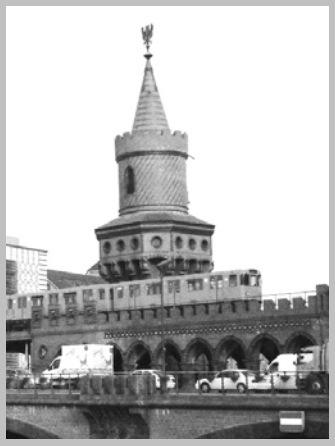


ÖPNV-Gesamtbericht 2010 des Landes Berlin

Gesamtbericht über Leistungsumfang und Qualität der vom Land Berlin beauftragten gemeinwirtschaftlichen Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr im Jahr 2010

ÖPNV-Gesamtbericht 2010 des Landes Berlin

Fassung vom 12. Januar 2012

Verantwortlich: **Land Berlin**
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
Abteilung VII Verkehr

Projektbearbeitung durch **Center Nahverkehr Berlin (CNB) GbR**
(KCW GmbH, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, traffic-Kontor GmbH)
Bernburger Straße 27, 10963 Berlin

mit Unterstützung der

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
Hardenbergplatz 2, 10623 Berlin
Tel.: 030/25414-0, Fax: -112, Mail: info@vbbonline.de

Kontakt für Rückfragen **info@cnb-online.de**

Inhaltsverzeichnis

Hinweise zur Datenverwendung 4

I Einführung 5

II Mobilität in Berlin 6

III Was können die Berlinerinnen und Berliner vom ÖPNV erwarten? 10

IV Was können die Unternehmen für die Leistungserbringung erwarten? 11

V Was haben die Berlinerinnen und Berliner 2010 vom ÖPNV tatsächlich bekommen? 12

VI Welchen Vergütungsanspruch haben die Unternehmen für ihre Leistungserbringung in 2010? 13

VII Fokus Infrastruktur 14

VIII Beihilferechtliche Zulässigkeit der Zahlungen an die BVG AöR 14

Hinweise zur Datenverwendung

Der vorliegende Bericht stellt gesamthaft die im Land Berlin bestellten und erbrachten Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie die für deren Finanzierung aufgewendeten Haushaltsmittel dar. Die Verwendung der Angaben, das Zitieren sowie die Weitergabe des Berichtes sind unter Angabe der Quelle ausdrücklich zugelassen.

Für diesen Bericht wurden Zahlen und Daten aus verschiedenen Quellen zusammengefasst und so aufbereitet, dass sie einen gesamthaften Überblick vermitteln. Auf die verwendeten, an anderer Stelle zugänglichen Quellen wird im Text verwiesen. Auf diese Quellen können Leserinnen und Leser, die an weiterführenden, detaillierteren Informationen interessiert sind, jederzeit zugreifen. Verwiesen sei insbesondere auf ausführliche Angaben zur Qualität in:

- „Qualitätsbilanz 2010“ des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB):
  http://www.vbbonline.de/
- Bericht „Qualität im Berliner ÖPNV“ des Center Nahverkehr Berlin (CNB):
  http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/oepnv/qualitaet/
  http://www.cnb-online.de/Qualitaetsberichte.624.0.html

Der ÖPNV in der Metropole Berlin, in der verschiedenste Verkehrsträger von unterschiedlichen Unternehmen betrieben werden, stellt verkehrlich wie organisatorisch ein überaus komplexes System dar. Im Gesamtbericht sind die umfangreichen Daten erstmals zusammengefasst und so aggregiert, dass ein konsistenter Überblick über die Leistungen und die zugrundeliegenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die Qualität und die Finanzierung des ÖPNV erreicht wird.

Auf Basis der aggregierten Daten ist ein abgesicherter Vergleich einzelner Leistungen bzw. Leistungsdetails hingegen nicht zulässig. Die Gleichsetzung der Daten zu verschiedenen Einzelleistungen, Verkehrsarten und deren jeweiligen Qualitäten ist auf der Grundlage des Gesamtberichtes ebenso wenig möglich wie eine vergleichende Bewertung der unterschiedlichen Verkehrsangebote und finanziellen Leistungen über die verschiedenen Verkehre und deren unterschiedliche vertragliche Regelungen hinweg. So reicht das Spektrum der vertragsgegenständlichen Verkehre vom 80sitzigen, dieselbetriebenen Triebwagen im Regionalverkehr über Verkehre mit elektrisch betriebenen Doppelstock-Regionalzügen bis zum dicht getakteten S-Bahn Verkehr in Berlin. Die Verträge unterscheiden sich zudem erheblich in Bezug auf die relevanten Kostenfaktoren (z.B. regional differenzierte Trassen- und Stationspreise), und die Regelungen zu den Fahrgelderlösen (Risiko der Entwicklung der Fahrgelderlöse trägt das Unternehmen (Nettovertrag) oder der Besteller (Bruttovertrag)). Eine detaillierte Aufschlüsselung aller denkbaren Vergleichsaspekte hätte den Rahmen eines Gesamtberichts bei weitem überschritten.

Wir weisen darauf hin, dass einzelne Angaben zu den Zahlungen an die Verkehrsunternehmen (insbesondere bei Abzügen) aufgrund der noch nicht verbindlich abgeschlossenen Schlussprüfungsverfahren noch vorläufig sind. Es können sich daher in geringem Umfang noch Veränderungen ergeben. Vorläufige Angaben sind im Bericht gekennzeichnet.

I Einführung

Die Funktion des Aufgabenträgers für den ÖPNV wird im Land Berlin von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (SenStadtUm) wahrgenommen. In dieser Rolle veröffentlicht SenStadtUm einmal jährlich einen Gesamtbericht über die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im öffentlichen Personennahverkehr, die für ihre Erbringung ausgewählten Betreiber sowie über die diesen Betreibern gewährten Ausgleichsleistungen und ausschließlichen Rechte, der eine Kontrolle und Beurteilung der Leistung, der Qualität und der Finanzierung des öffentlichen Verkehrsnetzes ermöglicht.
Anders gesagt: SenStadtUm veröffentlicht einen Bericht, in dem die im gesamten ÖPNV zu erbringenden Leistungen, die Unternehmen, die diese erbringen, sowie der dafür jeweils gewährte Ausgleich dargestellt werden.

