

## *Leistungserbringung, Umsetzungskontrolle und Ausgleichszahlung.*

### **I. Hintergrund**

Das Land Berlin (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung) und die BVG AöR haben mit Wirkung zum 1.1.2008 einen Verkehrsvertrag abgeschlossen, der die Erbringung von Verkehrsleistungen durch die BVG im Bereich U-Bahn, Straßenbahn, Bus und Fähre sowie die Vorhaltung der erforderlichen Infrastruktur im Berliner Stadtgebiet bis zum Jahr 2020 beinhaltet.

Die bisherige Finanzierungsvereinbarung zwischen Land Berlin und BVG, der sog. Unternehmensvertrag, endete am 31.12.2007. Daher war eine neue vertragliche Regelung für die Finanzierung der Leistungen des landeseigenen Unternehmens erforderlich, die einer veränderten Rechtslage, vor allem den Anforderungen des Vergabe-, Beihilfen- und Genehmigungsrechts, entsprechen musste. Wegen der langen Laufzeit galt es zudem, die Novellierung des europäischen Rechtsrahmens bereits umfassend zu berücksichtigen.

Der Berliner Senat hatte die Weichen für den neuen Vertrag bereits im Juni 2005 mit einer förmlich beschlossenen „Eigentümergeklärung“ gestellt. Darin sicherte der Senat zu, dass die BVG vom 1.1.2008 bis zum 31.8.2020 exklusiv mit der Erbringung der Verkehrsleistung im ÖSPV beauftragt wird. Im Gegenzug stimmten die Gewerkschaften einer Absenkung der Personalkosten durch Abschluss eines entsprechenden Spartentarifvertrags zu.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wurde als Aufgabenträger mit der Verhandlung des Verkehrsvertrages beauftragt.

### **III. Rechtliche Rahmenbedingungen**

#### **1. Vergaberecht**

Das Land Berlin konnte den neuen Verkehrsvertrag ohne Durchführung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens direkt mit der BVG verhandeln. Der Vertrag mit dem landeseigenen Unternehmen ist kein vergaberechtsrelevanter Beschaffungsvorgang; die Voraussetzungen des *EuGH* für eine sog. In-House Vergabe werden erfüllt.

Die BVG ist Anstalt öffentlichen Rechts in der Gewährträgerschaft des Landes Berlin. Das Land Berlin verfügt über Gewährträgerversammlung sowie Aufsichtsrat der BVG über effektive Kontroll- und Einflussmöglichkeiten gegenüber der BVG, deren Selbstständigkeit der einer „eigenen Dienststelle des Landes“ vergleichbar ist.

Die BVG bezieht mehr als 90% ihrer Einnahmen aus der Erbringung von Verkehrsleistungen in Berlin. Auch in Zukunft darf sie ihre Leistungen nur für das Land

## **Der „Berliner Verkehrsvertrag“: Verkehrsvertrag zwischen dem Land Berlin und den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) AöR**

*Dipl.-Ing. Diana Runge und Dr. Jan Werner, Berlin\**

*Angesichts des in den letzten Jahren erfolgten Wandels in den rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen bei der Organisation des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) standen und stehen Kommunen in Deutschland vor der Aufgabe, Organisationsstrukturen, Finanzierung und Planung des ÖPNV an Gesetzgebung und Finanzrahmen anzupassen. Der nachfolgende Beitrag stellt die diesbezüglichen Regelungen des mit Wirkung zum 1.1.2008 abgeschlossenen Verkehrsvertrags zwischen dem Land Berlin (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung) und der BVG AöR dar. Neben Regelungen für Umfang und Qualität der zu erbringenden Verkehrsleistungen und Anforderungen an die Infrastrukturvorhaltung gestaltet dieser den Rahmen für eine kooperative Zusammenarbeit zwischen den Vertragspartnern in Bezug auf Planung,*

\* Die Erstautorin ist bei der KCW GmbH Berlin tätig, der Zeitautor ist Leiter des Projekts Center Nahverkehr, Berlin.

