweiligen Revision für die Zukunft zu berücksichtigen.
 - b) **Wirtschaftlichkeitsentwicklung:** Verändert die BVG ihre Wirtschaftlichkeit im Verhältnis zur Vertragskalkulation, sollen die daraus resultierenden Kostenveränderungen bei der Kostensatzfortschreibung angemessen berücksichtigt werden (siehe Teil 7.1.3), soweit diese Kostenänderungen eindeutig auf den Einflussbereich der BVG zurückzuführen sind.
 - c) **Tarifhöhenentwicklung:** Bei der Kalkulation der erwarteten Tariferlöse gemäß § 46 Abs. 3 i. V. m. § 18 Abs. 1 wurde eine durchschnittliche Tarifhöhenentwicklung von 1,45% p.a. ab dem 31. Dezember 2018 zu Grunde gelegt. Wird im Zeitraum bis zur ersten Revision eine durchschnittliche Tarifhöhenentwicklung unterhalb von 1,3% oder oberhalb von 1,6% erreicht, dann sollen die daraus resultierenden Minder- bzw. Mehrerlöse durch eine entsprechende Neujustierung der für die weitere Vertragslaufzeit erwarteten Einnahmen ausgeglichen werden. Mehrerlöse könnten alternativ dazu auch in Abstimmung mit dem Land von der BVG zur Finanzierung von vertraglich erforderlichen Investitionen eingesetzt werden.
 - d) **Tarifmengenentwicklung:** Abweichungen der tatsächlich realisierten nachfragebedingten Erlösveränderungen im Verhältnis zu den im Anhang 8 kalkulierten nachfragebedingten Erlösveränderungen werden im Ergebnis der Revision ausgewiesen, sollen aber grundsätzlich nicht zu einer Anpassung der erwarteten Einnahmen führen.
 - e) **Besondere Tarifeinnahmenentwicklungen:** Im Vorfeld gravierenderer Tarifstrukturereformen ist festzulegen, welche Auswirkungen die mit diesen verbundenen Minder- bzw. Mehrerlöse auf den nach diesem Vertrag zu leistenden Ausgleich haben. Dabei ist auch zu regeln, in welcher Weise die Regelungen gemäß lit. d) und e) in den folgenden Revisionen zur Anwendung kommen.
 - f) **Härtefallregelung:** Ergeben sich zwischen dem auf Basis der vorstehenden Regelungen ermittelten Anpassungsbedarf einerseits und der Entwicklung der tatsächlichen Kosten und Einnahmen nach Abs. 1 lit. a) sowie der Prognose der BVG gemäß Abs. 2 Satz 2 andererseits unangemessene Differenzen, so ist dieses bei der Neujustierung im Ergebnis der Revision anzuwendender Kostensätze oder bei den erwarteten zukünftigen Einnahmen zu berücksichtigen.
- (4) Eine Neujustierung wird in gleicher Weise für den Zeitraum von der ersten bis zur zweiten Revision vorgenommen. Eine letzte Neujustierung erfolgt in gleicher Weise mit Wirkung vom 1. Januar 2034 bis zum Vertragsende für die Jahre von der zweiten Revision bis zum Jahresende 2033.

7.1.2. Entwicklung von Indizes der Entwicklung von Kosten im ÖPNV

(1) Um eine Kostensteigerung in den relevanten Kostenblöcken möglichst adäquat abbilden zu können, wird die jeweils anteilige Entwicklung der Kostensätze auf Basis der folgenden Indizes mit dem Startjahr 2020 nachvollzogen:

- a) Index M (Material): Index der Erzeugerpreise gewerblicher Produkte, Lfd-Nr. 589, GP System 30 20 4 – Teile für Schienenfahrzeuge, in: Statistisches Bundesamt, Fachserie 17/Reihe 2
- b) Index L (Lohn): Zur Beurteilung der Lohnkostentwicklung werden die folgenden drei verschiedenen Bezugsgrößen nebeneinandergestellt. Über deren Entwicklung wird jährlich durch die BVG berichtet. Die Bewertung erfolgt im Rahmen der Revisionen.
 - I. Entwicklung des Tarifvertrags Nahverkehr Berlin (TV-N Berlin): Zu verwenden ist ein gleitender 10-Jahres-Mittelwert des Index der gewichteten Entwicklung unter Bereinigung der jeweils höchsten und niedrigsten Index-Ausprägung. Die Gewichtung erfolgt gemäß der aktuellen Entgeltgruppen- und Stufenzuordnungen innerhalb des BVG-Personalbestands für den jeweiligen Bezugszeitraum. Die Berechnungsmethodik und wesentliche Zwischenergebnisse (insb. die Gewichtungssparameter) sind nachvollziehbar aufzubereiten.
 - II. Tarifliche Stundenverdienste in der Gesamtwirtschaft ohne Sonderzahlungen, Deutschland (Gesamt), Rubrik „H49 Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen“, aus: Index der tariflichen Stundenverdienste, Fachserie 16/Reihe 4.3, Statistisches Bundesamt. Zu verwenden ist der Index für „Deutschland“ (Gesamt) für den jeweiligen Bezugszeitraum.
 - III. Entwicklung der durchschnittlichen tariflichen Stundenverdienste in der BVG im jeweiligen Bezugszeitraum (inkl. tarifvertraglicher Zulagen und besonderer Zahlungen)
- c) Index E (Energie): Gewichteter Index aus
 - I. Preisindex für „Elektrischen Strom, Sondervertragskunden, Niederspannung“ gemäß: Statistisches Bundesamt: Index der Erzeugerpreise gewerblicher Produkte, Deutschland, Ziffer GP09-351114200
 - II. Preisindex für Dieselkraftstoff bei Abgabe an Großverbraucher, in: Statistisches Bundesamt, Fachserie 17/Reihe 2

(2) Die Ermittlung der Kostensätze erfolgt für den Index M (Material) und den Index E (Energie) auf Basis der Nutzkilometer (€/Nkm) und für die verschiedenen Bezugsgrößen des Index L (Lohn) auf Basis von Vollzeitäquivalenten (€/VZÄ) und Stundenverdienst

(€/h). Die Zuordnung der Kostenblöcke zu den o.g. Indizes erfolgt auf Basis der Kostenartengruppen der BVG gemäß Anhang 8.

- (3) Sofern sich die Indizes hinsichtlich ihrer Bezeichnung oder Zusammensetzung bis zu den Revisionszeitpunkten nach § 60 Abs. 1 ändern, so wird der geänderte bzw. der Nachfolgeindex bzw. der für die beschriebene Berechnung jeweils am nächsten vergleichbare Index des Statistischen Bundesamtes für die Fortschreibung der oben genannten Kostenanteile herangezogen. Wird ein Index durch den jeweiligen Herausgeber auf ein späteres Basisjahr umbasiert, wird die Umbasierung für die Zwecke der hiesigen Abrechnung ebenfalls vorgenommen, auch wenn der Index vom Herausgeber noch parallel mit dem alten Basisjahr fortgeführt werden sollte. Abgeschlossene Abrechnungen werden nicht mehr verändert.
- (4) Wird während der Vertragslaufzeit vom Statistischen Bundesamt ein neuer Index eingeführt, der die Kostenentwicklung bei der BVG besser widerspiegelt, als der bislang geltende Index, ist der neue Index der hier beschriebenen Berechnung zugrunde zu legen. Abgeschlossene Abrechnungen werden nicht mehr verändert.