Bereits in den vergangenen Jahren hat SenStadtUm ausführliche Informationen zu Leistung und Qualität der öffentlichen Verkehre zusammengestellt und veröffentlicht:

- Der durch die Länder Berlin und Brandenburg beauftragte Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB GmbH) dokumentiert einmal jährlich in seiner „Qualitätsbilanz“ Daten und Kennziffern zu Leistung, Qualität und Finanzierung vor allem des SPNV (S- Bahn und Regionalverkehre). Die „Qualitätsbilanz“ liegt als Druckfassung vor und wird zudem auf den Internetseiten des VBB veröffentlicht:
  http://www.vbbonline.de/
- Die Leistungs- und Qualitätskennziffern der Verkehre bei U-Bahn, Straßenbahn, Bus und Fähre sowie die geleisteten Ausgleichszahlungen werden durch das im Auftrag des Landes Berlin arbeitende Center Nahverkehr Berlin (CNB) im Bericht „Qualität im Berliner ÖPNV“ quartals- wie jahresweise aufbereitet. Die Veröffentlichung der Jahresberichte erfolgt sowohl auf den Internetseiten der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung als auch auf der Homepage des CNB. Letztere enthält darüber hinaus quartalsweise Auswertungen:
  http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/oepnv/qualitaet/
  http://www.cnb-online.de/Qualitaetsberichte.624.0.html

Der hier vorliegende Gesamtbericht baut auf den Daten der oben genannten Berichte auf, bringt diese in einer Gesamtübersicht zusammen und ergänzt sie um Angaben mit Bezug auf die finanzielle Bewertung. Um Wiederholungen und Dopplungen zu vermeiden, wird an den entsprechenden Stellen auf die bereits vorhandenen und öffentlich verfügbaren Berichte („Qualitätsbilanz“ für S-Bahn und Regionalverkehre bzw. „Qualitätsbericht im Berliner ÖPNV“ für U- und Straßenbahn sowie Bus und Fähre) verwiesen.

Die Angaben zur tatsächlichen Leistungserbringung und zur finanziellen Bewertung sind teilweise noch vorläufig.

Der Bericht ist wie folgt aufgebaut:

- Kapitel II geht kurz auf die Rahmenbedingungen für die Leistungsbestellung durch den Aufgabenträger ein und erläutert, auf welcher Basis der Aufgabenträger Verkehrsleistungen bei den Unternehmen bestellt.
- Kapitel III benennt im Überblick die vom Land Berlin bei den Unternehmen bestellten Leistungen.
- Kapitel IV führt die Ausgleichszahlungen, die den Unternehmen zustehen, wenn sie die bestellten Leistungen vollständig erbringen, auf.
- Kapitel V und VI zeigen, welche Leistungen im Jahr 2010 tatsächlich erbracht wurden und welcher Vergütungsanspruch für die Unternehmen besteht (z.T. Prognose).
- Kapitel VII ergänzt die leistungsbezogenen Darstellungen um das Thema Infrastruktur inklusive Sonderfinanzierung der BVG Infrastruktur.
- Kapitel VIII enthält die Überkompensationsberechnung, mit deren Hilfe sicherstellt wird, dass gegenüber der BVG AöR gegenüber nicht mehr Zahlungen erfolgen, als dem Unternehmen an Aufwendungen für die bestellten Leistungen angefallen sind.

Die ausführliche Darstellung der erreichten Qualitäten bei den von der BVG AöR betriebenen Verkehrsträgern wird gesondert als „Qualität im Berliner ÖPNV - Jahresbericht 2010“ veröffentlicht.