Berlin und auf Berliner Gebiet bzw. im Rahmen des Verkehrsverbundes anbieten. Die Teilnahme am marktwirtschaftlichen Wettbewerb ist damit entsprechend den europäischen Vorgaben eingeschränkt.

Mit der Erfüllung dieser Vorgaben entspricht die BVG zugleich den Anforderungen, die ab dem 3.12.2009 gemäß der EG VO 1370/2007 für den „internen Betreiber“ maßgeblich sind.

**2. Beihilfenrecht**

Die Finanzierung der BVG auf Basis des neuen Verkehrsvertrages entspricht den Anforderungen des europäischen Beihilfenrechts. Der Vertrag legt Umfang und Qualität der zu erbringenden Leistung sowie die Ausgleichshöhe eindeutig und im Voraus fest. Leistungsänderungen können – in vertraglich geregeltem Umfang – nach Vorgabe des Aufgabenträgers oder mit dessen Zustimmung auf Antrag der BVG festgelegt werden. Eine Änderung des Leistungssolls führt auf Basis vorher festgelegter Parameter auch zu einer Änderung des Ausgleichsanspruchs. Bei Nichterbringung der vertraglich vereinbarten Leistung (Ausfall) entfällt die Ausgleichszahlung. Eine mindere Qualität hat in Bezug auf bestimmte objektiv oder subjektive messbare Qualitätsparameter eine Reduzierung der Ausgleichszahlungen zur Folge. Darüber hinaus sieht der Vertrag explizit Kontrollmechanismen zur Vermeidung einer Überkompensation vor.

**IV. Inhalte des Verkehrsvertrags**

**1. Grundsätze**

Die *Senatsverwaltung für Stadtentwicklung* als Aufgabenträger für den gesamten Berliner Nahverkehr hat den Verkehrsvertrag mit dem Ziel der Umsetzung der Vorgaben zu Verkehrsleistung und Qualität des bei Vertragsunterzeichnung gültigen Nahverkehrsplans verhandelt. Dementsprechend ist der Vertrag als Umsetzung eines Besteller-Ersteller-Verhältnisses ausgestaltet, lässt dabei aber auch Raum für unternehmerische Initiative bei der Angebotsentwicklung. Der Aufgabenträger legt die Rahmenvorgaben zur Angebotsentwicklung fest. Die Ausgestaltung des konkreten Angebots (Minutenfahrplan) bleibt Aufgabe der BVG. Die finanziellen Auswirkungen von Leistungsänderungen (Mehr-/Minderleistungen) auf die Höhe der Ausgleichszahlungen sind vertraglich festgelegt. Mit diesen „Preisschildern“ können sowohl das Unternehmen als auch der Aufgabenträger bei Überlegungen zu Angebotsänderungen genau im Voraus kalkulieren, welche Kosten bzw. Ersparnisse sich aus der Änderung ergeben. Maßstab für die endgültig zu leistende Ausgleichszahlung ist ausschließlich die tatsächlich erbrachte und bestellte Leistung. Darüber hinaus ist die Verletzung bestimmter Qualitätsvorgaben mit einer Maluszahlung pönalisiert.

Aufgabenträger und BVG stimmen sich über das zu erbringende Angebot ab. Dabei liegt die Entscheidungshoheit beim Auftraggeber, jedoch muss er sämtliche getroffenen Entscheidungen auch finanziell absichern.

Damit kann der Aufgabenträger aus vordergründiger Kostensicht ‚unwirtschaftliche‘ Angebote aufrecht erhalten, wenn diese im öffentlichen Interesse geboten sind, beispielweise weil sie sozialen Zielstellungen dienen. Gleichzeitig besteht für die BVG als Auftragnehmer Planungssicherheit, und es können keine Leistungen eingefordert werden, die am Ende nicht auch finanziell ausgeglichen werden.

