

**Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,  
Stadtentwicklung und Wohnungsbau**

14.12.2021

**2. Neufassung der Vorlage für die Sitzung des Senats am 14.12.2021**

**Finanzierung der coronabedingten Nicht-Erhöhung der ÖPNV-Tarife  
und der coronabedingten Mehrleistungen ab 01.01.2022**

**A. Problem**

Die Corona-Pandemie hat weiterhin einen erheblichen Rückgang an Fahrgästen im ÖPNV zur Folge. Zwar wurde bei der BSAG im November 2021 eine Fahrgastnachfrage von 75 % der Fahrgäste im Vergleich zu 2019 erreicht, über das gesamte Jahr 2021 gesehen dagegen erreichte die Nachfrage nur zwischen 50 und 60 % des Jahres 2019. Die sogenannte Vierte Welle der Pandemie lässt kurz- bis mittelfristig ohne attraktivitätssteigernde Maßnahmen im ÖPNV keine Verbesserungen erwarten.

Dies liegt ursächlich an den pandemiebedingten Faktoren Schließung von Einrichtungen und Geschäften, verminderte Freizeitangebote, Ausweitung des mobilen Arbeitens im Homeoffice und Angst vor Ansteckung/Meidung von Menschen und Enge als auch Scheu vor dem Tragen von Masken. Gleichzeitig sollen größtmögliche Abstände auch in den Fahrzeugen ermöglicht werden, und dies wird von den Fahrgästen als auch von der Öffentlichkeit erwartet. Die 3G-Regel führt zu weiteren Zugangshemmnissen in den ÖPNV.

Daher sind Maßnahmen zu prüfen, die die Nachfrage stabilisieren und steigern können, diese sind unter Beachtung der Pandemie stufenweise umzusetzen und zu verstetigen.

Vor diesem Hintergrund hat der Senat am 01.12.2020 mit Wirkung zum 01.01.2021 eine Aussetzung der eigentlich geplanten Tarifierhöhung beschlossen, um die Corona-Auswirkungen auf den ÖPNV nicht zu verschärfen. Erhöhungen der Fahrpreise können zu einer Verringerung der Nachfrage führen, insbesondere wenn die Sensibilität der Menschen in Bezug auf den ÖPNV wie im Moment erhöht ist. Die coronabedingten Einnahmeausfälle (rd. 1,8 Mio. EUR) und der coronabedingte Mehraufwand, z.B. in der Fahrzeuginnenreinigung etc. wurden durch mehrere Beschlussvorlagen vom Senat ausgeglichen.

Zudem hat der Senat am 02.02.2021 im Rahmen der 1. Tranche der langfristig wirksamen Maßnahmen des Bremen-Fonds 2021 folgende Maßnahmen beschlossen: Anschaffung von sieben Straßenbahnen (investiv) und 15 E-Gelenkbussen sowie eine erste kurzfristige Anpassung des Betriebshofs für den Einsatz von Elektrobussen mit insgesamt rd. 18,5 Mio. EUR. Weiter wurden für die 1. Tranche im Bremen Fonds rd. 0,54 Mio. EUR für ein corona-bedingt erweitertes Fahrtenangebot (z.B. Linie 63S) für 2021 beschlossen (konsumtiv).

In Verbindung mit der aktuellen Entwicklung der Pandemie seit Mitte November d.J. ergibt sich zudem das Erfordernis der Fortführung des von Bund und Ländern gemeinsam zu tragenden ÖPNV-Rettungsschirms im Jahr 2022. Hierzu haben sowohl die Verkehrsministerkonferenz als auch die Ministerpräsidentenkonferenz entsprechende aktuelle Beschlüsse gefasst.

Zur Bewältigung der negativen Auswirkungen der Corona-Pandemie einerseits sowie der ökologischen Transformation andererseits ist ein Paket an Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität für den ÖPNV erforderlich, um in Bremen den starken Fahrgast- und somit Einnahmerückgängen entgegenzuwirken. Ein wichtiger Baustein, um Fahrgäste in der Corona-Krise zurück zu gewinnen und weitere Nutzer:innen nicht zu verlieren, ist das Auslassen einer nach den Erfordernissen aus dem Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) mit der BSAG notwendigen Anpassung der Tarife zum 01.01.2022. Der dem ÖDLA zugrundeliegende Businessplan geht davon aus, dass über die Laufzeit des ÖDLA eine durchschnittliche Tarifsteigerung der Fahrgelderträge von 1,7 % pro Jahr erfolgt. Diese Tarifierhöhung soll zum 01.01.2022 ausgesetzt werden, die entstehenden Mindereinnahmen über den ÖDLA sind dabei durch die Stadtgemeinde Bremen auszugleichen.

Da Tarifmaßnahmen allein in der Regel verkehrlich nicht wirken; ist eine Kombination mit Angebotsausweitungen erforderlich, um mehr Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen. Ein herausragender Punkt für die Rückgewinnung von Fahrgästen im weiteren Verlauf der Corona-Pandemie ist der Angebotsausbau – dies zeigen sowohl aktuelle Befragungen der BSAG als auch Erhebungen im Rahmen des Kundenbarometers des VBN. Mehr als ein Viertel der bisherigen Stammkunden, 30 % aller bisherigen Kunden, haben ohne Verbesserungen der Leistung gegenwärtig nicht vor, zum ÖPNV zurückzukehren – so ein Ergebnis des aktuellen Kundenbarometers. Zu Anfang wird daher durch den Angebotsausbau mehr Platz in den Fahrzeugen zur Verfügung gestellt, was Nutzungshemmnisse infolge der eingprägten Verhaltensweisen in der Pandemie (Abstand halten) abbaut. Nachhaltig führt der Angebotsausbau zu einer höheren Flexibilität in der Nutzung, zu einer Reisezeitsenkung des ÖPNV und damit zu einer höheren Attraktivität.

In Anknüpfung an die vom Senat in seinem Eckwertebeschluss 2022/2023 verständigten potentiellen Themen- und Maßnahmenvorschlägen, darunter u.a. für den Verlustausgleich der BSAG und für den ÖPNV-Ausbau, soll im Rahmen dieser Vorlage hierauf - vorbehaltlich der darzulegenden Einhaltung der Prüfkriterien – Anspruch genommen werden soll.

## **B. Lösung**

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie im ÖPNV sind umfangreich und gravierend. Ohne Maßnahmen, die den Trend von rückläufigen Fahrgastzahlen stoppen, wird der ÖPNV immer unattraktiver, und Menschen weichen auf andere Beförderungsmöglichkeiten – insbesondere auf den Individualverkehr mit dem Auto – aus.

Der Senat wird daher gebeten, die anliegenden Anträge zum Bremen Fonds (Stadtgemeinde) für 2022/2023 zu beschließen, um die Folgen der Pandemie für den ÖPNV abzumildern.

### **1. Weitere Aussetzung der Tariferhöhung zum 01.01.2022**

Die Tariferhöhung zum 1.1.2021 wurde unter Beachtung der Nachfragerückgänge zur Stabilisierung des ÖPNV in der Stadtgemeinden Bremen ausgesetzt, die entstehenden Mindereinnahmen von 1,838 Mio. EUR wurden über den ÖDLA durch die Stadtgemeinde Bremen auf Basis des Senatsbeschlusses vom 01.01.2021 ausgeglichen.

Die AG Tarif des VBN hat über mögliche Tarifmaßnahmen zum 01.01.2022 beraten. Unter Berücksichtigung vertraglicher Aspekte, der Entwicklung verschiedener Kostenindizes, die eine Tarifmaßnahme rechtfertigen würden, ist die AG vor dem Hintergrund der Nachfrageentwicklung und Einschätzung der Wirkung einer Tarifmaßnahme sowie nicht zuletzt der politischen Forderung nach einer Beibehaltung der Tarife, zu der Einschätzung gekommen, eine weitere Aussetzung der Tariferhöhung zum 1.1.2022 zu empfehlen.

Dieser Empfehlung haben sich die Verbundgremien von VBN und ZVBN angeschlossen; zuletzt mit einem entsprechenden Beschluss am 23.09.2021 in der Verbandsversammlung des ZVBN. Im Rahmen der Beschlussfassung in den Verbundgremien wurde aber auch vereinbart, zu Beginn des Jahres 2022 (I. Quartal 2022) eine unterjährige Tarifmaßnahme parallel zur Einführung des VBN-Jugend-Tickets zum Preis von 365 EUR/Jahr in Abhängigkeit von der weiteren Entwicklung des Jahres (ggf. differenziert) zu erarbeiten und auf Umsetzbarkeit zu prüfen. Ein Vorschlag hierzu soll den Verbundgremien im ersten Quartal 2022 vorgelegt werden.

Der dem Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) zugrundeliegende Businessplan geht davon aus, dass über die Laufzeit des ÖDLA eine durchschnittliche Tarifsteigerung der Fahrgelderträge von 1,7 % pro Jahr erfolgt. Das Aussetzen dieser Erhöhung für das Jahr 2022 ist mit einer Steigerung des Soll-Ausgleichs der BSAG gemäß ÖDLA in Höhe von 1,723 Mio. EUR und einer damit errechneten Ausgleichsleistung gemäß § 231 SGB IX von 0,055 Mio. EUR verbunden.

Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass sich durch die Tarifmaßnahme 2022 die Verteilung der vereinbarten Drittel-Finanzierung zwischen Landesmitteln (SOPO), Finanzierungsanteil Stadt Bremen und Beitrag BSAG im Programm „Umsetzung Nachfrageorientierter Straßenbahnersatz“ (UNOSE) in 2022 verändert. Zur Erbringung des Drittel-Beitrags der BSAG wurden neben Angebots-, Qualitäts- und Effizienzmaßnahmen auch Maßnahmen aus Tarifsteigerungen festgelegt, welche in 2022 mit der Nicht-Erhöhung der Tarife nicht mehr erzielbar sind. Der Effekt auf den Soll-Ausgleich ist mit 0,309 Mio. EUR investiv bei der BSAG entsprechend zu berücksichtigen. Am Ende wird

das Ergebnis der BSAG in 2022 mit 2,087 Mio. EUR zusätzlich belastet, der mit Abrechnung des Verlustausgleichs in 2023 mit der BSAG zusätzlich zu decken ist.

Zusammen mit einer Fortführung der Tarifaussetzung aus 2021 in 2022 mit 1,838 Mio. EUR p.a. ergeben sich folgende Haushaltsbelastungen in den Folgejahren:

Tarifanpassung in Mio. EUR	Haushalt 2022	Haushalt 2023	Haushalt 2024ff p.a.	Summe 2022 - 2024
Aussetzung 2021ff	1,838	1,838	1,838	5,514
Aussetzen 2022 ff		2,087	2,087	4,174
<b>Belastungen in den Folgejahren p.a.</b>	<b>1,838*</b>	<b>3,925</b>	<b>3,925</b>	<b>9,688</b>

\* Tarifaussetzung 2021 mit Zahlung in 2022 ist finanziert.

Mittel werden grundsätzlich gegenüber dem Haushalt im Folgejahr geltend gemacht

Eine weitere Aussetzung der Tarifierhöhungen für 2021 und 2022 summieren sich im Haushaltsjahr 2023 auf 3,925 Mio. EUR. Sollte im Anschluss keine Aufholung der Tarifierhöhungen erfolgen, würde eine Finanzierung dieser Summen auch in den Folgejahren über den Verlustausgleich der BSAG durch SKUMS zu decken sein. Eine diesbezügliche Senatsentscheidung soll zu gegebener Zeit erfolgen.

## 2. Coronabedingte Mehrleistungen in 2022

In den während der Corona-Pandemie durchgeführten Untersuchungen zur Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans wird in der ÖPNV-Strategie dazu ein Maßnahmenbündel von 11 Stufen einer Angebotsoffensive zur Umsetzung bis zum Jahr 2030 dargestellt.

Die folgende Abbildung zeigt die geplanten Angebotsstufen: Die erste Stufe wird mit diesem Antrag zur Umsetzung gebracht um ein erstes, deutlich verbessertes ÖPNV-Angebot in Bremen auf die Straße zu bringen und den Anteil des ÖPNV an der Verkehrsmittelnutzung im Jahr 2022 moderat zu erhöhen.

- |  |  |
|--|--|
| Stufe <b>1</b> : Mo-Fr 9-15 Uhr,<br>Sonntagnachmittag,<br>GVZ-Expressbus                     | Stufe <b>7</b> : Erweiterung und<br>Optimierung der <b>Quer- und<br/>Expresslinien</b>                     |
| Stufe <b>2</b> : Einführung leistungsfähiges<br><b>Prioritätsnetz mit<br/>Metrobuslinien</b> | Stufe <b>8</b> : Für Kultur, Shopping, Event:<br>Mehr Angebot am <b>Samstag</b>                            |
| Stufe <b>3</b> : Kreuz, quer, zum Job:<br><b>Quer- und Gewerbelinien</b>                     | Stufe <b>9</b> : Weiterer Angebotsausbau<br>Prioritätsnetz <b>Ost-West</b>                                 |
| Stufe <b>4</b> : Schnell durch und in die<br>Stadt mit <b>Expressbuslinien</b>               | Stufe <b>10</b> : Weiterer Angebotsausbau<br>Prioritätsnetz <b>Nord-Süd</b>                                |
| Stufe <b>5</b> : Überall hin und weg: Starke<br><b>Quartiersanbindungen</b>                  | Stufe <b>11</b> : <b>Mobil ohne Fahrplan<br/>5-Min.-Takt</b> auf den meisten<br>Strecken im Prioritätsnetz |
| Stufe <b>6</b> : Jederzeit flexibel unterwegs:<br><b>Abend- und Nachtverkehr</b>             | Stufe <b>X</b> : Automatisierte Shuttle  |

Die Nachfrage im ÖPNV stagniert gegenwärtig bei 75% gegenüber dem Vergleichszeitraum in 2019 und könnte durch die „4. Welle“ mit Einschränkungen im öffentlichen Leben wie 3G, 2G und 2G+ wieder sinken. Im Durchschnitt liegt die Nachfrage unter 60% in 2021 gegenüber 2019.

Um den Kunden die Möglichkeit zu geben, Abstandsregeln im ÖPNV ansatzweise einhalten zu können und damit das grundsätzliche Vertrauen wieder zu gewinnen, soll das Angebot möglichst schnell ausgeweitet werden. Eine Angebotsausweitung trägt auch dazu bei, den ÖPNV in der öffentlichen Wahrnehmung als weiterhin attraktiv und sicher darzustellen, einen attraktiven und sicheren ÖPNV auf die Straße zu bringen, die Nachfrage zu stabilisieren und somit den coronabedingten Einbrüchen bei den Fahrgastzahlen und damit einhergehenden Verlusten entgegen zu wirken (Bewältigung der Folgen der Corona-Pandemie):

Zur weiteren Steigerung der Attraktivität des ÖPNV während der Corona-Pandemie und somit sowohl zur Stabilisierung und Steigerung der Nachfrage als auch zur Minderung des Risikos eines erhöhten auszugleichenden Verlustbetrags werden zusätzlich zum erneuten Aussetzen einer Tarifierhöhung zum 1.1.2022 daher folgende weitere Maßnahmen im Jahr 2022 als notwendig erachtet:

- a) Vollständige Umsetzung der Angebotsstufe 1 der Angebotsoffensive
- b) Einführung eines Nachtbusses N8 in Bremen-Nord und Schwanewede
- c) Verlängerung der Linie 24 zum Lankenauer Höft an Wochenenden
- d) Übernahme der bisherigen Subunternehmerleistungen der Linie 63S
- e) Weiterführung von zusätzlichen Einsatzfahrten zu Spitzenzeiten
- f) Übernahme der Vorhaltekosten von 7 Straßenbahnen

## a) Angebotsstufe 1 der Angebotsoffensive der BSAG

In der ersten Stufe wird zunächst das Angebot mit vorhandenen Straßenbahnen und Bussen auf den wichtigen und stark frequentierten Nord-Süd-Linien 1, 4, 6, 24, 25, 26, 27 montags bis freitags zwischen den Berufsverkehrszeiten in den sogenannten Nebenverkehrszeiten (NVZ) verdichtet sowie sonntagnachmittags der Grundtakt von 20 auf 15 Minuten gesenkt (+33 % Angebot).

Während der Pandemie hat sich die Nachfrage über den Tag nachhaltig verschoben. So gibt es auf den genannten Hauptlinien in der Mittagszeit sehr hohe Besetzungen, denen durch eine Taktverdichtung von 10 auf 7,5 Minuten (+33 %) begegnet werden soll. Die Nachfrage im Freizeitverkehr hat bereits vor der Pandemie signifikant zugenommen. Die Taktverdichtung am Sonntagnachmittag unterstützt diese Entwicklung.

Die Linie 63S ist aufgrund der Corona-Pandemie bereits seit November 2020 in Betrieb und muss weiterlaufen (siehe auch Punkt 5). Der Regelbetrieb sieht bisher 10 Fahrten montags bis freitags zusätzlich zur Linie 63 vor.

### Mehrbedarf Angebotsstufe 1:

- Personal: ca. 25 Fahrende
- Fahrzeuge: --
- Infrastruktur: --
- Zu finanzierendes Betriebskostendefizit planmäßig: **0,64 Mio. EUR** in 2023 bei Start nach den Sommerferien 2022 (anteilig, betrieblicher Mehraufwand wird immer erst mit Vorlage des BSAG-Geschäftsberichts im Folgejahr abgerechnet). Danach für ein volles Betriebsjahr **ca. 1,52 Mio. EUR / a.**