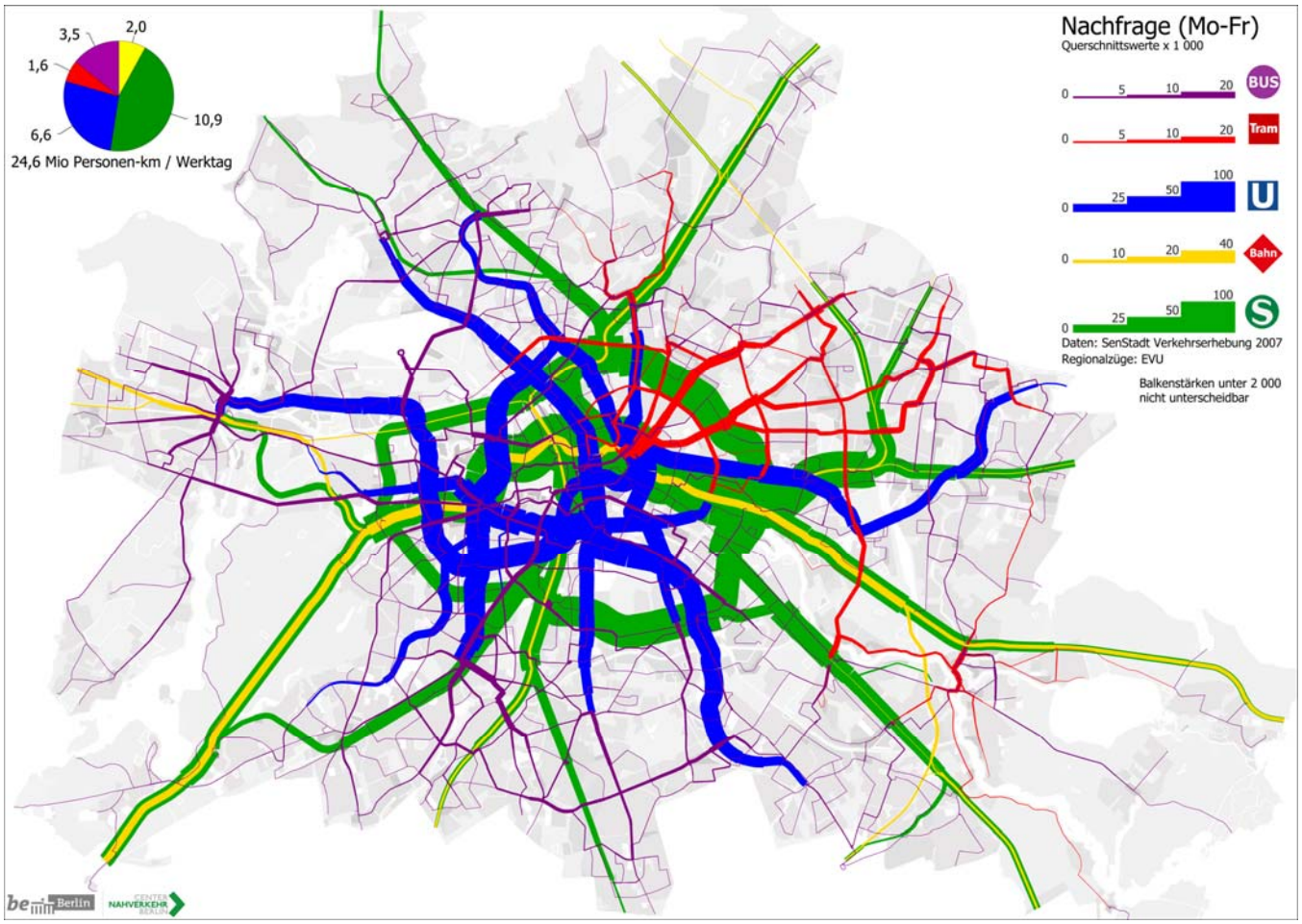
II Mobilität in Berlin

Rahmenbedingungen der Leistungsbestellung durch den Aufgabenträger

Der Aufgabenträger bestellt Verkehrsleistungen aufgrund der mit den Unternehmen geschlossenen Verkehrsverträge. Aufgrund des finanziellen Rahmens ist das Leistungsangebot selbst bei wachsender Nachfrage jedoch nicht ohne weiteres ausweitbar. Möglich ist jedoch eine Umbestellung bzw. Umschichtung von Angeboten. Dort, wo eine starke Nachfrage vorliegt bzw. sich absehbar entwickeln wird, können Angebote verstärkt werden. Nicht oder nur schwach nachgefragte Angebote werden im Gegenzug reduziert. Allerdings geschieht dies nur insofern, als dass die Vorgaben des Nahverkehrsplans (NVP) auch bei Angebotskürzungen erfüllt werden müssen. Dies gilt insbesondere für die festgelegten Erreichbarkeits- und Bedienstandards, die das Grundangebot sichern und damit die Erfüllung der Daseinsvorsorge im ÖPNV gewährleisten.

Die Nachfrage verteilt sich im Berliner Netz sehr unterschiedlich a) zwischen den Teilgebieten, und b) zwischen den Verkehrsträgern. S-Bahn und U-Bahn bilden im Stadtverkehr das Rückgrat des ÖPNV. Bus und Straßenbahn übernehmen dem gegenüber teilweise verstärkt die Feinverteilung.

Nachfrage im Berlin ÖPNV-Netz (Stand 2007)

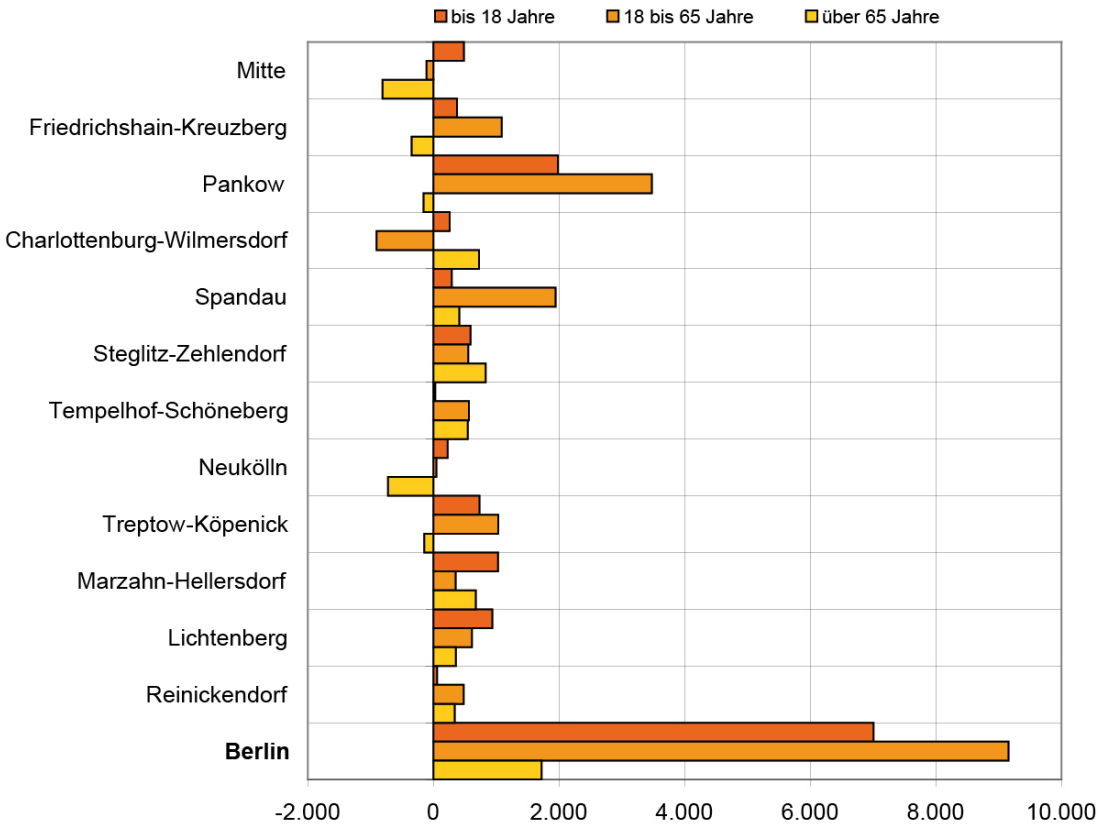


Die Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage wiederum ist abhängig u.a. von Größe, Entwicklung und Struktur der Bevölkerung, von der Zuordnung von Wohn- und Arbeitsstandorten, von der wirtschaftlichen Entwicklung in Berlin und Umland sowie von weiteren Trends, die Einstellung und Nutzung zum ÖPNV beeinflussen. Kurz zusammengefasst lassen sich diese wie folgt beschreiben:

Demographische Entwicklung

Laut Angaben des Amts für Statistik Berlin-Brandenburg stieg die Bevölkerungszahl Berlins im Jahr 2010 um rund 18.000 Personen bzw. 0,5% auf 3.460.700 Einwohner an. Berlin verzeichnet damit als eine der wenigen Städte Deutschlands einen (leichten) Bevölkerungszuwachs. Ursächlich für den Bevölkerungsanstieg sind v. a. Wanderungsgewinne sowie ein Anstieg der Geburtenzahlen um 4% gegenüber dem Vorjahr (2010 kamen in Berlin 33.393 Kinder zur Welt). Die Zahl der Neugeborenen überstieg die der Verstorbenen um 1.200 (höchster Geburtenüberschuss seit 1991).