7.1.3. Entwicklung der Wirtschaftlichkeit der BVG in Bezug auf bestimmte kostenbezogene Kennziffern

- (1) Als Messgrößen für die Entwicklung der Wirtschaftlichkeit der BVG werden zwei kostenbezogene Kennziffern einer Funktionskostenaufschlüsselung verwendet.
- (2) Diese ermitteln für die in nachfolgender Tabelle 1 aufgeführten, aus Anhang 8 ermittelbaren Kostengruppen des Fahrbetriebs und des Overheads Werte in €/Nutzkilometer je Betriebsbereich (U-Bahn, Straßenbahn und Bus). Die Kosten des Overheads sind mithilfe eines Schlüssels auf die drei Betriebsbereiche aufzuteilen und in der nachfolgenden Funktionskostentabelle darzustellen. Die beiden Zwischensummen werden anschließend zu einem Gesamtwert pro Betriebsbereich aufsummiert.

Funktionskosten der BVG im Jahr [XXXX]				
Kosten Fahrbetrieb pro Nutzkilometer				
		U-Bahn €/Nutzkilometer	Straßenbahn €/Nutzkilometer	Bus €/Nutzkilometer
Leistungsvolumina (in Nutzkilometer)				
	Kosten Verkehr			
	Kosten Infrastruktur			
Zwischensumme Verkehr und Infrastruktur pro Nutzkilometer				

Kosten Overhead pro Nutzkilometer			
	Verwaltung		
	IT-Services und Kommunikation		
	Instandhaltung Anlagen		
	Immobilienmanagement und Mieten		
	Sicherheitsleistungen		
	Vertrieb		
	Sonstiges		
Zwischensumme Overhead pro Nutzkilometer			
Gesamtsumme pro Nutzkilometer (= 1. + 2.)			

Tabelle 1: Funktionskostenaufschlüsselung

- (3) Zur Messung der Produktivitätsentwicklung der BVG werden die beschriebenen Kennziffern sowie der Gesamtwert pro Betriebsbereich separat berechnet. Um produktivitäts- von preis- und geschwindigkeitsbestimmten Kostenveränderungen isolieren zu können, sind Preiseffekte in den jeweiligen Kostengruppen auszuweisen. Die Berechnung und die Tabellen werden jährlich zusammen mit dem Jahresabschluss erstellt. Sie sind dem Aufgabenträger rechtzeitig vor Beginn der Revisionsverhandlungen zu übermitteln. Die Angaben für das Jahr vor der Revision sind ggf. nach deren Erstellung nachzuliefern.
- (4) Mit der das vorsitzende Mitglied des Aufsichtsrats der BVG stellenden Senatsverwaltung können weitere Übermittlungen auch zwischen den Revisionszeitpunkten vereinbart werden. Diese können sich auch auf weitere Kostengruppen beziehen.

7.2. Überprüfung Vergütungs- und Anreizsystem

Im Zuge der ersten Revision nach § 60 Abs. 1 wird das Vergütungs- und Anreizsystem auf seine Wirksamkeit hin evaluiert und bei Bedarf weiterentwickelt. Dies umfasst:

- (1) Die Wirkungen der Abzüge für nicht erbrachte Leistungen sind in der Revision zu analysieren und bei Bedarf anzupassen. Dabei ist auf Anforderung eines Vertragspartners die Erstreckung auf Verfrühungen sowie das Herausrechnen von Ausfällen aus Gründen, die nicht von der BVG zu vertreten sind, zu prüfen.
- (2) Bei Kapazität wird über eine Weiterentwicklung der Vergütung als Bestandteil der zu erbringenden fahrplanmäßigen Leistung auf der Grundlage der Leistungsbestellung nach § 12 Abs. 5 entschieden, die im Falle der Nichterbringung nicht vergütet wird.
- (3) Das in Teil 2.2 beschriebene System von Bonus und Malus wird in Bezug auf seine Anreizwirkung evaluiert und bei Bedarf weiterentwickelt. Dabei soll die Integration eines

weiteren Bonus für die Entwicklung der Umweltqualität gemäß Teil 2.2.4 in das System geprüft werden.