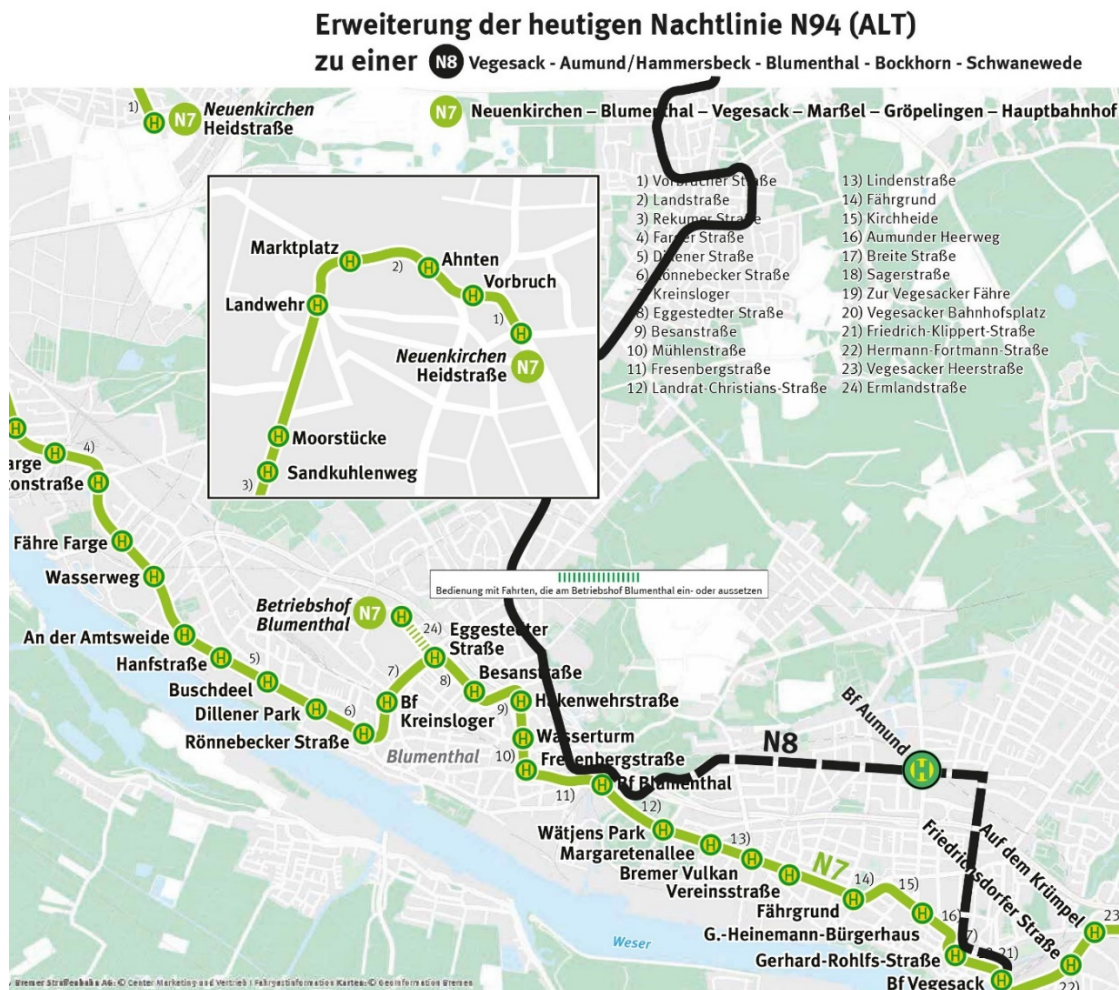
### Zeitlicher Vorlauf

Im Moment kann die Einstellung und Ausbildung der erforderlichen zusätzlichen Fahrenden aus dem in diesem Jahr laufenden Prozess heraus erfolgen, sodass hier die Vorläufe tatsächlich kurz sind. Schwerwiegender sind die Fahr-, Umlauf- und Dienstplanung sowie die Anpassung der Werkstattabläufe unter Berücksichtigung der Mitbestimmungsrechte innerhalb der BSAG. Eine Inbetriebnahme der beiden noch ausstehenden Teile der Stufe 1 – Verdichtung NVZ und Sonntagnachmittag – kann als nächster möglicher Zeitpunkt nach den Sommerferien 2022 (voraussichtlich 29.08.2022) erfolgen.

## b) Einführung eines Nachtbusses N8 von Bremen- Vegesack nach Schwanewede

Eine mögliche Verbesserung des Nachtbusangebots kann dazu beitragen, Fahrgästen auch in dieser Zeit ein attraktives Angebot zu bieten und von einer Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu überzeugen. Speziell in Bremen-Nord besteht seit Längerem ein Interesse der örtlichen Politik dazu. Aufgrund der Schließung einer Diskothek in Hagen hat der ZVBN das Nachtnetz im Landkreis Osterholz überarbeitet. Das bisherige Nachtliniennetz in diesem Bereich wird von der Linie N7 zwischen Neuenkirchen und Bremen Hbf sowie der N94 zwischen Bremen-Blumenthal und Schwanewede gebildet. Die vom ZVBN entwickelte und mit SKUMS und BSAG fachlich abgestimmte Lösung einer neuen Linie N8 als Ersatz für die N94 von Bremen-Nord (Bahnhof Vegesack) nach

Schwanewede über Aumund und Blumenthal erscheint in diesem Zusammenhang sinnvoll. Insbesondere der Bereich Aumund hat bisher kein Nachtangebot, sodass die u.a. Anbindung des Klinikums Bremen-Nord z.B. für Schichtarbeitende, Patienten und Besuchende in den Zeiten des Nachtverkehrs mit dem ÖPNV nicht vorhanden ist. Diese Maßnahme soll nach den Sommerferien 2022 (voraussichtlich 29.08.22) umgesetzt werden. Folgende Abbildung zeigt den geplanten Linienverlauf im Vergleich zum aktuellen (schwarz gestrichelt die Erweiterung):



Der Fahrplan des Nachtbusses sieht sonntags bis freitags drei Fahrten ab Bahnhof Vegesack vor. In den Wochenendnächten sind es bis zu sieben. Dabei wird an die ankommende RS 1 in Vegesack von Bremen Hbf angeschlossen, sodass Fahrgäste einen direkten Übergang von der Eisenbahn in den Nachtbus haben; auf umgekehrtem Weg entsprechend vom Bus in den Zug. Zusätzlich besteht jeweils Anschluss zu bzw. von der N7 an den Bahnhöfen Vegesack und Blumenthal. Die N8 bedient in Schwanewede alle Haltestellen wie die Linie 94 im Abendverkehr. Die Kosten des Angebots belaufen sich zusätzlich auf insgesamt **ca. 110.000 EUR pro Jahr**. Die anteiligen Kosten im ersten Betriebsjahr 2022 belaufen sich aufgrund des Starts ab 29.08.2022 auf 40.000 EUR. Eine erforderliche anteilige Finanzierungsbeteiligung ist mit der Gemeinde Schwanewede sowie dem Landkreis Osterholz und dem ZVBN abzustimmen vor Beauftragung der BSAG.

### c) Verlängerung der Linie 24 in Rablinghausen bis zum Lankenauer Höft

Seitdem ein Veranstalter das Gelände am Lankenauer Höft in Bremen-Rablinghausen zur Strandbar mit Veranstaltungsbetrieb ausgebaut hat, hat auch der Besucherstrom dorthin stetig zugenommen. Die Platzverhältnisse vor Ort sind begrenzt, insbes. sind die Parkmöglichkeiten für PKW häufig ausgeschöpft. Demzufolge gibt es Anfragen seitens der Veranstalter aber auch wiederholt des Beirats Woltmershausen, den Busverkehr dorthin von der Endhaltestelle der Linie 24 „Rablinghausen“ am gesamten Wochenende (aktuell nur sonntags) während des Weser-Fährbetriebs auf Freitag bis Sonntag auszudehnen. Dieses wird von ZVBN, SKUMS und BSAG befürwortet. Eine Umsetzung soll nach gegenwärtigem Stand erst nach den Sommerferien 2022 (voraussichtlich 29.08.2022) erfolgen. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass am Lankenauer Höft sowohl Außengastronomieangebote als auch Außenfreizeitaktivitäten (Spazieren gehen an der Weser) wahrgenommen werden können, was unter Pandemiebedingungen förderenswert ist.

Die folgende Abbildung zeigt den heutigen Linienverlauf der Linie 24 mit der Endstation „Rablinghausen“ und der Verlängerung zum „Lankenauer Höft“:



Die Verlängerung der Linie 24 von der Endhaltestelle „Rablinghausen“ zum Lankenauer Höft kostet im ersten Betriebsjahr aufgrund ca. 40.000,- EUR inklusive Vorlaufkosten, in den Folgejahren **ca. 30.000 EUR**. Eine Abstimmung mit dem Investor zur konkreten Lage der Endhaltestelle erfolgt zurzeit, hieraus kann auch ein früherer Beginn der Verlängerung der Linie 24 im Frühjahr 2022 resultieren.

### d) Übernahme der bisherigen Subunternehmerleistungen der Linie 63S

Die neuen Leistungen der Linie 63S, die bereits im November 2020 in Betrieb gegangen sind, stehen im Zusammenhang mit Minderung von Kontakten zwischen Fahrgästen auf dieser Linie, um Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Mitarbeiterinnen und



Mitarbeiter der Unternehmen im GVZ und auf die Unternehmen selbst zu minimieren. Aufgrund der Erweiterungen und Neuansiedlungen im GVZ als auch die signifikante Erhöhung der Nachfrage nach Logistikdienstleistungen, die auch durch die Pandemie noch einmal deutlich gestärkt wurde (bspw. Online-Shopping), werden mittlerweile knapp 20 % mehr Fahrgäste täglich von und ins GVZ befördert als 2019. Zu beachten ist hierbei, dass sehr viele Mitarbeiter im Niedriglohnbereich beschäftigt und daher auf den ÖPNV angewiesen sind. Die Linie sorgt für ein schnelles, direktes und dadurch attraktives Angebot zwischen Hauptbahnhof und GVZ. Dabei entlastet sie die normale Linie 63, um Fahrgästen den Zustieg am Brill und in der Neustadt zu ermöglichen (bisher regelmäßig stehengelassene Fahrgäste aufgrund überfüllter Busse). Zugleich sinkt die Reisezeit zwischen Hauptbahnhof und GVZ, was zu einer nachhaltigen Attraktivitätssteigerung führt. Folgende Abbildung zeigt den Linienverlauf der beiden Linien 63 und 63S:



Die Leistungen seit November 2020 (10 Fahrten) sind Bestandteil der Angebotsoffensive Stufe 1 (s.o.). Seit Dezember 2020 werden Fahrten auf der Linie 63S vom Hauptbahnhof ins GVZ durch Subunternehmerleistungen u. a. mit Reisebussen verstärkt, um die starke Nachfrage auf dieser Linie auch unter Hygienegesichtspunkten auf viele weitere Fahrten zu verteilen. Ab Beginn 2022 sollen nur die nachgefragtesten Fahrten (Auswertung von ständigen Fahrgastzählungen) in das Regelfahrplanangebot der BSAG bei der Linie 63S übernommen werden (zusätzliche 15 Fahrten). Damit verbunden ist eine Absenkung der Kosten um ca. 550.000 EUR für ein ganzes Betriebsjahr gegenüber 2020. Das bisherige Regelangebot kann die Fahrgäste dieser ausgewählten Fahrten nicht vollständig aufnehmen. Die zusätzlichen Betriebskosten belaufen sich pro Betriebsjahr auf **ca. 360.000 EUR**

### **e) Weiterführung von Einsatzfahrten zu Spitzenzeiten**

Zu Schulanfang und -endzeiten sowie Schichtanfangszeiten sind außerordentlich starke Besetzungen in den Linienfahrzeugen der Linien 10, 25, 26 und 58 zu verzeichnen, die den Vorgaben an Abstandsgebote zur Eindämmung der Infektionswege trotz Maske und 3G nicht im Geringsten entsprechen. Nur durch gezielte zusätzliche Einsatzfahrten – teilweise nur auf Teilabschnitten der Linien – können vernünftige Verhältnisse unter Pandemiegesichtspunkten in den Fahrzeugen geschaffen werden, somit zu einer Stabilisierung der Nachfrage und damit auch den Einnahmen beitragen und den ÖPNV zu einem verlässlichen Partner auch in Pandemiezeiten machen. Im Laufe des Jahres 2021 wurden daher aufgrund der ständig erfolgenden Fahrgastzählungen Einsatzfahrten auf den genannten Linien eingeführt. Diese sollen weiter angeboten werden, solange die pandemische Lage dies erfordert. Für das Jahr 2022 belaufen sich die Kosten insgesamt auf **180.000 EUR**.

### **f) Übernahme der Vorhaltekosten von 7 Straßenbahnen**

Mit den Beschlüssen des Senats vom 02.02.2021, der Städtischen Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung vom 11.02.2021 und des Haushalts- und Finanzausschusses vom 19.02.2021 erfolgte die Finanzierung der im Rahmen der laufenden Beschaffung zusätzlich erforderlichen 7 Straßenbahnen als Teil der Vorbereitung einer zweiten Stufe Angebotsoffensive aus Mitteln des Bremen-Fonds in Höhe von 15 Mio. EUR (investiv). Erforderlich sind hierfür ab 2023 Vorhaltekosten (Instandhaltung, Versicherungen). Diese Kosten belaufen sich pro Jahr auf ca. **220.000,- EUR**.

Der Senat wird gebeten, den Maßnahmen zur Abmilderung der Pandemie-Folgen, die Aussetzung der Tarifierhöhung 2021/2022 von rd. 3,925 Mio. EUR in 2023 sowie den Maßnahmen der Angebotsoffensive von rd. 1,46 Mio. EUR mit finanziellen Auswirkungen auf den Haushalt 2023 über den Bremen Fonds 2023 zu finanzieren. Der Senat wird um Zustimmung gebeten, der Erteilung einer Verpflichtungsermächtigung im Haushaltsjahr 2021 zulasten des Haushalts 2023 von insges. 5,385 Mio. EUR konsumtiv zuzustimmen.

### **C. Alternativen**

Die vorgestellten Maßnahmen 1 bis 6 dienen der Minderung der coronabedingten Folgen für den ÖPNV sowohl im Bereich Tarif als auch Angebot.

Gemäß Öffentlichem Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) der BSAG ist eine Tarifierhöhung von jährlich 1,7 % vorgesehen. Sollte diese Tarifierhöhung umgesetzt werden, ist davon auszugehen, dass die coronabedingt stark rückläufige Nutzung des ÖPNV nicht wieder gesteigert werden kann.

Alternativen sind nicht vorhanden bzw. würden die coronabedingten negativen Auswirkungen auf den ÖPNV verstärken.

## D. Finanzielle Auswirkungen, personalwirtschaftliche Auswirkungen und Gender-Prüfung

Die Belastung des BSAG-Ergebnisses durch die weitere Tarifaussetzung in 2022 und die Ausweitungen des Angebots in 2022 werden im Jahr 2023 liquiditätswirksam. Somit ergibt sich in Summe ein konsumtiver Finanzbedarf i.H.v. rd. 5,385 Mio. €, der sich wie folgt dargestellt:

Maßnahmen / Beträge in Mio. EUR, Bremische Mittel	2023	Nachrichtl. Folgekosten 2024ff. bei Weiterführung in 2023
1. Aussetzen Tarifierfassung 2021/2022	3,925	3,925
2. Angebotsoffensive (Angebotsmaßnahmen a) – f)) darunter:	1,46	2,19
a) Angebotsoffensive Stufe 1 (Start August 2022, Linie 63 S Jan. 2022)	0,64	1,52
b) Nachtbus N8 / Bremen Nord- Schwanewede ab Frühjahr 2022 (voraussichtlicher Anteil Bremens)	0,02	0,06
c) Verlängerung der Linie 24 zur Langenauer Höft (ab Frühjahr 2022)	0,04	0,03
d) Übernahmen vom Subunternehmer-Fahrten Ü in den Regel-fahrplan 63 S	0,36	0,36
e) Weiterführung von Einsatzfahrten zu Spitzenzeiten	0,18	-
f) Vorhaltekosten der 7 zusätzlichen Straßenbahnen einschl. Instandhaltungsmaßnahmen	0,22	0,22
<b>Summe konsumtiv</b>	<b>5,385</b>	<b>6,115</b>

Zur haushaltsrechtlichen Absicherung der in 2022 beabsichtigten Maßnahmen, die in 2023 haushaltswirksam werden, ist die Erteilung von zwei zusätzlichen Verpflichtungsermächtigungen (insg. rd. 5,385 Mio. €) mit Abdeckung in 2023 erforderlich:

- für die nicht Aufholung der ausgesetzten Tarifierfassungen 2021/2022 von rd. 3,925 Mio. EUR bei der Hst. 3681.697 00-3 „An die BSAG für die Nicht-Erhöhung der ÖPNV-Tarife“ sowie
- für die Fortführung der Angebotsoffensive von rd. 1,46 Mio. EUR bei der Hst. 3681.682 40-5 „Zuschüsse an die BSAG für die Angebotsoffensive“.

Die barmittelmäßige Abdeckung der zusätzlichen Verpflichtungsermächtigungen für das Jahr 2023 in Höhe von insgesamt 5,385 Mio. € soll aus dem Bremen-Fonds 2023 (Stadt) erfolgen. Zum Ausgleich für die zusätzliche Verpflichtungsermächtigung darf die bei der Hst. 3995.790 10-5, Investitionsreserve, veranschlagte Verpflichtungsermächtigung in entsprechender Höhe nicht in Anspruch genommen werden.

Die Maßnahmen der Tarifaussetzung und der Angebotsoffensive über 5,385 Mio. EUR werden über den ÖDLA vereinbart, die Abrechnung erfolgt über den Jahresabschluss in 2023 haushaltstechnisch über einen gesonderten Posten des konsumtiven Verlustausgleichs der BSAG AG im Bremen-Fonds.

Es handelt sich hierbei um eine Anschubfinanzierung aus dem Bremen-Fonds. Eine Weiterführung der Maßnahmen, u.a. die nicht Aufholung der ausgesetzten Tarifierpassungen 2021/2022 und eine etwaige Aussetzung für 2023 sowie die Fortführung der Angebotsoffensive, sind Ende 2022 für 2023 erneut dem Senat mit einer Finanzierungsvorlage für die haushaltsrelevanten Wirkungen in 2024 ff. vorzulegen, die eine Finanzierung im PPL 68 vorsieht. Entsprechend sind im Rahmen der Haushaltsaufstellung 2024/25 die erforderlichen Mittel prioritär im Haushalt der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau darzustellen. Da weder Zusagen noch Verpflichtungen über das Jahr 2022 hinaus gegeben bzw. eingegangen werden, sind für die Jahre 2023ff keine haushaltsrechtlichen Beschlüsse erforderlich.

Die hier dargestellten Maßnahmen und Angebote sind für Menschen jeglichen Geschlechts nutzbar. Weibliche Personen nutzen öfter den ÖPNV (für 16 % der Wege ggü. 13 % bei Männern) und profitieren daher überproportional von diesen Maßnahmen. Aufgrund der Angebotsverbesserung in der Nebenverkehrszeit Montag bis Freitag kann angenommen werden, dass insbesondere weibliche Personen mit Betreuungsaufgaben von dieser Maßnahme profitieren. Von Angebotsverbesserungen in den Nachtstunden profitieren z.B. Schichtarbeitende in den Kliniken.

Die Vorlage hat keine personalwirtschaftlichen Auswirkungen in den senatorischen Behörden.

## **E. Beteiligung und Abstimmung**

Die Abstimmung mit der Senatskanzlei und dem Senator für Finanzen ist eingeleitet.

## **F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz**

Die Vorlage ist zur Veröffentlichung geeignet.

