

In der Senatssitzung am 28. März 2023 beschlossene Fassung

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

Bremen, den 28.03.2023

Vorlage für die Sitzung des Senats am 28.03.2023

Sicherstellung des Ausbaus des ÖPNV im Land Bremen und in der Stadtgemeinde Bremen

A. Problem

Aufgrund der Beschlusslage des Senats wird dem Ausbau des ÖPNV sowohl im Land als auch in der Stadtgemeinde Bremen eine hohe Bedeutung zuteil, um eine sowohl sozial gerechte als auch nachhaltige Mobilität zu ermöglichen und dieses Angebot weiter auszubauen.

Im Handlungskonzept des im Jahre 2014 beschlossenen „Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025“ (VEP) wird der weitere Ausbau des SPNV, des Straßenbahn- und des Busnetzes beschrieben. In dem im Jahre 2015 beschlossenen „SPNV-Plan des Landes Bremen“ wurde die Planungen für den SPNV weiter konkretisiert. Infolge des in 2016 beschlossenen „Bundesverkehrswegeplan 2030“ (BVWP) und des „Deutschlandtaktes 2030“ wurden weitere Anforderungen an den Ausbau der Schieneninfrastruktur definiert. Durch das „Integrierte Verkehrskonzept Überseestadt“ aus dem Jahre 2018 wurden Anforderungen an die ÖPNV-Anbindung der Überseestadt definiert. Mit der in 2022 beschlossenen „Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans“ wurde der Ausbau des Straßenbahnnetzes bestätigt und ergänzend eine signifikante, stufenweise Angebotserweiterung bei der BSAG definiert. Hinzu kommen insgesamt erhöhte Anforderungen an den Aufgabenbereich ÖPNV, die aus der Corona-Pandemie zur Stabilisierung des ÖPNV und der Ukraine-Krise stammen. Hierbei handelt es sich u.a. um Auszahlungs-, Abrechnungs- und Prüfvorgänge von Bundes- und Landesmittel für den ÖPNV-Rettungsschirm sowie für das 9-Euro-Ticket. Weiterhin laufen aktuell die Vorbereitungen, für die dauerhafte Einführung des Deutschlandtickets. Auch im Zusammenhang mit diesem Ticket entstehen dauerhaft nennenswerte Verwaltungsaufwendungen im Zusammenhang mit der Finanzierung und Abrechnung dieses Tickets.

Aufgrund der aktuellen Personalsituation sowohl in der Verkehrsabteilung der senatorischen Dienststelle als auch im Amt für Straßen und Verkehr können diese neuen bzw. erweiterten Aufgaben und erhöhten Anforderungen trotz ausreichender investiver Sachmittel nicht bzw. nur verzögert geplant, koordiniert und umgesetzt werden.

Planung, Finanzierung, Koordinierung, Umsetzung und Abrechnung von Projekten und Verkehrsleistungen im ÖPNV findet in mehreren Referaten in der Abteilung Verkehr der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau und in der Umsetzung im der senatorischen Dienststelle zugeordneten Amt für Straßen und Verkehr statt.

Die aktuelle Situation hinsichtlich der Aufgaben, der laufenden und geplanten Projekte und der hierfür verfügbaren VZÄ stellt sich wie folgt für die Stadtgemeinde Bremen (Stadt) und das Land Freie Hansestadt Bremen (Land) dar:

Strategische ÖPNV-Planung (Stadt)

Im Referat 50 „Strategische Verkehrsplanung“ sind die Aufgaben des städtischen ÖPNV in Bremen konzentriert.

Aktuell bearbeiten 1,5 VZÄ des Referats alle ÖPNV-Themen.