Neben den Regelungen über die Verkehrsleistung enthält der Vertrag als zweite wesentliche Komponente Leistungs- und Finanzierungsregelungen für die Infrastrukturvorhaltung. Auf diese Leistungen entfällt auch das Gros der Ausgleichszahlungen in Höhe von 175 Mio. EUR. Kern der Regelung ist die Abstimmung der Prioritätensetzung sowohl bei der Instandhaltung als auch bei Investitionen in den Ausbau des Netzes. Dabei sieht der Vertrag eine erstmals integrierte Abstimmung über alle Investitionsmaßnahmen unabhängig von ihrer Finanzierungsquelle vor. Das Controlling der Infrastrukturleistungen erfolgt auf der Basis relativ allgemein gehaltener Leistungs- und Qualitätskennziffern. Dieses System wird derzeit in einem vertraglich vorgesehen Verfahren gemeinsam mit einem noch aufzubauenden Infrastrukturmonitoring so weiterentwickelt, dass der Aufgabenträger sukzessive in die Lage versetzt wird, durch aussagekräftige und differenzierte Leistungsparameter die Effektivität des Controllings zu verbessern.

**2. Regelungen zur Erbringung der Verkehrsleistung**

Der zu Vertragsbeginn gültige, d.h. vom Aufgabenträger als Besteller genehmigte Rahmenfahrplan bildet die Grundlage für das zu erbringende Angebot bei U-Bahn, Straßenbahn, Bus und Fähre. Der Leistungsumfang wurde wie folgt festgelegt:

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

Die Erbringung der genannten Leistungen wird mit 75 Mio. EUR per annum finanziert (Preisstand 2008, Preisgleitung während Vertragslaufzeit).

Ein Kernpunkt des Verkehrsvertrages ist die von Aufgabenträger und BVG gemeinsam zu leistende Weiterentwicklung des Fahrplanangebots. Schwerpunkt der Fortschreibung und Weiterentwicklung des Fahrplans ist der jährliche Fahrplanwechsel im Dezember. Darüber hinaus finden auch unterjährig Fahrplanwechsel statt. Ziel ist es, das Verkehrsangebot kontinuierlich zu verbessern und auf Entwicklungen, die Nachfrage oder Angebot beeinflussen, im Interesse der Fahrgäste zu reagieren. In den Prozess der jährlichen Fahrplananpassung sind beide Vertragsparteien eingebunden: Die strategischen Weichenstellungen werden vom Aufgabenträger wahrgenommen, die ausgestaltende Planungskompetenz liegt maßgeblich bei der BVG.

Die Rolle des Aufgabenträgers besteht darin, frühzeitig Vorgaben an den Rahmenfahrplan in Umsetzung des aktuellen Nahverkehrsplans festzulegen. Im nachfolgenden Prozess kontrolliert der Aufgabenträger, inwieweit diese Vorgaben bei der Fahrplangestaltung zunächst des Rahmen- und im zweiten Schritt des Minutenfahrplans eingehalten werden.

Aufgabe der BVG ist es, neben eigenen Entwicklungsvorschlägen insbesondere die Vorgaben des Aufgabenträgers in den Rahmenfahrplan umzusetzen und diesen rechtzeitig über mögliche Gründe zu informieren, sollte die Umsetzung nicht möglich sein. Aus dem abgestimmten Rahmenfahrplan entwickelt die BVG den Minutenfahrplan und beantragt die erforderlichen Genehmigungen bei der zuständigen Genehmigungsbehörde (*Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten LABO*).

Innerhalb des Prozesses der Fahrplangestaltung stimmen sich die Vertragspartner kontinuierlich ab. Ziel ist es, bei der Angebotsgestaltung Konsens zu erzielen. Im Falle eines Dissenses ist der BVG eine Änderung des bestehenden Fahrplans verwehrt. Der Aufgabenträger als Besteller kann hingegen auch dann Angebotsanpassungen verlangen, wenn die BVG nicht zustimmt. Allerdings sind diese einseitigen Änderungsvorgaben auf ein bestimmtes Leistungsvolumen beschränkt.