## **G. Beschluss**

1. Der Senat stimmt der Fortführung der Aussetzung der Tarifierpassungen aus 2021 und der weiteren Aussetzung in 2022 aufgrund der Pandemie zum 01.01.2022 und der Finanzierung für 2022 über den Bremen Fonds 2023 (Stadt) mit 3,925 Mio. EUR zur Bewältigung der Folgen der Corona-Pandemie zu.
2. Der Senat begrüßt die in der Vorlage dargestellte Angebotsoffensive und stimmt der Finanzierung der Angebotsmaßnahmen in 2022 über den Bremen Fonds 2023 (Stadt) mit 1,46 Mio. EUR zu.
3. Der Senat stimmt dem Eingehen einer zusätzlichen Verpflichtung von 5,385 Mio. EUR für die o.g. Maßnahmen zu und bittet die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt,

Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau die erforderliche haushaltsrechtliche Ermächtigung über den Senator für Finanzen beim Haushalts- und Finanzausschuss einzuholen.

4. Der Senat bittet die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau eine Weiterführung der Maßnahmen u.a. die nicht Aufholung der ausgesetzten Tarifierhöhungen 2021/2022 und die Fortführung der Angebots-offensive in 2022 für 2023 zu prüfen und dem Senat zur Entscheidung vorzulegen. Im Falle der Fortführung der Maßnahmen ist der Entscheidungsvorschlag mit einer Finanzierungslösung prioritär innerhalb des Produktplans 68 zu versehen.
5. Der Senat bittet die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, die entsprechende Änderung des ÖDLA mit der BSAG durch den ZVBN zu veranlassen.

Anhang Bremen Fonds:

- Bremen-Fonds Antrag Angebots-offensive
- Bremen-Fonds Antrag Auslassen der Tarifierhöhung
- WU Angebots-offensive
- WU Auslassen der Tarifierhöhung

## Antragsformular Bremen-Fonds

<b>Senatssitzung:</b>	<b>Vorlagennummer:</b>	<b>Maßnahmenbezeichnung/Titel der Senatsvorlage:</b>
14.12.2021		Finanzierung der coronabedingten Mehrleistungen ab 01.01.2022

### **Maßnahmenkurzbeschreibung:**

Bitte beschreiben Sie in zwei bis drei Sätzen den Kern der Maßnahme.

Das Vertrauen in den ÖPNV ist durch Angst vor Ansteckung bei gut besetzten und vollen Fahrzeugen stark gesunken, demgegenüber ist der Autoverkehr wieder bei Vor-Pandemie-Ständen und der Radverkehr ist angestiegen. Weitere Faktoren sind Schließung von Einrichtungen und Geschäften, verminderte Freizeitangebote (innen), Ausweitung des mobilen Arbeitens im Homeoffice und Angst vor Ansteckung/Meidung von Menschen und Enge als auch Scheu vor dem Tragen von Masken. Die Nachfrage im ÖPNV stagniert gegenwärtig bei 75% gegenüber dem Vergleichszeitraum in 2019 und könnte durch die „4. Welle“ mit Einschränkungen im öffentlichen Leben wie 3G, 2G und 2G+ wieder sinken. Im Durchschnitt liegt die Nachfrage unter 60% in 2021 gegenüber 2019.

Um den Kunden die Möglichkeit zu geben, Abstandsregeln im ÖPNV ansatzweise einhalten zu können und damit das grundsätzliche Vertrauen wieder zu gewinnen, soll das Angebot – zusammen mit einer Nicht-Erhöhung der ÖPNV-Tarife – möglichst schnell ausgeweitet werden. Eine Angebotsausweitung trägt auch dazu bei, den ÖPNV in der öffentlichen Wahrnehmung als weiterhin attraktiv und sicher darzustellen.

Insbesondere im Vormittags- und Mittagsbereich sind im Moment die stärksten Besetzungen zu verzeichnen. An Sonntagen stieg die Nachfrage bereits vor der Pandemie. In Richtung GVZ werden 20% mehr Fahrgäste befördert als 2019. In Bremen-Nord werden im Nacht- und Frühverkehr Stadtgebiete nicht bedient, insbesondere die Erreichbarkeit des Klinikums Bremen-Nord ist nicht gegeben. Das Lankenauer Höft wird verstärkt für Freizeitaktivitäten draußen genutzt. Zu Schulanfang und -endzeiten sowie Schichtanfangszeiten sind sehr starke Besetzungen in den Linienfahrzeugen der Linien 10, 25, 26 und 58 zu verzeichnen, in denen pandemiebedingte Abstandsgebote nur durch zusätzliche Einsatzfahrten

möglich sind. Aus diesen Gründen soll das Angebot mit diesen Maßnahmen ausgeweitet werden um einen attraktiven und sicheren ÖPNV auf die Straße zu bringen, die Nachfrage zu stabilisieren und somit den coronabedingten Einbrüchen bei den Fahrgastzahlen und damit einhergehenden Verlusten entgegen zu wirken (Bewältigung der Folgen der Corona-Pandemie):

- Angebotsoffensive Stufe 1:
  - Taktverdichtung auf den Linien 1, 6, 24-27 Montag-Freitag vormittags und mittags  
Ab 29. August 2022
  - Taktverdichtung von 20 auf 15 Minuten sonntagnachmittags (Grundtakt netzweit)  
Ab 29. August 2022
  - Fortführung der Linie 63S (Inbetriebnahme pandemiebedingt bereits November 2020, 10 Fahrten pro Tag)  
Ab 3. Januar 2022
- Angebotsausweitung auf der Linie 63S:  
Übernahme der 15 am stärksten nachgefragten Fahrten der seit Dezember 2020 pandemiebedingt zusätzlich an einen Subunternehmer beauftragten Einsatzfahrten in das Planangebot  
Ab 3. Januar 2022
- Verlängerung der Linie 24 zum Lankenauer Höft  
Ab 29. August 2022
- Einführung einer neuen Nachtlinie N8 in Bremen Nord:  
Bf. Vegesack – Bf. Aumund – Klinikum Bremen-Nord – Bf. Blumenthal – Lüssum-Bockhorn – Schwanewede  
Ab 29. August 2022
- Zusätzliche E-Wagen auf den Linien 10, 25, 26, 58 (Pandemiebedingt im Einsatz seit Mitte 2021)  
Ab 03. Januar 2022, solange Abstandsgebote pandemiebedingt einzuhalten sind.

Zudem hat der Senat am 02.02.2021 im Rahmen der 1. Tranche der langfristig wirksamen Maßnahmen des Bremen-Fonds 2021 folgende Maßnahmen beschlossen: Anschaffung von sieben Straßenbahnen (investiv) und 15 E-Gelenkbussen sowie eine erste kurzfristige Anpassung des Betriebshofs für den Einsatz von Elektrobussen mit insgesamt rd. 18,5 Mio. EUR. Weiter wurden für die 1. Tranche im Bremen Fonds rd. 0,54 Mio. EUR für ein coronabedingt erweitertes Fahrtenangebot (z.B. Linie 63S) für 2021 beschlossen (konsumtiv). Erforderlich sind hierfür ab 2023 Vorhaltekosten (Instandhaltung, Versicherungen). Diese

Kosten belaufen sich pro Jahr auf ca. 220.000,- Euro, die zusätzlich zu den oben dargestellten Kosten der Angebotsmaßnahmen anfallen, s. Tabelle unter Darstellung von Folgekosten.

**Maßnahmenzeitraum und –kategorie (Zuordnung Schwerpunktbereiche 1-4):**

Beginn: 2022 im Haushalt wirksam mit Übernahme Verlustausgleich der BSAG im Jahr 2023	voraussichtliches Ende: 2022 im Haushalt wirksam mit Übernahme Verlustausgleich der BSAG im Jahr 2023,
--	---

Zuordnung zu (Auswahl):

1. **Kurzfristige aktuelle Maßnahmen zur unmittelbaren Krisenbekämpfung**
2. Kurz- und mittelfristige Maßnahmen zur Verhinderung struktureller Einbrüche in Wirtschaft und Gesellschaft
3. Kurz- und mittelfristige Maßnahmen zur Verhinderung sozialer Verwerfungen
4. **Mittel- und langfristige Maßnahmen zur Unterstützung des gesellschaftlichen Neustarts nach der Krise**

Bei **mittel- bis langfristigen Maßnahmen** insb. des Schwerpunktbereichs 4:

Zuordnung zur Schwerpunktklinie (Auswahl)

- ökologische Transformation



<b>Zielgruppe/-bereich:</b> (Wer wird unterstützt?)	
Zielgruppe: Daseinsvorsorge, alle mobilen Personen	Bereich, Auswahl: - Zivilgesellschaft - Wirtschaft und Arbeitsmarkt

<b>Maßnahmenziel:</b>			
<p>Erhalt der Leistungsfähigkeit der FHB durch Aufrechterhaltung des ÖPNV. Erreichen von Klimaschutzzielen. Unterstützung der Einhaltung von Abstandsregeln im ÖPNV, Rückgewinnung von Fahrgästen, Verhinderung einer nachhaltigen Verhaltensänderung der Mobilität der Menschen, mittel- bis langfristig Gewinnung von Fahrgästen und Model Shift zum Umweltverbund.</p>			
<b>Kennzahlen zur Messung der Zielerreichung [Ergänzungsfeld]</b>	<b>Einheit</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Nachfrage im Vergleich zu 2019	%		67
Geplante Leistung	Mio. km		21

## Begründungen und Ausführungen zu

### **1. dem eindeutigen, nachweisbaren Bezug der Maßnahme zur Corona-Pandemie:**

(Inwieweit dient die Maßnahme unmittelbar zur Bewältigung der Corona-Pandemie bzw. mittelbar für die Bewältigung der Folgen der Corona-Pandemie (Kausalität)?)