Im Referat werden aktuell folgende Aufgaben nach GVP und Projekte im Bereich ÖPNV oder mit Schnittstellen zum Bereich ÖPNV bearbeitet:

- Steuerung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags im straßengebundenen ÖPNV auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen (ÖDLA) mit dem ZVBN ggü. dem Vertragspartner BSAG
 - Umsetzung der BSAG-Angebotsoffensive Stufen 1 bis 11
 - Finanzierung der E-Bus-Beschaffung der BSAG inkl. der Betriebshöfe
 - Vorbereitung der Nachbeschaffung der GT8N-1
 - Sicherstellung einer haushaltsschonenden und effektiven Mittelverwendung durch die BSAG
 - Revision des ÖDLA

- Die erste Revision des ÖDLA wird bis 2026 erfolgen. Hier sind die folgenden veränderten Rahmenbedingungen zu beachten:
 - des pandemiebedingten Nachfragerückgangs zu beachten,
 - die Anforderungen an die Angebotsstufen aus dem Verkehrsentwicklungsplan,
 - die Umstellung des Busbetriebs und der Betriebshöfe auf E-Antriebe inkl. veränderter Werkstätten, Ladeinfrastruktur und erhöhter Brandschutzanforderungen und
 - die veränderte Einnahmesituation infolge der Einführung des Deutschlandtickets und
 - die veränderten Randbedingungen im gesamten Ticketsegment

- Finanzierung:
 - Verwaltung ÖPNVG-Mittel für die Stadtgemeinde Bremen
 - ÖPNV-Tarife für Stadtgebiet Bremen (z. B. Stadtticket)
 - Gutachten zu alternativen ÖPNV-Finanzierungsmodellen

- ÖPNV-Datenbasis
 - Mitarbeit an der bundesweiten ÖPNV-Datendrehscheibe und DELFI-Projekt
 - Verkehrsmodell, Analysen und Prognosen für den ÖPNV
 - Mikroskopische Simulationen für ÖPNV-Belange bei Straßenumbauten

- Strategische ÖPNV-Planung
 - Begleitung der Erstellung des Nahverkehrsplans (durch ZVBN)
 - ÖPNV-Belange in der strategischen Verkehrs- und Stadtteilplanung
 - Stadt-regionales Verkehrskonzept (VEP-Projekt)
 - Optimierung Regionalbusnetz zwischen Stadt und Umland (VEP-Projekt)
 - intermodale Verkehrskonzepte/Mobilitätsangebote
 - ÖPNV-Belange in der Autofreien Innenstadt

Fülle und Komplexität der neu hinzugekommenen Aufgaben führen dazu, dass diese nicht im eigentlich erforderlichen qualitativen und quantitativen Umfang ausgefüllt werden können. Durch die im VEP 2025 und in der VEP-Teilfortschreibung verankerten Projekte sind zusätzliche Aufgaben hinzugekommen.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die Aufgabenfülle im Themenbereich ÖPNV durch die aktuell in diesem Bereich eingesetzten 1,5 VZÄ nicht im erforderlichen Umfang abgedeckt werden kann. Das erforderliche verstärkte Einsteigen insbesondere in die VEP-Prozesse „Stadtregionales Verkehrskonzept“, „BSAG-Angebotsoffensive“, „ÖPNV-Tarife“ und „ÖPNV-Finanzierung“ ist mit dem aktuellen Personaltableau nicht mehr möglich.

1. Das „Stadtregionales Verkehrskonzept“ wird in 2023 gestartet und läuft bis Ende 2024. Die Umsetzungsphase wird bis weit in die 2020er Jahre andauern. Absehbar sind massive Angebotszuwächse im Regionalbusverkehr. Voraussetzung für deren Abwicklung

werden umfangreiche infrastrukturelle Begleitmaßnahmen sein. Die Konzepterstellung, die Abstimmung mit den innerbremischen Planungen und die strategische Planung all dieser Maßnahmen sind Aufgaben von Referat 50.