Melderechtlich registrierte Einwohner im Land Berlin – Veränderung 2009 zu 2010[1]



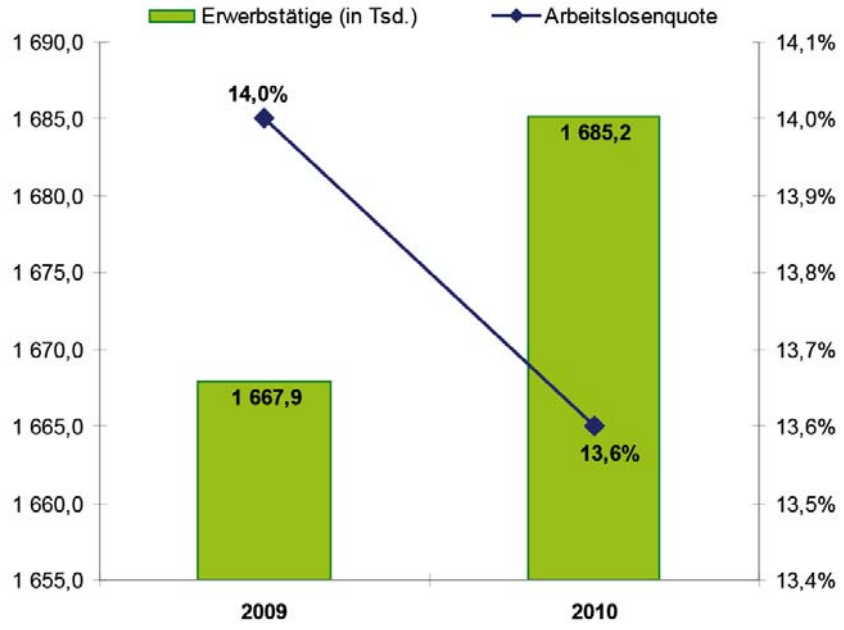
Das reale Bevölkerungswachstum liegt damit über den Erwartungen der Bevölkerungsprognose für Berlin 2002-2030 (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung). Diese sah für Berlin zwar zutreffend ein leichtes Bevölkerungswachstum voraus, jedoch mit einer etwas geringer ausgeprägten Dynamik (erwartete Bevölkerung 2010 laut Prognose: 3.442.371 Einwohner). Der in 2010 erreichte Bevölkerungsstand entspricht bereits dem der Prognosejahre 2013/2014.

[1] Amt für Statistik Berlin Brandenburg (2011): *Statistischer Bericht A I 5 – hj 2 / 10: Melderechtlich registrierte Einwohner im Land Berlin am 31. Dezember 2010*. http://www.statistik-berlin.de/Publikationen/Stat_Berichte/2011/SB_A1-5_hj02-10_BE.pdf, Zugriff am 7.12.2011

Entwicklung des Arbeitsmarktes

Die Zahl der Erwerbstätigen stieg 2010 in Berlin im Vergleich zum Vorjahr um 1,0 % und damit doppelt so stark, wie der Bundesdurchschnitt (+0,5 %). Damit liegt Berlin im Bundesländervergleich hinter Brandenburg (+1,1 %) auf Rang 2 in Bezug auf das Wachstum der Erwerbstätigenzahlen. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten hat in Berlin im Jahr 2010 überdurchschnittlich zugenommen. Der Beschäftigungszuwachs kam zu 70 Prozent (+11 900 Personen bzw. 1,8 %) von den öffentlichen und privaten Dienstleistern, und hier insbesondere vom Gesundheits- und Sozialwesen.[2]

Erwerbstätige und Arbeitslosenquote – Veränderung 2009 zu 2010



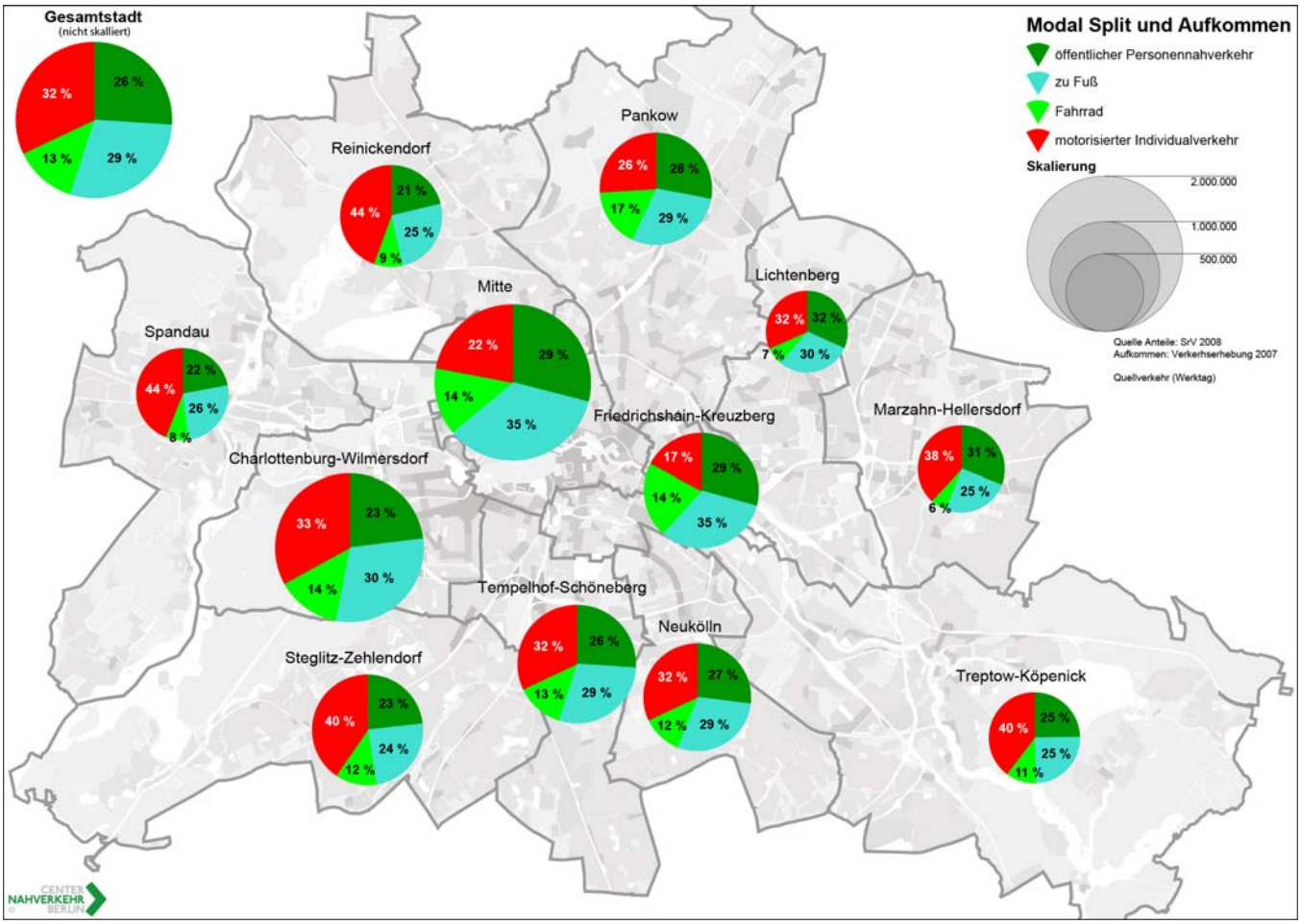
Die Arbeitsplatzschwerpunkte liegen in Berlin weiterhin vor allem in der westlichen Innenstadt, die damit auch weiterhin Ziel des Gros der Berufswege ist.