Die Menschen werden angehalten, die AHA-Regeln einzuhalten. Dies ist im ÖPNV nur bedingt möglich. Hier gilt zwar die Maskenpflicht, allerdings ist die bisherige Bemessungsgrenze von 4 Personen / m<sup>2</sup> nicht geeignet, um die Pandemie einzudämmen. Eine Verschiebung der Nachfrage in den Mittags- und Vormittagsbereich hin ist festzustellen. Das bisherige 10-Minuten-Angebot auf den Hauptlinien vormittags und mittags ist nicht ausreichend.

Überlastungen zu Schichtanfang und -ende sowie Schulanfang und -ende sind vorhanden.

Nicht alle Klinik-Standorte können von Mitarbeitenden und Besuchenden jederzeit erreicht werden.

An Sonntagen waren vor der Pandemie bereits zu hohe Besetzungen feststellbar. Das Angebot lässt stellenweise coronabedingte Abstände auch im Freizeitverkehr nicht zu.

Freizeitangebote, die verstärkt draußen stattfinden (sollen), sind nicht immer erreichbar.

Zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV während der Corona-Pandemie und somit sowohl zur Stabilisierung und Steigerung der Nachfrage als auch zur Minderung des Risikos eines erhöhten auszugleichenden Verlustbetrags sollen zusätzlich zum erneuten Aussetzen einer Tarifierhöhung zum 1.1.2022 weitere Maßnahmen im Rahmen der Angebotsoffensive umgesetzt werden.

### **2. der Erforderlichkeit der Maßnahme im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie:**

(Ist die Maßnahme erforderlich zur Bewältigung der Corona-Pandemie bzw. deren Folgen?)

Durch eine Angebotsverdichtung werden signifikant mehr Sitz- und Stehplätze je Zeiteinheit den Fahrgästen zur Verfügung gestellt, wodurch Abstandsregeln besser eingehalten und Übertragungsrisiken verringert werden können.

Der 7,5-Minuten-Takt auf den Hauptlinien sollte zur Gewährung ausreichender Platzverhältnisse auf die Vormittags- und Mittagszeit ausgedehnt werden. E-Wagen sorgen in Spitzenzeiten für mehr Platz. Der verstärkten Nachfrage ins GVZ

muss Rechnung getragen werden, ebenso netzweit sonntagnachmittags. Alle Klinikstandorte sind auch zu Zeiten des Nachtlinienverkehrs erreichbar. Da Tarifmaßnahmen allein in der Regel verkehrlich nicht wirken; ist eine Kombination mit Angebotsausweitungen erforderlich, um mehr Fahrgäste für den ÖPNV in Pandemiezeiten zu gewinnen.

**2.1. Dazu als Orientierung/ Information: Bestehen ähnliche/vergleichbare Maßnahmen in anderen Bundesländer?**  
(Bundesländer und (Förder-)Maßnahme auflisten bzw. Verweis auf bundesweite Mehraufwendungen) *[Ergänzungsfeld]*

Andere Städte führen ihre bereits umgesetzten oder geplanten Maßnahmen fort bzw. führen sie trotz geringerer Nachfrage ein (z. B. Hamburg, Düsseldorf, Frankfurt, Mannheim).

**3. dem Schadensbewältigungscharakter der Maßnahme**  
(Schadensbeseitigung, -minderung, -vermeidung):  
(Handelt es sich um eine vorrangig temporär erforderliche Maßnahme zur Beseitigung/Minderung/Vermeidung von Schäden/negativen Folgen der Corona-Pandemie? Um welche Schäden handelt es sich?)

Sicherung und möglichst auch Wiederherstellung der Nachfrage / Einnahmen im ÖPNV sowie der Verhältnisse zugunsten des Umweltverbundes im Model Split. Sicherstellung des Verkehrsflusses, Minimierung der Behinderung durch Staus aufgrund des durch die Pandemie ausgelösten erhöhten Pkw-Anteils bei der Verkehrsmittelwahl.

**4. anderweitige Finanzierungsmöglichkeiten:**  
(Welche anderen öffentl. Finanzierungen z.B. bremische Programmmittel oder EU- oder Bundesmittel sind geprüft worden?)

Es bestehen keine anderweitigen Finanzierungsmöglichkeiten über bremische Programme oder EU- und Bundesmittel.

**5. Darstellung der Klimaverträglichkeit *[Ergänzungsfeld]***

Verringerung des MIV durch höhere Attraktivität des und damit Nachfrage im ÖPNV. Senkung der Schadstoffemissionen durch Verlagerung von Fahrten auf den Umweltverbund und Minimierung von Staus durch Ausbau des ÖPNV-Angebots.

**6. Darstellung der Betroffenheit der Geschlechter *[Ergänzungsfeld]***

Die dargestellten Maßnahmen richten sich grundsätzlich an Menschen aller Geschlechter gleichermaßen. Weibliche Personen nutzen öfter den ÖPNV (für 16 % der Wege ggü. 13 % bei Männern) und profitieren daher überproportional von diesen Maßnahmen. Aufgrund der Angebotsverbesserung in der Nebenverkehrszeit Montag bis Freitag kann angenommen werden, dass insbesondere weibliche Personen mit Betreuungsaufgaben von dieser Maßnahme profitieren.

**7. Bei mittel- bis langfristigen Maßnahmen insbesondere des Schwerpunktbereichs 4:**

**Interventionsintensität**

(Wie hoch ist die Interventionsintensität bei der Implementierung der Maßnahme? Lässt sich die Maßnahme ohne weitreichende Änderung von Regelwerken, Verfahren umsetzen? Werden Umstrukturierungsprozesse unterstützt?)

Die Interventionsintensität ist niedrig. Nach geklärter Finanzierung erfolgt eine Beauftragung über das Änderungsmanagement des ÖDLA durch den ZVBN sowie eine Genehmigung nach PBefG. Es existieren bereits Regelungen im Rahmen der Einrichtung von Haltestellen und der Anpassung von LSA-Programmierungen.

**Darstellung von Folgekosten**

(Werden durch die Maßnahme Folgekosten verursacht und wie können diese langfristig gedeckt werden? Projekte mit Folgekosten, die über die Laufzeit des Bremen-Fonds hinausgehen, sind nur insofern förderfähig, als dauerhafte Folgekosten aus anderen Finanzierungsquellen gedeckt werden müssen.)

Folgekosten, die die Haushalte ab 2024 belasten, würden bei einer Weiterführung der Maßnahmen (Fortführung der Angebotsoffensive) entstehen. Ab 2024 ff. würden sich mit Weiterführung der Angebotsoffensive Folgekosten i.H.v. rd. 2,2 Mio. € p.a. ergeben. Eine Entscheidung hierüber ist Ende 2022 erneut dem Senat mit einer Finanzierungsvorlage vorzulegen, die eine Finanzierung im PPL 68 vorsieht. Entsprechend sind im Rahmen der Haushaltsaufstellung 2024/25 die erforderlichen Mittel prioritär im Haushalt der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau darzustellen.

**Ressourceneinsatz:**

<b>Betroffener Haushalt:</b> (Beträge in T €)					
<input type="checkbox"/> LAND			<input checked="" type="checkbox"/> STADT		
Aggregat	Betrag 2022	Betrag 2023	Aggregat	Betrag 2022	Betrag 2023
Mindereinnahmen			Mindereinnahmen		
Personalausgaben			Personalausgaben		
VZÄ (plus Angabe Dauer in Monaten)			VZÄ (plus Angabe Dauer in Monaten)		
Konsumtiv			Konsumtiv		1.460
Investiv			Investiv		
Verrechnung/Erst. an Bremen					
Verrechnung/Erst. an Bremerhaven					

<b>Geplante Struktur:</b>
Verantwortliche Dienststelle: SKUMS, Abt. 5
a) Im Rahmen der Regeltätigkeit Referat 50 b) Gesondertes Projekt: ÖDLA-Anpassung 2022
Ansprechperson: Herr Polzin, Herr Tellmann

Beigefügte Unterlagen:

WU-Übersicht

ja

nein

Gleichstellungs-Checkliste

ja

nein

ja

nein

## Antragsformular Bremen-Fonds

<b>Senatssitzung:</b>	<b>Vorlagennummer:</b>	<b>Maßnahmenbezeichnung/Titel der Senatsvorlage:</b>
14.12.21		Auslassen der Tariferhöhung 2021/2022

### **Maßnahmenkurzbeschreibung:**

Bitte beschreiben Sie in zwei bis drei Sätzen den Kern der Maßnahme.

Das Vertrauen in den ÖPNV ist durch Angst vor Ansteckung bei gut besetzten und vollen Fahrzeugen stark gesunken, demgegenüber ist der Autoverkehr wieder bei Vor-Pandemie-Ständen und der Radverkehr ist angestiegen. Weitere Faktoren sind Schließung von Einrichtungen und Geschäften, verminderte Freizeitangebote (innen), Ausweitung des mobilen Arbeitens im Homeoffice und Angst vor Ansteckung/Meidung von Menschen und Enge als auch Scheu vor dem Tragen von Masken. Die Nachfrage im ÖPNV stagniert gegenwärtig bei 75% gegenüber dem Vergleichszeitraum in 2019 und könnte durch die „4. Welle“ mit Einschränkungen im öffentlichen Leben wie 3G, 2G und 2G+ wieder sinken. Im Durchschnitt liegt die Nachfrage unter 60% in 2021 gegenüber 2019. Um den Kunden die Möglichkeit zu geben, Abstandsregeln im ÖPNV ansatzweise einhalten zu können und damit das grundsätzliche Vertrauen wieder zu gewinnen, soll das Angebot möglichst schnell ausgeweitet werden (s. Antrag „Finanzierung der coronabedingten Mehrleistungen ab 01.01.2022“).