Das Prinzip des Wechselspiels zwischen Aufgabenträger und BVG findet auch bei unterjährigen Fahrplanänderungen Anwendung. Diese im Gesamtvolumen zum Teil sehr umfangreichen Änderungen erlauben es, flexibel auf veränderte verkehrliche Entwicklungen bzw. Verschiebungen in der Nachfrage zu reagieren.

Erinnert sei daran, dass sich alle Leistungsänderungen auch auf die Finanzierung auswirken. Der Aufgabenträger kann Mehrleistungen entweder durch eine entsprechende Erhöhung der Ausgleichszahlungen finanzieren oder aber durch Abbestellungen an anderer Stelle kompensieren. Da der Vertrag auf Basis von „Euro pro Fahrplan-Stunde“ und „Euro pro Fahrplan-km“ vorab differenzierte „Preise“ für die Leistungen von Straßenbahn, U-Bahn und Bus festlegt, funktioniert dieses Prinzip der „Umbestellung“ über alle Sparten der BVG hinweg. Im Ergebnis hat der Aufgabenträger dadurch auch dann Gestaltungsmöglichkeiten, wenn der Landeshaushalt keine Aufstockung der Zahlungen an die Verkehrsunternehmen zulässt.

### 3. Qualitäts- und Umweltstandards

Über den Verkehrsvertrag hat der Aufgabenträger die BVG in vielen Bereichen an die im NVP festgelegten Qualitätsstandards gebunden (Pünktlichkeit, Anschlusssicherung, Kapazität, Fahrzeuggestaltung, Barrierefreiheit, Haltestellenausstattung etc.).

Für Angebotsstandards wie Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Anschlusssicherung wurden verkehrsträgerbezogene Sollwerte vertraglich vereinbart, die denen des

gültigen NVP entsprechen. Diese Werte sind für die BVG verbindlich. Sie sind bereits so bemessen, dass sie Toleranzmargen einbeziehen, die ein gewisses Maß an Unwägbarkeit im täglichen Stadtverkehr bzw. das Risiko von Messungenauigkeiten mit berücksichtigen. Eine Verletzung dieser Werte führt jedoch nicht unmittelbar zu einer Kürzung der Ausgleichszahlung. Vielmehr greift die Malusregelung erst ein, wenn ein vertraglich festgelegter Schwellenwert, der leicht unter den Sollwerte liegt, unterschritten wird. Dadurch wird sichergestellt, dass eine Pönalisierung erst bei gravierenderen Qualitätsmängeln eintritt.

Vergleichbare Festlegungen bzw. verbindliche Verweise auf die Qualitätsstandards des Nahverkehrsplans enthält der Vertrag bezüglich der Umweltstandards für Emissionen, Lärm sowie für den Energieverbrauch. Allerdings sind diese Qualitätsvorgaben nicht mit einer Malusregelung bewehrt.

### 4. Qualitätsmonitoring

Die Qualitätskontrolle erfolgt „mehrgleisig“, d.h. zum einen über objektive Messungen, zum anderen über eine Ermittlung der subjektiven Kundenzufriedenheit in Bezug auf die vertraglich definierten Qualitätsmerkmale.

Grundlage für die objektive Kontrolle der Qualität sind die Berichte bzw. Meldungen der BVG an den Aufgabenträger, die dieser (teils stichprobenartig) überprüft. So erfolgt z.B. die objektive Prüfung der Einhaltung der Angebotsstandards über den Abgleich der Fahrplandaten mit den betrieblichen Daten (für Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit). Die Pünktlichkeit wird auf Basis der Meldungen der BVG kontrolliert, deren Plausibilität der Aufgabenträger durch stichprobenartige Einsichtnahmen in die Grunddaten verifizieren kann.

Die umweltbezogenen Qualitätskriterien werden über einen Abgleich der Standards des Fahrzeugbestands der BVG mit den vertraglichen Vorgaben sowie über die Überprüfung der Einhaltung der vertraglichen Vorgaben bei der Beschaffung von Fahrzeugen u.ä. überprüft.