Mobilitätsverhalten und Modal Split

Neben siedlungsstrukturellen und wirtschaftlichen Gegebenheiten bestimmen personen- und situationsabhängige Merkmale der Verkehrsteilnehmer das Mobilitätsverhalten. Ausschlaggebend sind u.a. die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln wie einem Pkw oder Fahrrad sowie die Erreichbarkeit bzw. subjektiv empfundene Nutzbarkeit des öffentlichen Verkehrs. Die aktuellsten Erkenntnisse über die Mobilität der Berliner Bevölkerung lassen sich aus der Erhebung „Mobilität in Städten – SrV“ aus dem Jahr 2008 ablesen. Die Daten bestätigen die große Bedeutung des ÖPNV bzw. des gesamten Umweltverbunds für die Mobilität im Berliner Stadtgebiet. Im Gesamtverkehr werden über zwei Drittel der Wege im Umweltverbund zurückgelegt, der ÖPNV-Anteil beträgt insgesamt 26 %. Zwischen den Bezirken treten jedoch deutliche Unterschiede auf: In Marzahn-Hellersdorf und Lichtenberg ist der ÖPNV-Anteil mit 31% bzw. 32 % am höchsten, in Spandau und Reinickendorf mit 22% bzw. 21% am niedrigsten.

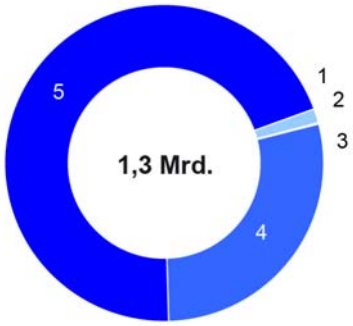
[2] Amt für Statistik Berlin Brandenburg (2011): *Zahl der Erwerbstätigen in Berlin und Brandenburg im Jahr 2010 überdurchschnittlich angestiegen*. http://www.statistik-berlin-brandenburg.de/pms/2011/11-01-20.pdf, Zugriff am 6.12.2011

Modal Split und Aufkommen (2008)



Der Aufgabenträger beschäftigt sich kontinuierlich mit nachfragerelevanten Entwicklungen im Stadtgebiet. Ziel ist es, das ÖPNV-Angebot im Rahmen der vorhandenen Gestaltungsspielräume so zu gestalten, dass die Fahrgäste die Angebote weiterhin gerne nutzen und neue Kunden für den ÖPNV hinzu gewonnen werden.

Die Fahrgastzahlen des ÖPNV haben sich in den letzten Jahren positiv entwickelt. Im Jahr 2010 nutzten über 1,3 Mrd. Menschen den ÖPNV im Stadtgebiet, wovon der Großteil auf die von der BVG betriebenen Verkehrsmittel sowie die S-Bahn entfielen.[3]



	Verkehrsunternehmen	Fahrgäste 2010
1	DB Regio AG	19.300.000
2	ODEG GmbH	800.000
3	NEB AG	1.020.000
4	S-Bahn Berlin GmbH	376.000.000
5	BVG AöR	922.000.000
	Summe	**1.319.120.000**

[3] Quellen: 1 – 4 Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (VBB GmbH), 5: Geschäftsbericht BVG 2010

III Was können die Berlinerinnen und Berliner vom ÖPNV erwarten?

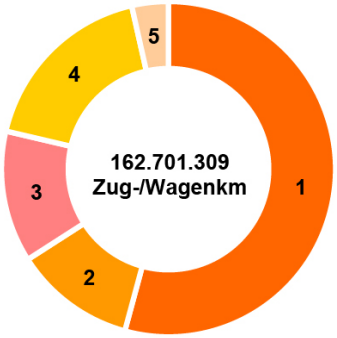
Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen und ausgewählte Betreiber

Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen umfassen in Berlin die Verkehre, die durch das Land bei den Unternehmen bestellt werden. Grundlage der Bestellung sowie der vom Land zu leistenden Ausgleichszahlungen sind die vom Land mit den Unternehmen geschlossenen Verkehrsverträge. Diese wiederum fußen auf die Vorgaben des Nahverkehrsplans (NVP).