Ein weiterer wichtiger Baustein, um Fahrgäste zurück zu gewinnen, ist das Auslassen einer nach den Erfordernissen aus dem Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) mit der BSAG notwendigen Anpassung der Tarife zum 01.01.2022.

Ziel ist, die Nachfrage zu stabilisieren und ein öffentlichkeitswirksames Zeichen zu setzen, den ÖPNV als weiterhin auch preislich attraktiv während der Pandemie zu sehen und keine zusätzliche Barriere aufzubauen. Den coronabedingten Einbrüchen bei den Fahrgastzahlen und damit einhergehenden auch finanziellen Verlust soll somit entgegengewirkt und die Folgen der Pandemie bewältigt werden.

Die Tariferhöhung soll somit zum 1.1.2022 ausgesetzt werden; die entstehenden Mindereinnahmen über den ÖDLA sind durch die Stadtgemeinde Bremen auszugleichen. Folgende Tabelle gibt Aufschluss über die entstehenden Kosten:

Tarifanpassung in Mio. EUR	Haushalt 2022	Haushalt 2023
Aussetzung 2021ff	1,838	1,838
Aussetzen 2022 ff		2,087
<b>Belastungen in den Folgejahren p.a.</b>	<b>1,838*</b>	<b>3,925</b>

\* Tarifausschaltung 2021 mit Zahlung in 2022 ist finanziert.  
Mittel werden grundsätzlich gegenüber dem Haushalt im Folgejahr geltend gemacht

<b>Maßnahmenzeitraum und –kategorie (Zuordnung Schwerpunktbereiche 1-4):</b>	
Beginn: 01.01.22	voraussichtliches Ende: 31.12.22
Zuordnung zu (Auswahl):	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Kurzfristige aktuelle Maßnahmen zur unmittelbaren Krisenbekämpfung</b></li> <li>2. Kurz- und mittelfristige Maßnahmen zur Verhinderung struktureller Einbrüche in Wirtschaft und Gesellschaft</li> <li>3. Kurz- und mittelfristige Maßnahmen zur Verhinderung sozialer Verwerfungen</li> <li>4. <b>Mittel- und langfristige Maßnahmen zur Unterstützung des gesellschaftlichen Neustarts nach der Krise</b></li> </ol>	
Bei <b>mittel- bis langfristigen Maßnahmen</b> insb. des Schwerpunktbereichs 4:	
Zuordnung zur Schwerpunktkategorie (Auswahl)	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Digitale Transformation</li> <li>• <b>ökologische Transformation</b></li> <li>• wirtschaftsstrukturelle Transformation</li> <li>• Soziale Kohäsion</li> </ul>	
Bzw Sonderprogramm „Krankenhäuser und öffentliches Gesundheitswesen“	

<b>Zielgruppe/-bereich:</b> (Wer wird unterstützt?)	
Zielgruppe: Die gesamte Bevölkerung profitiert von einer Nicht-Anhebung der Tarife, da kein zusätzlicher Teil des Einkommens für den Nahverkehr aufgebracht werden muss. Da jedoch Frauen den ÖPNV häufiger nutzen als Männer, wirkt sich die Maßnahme besonders positiv auf sie aus.	Bereich, Auswahl: <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Zivilgesellschaft</b></li> <li>- <b>Wirtschaft und Arbeitsmarkt</b></li> </ul>

**Maßnahmenziel:**

(Wie lautet das angestrebte Ziel im Zusammenhang mit der Bewältigung der Corona-Pandemie und deren Folgen?) Welche (nachhaltigen) Wirkungen sollen erreicht werden? Klimaschutzziele? Unterschiedliche Betroffenheiten der Geschlechter?

Erhalt der Leistungsfähigkeit Bremens durch einen **tariflich attraktiven ÖPNV und das Erreichen von Klimaschutzziele, Rückgewinnung von Fahrgästen, Verhinderung einer nachhaltigen Verhaltensänderung der Mobilität der Menschen**, mittel- bis langfristig Gewinnung von Fahrgästen und Modal Shift zum Umweltverbund.

<b>Kennzahlen zur Messung der Zielerreichung [Ergänzungsfeld]</b>	<b>Einheit</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Nachfrage im Vergleich zu 2019	%		67

**Begründungen und Ausführungen zu****1. dem eindeutigen, nachweisbaren Bezug der Maßnahme zur Corona-Pandemie:**

(Inwieweit dient die Maßnahme unmittelbar zur Bewältigung der Corona-Pandemie bzw. mittelbar für die Bewältigung der Folgen der Corona-Pandemie (Kausalität)?)

Vor dem Hintergrund der durch die Corona-Pandemie beschriebenen stark gesunkenen Nachfrageentwicklung und damit verbundenen Einnahmerückgang im ÖPNV in Bremen sowie der Einschätzung der Wirkung einer Tarifmaßnahme soll mit einer Aussetzung der Tarifierhöhung weiteren negativen Entwicklungen auf den ÖPNV vorgebeugt werden. Die Auswirkungen der Corona-Pandemie im ÖPNV sind umfangreich und gravierend.

**2. der Erforderlichkeit der Maßnahme im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie:**

(Ist die Maßnahme erforderlich zur Bewältigung der Corona-Pandemie bzw. deren Folgen?)

Die Maßnahme sorgt für eine Verminderung der eingangs beschriebenen Folgen der Pandemie wie dem Fahrgastrückgang durch die Faktoren Schließung von



Einrichtungen und Geschäften, verminderte Freizeitangebote, Ausweitung des mobilen Arbeitens im Homeoffice und Angst vor Ansteckung/Meidung von Menschen und Enge als auch Scheu vor dem Tragen von Masken. Ohne Maßnahmen, die den Trend von rückläufigen Fahrgastzahlen stoppen, wird der ÖPNV immer unattraktiver und Menschen weichen auf andere Beförderungsmöglichkeiten – insbesondere auf den Individualverkehr mit dem Auto – aus.

**2.1. Dazu als Orientierung/ Information: Bestehen ähnliche/vergleichbare Maßnahmen in anderen Bundesländer?**  
(Bundesländer und (Förder-)Maßnahme auflisten bzw. Verweis auf bundesweite Mehraufwendungen) *[Ergänzungsfeld]*

Der VBB (Berlin) wird ebenso keine Tarifierhöhungen vornehmen.

**3. dem Schadensbewältigungscharakter der Maßnahme**  
(Schadensbeseitigung, -minderung, -vermeidung):  
(Handelt es sich um eine vorrangig temporär erforderliche Maßnahme zur Beseitigung/Minderung/Vermeidung von Schäden/negativen Folgen der Corona-Pandemie? Um welche Schäden handelt es sich?)

Wiederherstellung der Nachfrage/ Einnahmen im ÖPNV sowie der Verhältnisse zugunsten des Umweltverbundes im Modal Split.

**4. anderweitige Finanzierungsmöglichkeiten:**  
(Welche anderen öffentl. Finanzierungen z.B. Bremische Programmmittel oder EU- oder Bundesmittel sind geprüft worden?)

Es bestehen keine anderweitigen Finanzierungsmöglichkeiten über Bremische Programme oder EU- und Bundesmittel.

**5. Darstellung der Klimaverträglichkeit *[Ergänzungsfeld]***

Verringerung des MIV durch höhere Attraktivität des und damit Nachfrage im ÖPNV. Senkung der Schadstoffemissionen durch Verlagerung von Fahrten auf den Umweltverbund.

**6. Darstellung der Betroffenheit der Geschlechter *[Ergänzungsfeld]***

Die dargestellten Maßnahmen richten sich grundsätzlich an Menschen aller Geschlechter gleichermaßen. Weibliche Personen nutzen öfter den ÖPNV (für 16 % der Wege ggü. 13 % bei Männern) und profitieren daher überproportional von diesen Maßnahmen.