Merkmale wie Pünktlichkeit, Anschlusssicherung, Fahrzeuggestaltung, Sicherheit, Sauberkeit, Barrierefreiheit werden darüber hinaus über die Entwicklung der Kundenzufriedenheit kontrolliert („subjektive Kontrolle“). Auch hier gilt wie bei den objektiv zu messenden Standards, dass die BVG verpflichtet ist einen bestimmten Sollwert der Kundenzufriedenheit einzuhalten und dass eine Pönalisierung erst bei Unterschreitung eines leicht darunter liegenden Schwellenwertes eintritt. Die Messung und Bewertung der Kundenzufriedenheit erfolgt derzeit noch auf Basis des Kundenmonitorings der BVG, die jährlich telefonische Befragung von ca. 2.000 Berlinerinnen und Berlinern ab 16 Jahren durchführt. Im Verkehrsvertrag wurde vereinbart, dieses BVG-System zu einem vom Aufgabenträger durchgeführten, unternehmensübergreifenden Qualitätsmonitoring für den gesamten Berlin Nahverkehr (d.h. gültig für BVG und S-Bahn) weiterzuentwickeln und auf dieses Monitoring

ein Bonus-Malus-System der Erfüllungskontrolle aufzusetzen.

## 5. Infrastruktur

Im Verkehrsvertrag sind zwei grundlegende Anforderungen an die Infrastrukturvorhaltung formuliert. Zum einen muss die Infrastruktur der BVG den Zustand und die Verfügbarkeit aufweisen, die es ermöglichen, die vereinbarten Verkehrsleistungen zu erbringen. Zum anderen ist zu gewährleisten, dass bei Vertragsende kein übermäßiger bzw. bis dato nicht bekannter Investitionsbedarf zu Tage tritt, d.h. Investitionsrückstau und schleichendes Desinvestment sollen verhindert werden.

Um beide Ziele adäquat erreichen zu können, sieht der Vertrag folgende Vereinbarungen vor: Für Erhalt und Investitionen in die Infrastruktur ist ein jährlicher Gesamtbetrag von 175 Mio. EUR vereinbart worden. Dieser beinhaltet den finanziellen Ausgleich für die Vorhaltung des Infrastrukturbestandes vom 1.1.2008 sowie für die bei Vertragsbeginn feststehenden Netzerweiterungen (insbesondere U-Bahn und Straßenbahnbindung des Hauptbahnhofs).

Ebenso wie bei den zu erbringenden verkehrlichen Leistungen ist auch für die Aufgaben bei der Infrastruktursicherung ein regelmäßiges Abstimmen zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen erforderlich und vereinbart. Zentrales Instrument dafür ist die jährliche Klausur zur Vorhabensplanung. Im Rahmen der Klausur stellt die BVG die aus ihrer Sicht erforderlichen Vorhaben der nächsten fünf Jahre zu Neu- und Ausbau der Infrastruktur vor.

Durch die Vorhabensklausur soll sicher gestellt werden, dass die Senatsverwaltung die Investitionsprioritäten der BVG nachvollziehen und mit den eigenen Zielen abgleichen kann. Dies dient auch dem Ziel, die Infrastruktur langfristig in einem guten Zustand zu erhalten, der dem durchschnittlichen Investitionsniveau entspricht.

Ein zweites Ziel ist es, die Vorhaben daraufhin zu prüfen, dass die Qualitätsvorgaben des Verkehrsvertrages eingehalten werden.

Über die Klausurtermine hinaus sind zwischen den Vertragsparteien Informationsgespräche vereinbart, die im dreimonatigen Abstand stattfinden sollen. Im Rahmen dieser Gespräche werden der Stand aktueller und laufender Projekte eruiert sowie Änderungen im Infrastrukturkataster für alle Seiten offengelegt. Damit sind die Informationsgespräche ein wichtiger Baustein zu der notwendigen und gewollten Kontinuität bei der Beobachtung des Zustands der Infrastruktur.