2. Die „BSAG-Angebotsoffensive“ mit den 11 Stufen aus der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans ist hinsichtlich der Umsetzungsreife in erheblichem Umfang zu konkretisieren. Dies erfordert zunächst auch eine Überprüfung aus Sicht des wirtschaftlichen Mitteleinsatz unter Anwendung des Verkehrsmodells und unter Beachtung von Zielen und deren möglichst effektiver Erreichung. Aufgrund der in allen Stufen erforderlichen Abhängigkeit von vorhandener Infrastruktur oder neu zu erstellender Infrastruktur (z. B. Haltestellen oder Anpassung von Lichtsignalanlagen) besteht ein erheblicher Abstimmungs- und Koordinierungsaufwand mit dem ASV und anderen Trägern und Beteiligten. All dies wird demzufolge ein kontinuierlicher Prozess sein, der in den kommenden acht bis zehn Jahre gesteuert und begleitet werden muss, vor allem auch hinsichtlich eines wirtschaftlichen Mitteleinsatzes.
3. Im Zuge der Einführung des Deutschland-Tickets für einen Einführungspreis von 49 € wird bundesweit die Tariflandschaft neu definiert. Bisherige Tarifangebote werden sich, um marktfähig zu bleiben, anpassen müssen. Neue werden hinzukommen, andere werden verschwinden. Alle dies wird mit einer bisher unbekanntem Dynamik geschehen müssen und sehr viele Fragen aufwerfen und Probleme aufzeigen, die beantwortet und gelöst werden müssen. Das Referat 50 ist innerhalb des ZVBN für die stadtbremischen ÖPNV-Tarife zuständig. Hier wird es einen erheblichen Anpassungsbedarf geben, der u. a. auch einen hohen Kommunikationsbedarf erfordert. Das Thema wird uns vermutlich langjährig erhalten bleiben.
4. Gleichzeitig wurde im Rahmen der VEP-Teilfortschreibung das Thema „ÖPNV-Finanzierung“ angestoßen. Vorgesehen ist, die Finanzierung des (städtischen) ÖPNV von den derzeitigen Säulen (Fahrgeldeinnahmen und bremische Haushaltsmittel) mithilfe einer oder mehrerer alternativer Finanzierungsformen auf zusätzliche Säulen zu stellen. Ein erstes Gutachten hierzu war eine Grundlage der VEP-Teilfortschreibung. Ein Folgegutachten ist aktuell in Beauftragung. Während der Bearbeitung sowie der sich hieraus sicher ergebenden weiteren Untersuchungen und schließlich Umsetzungsphasen ist eine intensive Betreuung und Begleitung durch das federführende Referat erforderlich.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die derzeit laut GVP rund 1,5 VZÄ im Bereich ÖPNV den Anforderungen der Themenfülle weder der Breite noch der Tiefe nach entsprechen.

ÖPNV-Straßenbahnnetzausbau (Stadt)

Aktuell sind im Referat 51 „Verkehrsprojekte“ 1,79 VZÄ für die Projekte im Bereich ÖPNV Netzausbau verantwortlich.

Zu den Aufgaben zählen:

- Entwicklung und Steuerung von Grundsätzen für ÖPNV-Projekte
- Erstellung von Machbarkeitsstudien und integrierten Konzepten für den Ausbau des Straßenbahn- und ÖPNV-Netzes sowie Koordinierung des Um- und Neubaus von Straßenbahnstrecken inkl. der Erarbeitung der Nutzen-Kosten-Untersuchungen und Abstimmungen mit dem BMDV
- Definition und Koordination von verkehrsplanerischen und verkehrstechnischen Projekten, Bestellung und Controlling von Planungsleistungen
- Durchführung von Beteiligungsverfahren und Erstellung von Förderanträgen

- Grundsätze und Fachaufsicht für Verkehrsplanung, -lenkung und -technik sowie Belange der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV

Die Erarbeitung von Machbarkeitsstudien, Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, Beteiligungs- und Planungsverfahren zum Ausbau des bremischen Straßenbahnnetzes sind komplex und zeitintensiv und erfordern neben finanziellen Mitteln auch die Bereitstellung von Personalressourcen. Im Referat liegt vor allem die Verantwortung für das Projektmanagement der großen und bedeutsamen ÖPNV-Infrastrukturprojekte, deren Umsetzung durch das ASV erfolgt.