Der vertraglich vereinbarte Leistungsumfang wird jährlich als Soll-Fahrplan durch das Land bei den Unternehmen bestellt. Die Soll-Leistungen beinhalten auch Anpassungen, die sich aufgrund von Störungen ggf. unterjährig ergeben (z.B. Baufahrpläne). Die Fahrpläne sind auf folgenden Internet-Präsenzen einsehbar:

- Verkehrsverbund Berlin – Brandenburg: www.vbbonline.de (Menüpunkt: Fahrpläne)
- S-Bahn Berlin GmbH: http://www.s-bahn-berlin.de (Menüpunkt: Fahrplan und Netz)
- BVG AöR: www.bvg.de (Menüpunkt: Linien, Netze & Karten)

Für das Jahr wurden folgende Leistungen für die einzelnen Verkehrsträger bestellt:



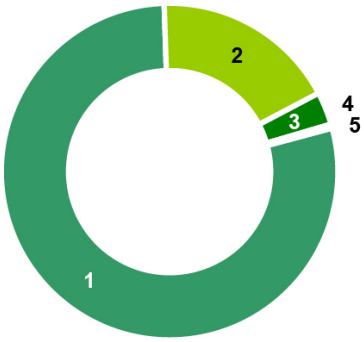
	Verkehrsträger	Soll-Leistung 2010
1	Bus*	88.208.425,00 NutzWagenKm
2	Straßenbahn*	19.083.436,00 NutzZugKm
3	U-Bahn*	20.672.790,00 NutzZugKm
4	S-Bahn**	28.970.000,00 ZugKm
5	Regionalverkehr**	5.766.658,38 ZugKm
	Summe	**162.701.309,38 Zug-/Wagenkm**

* Soll-Werte, zusammengesetzt aus Referenzleistung laut Verkehrsvertrag, Streiknachleistungen sowie Neubaustrecken.
** Angaben laut VBB GmbH

Im Regionalverkehr wurden im Jahr 2010 Leistungen von der DB Regio AG, der Ostdeutschen Eisenbahn GmbH (ODEG) sowie der Niederbarnimer Eisenbahn GmbH (NEB) erbracht.[4] Zudem verkehrten im Jahr 2010 in Berlin Fernverkehrszüge der DB AG, die im Rahmen der Tarifanerkennung für die Bedürfnisse des Regionalverkehrs nutzbar waren. Der S-Bahn-Verkehr wurde im Jahr 2010 ausschließlich von der S-Bahn Berlin GmbH erbracht. U-Bahn, Straßenbahn, Bus und Fähre werden in Berlin durch die Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG)[5] betrieben (Grundlage: Verkehrsvertrag zwischen dem Land Berlin und der BVG AöR, Inkrafttreten zum 1. Januar 2008).[6]
Für die jeweiligen Verkehrsträger sind in den Verkehrsverträgen neben den zu erbringenden Leistungsvolumen auch Vorgaben zur Qualität getroffen. Wesentliche Qualitätsvorgaben beziehen sich z.B. auf Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Sauberkeit sowie Kundenzufriedenheit. Diese werden ab einer jeweils separat festgelegten Grenze zahlungsrelevant (Bonus für Besserleistung, Malus bzw. Abzüge für Nicht- oder Schlechtleistung).

Im Jahr 2010 verteilten sich die bestellten Leistungen wie folgt auf die jeweiligen Verkehrsunternehmen:

[4] Des Weiteren erbringt die Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG) Leistungen als Subunternehmerin der DB Regio AG, die im Rahmen des vorliegenden Berichts dieser zugeordnet werden. Die von der Ostseeland Verkehr GmbH (OLA) auf Berliner Gebiet betriebene Linie MR 33 (Märkische Regiobahn) wird vollständig vom Land Brandenburg finanziert und ist daher nicht Bestandteil dieses Berichts.
[5] Die BVG vergibt maximal 8 % der Sollleistung im Bereich Omnibus an Subunternehmer.
[6] Darüber hinaus gibt es in geringerem Umfang Verkehre bei Bus und Straßenbahn, die auf dem Territorium des Landes Berlin erbracht werden, jedoch nicht vom Land bestellt und finanziert wurden (z.B. Woltersdorfer Straßenbahn). Diese sind nicht Bestandteil des vorliegenden Berichtes.



	Verkehrsunternehmen	Soll-Leistung 2010
1	BVG AöR*	127.964.651,00 NutzKm
2	S-Bahn Berlin GmbH**	28.970.000,00 ZugKm
3	DB Regio AG**	5.143.335,77 ZugKm
4	ODEG GmbH**	367.675,63 ZugKm
5	NEB AG**	255.646,98 ZugKm
	Summe	**163.007.553,38 Zug-/Wagenkm**

* Soll-Werte, zusammengesetzt aus Referenzleistung laut Verkehrsvertrag, Streiknachleistungen sowie Neubaustrecken.
** Angaben laut VBB GmbH

Die BVG AöR ist darüber hinaus verantwortlich für den Erhalt und Betrieb der Infrastruktur bei U-Bahn, Straßenbahn und Bus, so dass

a) die Erbringung der vertraglich vereinbarten Verkehrsleistung gewährleistet wird;

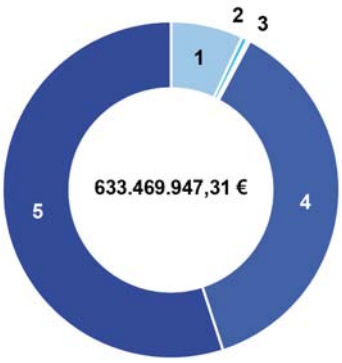
b) zu Vertragsende die Infrastruktur einen durchschnittlich investierten Zustand aufweist (kein unbekannter Investitionsbedarf). Die Bemessung erfolgt anhand vertraglich vereinbarter Leistungskennziffern.

Darüber hinaus ist das Unternehmen zur Anwendung ermäßigter Tarif für den Schüler- und Ausbildungsverkehr, die Schwerbehindertenfreifahrt sowie für die Anwendung des Sozialtickets verpflichtet. Die damit verbundenen Einnahmeausfälle werden durch Ausgleichszahlungen des Landes kompensiert.

IV Was können die Unternehmen für die Leistungserbringung erwarten?

Ausgleichsanspruch der Unternehmen bei voller Leistungserbringung

Auf Grundlage der geschlossenen Verträge stehen den Unternehmen bei voller Leistungserbringung (Leistungsvolumen und vereinbarte Qualitäten) die nachfolgend dargestellten Ausgleichszahlungen zu.



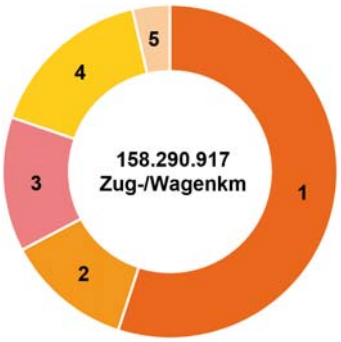
	Verkehrsunternehmen	Ausgleichsanspruch 2010 bei voller Leistungserbringung
1	DB Regio AG	43.617.726,41 €
2	ODEG GmbH	3.090.963,45 €
3	NEB AG	1.766.057,45 €
4	S-Bahn Berlin GmbH	236.395.200,00 €
5	BVG AöR*	348.600.000,00 €
	Summe	**633.469.947,31 €**

* Ausgleichsanspruch BVG AöR zusammengesetzt aus Grundvergütung laut Verkehrsvertrag für Erbringung Verkehrsleistung (75.000.000 €) und für Erhalt Infrastruktur (175.000.000 €) sowie Ausgleich für Tarifpflichten (98.600.000 €).