<b>7. Bei mittel- bis langfristigen Maßnahmen</b> insbesondere des Schwerpunktbereichs 4:
<b>Interventionsintensität</b> (Wie hoch ist die Interventionsintensität bei der Implementierung der Maßnahme? Lässt sich die Maßnahme ohne weitreichende Änderung von Regelwerken, Verfahren umsetzen? Werden Umstrukturierungsprozesse unterstützt?)
Die Interventionsintensität ist niedrig.
<b>Darstellung von Folgekosten</b> (Werden durch die Maßnahme Folgekosten verursacht und wie können diese langfristig gedeckt werden? Projekte mit Folgekosten, die über die Laufzeit des Bremen-Fonds hinausgehen, sind nur insofern förderfähig, als dauerhafte Folgekosten aus anderen Finanzierungsquellen gedeckt werden müssen.)
<p>Gegenstand der Maßnahme ist die Aussetzung der Tariferhöhung zum 01.01.22 . Zusammen mit einer Fortführung der Tarifaussetzung für 2021 mit 1,838 Mio. EUR p.a. ergibt sich ein Finanzierungsbedarf für den Haushalt 2023 i.H.v. 3,925 Mio. €, der über den Bremen-Fonds finanziert werden soll.</p> <p>Folgekosten, die die Haushalte ab 2024 belasten, würden bei einer Weiterführung der Maßnahmen entstehen. U.a. würde sich der Ganzjahreseffekt der Tarifaussetzung 2021/2022 bei einer Nicht-Aufholung der ausgesetzten Tarifierhöhungen auf rd. 3,925 Mio. € p.a. ab 2024 ff. belaufen. Eine Entscheidung hierüber sowie über eine etwaige weitere Aussetzung für 2023, ist Ende 2022 erneut dem Senat mit einer Finanzierungsvorlage vorzulegen, die eine Finanzierung im PPL 68 vorsieht. Entsprechend sind im Rahmen der Haushaltsaufstellung 2024/25 die erforderlichen Mittel prioritär im Haushalt der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau darzustellen.</p>

<b>Ressourceneinsatz:</b>					
<b>Betroffener Haushalt:</b> (Beträge in T €)					
<input type="checkbox"/> LAND			<input checked="" type="checkbox"/> STADT		
<b>Aggregat</b>	<b>Betrag 2020</b>	<b>Betrag 2021</b>	<b>Aggregat</b>	<b>Betrag 2022</b>	<b>Betrag 2023</b>
Mindereinnahmen			Mindereinnahmen		
Personalausgaben			Personalausgaben		

VZÄ (plus Angabe Dauer in Monaten)			VZÄ (plus Angabe Dauer in Monaten)		
Konsumtiv			Konsumtiv		3,925
Investiv			Investiv		
Verrechnung/Erst. an Bremen					
Verrechnung/Erst. an Bremerhaven					

<b>Geplante Struktur:</b>
Verantwortliche Dienststelle: SKUMS
a) Im Rahmen der Regeltätigkeit Referat 50 b) Gesondertes Projekt: ÖDLA-Anpassung 2022
Ansprechperson: <span style="background-color: black; color: black;">XXXXXXXXXX</span>

Beigefügte Unterlagen:

WU-Übersicht

ja

nein

ja

nein

ja

nein

**Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)**

Anlage zur Vorlage :

Datum :

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

Auslassen der Tariferhöhung 2021/2022

**Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Projekte mit**  **einzelwirtschaftlichen**  
 **gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen**

Methode der Berechnung (siehe Anlage)

Rentabilitäts/Kostenvergleichsrechnung  Barwertberechnung  Kosten-Nutzen-Analyse  
 Bewertung mit standardisiertem gesamtwirtschaftlichen Berechnungstool

Ggf. ergänzende Bewertungen (siehe Anlage)

Nutzwertanalyse  ÖPP/PPP Eignungstest  Sensitivitätsanalyse  Sonstige (Erläuterung)

Anfangsjahr der Berechnung :

Betrachtungszeitraum (Jahre):

Unterstellter Kalkulationszinssatz:

Geprüfte Alternativen (siehe auch beigefügte Berechnung)

Nr.	Benennung der Alternativen	Rang
1	Tariferhöhung lt. ÖDLA um 1,7%	2
2	Auslassen der Tariferhöhung	1
n		

**Ergebnis:**

**Tariferhöhung lt. ÖDLA um 1,7%**

Durch eine Tariferhöhung in der jetzigen Phase der Pandemie würden keine attraktivierenden Anreize für den ÖPNV gesetzt, um Fahrgäste nach dem Fahrgast- und somit Einnahmerrückgang in den ÖPNV zurück zu holen. Es bestünde das Risiko, dass negative Auswirkungen entstünden und Fahrgastzahlen weiter zurückgehen.

**Auslassen der Tariferhöhung**

Mit dem Auslassen der Erhöhung wird nach außen ein Zeichen gesetzt, dass der ÖPNV in der Krise preislich verlässlich zu nutzen ist. Dies trägt dazu bei, Fahrgäste weiter zu motivieren, den ÖPNV zu nutzen, die Nachfrage stabil zu halten und die negativen Folgen der Pandemie zu begrenzen.

Weitergehende Erläuterungen

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

1. 31.12.2022	2.	n.
---------------	----	----

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

Nr.	Bezeichnung	Maßeinheit	Zielkennzahl 2022
1	Nachfrage im Vergleich zu 2019	%	67
2			
n			

Baumaßnahmen mit Zuwendungen gem. VV 7 zu § 44 LHO:  die Schwellenwerte werden nicht überschritten /  
 die Schwellenwerte werden überschritten, die frühzeitige Beteiligung der zuständigen technischen bremischen  
Verwaltung gem. RLBau 4.2 ist am erfolgt.

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht durchgeführt, weil:

Ausführliche Begründung

## Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Vorlage :

Datum :

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

**Finanzierung der coronabedingten Mehrleistungen ab 01.01.2022**

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Projekte mit  einzelwirtschaftlichen  
 gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen

Methode der Berechnung (siehe Anlage)

Rentabilitäts/Kostenvergleichsrechnung  Barwertberechnung  Kosten-Nutzen-Analyse  
 Bewertung mit standardisiertem gesamtwirtschaftlichen Berechnungstool

Ggf. ergänzende Bewertungen (siehe Anlage)

Nutzwertanalyse  ÖPP/PPP Eignungstest  Sensitivitätsanalyse  Sonstige (Erläuterung)

Anfangsjahr der Berechnung : 2022

Betrachtungszeitraum (Jahre): 3 Unterstellter Kalkulationszinssatz: N/A

Geprüfte Alternativen (siehe auch beigefügte Berechnung)

Nr.	Benennung der Alternativen	Rang
1	Keine Verwendung aus Mitteln des Bremen-Fonds für die BSAG	2
2	Reduzierung der Leistung der BSAG	3
3	Optimierung und Verbesserung des Öffentlichen Personen Nahverkehrs durch die BSAG	1

### Ergebnis

#### 1. Keine Verwendung aus Mitteln des Bremen-Fonds für die BSAG

Eine Verbesserung der Leistung zur Verringerung der Infektionsrisiken im ÖPNV, zur Sicherung der Einnahmen und Nachfrage, zur Wiedergewinnung und Stärkung des Vertrauens in der Nutzung des ÖPNV wäre nicht möglich. Der sich mit der Zeit immer weiter verstärkenden Gewöhnung der Menschen, den ÖPNV zu meiden, kann in Folge nur immer schwerer entgegengetreten werden. Der Nachfragerückgang verfestigt sich und führt so auf lange Zeit zu Einnahmeverlusten und gefährdet mittel- bis langfristig die Ziele des Klimaschutzes durch eine Verstärkte Nutzung des Pkw.

#### 2. Eigenfinanzierung durch Reduzierung ausgewählter Leistungen der BSAG

Um die dringend erforderlichen Maßnahmen umzusetzen, ist eine Eigenfinanzierung durch die BSAG durch Angebotsreduzierungen auf gering nachgefragten Linien und zu gering nachgefragten Zeiten möglich. Eine Verringerung des Angebotes im doppelten Umfang des Betrages wäre die Folge, da durch Angebotsreduzierungen weitere Nachfragerückgänge folgen.

Aufgrund der Angebotsreduzierung gibt es eine signifikante Verringerung der angebotenen Plätze auf den ausgewählten Linien und zu den ausgewählten Zeiten. Gegebenenfalls müssen Linien eingestellt werden, deren Fahrgäste sich auf die verbleibenden Linien verteilen. Dies widerspricht der Forderung nach Abstandswahrung und stellt ein Risiko für den Infektionsschutz dar. Die Ziele des Klimaschutzes werden konterkariert, da die Attraktivität und Erschließung sich verringert.

#### 3. Optimierung und Verbesserung des Öffentlichen Personen Nahverkehrs durch die BSAG

Die Maßnahme verfolgt die Ziele

- den ÖPNV in Bremen in der derzeitigen Qualität zu sichern,
- direkte Kontakte zu reduzieren,
- die Einnahmen und Nachfrage zu sichern und möglichst wieder zu verbessern,
- mehr Platz auf stark nachgefragten Linien und Fahrten anzubieten.

So können die Risiken einer Infektionsübertragung reduziert werden, das Vertrauen in die Nutzung des ÖPNV gesteigert werden und die Attraktivität des ÖPNV gesteigert werden, um Kunden zurückzugewinnen und damit die Einnahmen zu sichern. Dies zahlt mittel- und langfristig auf die Ziele des Klimaschutzes ein. Die dafür erforderlichen Mittel werden durch den Bremen-Fonds finanziert und entlasten dadurch den laufenden als auch zukünftige Haushalte (durch Verbesserung der Einnahmensituation und Finanzierung von Mindereinnahmen und Investitionen, die sonst durch konsumtive Mittel für den Verlustausgleich der BSAG bereitgestellt werden müssten).

Weitergehende Erläuterungen

**Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)**

Anlage zur Vorlage :

Datum :

--

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle: jeweils nach Wirtschaftsabschluss für das vorangegangene Jahr

1. 2023	2. 2024	3. 2025
---------	---------	---------

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

Nr.	Bezeichnung	Maßeinheit	Zielkennzahl
1	Erhöhung der Nachfrage	% gegenüber Nachfrage von 2019	2022: 67% 2023: 75% 2024: 85%
2	Geplante Leistung pro Jahr	Fahrplan-km	2022: 21,5 Mio 2023: 21,5 Mio 2024: 21,5 Mio

Baumaßnahmen mit Zuwendungen gem. VV 7 zu § 44 LHO:  die Schwellenwerte werden nicht überschritten /  die Schwellenwerte werden überschritten, die frühzeitige Beteiligung der zuständigen technischen bremischen Verwaltung gem. RLBau 4.2 ist am                      erfolgt.

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht durchgeführt, weil:  
Ausführliche Begründung

--