Der diesbezüglich ursprünglich für Ende 2021 geplante Start der Machbarkeitsuntersuchung für eine Straßenbahn über Osterholz nach Mahndorf (VEP Maßnahme E.4) musste verschoben werden, da die laufenden Projekte in ihrer Komplexität durch erhöhte Anforderungen seitens der Planfeststellungsbehörde, gerichtlicher Auseinandersetzungen, Variantenabwägungen, Bürgerbeteiligungen sowie pandemiebedingter Auswirkungen massiv verlängerten.

Im Maßnahmenplan der beschlossenen Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes aus 2022 wurden politische Notwendigkeiten zur Beplanung der Streckenverlängerungen nicht nur nach Osterholz, sondern auch nach Oslebshausen zur aktuellen Planung angesetzt. Ein Start dieser Projekte ist unter den gegebenen personellen Ressourcen nicht möglich. Für die Straßenbahn-Maßnahmen liegen seit Jahren wiederholte Beschlussfassungen sowohl der Bremischen Bürgerschaft als auch der Beiräte Osterholz und Oslebshausen zur Planung und Umsetzung vor.

Eine weitere mögliche Straßenbahnmaßnahme ist die Bedienung des Tabakquartiers in Woltmershausen mit der Straßenbahn. Hierzu laufen erste Untersuchungen.

Da die laufenden Projekte:

- Ausbau der „Linie 1 und 8“ nach Mittelshuchting und Stuhr/Weyhe
- „Linie 2 verbindet“ (ehemals Querverbindung Ost)
- Straßenbahnverlängerung in die Überseestadt
- Haltestelle Domsheide
- Verlegung der Straßenbahn aus der Obernstraße
- Projektbezogene infrastrukturelle ÖPNV Fragen etc.

noch nicht abgeschlossen sind, stehen für den Start weiterer Projekte aktuell keinerlei Personalressourcen zur Verfügung.

Allein die Projekte „Linie 1 und 8“, „Linie 2 verbindet“ und Überseestadt umfassen ein Investitionsvolumen von **mehr als 200 Mio. Euro**.

Die Untersuchung für eine Vorzugsvariante Straßenbahn in die Überseestadt bindet durch zahlreiche weiterführenden Fragestellungen personell und finanziell Ressourcen, bis eine Vorzugslösung gefunden wird. Auch hier ist anzumerken, dass der Prozess der Machbarkeit inkl. Bürgerbeteiligung und interdisziplinärer Projektgruppe bereits seit knapp 2 Jahren läuft.

Fülle und Komplexität der neu hinzugekommenen Aufgaben führen dazu, dass diese nicht im eigentlich erforderlichen qualitativen und quantitativen Umfang ausgefüllt werden können.

Baustellenkoordination von ÖPNV Maßnahmen (Stadt)

Im Bereich der Baustellenkoordination für das Stadtgebiet sind die Antragsbearbeitung und die Koordination von Bauarbeiten auf insgesamt 2 VZÄ verteilt. Zu deren Aufgabengebiet gehören:

- Strategische Weiterentwicklung der Baustellenkoordination in Bremen sowie fachliche Beratung und Unterstützung des ASV bei der Koordination von Baumaßnahmen

- Baustellenkoordination in und für Bremen, einschließlich der Abstimmungsvorgänge ressortintern wie auch ressortübergreifend
- Bearbeitung, Prüfung und Steuerung bzw. Abstimmung von Anträgen zur Einrichtung von Baumaßnahmen vor dem Hintergrund des aufrechtzuerhaltenden Verkehrsablaufs für alle Verkehrsarten einschließlich deren Terminüberwachung
- Erarbeitung des jährlichen Baustellenprogramms einschließlich der Koordinierung der Fachbeiträge
- Koordination und Mitarbeit in interdisziplinären Projekten und Baumaßnahmen mit anderen Fachabteilungen in Bezug auf die Bauabwicklung

Die Anzahl der Baustellenanträge steigt seit Jahren kontinuierlich an, so waren es 2020 noch knapp 1.200 Anträge die es galt hinsichtlich der Bauzeit, der Umleitungsstrecken und der Erreichbarkeit zu bewerten. 2022 waren es bereits 1.500 Baustellen, Tendenz steigend.