V Was haben die Berlinerinnen und Berliner 2010 vom ÖPNV tatsächlich bekommen?

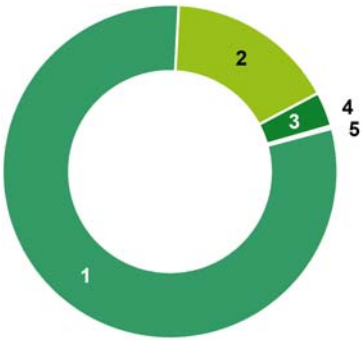
Tatsächlich erbrachte Leistungen und Qualitäten im Berliner ÖPNV 2010

Nachfolgende Darstellungen zeigen, welche Leistungen durch die jeweiligen Verkehrsträger bzw. durch die Unternehmen im Jahr 2010 erbracht wurden. Die Werte sind z.T. noch vorläufig.



	Verkehrsträger	Erbrachte Leistung 2010
1	Bus*	87.197.263,00 NutzWagenKm
2	Straßenbahn*	19.060.958,00 NutzZugKm
3	U-Bahn*	20.614.795,00 NutzZugKm
4	S-Bahn**	25.712.235,29 ZugKm
5	Regionalbahn**	5.705.665,81 ZugKm
	Summe	**158.290.917 Zug-/Wagenkm**

* Tatsächlich erbrachte Verkehrsleistungen laut Meldung BVG und Prüfung / Korrektur durch CNB, Stand: 20.10.2011
** Angaben laut VBB GmbH, S-Bahn hier ohne Abweichungen bei der Zugstärke,



	Verkehrsunternehmen	Erbrachte Leistung 2010
1	BVG AöR*	126.873.016,00 NutzKm
2	S-Bahn Berlin GmbH**	25.712.235,29 ZugKm
3	DB Regio AG**	5.143.335,77 ZugKm
4	ODEG GmbH**	367.675,63 ZugKm
5	NEB AG**	255.646,98 ZugKm
	Summe	**158.290.917 Zug-/Wagenkm**

* Tatsächlich erbrachte Verkehrsleistungen laut Meldung BVG und Prüfung / Korrektur durch CNB, Stand: 20.10.2011
** Angaben laut VBB GmbH, S-Bahn hier ohne Abweichungen bei der Zugstärke

Angaben zu den erbrachten Qualitäten (Pünktlichkeit, Kundenzufriedenheit, Zuverlässigkeit) finden sich:

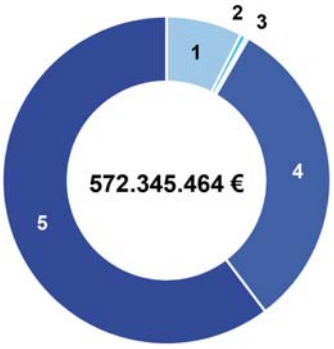
- für S-Bahn und Regionalverkehr in der „VBB-Qualitätsbilanz 2010“
- für U-Bahn, Straßenbahn und Bus im gesondert erscheinenden Bericht „Qualität im Berliner ÖPNV - Jahresbericht 2010“.

VI Welchen Vergütungsanspruch haben die Unternehmen für ihre Leistungserbringung in 2010?

Vergütungsanspruch der Unternehmen 2010

Der Vergütungsanspruch der Unternehmen bemisst sich nach den tatsächlich erbrachten Leistungen und Qualitäten im Berichtszeitraum. Nicht-erbrachte oder schlechter als vereinbart erbrachte Leistungen werden vom Land Berlin nicht ausgeglichen bzw. durch Abzüge sanktioniert (Malus). Im Rahmen des Verkehrsvertrages mit der BVG griff zudem im Jahr 2010 eine bei Vertragsabschluss bereits vereinbarte Bonus-Regelung.

Nachfolgende Tabelle stellt den voraussichtlichen Vergütungsanspruch der Unternehmen 2010 dar. Bei den Zahlen handelt es sich um vorläufige Werte bzw. Prognosen, die im Zuge der Schlussabrechnungen noch zu bestätigen sind.



	Verkehrsunternehmen	Vergütungsanspruch 2010
1	DB Regio AG*	43.068.316,15 €
2	ODEG GmbH*	3.073.144,05 €
3	NEB AG*	1.768.545,30 €
4	S-Bahn Berlin GmbH*	179.086.732,37 €
5	BVG AöR**	345.348.726,00 €
	Summe	**572.345.463,87 €**

* Prognose VBB, Stand Jahresende 2010, Werte z.T. noch in Abstimmung,
Abweichungen zu den Angaben in der VBB Qualitätsbilanz ergeben sich aus Unterschieden in der Berechnungsmethodik: Während die Qualitätsbilanz alle unterjährigen Zahlungen inklusive periodenfremder Einträge (Verrechnungen aus Vorjahren) und unterjähriger Kürzungen enthält, weist der Gesamtbericht keine periodenfremdem Einträge aus, um den Bezug zur Leistung im Jahr 2010 zu ermöglichen. Bei Bruttoverträgen sind Einnahmen auf der Basis von Prognosewerten berücksichtigt.

** Ergebnis Berechnung CNB, Stand: 28.10.2011 Werte z.T. noch in Abstimmung
Gesamtsumme setzt sich zusammen aus Vergütung der erbrachten Verkehrsleistung (71.748.726,00 €) und für Erhalt Infrastruktur (175.000.000 €) sowie Ausgleich für Tarifpflichten (98.600.000 €)

Als Ausgleich für die Anerkennung des VBB-Tarifs in bestimmten, für Regionalverkehrszwecke nutzbaren Zügen des Fernverkehrs, erhielt die DB Fernverkehr AG einen Ausgleich in Höhe von 107.000 €.