Im Ergebnis dieses Abstimmungsprozesses bleibt es Aufgabe der BVG, die erforderlichen Investitionsentscheidungen in eigener Verantwortung treffen, denn sie ist als Betreiber verpflichtet, die Infrastruktur passfähig für den Gesamtbetrieb des Netzes zu halten. Gibt es einen gravierenden Dissens der Vertragspartner bei der Prioritätensetzung, hat der Aufgabenträger die Möglichkeit,

über eine Befassung im Aufsichtsrat der BVG letztlich die Gewährträgersversammlung der BVG zu Letztentscheidung anzurufen. Darüber hinaus muss die BVG die Entscheidungen ebenso wie den Zustand der Infrastruktur umfassend dokumentieren. Die entsprechenden Berichte können jederzeit vom Aufgabenträger eingesehen werden.

Das Infrastrukturmonitoring erfolgt ebenfalls basierend auf den Berichten, die die BVG dem Aufgabenträger übermittelt und dieser durch eigene Stichproben überprüft. Dazu ist der Aufgabenträger berechtigt, jederzeit Einsicht in die bei der BVG vorliegenden Rohdaten zu nehmen. Analog zu den Vereinbarungen, die das Qualitätsmonitoring der erbrachten Verkehrsleistung betreffen, besteht auch bei der Infrastruktur der Auftrag, ab 2010 ein über die derzeitigen Berichtspflichten hinausgehendes System für das umfassende Monitoring der Infrastruktur zu schaffen. Dieses soll Zustand und Leistungsfähigkeit deutlich und nachvollziehbar abbilden können, um Investitionsbedarfe frühzeitig erkennen zu können und einer Verschleppung von Investitionen rechtzeitig vorzubeugen.

## V. Weiterentwicklung und Fortschreibung des Verkehrsvertrages

Der Verkehrsvertrag ist ein verlässliches und gleichzeitig flexibles Instrument zur Finanzierung und Gestaltung des ÖSPV. Er ist so ausgestaltet, dass er während seiner langen Laufzeit an die politischen, planerischen sowie wirtschaftlichen Entwicklungen angepasst werden kann, ohne dass die grundsätzlichen Regelungsprinzipien in Frage gestellt werden.

Diese Anpassung bzw. Weiterentwicklung seiner Inhalte erfolgt auf verschiedenen Ebenen.

Auf der ersten Ebene ermöglichen es die jährlichen bzw. unterjährigen Fahrplanänderungen, auf eine Veränderung der Verkehrsnachfrage auch kurzfristig zu reagieren.

Auf einer zweiten Ebene können grundsätzliche Anpassungen im Zuge der regelmäßigen Fortschreibung des Nahverkehrsplans vorgenommen werden. Dies betrifft z.B. den Umfang der zu erbringenden Verkehrsleistung sowie die Qualitätsstandards, die dabei zu beachten sind. Zwar werden diese geänderten Vorgaben eines neuen NVP nicht automatisch Bestandteil des Verkehrsvertrages. Der Vertrag regelt aber, in welchem Verfahren eine Anpassung des Vertrages an neue NVP-Standards und eine ggf. entsprechende Änderung der Finanzierungsregelungen erfolgen kann.

Um auf Kostensteigerungen bei Kraftstoffen, Personal und Material reagieren zu können, sieht der Vertrag eine Anpassung der Ausgleichszahlungen über eine entsprechende Preisgleitklausel vor.

Auf der dritten Ebene kann im Zuge der Revision des Verkehrsvertrages eine Anpassung der Vertragsinhalte

im Wege eines vorstrukturierten Verfahrens verhandelt werden. Vertraglich vorgesehen sind mit dem 1.1.2011 und dem 1.1.2016 zwei Revisionszeitpunkte. Diese Regelung trägt der Tatsache Rechnung, dass das Land Berlin mit diesem langjährigen Verkehrsvertrag und seiner Rollenverteilung zwischen Aufgabenträger und Unternehmen Neuland betritt. Daher ist es sinnvoll – wenn auch in längeren Abständen – die Praktikabilität des Verkehrsvertrages zu bestimmten Zeitpunkten grundlegend zu überprüfen und die Regelungen bei Bedarf zu optimieren.