Hinzu kommen große raumgreifende Maßnahmen im Straßenbahnnetzausbau, die einen erheblichen Arbeitsaufwand in der Abstimmung und Koordinierung der einzelnen Bauabschnitte nach sich ziehen denen zudem zahlreiche Wechselwirkungen mit anderen Baumaßnahmen zu berücksichtigen sind und somit einen dauerhaften Koordinierungsaufwand über mehrere Jahre bedeuten.

Fülle und Komplexität der neu hinzugekommenen Aufgaben führen dazu, dass diese nicht im eigentlich erforderlichen qualitativen und quantitativen Umfang bearbeitet werden können.

Allein die Umsetzung der Maßnahme der „Linie 2 verbindet“ ist kontinuierlich neu zu bewerten und betrachten sowie abzustimmen. Dort sind die Belange und Sperrzeiten anderer Maßnahmen (z.B. Zeppelintunnel, Hemelinger Tunnel, diverse Bauabschnitte der Fernwärmetrasse, Unterhaltungsmaßnahmen des Straßenbaus und der Bahn etc.) dauerhaft in Wechselwirkungen mit den erforderlichen Maßnahmen des Straßenbahnnetzausbaus zu setzen (Kanalbau, Baumfällungen, Umbau etc.). Die Entwicklung und Erreichbarkeit des Stadtteils (u.a. aufgrund Neubebauung Coca-Cola und Könecke-Areal) ist jeweils neu zu bewerten und sicher zu stellen. Aufgrund der zahlreichen Wechselwirkungen ist eine personalintensive Betreuung auch für die kommenden Jahre erforderlich. Mit der Maßnahme Ausbau der Linie 1+8 verhält es sich bezogen auf die Wechselwirkungen auf der B 6/75, die Abstimmungen hierzu mit der Autobahn GmbH des Bundes und den anliegenden Bahnquerungen ähnlich, so dass auch hier eine dauerhafte Überprüfung und Koordination erforderlich ist, um die Einschränkung der Erreichbarkeit und die Belastungen der Bevölkerungen auf ein Minimum zu reduzieren.

Hinzu kommen die Stationsmaßnahmen im Bereich SPNV, die infolge der Bauarbeiten auch in das Straßennetz eingreifen und einer koordinierten Abwicklung bedürfen.

Verkehrswirtschaft Schienenpersonennahverkehr (Land)

Nach dem derzeit geltenden GVP sind im Referat 52 planmäßig auf 2 Stellen 2 VZÄ für den Bereich Verkehrswirtschaft verantwortlich. Diese sind auf 1,1 VZÄ reduziert.

Zu den Aufgaben der Verkehrswirtschaft im Referat 52 zählen:

- Sechs Verkehrsverträge Eisenbahnbetrieb (u.a. mit DB Regio, Metronom, Nord-West-Bahn): Umsetzung, Management, Controlling und Abrechnung
- Finanzplanung, -prognosen und -verwaltung für den Landesanteil der Regionalisierungsmittel
- Vorbereitung und Durchführung von Ausschreibungsverfahren im ÖPNV einschl. SPNV: Schwerpunkt wirtschaftliche und rechtliche Aspekte.
- Finanzielle Förderung des ÖPNV einschl. Schienenpersonennahverkehr (SPNV): Verhandlung, Abschluss und Management von Finanzierungsverträgen im SPNV. Zuwendungsbescheide, Prüfung von Verwendungsnachweisen

- Tarif und Vertrieb: Weiterentwicklung, Genehmigung. Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG.