- (4) Auf Basis der überprüften und bei Bedarf angepassten Regelungen zu Abzügen für nicht erbrachte Leistungen und zu Bonus und Malus wird im Ergebnis der Revision die BVG die damit verbundenen Wirkungen in Anhang 8 für die Jahre 2026-2035 neu kalkulieren. Dabei kann die BVG bei Bedarf auch einen zusätzlichen allgemeinen Wagnisaufschlag für diesen Zeitraum neu kalkulieren.

7.3. Überprüfung des Busleistungsumfangs bei verzögerter Inbetriebnahme von Straßenbahnneubaustrecken

- (1) Mit der Inbetriebnahme der gemäß § 35 Abs. 1 i.V.m. Anlage 11 (Modernisierung sowie Aus- und Neubau der Schienenverkehrsinfrastruktur) zu realisierenden Straßenbahnneubaustrecken ist im Regelfall eine Reduzierung des vorher diesen Bedienungszwecken dienenden Busleistungsumfangs verbunden. Der zum Vertragsabschluss geplante Umfang dieser Reduktionen ist in Anhang 8 Kalkulationsblätter „NBS 1 bis NBS 22“ für jede Neubaustrecke kalkuliert.
- (2) Es ergeben sich folgende Kalkulationsunsicherheiten:
 - a) Wird eine Neubaustrecke früher als in der Kalkulation angenommen in Betrieb genommen, dann kommt es früher als geplant zum Entfall der Busleistungen.
 - b) Wird eine Neubaustrecke später als in der Kalkulation angenommen in Betrieb genommen, dann werden Busleistungen länger als geplant benötigt.
- (3) Im Jahr 2024 wird in der Revision auf Basis der vorlaufenden Ressourcenplanung gemäß § 17 zum Fahrplanpotenzial bei Straßenbahn und Bus (Fahrzeuge, Personal, Infrastruktur), im Rahmen einer aktuellen Prognose zu den Inbetriebnahmezeitpunkten der Straßenbahnneubaustrecken und der Vorgaben des NVP 2024-2028 überprüft, ob sich Verschiebungen von der kalkulierten Neubaustreckenplanung ergeben und welche Konsequenzen dieses für die zwischen 2028 und 2035 zu gewährleistende Busbedienung hat. Die Vertragspflichten sind in Bezug auf den Umfang von Busleistungen und der dafür erforderlichen Ausgleichsleistungen anzupassen. Auch die Höhe des zur Finanzierung von Busleistungen in Fortführung des Bestandsangebots oder im Straßenbahnvorlaufbetrieb gemäß § 51 Abs. 8 vorgesehenen Budgets ist zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass etwaige Mehrleistungen im Busbetrieb, vorbehaltlich von Entscheidungen gemäß Anlage 13 (Dekarbonisierung) Teil 1 Abs. 10, ab Dezember 2030 mit dekarbonisierten Fahrzeugen gemäß § 24 Abs. 1 erbracht und entsprechend kalkuliert werden müssen.
- (4) Im Jahr 2028 wird in der Revision die in Abs. 3 beschriebene Prüfung für den Zeitraum von 2030 bis August 2035 erneut durchgeführt.