## VI. Umsetzung des Verkehrsvertrages

### 1. Fachliche Unterstützung des Aufgabenträgers

Mit dem Verkehrsvertrag wurde das Aufgabenspektrum des Aufgabenträgers erheblich erweitert. Um dem gerecht zu werden, hat der Aufgabenträger mit Wirkung zum 1.6.2008 das Center Nahverkehr Berlin (CNB) auf Basis eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens mit der Erbringung von Unterstützungsleistungen beauftragt. Das CNB ist eine Arbeitsgemeinschaft bestehend aus Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Beratungsunternehmen KCW GmbH und traffic-Kontor GmbH sowie der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB).

CNB übernimmt verschiedene Unterstützungsaufgaben bei der unternehmensübergreifenden, fortlaufenden Netzoptimierung und Angebotsentwicklung, bei Fahrplanung und Controlling, bei der Weiterentwicklung der Instrumente zur Qualitätssicherung sowie bei der derzeitigen Fortschreibung des NVP. Die politische, hoheitliche und fachliche Verantwortung und Entscheidungsfindung liegt bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.

### 2. Wirkungen des Verkehrsvertrages

Die neue Rollenverteilung zwischen Aufgabenträger und BVG auf Basis des Verkehrsvertrages zeigt bereits nach den ersten eineinhalb Jahren vielfältige positive Auswirkungen.

Angebotsseitig ist für beide Vertragsparteien eine mittelbare Kostenkontrolle gegeben. Auf Basis der klaren Kostenregelungen des Vertrages konnten seit dem 1.1.2008 bereits Verbesserungen im Verkehrsangebot erzielt werden. So wird das Fahrplanangebot im Dezember 2009 auf stark nachgefragten Linien und zu stark nachgefragten Zeiten verbessert (Taktverdichtungen im Abend- und Wochenendverkehr aufgrund gestiegener Nachfrage durch veränderte Ladenöffnungszeiten), was aufgrund einer effizienteren Ausnutzung des verfügbaren finanziellen und betrieblichen Leistungsvolumens ermöglicht wurde.

Zudem hat der Aufgabenträger mit BVG und Verkehrslenkung Berlin eine Qualitätssicherungsvereinbarung abgeschlossen, die die Qualität der Bus- und Straßenbahn-Beschleunigung sichert und die weitere Verbesserung festschreibt. Die Sicherung der Beschleunigung im

Oberflächenverkehr ermöglicht die weitergehende Optimierung der Ausnutzung des bestehenden Leistungsvolumens und eröffnet damit Möglichkeiten für weitere Angebotsverbesserungen.

Auf der Ebene der Prozessbetrachtung kann eine stärkere Leistungsausrichtung auf Seiten der BVG festgestellt werden. Der Aufgabenträger übernimmt eine aktive Rolle im Planungsprozess und besitzt aufgrund der Berichtspflichten der BVG sowie der Arbeit des Vertragscontrollings erweiterte Einsicht in Abläufe und Ergebnisse und damit eine solide Grundlage zum Handeln. Die im Grundsatz auf Konsens ausgerichteten Regelungen des Verkehrsvertrages hinsichtlich der gemeinsamen Weiterentwicklung von Angebot und Infrastruktur haben darüber hinaus die Basis für konstruktives, vertrauensvolles Handeln geschaffen.

## VII. Fazit

Rückblickend kann festgestellt werden, dass die Verhandlung des Verkehrsvertrages ein intensiver Prozess war, im Zuge dessen beide Vertragspartner einen Lernprozess durchlaufen haben. In die Umsetzung der Vertragsinhalte bringen Aufgabenträger und BVG ihre spezifische Sicht auf die Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes ein, wobei das Verständnis für Rolle und Interessen des jeweils anderen Vertragspartners weiter wächst.