Durch die Covid 19-Pandemie, die Ukraine-Krise und insbesondere durch tarifpolitische Aktivitäten (z.B. VBN-JugendTicket, 9-Euro-Ticket und Deutschland-Ticket) hat sich die Arbeitsbelastung im Bereich Verkehrswirtschaft gegenüber dem Jahr 2019 deutlich erhöht. Die Verkehrsverträge müssen an die geänderten Randbedingungen angepasst werden, die Finanzierung und Verwaltung der Sonderzahlungen erfolgt über das Referat 52, gleiches gilt für die Tarifmaßnahmen im Land Bremen. Derzeit ist es nicht absehbar, dass die Arbeitsbelastung in diesem Bereich perspektivisch zurückgehen wird, da sich die Abrechnungszeiträume über die kommenden Jahre erstrecken.

Auch die Thematik der zusätzlich für die Verkehrswende erforderlichen Regionalisierungsmittel, die im Referat 52 verwaltet werden, und die damit zusammenhängenden Verhandlungen zwischen Bund und Ländern führen zu einer zusätzlichen Arbeitsbelastung im Bereich Verkehrswirtschaft. Gleiches gilt für zusätzliche Projekte, die auf den Bereich Verkehrswirtschaft durch den weiteren Ausbau der Schieneninfrastruktur auf das Referat 52 zukommen (siehe Eisenbahninfrastruktur).

Das vom Bereich Verkehrswirtschaft betreute Finanzvolumen beläuft sich derzeit auf:

- Verwaltung der Regionalisierungsmittel für Landesaufgaben in Höhe von rund **50 Mio. €/a**
- Zusätzlich Abwicklung des ÖPNV-Rettungsschirms des Landes, Finanzierung des 9-Euro-Tickets und des Deutschlandtickets mit einem Volumen von derzeit rund **40 Mio. €/a**
- Abrechnung von 6 Verkehrsverträgen mit Eisenbahnverkehrsunternehmen. Diese Verträge haben für Bremen insgesamt ein **Auftragsvolumen von rund 250 Mio. €**
- Abschluss und kaufmännische Betreuung von Zuwendungsverträgen, die mit Eisenbahninfrastrukturunternehmen wie z.B. der DB Netz AG für die Erneuerung und den Ausbau der Schieneninfrastruktur im Land Bremen abgeschlossen werden. Derzeit werden 12 Projekte mit einem **Investitionsvolumen von rund 60 Mio. €** in verschiedenen Leistungsphasen betreut.

Mit den gemäß GVP dem Referat 52 zugeordneten 2 Stellen, die derzeit auf 1,1 VZÄ in der Arbeitszeit reduziert sind, können die zuvor genannten zusätzlichen und neuen Aufgaben bei weitem nicht bewältigt werden.

Eisenbahninfrastruktur (Land)

Nach dem derzeit geltenden GVP ist im Referat 52 planmäßig 1 Stelle (derzeit auf 0,8 VZÄ reduziert) ausschließlich für den Bereich Eisenbahninfrastruktur mit den folgenden Aufgaben verantwortlich:

- Ermittlung des weiteren Ausbaubedarfs der Schieneninfrastruktur in Zusammenarbeit mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Entwicklung von Umsetzungsstrategien
- Fachliche Begleitung und Abstimmung der durch das Land initiierten Infrastrukturmaßnahmen in der Vorbereitungs-, Planungs- und Bauphase mit Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen und ggf. weiteren zu beteiligenden Behörden
- Fachtechnische Prüfung von Zuwendungsanträgen, stichprobenartige Überwachung des Baugeschehens, Steuerung der Kostenentwicklung und Prüfung von Verwendungsnachweisen
- Begleitung und Umsetzung der Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030, Teil Schiene, in Abstimmung mit der DB AG und dem BMDV.

Ergänzend sind laut GVP die damit im Zusammenhang stehenden finanziellen Aufgaben

- Verhandlung, Abschluss, Management und Controlling von Finanzierungsverträgen im SPNV sowie die Prüfung entsprechender Verwendungsnachweise

wahrzunehmen. Der Aufwand für diese Aufgaben liegt bei etwa 0,3 VZÄ. Aufgrund der zuvor zum Bereich Verkehrswirtschaft gemachten Ausführungen werden diese Aufgaben derzeit durch die in Rede stehende Stelle mit übernommen.