Zwischen dem Ausgleichsanspruchs bei voller Leistungserbringung (Kap. III) und dem hier dargestellten Vergütungsanspruch 2010 bestehen Differenzen. Diese ergeben sich einerseits aus Abzügen, die Zugausfällen, Abweichungen bei den vertraglich vereinbarten Zuglängen oder anderen im Zuge der Leistungs- und Qualitätskontrolle ermittelten Qualitätsmängeln geschuldet sind. Andererseits werden zusätzlich bestellte und erbrachte Leistungen sowie Schienenersatz- oder Sonderverkehre vergütet. Die BVG hat 2010 einen Anspruch auf eine Bonus-Zahlung aufgrund der erreichten Kundenzufriedenheit mit der barrierefreien Fahrzeugbereitstellung beim Bus.

Die Vorgaben für die Qualitätskriterien unterscheiden sich zwischen den Verkehrsträgern und Unternehmen. Ihre finanzielle Wirksamkeit richtet sich nach den jeweiligen vertraglichen Grundlagen. Die 2010 erreichten und teilweise vergütungsrelevanten Qualitäten sind für Regional- und S-Bahnverkehre in der VBB-Qualitätsbilanz 2010 und für die von der BVG betriebenen Verkehrsmittel im Jahresbericht 2010 umfänglich dokumentiert.

VII Fokus Infrastruktur

Zahlungen des Landes Berlin für Unterhalt, Betrieb und Nutzung der Verkehrsinfrastruktur

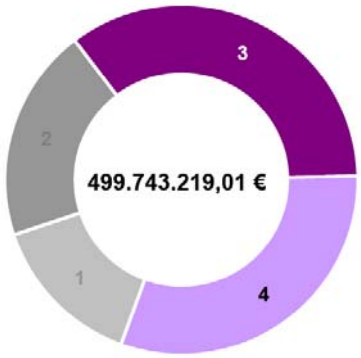
Für Wartung, Unterhalt und Betrieb der Infrastruktur (Schienen, Fahrwege, Haltestellen etc.) entstehen Kosten, die das Land Berlin auf verschiedene Weise ausgleicht.

Im S-Bahn und Regionalverkehr werden diese über die Trassenpreise ausgeglichen. Die dafür anfallenden Zahlungen sind anteilig bereits in den im Kapitel V aufgeführten Ausgleichszahlungen enthalten.

Wie ebenfalls bereits in Kapitel V dargestellt, erhält die BVG jährlich 175.000.000 € für die Vorhaltung der Infrastruktur. Darüber hinaus erhält die BVG für Investitionszwecke für einzelne Vorhaben nach vorheriger Haushaltsanmeldung Mittel des Landes, deren Höhe je nach Bedarf und Haushalts-Lage variiert. Diese werden in Neubau und Sanierung der von der BVG betriebenen und genutzten Infrastruktur investiert.

Im Jahr 2010 wurden der BVG für Investitionszwecke 154.394.493,01 € vom Land Berlin bereit gestellt. Diese flossen u.a. in die Viaduktsanierung bei U1 und U2, die Erneuerung von Gleisanlagen und Weichen bei U- und Straßenbahn sowie die Tunnelsanierung der U5. Weitere Investitionen wurden u.a. in die Anzahlung für die Flexity-Straßenbahnwagen sowie in die Ertüchtigung von U-Bahn-Wagen der Serie F74-F79 getätigt.

Die gebildeten Sonderposten werden anteilig den anfallenden Abschreibungen der jeweiligen Investitionsvorhaben gegenübergestellt, so dass diese in der Gewinn- und Verlustrechnung des Unternehmens neutralisiert werden. Sie werden bei der nach dem Verkehrsvertrag jährlich praktizierten Überkompensationskontrolle berücksichtigt.



	Anspruch der BVG	Geleistete Zahlungen vom Land Berlin
1	Vergütung der erbrachten Verkehrsleistung gemäß VV	71.748.726,00 €
2	Ausgleich für Einnahmeausfälle aus Schüler- und Schwerbehindertenverkehren sowie Sozialticket	98.600.000 €
3	Vergütung für den Erhalt der Infrastruktur gemäß VV	175.000.000,00 €
4	Sonderzahlungen für Investitionszwecke*	154.394.493,01 €
	Summe	**499.743.219,01 €**

* Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

VIII Beihilferechtliche Zulässigkeit der Zahlungen an die BVG AöR

Keine Überkompensation für 2010 festgestellt

Die Ausgleichsleistungen, die die BVG vom Land erhält, dürfen nicht höher sein, als die Aufwendungen, die zur Erfüllung des gemeinwirtschaftlichen Auftrags angefallen sind. Um dies sicher zu stellen, wird im Rahmen der jährlichen Schlussabrechnung eine Überkompensationskontrolle durchgeführt. Dafür werden die Aufwände, die beim Unternehmen für die Erfüllung der vereinbarten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen anfallen, den Erträgen aus diesen Verpflichtungen (Fahrgeldeinnahmen, Ausgleichszahlungen des Landes) gegenübergestellt, wobei dem Unternehmen ein angemessener Gewinn zugestanden wird. Grundlage für die Überkompensationskontrolle ist die transparente Aufschlüsselung von Aufwand und Ertrag. Die Aktivitäten des Unternehmens, die nicht

die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Pflichten betreffen, werden davon getrennt geführt. Liegt der ermittelte Ausgleichsbetrag insgesamt über dem maximal zulässigen Ausgleichsanspruch, würde eine Kappung auf den zulässigen Höchstwert erfolgen.

*Überkompensationsberechnung 2010**

		Arbeitsschritt	**Wert**
A		Tatsächlicher Aufwand für Erbringung der Vertragsleistung	-1.169,8 Mio. €
	+	fiktiver angemessener Gewinn (3% auf die Positionen B, C, und D)	-26,0 Mio. €
B	÷	Ertrag aus Tarifentgelten	531,3 Mio. €
C	÷	sonstige Erträge aus der Erfüllung von Vertragspflichten	131,1 Mio. €
D	÷	Erträge aus anderweitigen Ausgleichsleistungen (z. B. Behindertenfreifahrt, Sozialticket, Fahrzeugförderung, GVFG)	203,6 Mio. €
	=	maximal zulässiger Ausgleichsanspruch	-329,8 Mio. €
	÷	bereinigter Ausgleichsanspruch	246,7 Mio. €
	=	Kappungsbetrag (soweit Betrag positiv)	-83,1 Mio. €

* Zuordnung von Kosten und Erlösen z. T. nur vorläufig festgesetzt, minimale Korrekturen ggf. noch möglich