7.4. Spezifische Revision weiterer Leistungspflichten

- (1) In Bezug auf einige Leistungspflichten ist in der ersten Revision zu prüfen, ob abweichende Leistungen vereinbart werden können. Ein Teil der diesbezüglichen Revisions-themen ist bereits vorlaufend in dieser Anlage geregelt.
- | | |
|--|---------------------------------|
| - Alternative barrierefreie Ersatzangebote; § 22 Abs. 3 Satz | Teil 2.1.1. Abs. 8 letzter Satz |
| - Mobilitätsstationen; § 36 Abs. 2 | Teil 3.3 Abs. 5 |
| - Finanzierung der Fahrzeugbeschaffung; § 16 Abs. 2 | Teil 3.6 Abs. 4 letzter Satz |
| - Finanzierung der Fahrzeugbeschaffung, § 16 Abs. 3 | Teil 3.6 Abs. 11 |
- (2) Ein weiterer Teil leistungsspezifischer Revisionsthemen ist im Vertrag geregelt:
- | | |
|---|--------------|
| - Leistungsumfang der Fähre ab 2030 | § 9 Abs. 5 |
| - Leistungsbestellung Stadt-Umland-Verkehr | § 10 Abs. 10 |
| - Automatisierter Betrieb U-Bahn/Straßenbahn | § 15 Abs. 4 |
| - Fortsetzung des Programms barrierefreier Haltestellen | § 22 Abs. 6 |
| - Überprüfung Strombeschaffung | § 23 Abs. 7 |
| - Dokumentationspflichten für die Infrastruktur | § 39 Abs. 3 |
| - Anpassung Vertragsinhalte an neuen NVP | § 59 Abs. 3 |
- (3) Ein weiterer Teil leistungsspezifischer Revisionsthemen ist in Anlagen geregelt:
- | | |
|---|-----------|
| - Weiterentwicklung Kennzahl Verlustzeit/Störungsfreiheit | Anlage 10 |
| - Weiterentwicklung gemeinsame Marktforschung | Anlage 15 |
- (4) Weitere Revisionsthemen finden sich in den nachfolgenden Abs. 5 bis 9.
- (5) Überprüfung der Anwendung der Verwaltungsvorschrift Beschaffung und Umwelt (VwVBU): In der ersten Revision wird mit Wirkung ab dem Jahr 2026 überprüft, ob der in § 23 Abs. 4 beschriebene Anwendungsbereich der VwVBU für von der BVG getätigte Beschaffungen von Liefer-, Bau- und Dienstleistungen auf weitere Teile oder auf die gesamten Regelungen der VwVBU erweitert werden kann. Diese Überprüfung umfasst auch die spezifischen Aufwendungen der BVG für die Anwendung der VwVBU.
- (6) Überprüfung der Auswirkungen der Vorgaben zur Beklebung von Fahrzeugen mit Außenwerbefolien: In der ersten Revision sind die Auswirkungen der Vorgaben zur Beklebung von Fahrzeugen mit Außenwerbefolien in Bezug auf die wirtschaftlichen Folgen sowie die Auswirkungen im Bereich der Fahrgäste zu überprüfen. Die Vertragspartner werden sich in der ersten Revision über den Umfang und über die Bedingungen der Außenwerbung auf den Fahrzeugen des ÖPNV mit Wirkung ab dem 1. Januar 2026 verständigen. Auf Einladung der BVG wird das Land sein Revisionsziel zu Umfang und Bedingungen in einem vorgelagerten Termin im dritten Quartal 2023 vorstellen und erörtern, um

es der BVG zu ermöglichen, dieses in den Vergabeunterlagen für die von ihr mit Wirkung ab dem 1. Januar 2026 abzuschließenden Werbeverträge adäquat zu berücksichtigen.

- (7) Leistungsumfang Sicherheitspersonal: In der ersten Revision wird gemäß Anlage 1 Teil 3 (Sicherheit § 29) der ab dem Jahr 2026 für Sicherheitskräfte vorgesehene abschmelzende Leistungsumfang in Bezug auf die Ziele des Vertrags dahingehend überprüft, ob dieser beibehalten wird oder ob eine Anpassung des Leistungsumfangs z.B. auf das Niveau der Jahre 2020-2025 vorzunehmen ist.
- (8) Leistungsumfang im Fahrplanangebot: In der ersten Revision wird geprüft, ob die in Anlage 2 Teil 5 (Leistungsumfang) Abs. 1 unter Ziffer 3 beschriebenen Leistungsdifferenz im Fahrplanangebot ab dem Jahr 2031 generell und speziell auf der U5 im Verhältnis zum NVP 2019-2023 zusätzlich vereinbart werden kann.
- (9) Kapazitätsbestellung: In der ersten Revision wird geprüft, ob die in § 12 Abs. 6 lit. f. geregelte Bestellung der Regelfahrzeugkapazität fortgeführt und ggf. auf andere Verkehrszeiten ausgedehnt wird.