Durch die nachfolgend starke Zunahme von Aufgaben im Bereich Eisenbahninfrastruktur ist erkennbar, dass die gemäß GVP zur Verfügung stehende Personalausstattung von 0,8 VZÄ nicht länger ausreichend ist, um die Aufgaben des Referates 52 in diesem Bereich angemessen zu erledigen. Dies ist wie folgt begründet:

1. Bislang hat sich das Referat 52 vornehmlich mit der Sanierung vorhandener SPNV-Stationen befasst und dabei eher die baulich einfachen Fälle bearbeitet. Die noch ausstehenden SPNV-Stationen (Föhrenstraße oben, Hemelingen, Neustadt, Sebaldsbrück) sind wesentlich komplexer und betreuungsaufwändiger.
2. Nach Abschluss der Sanierung von SPNV-Stationen liegt auf Basis des Handlungskonzepts des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 und des SPNV-Plans 2015 der Fokus auf dem Bau neuer SPNV-Stationen (Universität, Achterdiek, Grambke, Arbergen etc.). Der Bau neuer Stationen bedeutet einen höheren Bearbeitungsaufwand als die Sanierung bestehender Stationen. Dies betrifft neben dem baulichen Aufwand auch die betriebliche Abstimmung, da neue Stationen die Streckenleistungsfähigkeit beeinflussen. Diese hat vor dem Hintergrund des Deutschlandtaktes und den darin vorgesehenen Angebotsausweitungen eine wesentlich größere Bedeutung als in der Vergangenheit. Mittlerweile werden diese Neubauvorhaben fast vollständig von eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen begleitet, die ebenfalls zu betreuen sind, da sich daraus weiterer Infrastrukturaufwand (z.B. Überholungsgleise, Anpassung der Signaltechnik) ableitet.
3. Ein neuer Aspekt, der bislang vom Referat nicht schwerpunktmäßig bearbeitet werden konnte und der bereits heute zu einer erheblichen Mehrbelastung führt, sind der Ausbau und die Sanierung der allgemeinen Schieneninfrastruktur auch für den Schienenpersonenfernverkehr und Schienengüterverkehr sowie die anstehende Digitalisierung des Eisenbahnnetzes in Deutschland. Drei Schwerpunkte sind hier zu nennen:
 - a. Die Generalsanierung von besonders hochbelasteten Strecken, um das bestehende Schienennetz fit für Wachstum und Verkehrsverlagerung zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 zu machen. Die Umsetzung durch die DB beinhaltet eine Generalsanierung der hochbelasteten Korridore. Dabei werden alle notwendigen Baumaßnahmen der kommenden Jahre dieser Korridor gebündelt. Dafür sind je Strecke Sperrpausen notwendig, innerhalb derer der Schienenverkehr vollständig eingestellt und ein Ersatzverkehr organisiert wird. Die auf Bremen von Hamburg, Hannover, Osnabrück und Bremerhaven zulaufenden Strecken sind alle von diesen Maßnahmen betroffen, die bis zum Jahre 2030 umgesetzt werden sollen.
 - b. Der Ausbau des Schienennetzes nach dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) Erheblicher zusätzlicher Arbeitsaufwand wird auch durch die Ausbaumaßnahmen aus dem BVWP erwartet; zu nennen sind hier der dreigleisige Ausbau der Streckenabschnitte Langwedel – Sebaldsbrück sowie Oslebshausen – Bremen-Burg. In diesem Zusammenhang sind erhebliche Veränderungen der Schieneninfrastruktur zu erwarten, es werden Bahnübergänge beseitigt, bestehende Stationen umgebaut und neue gebaut. Die Planungen einschließlich der durch das Land beauftragten Ergänzungsplanungen für SPNV-Projekte beginnen jetzt, der Realisierungszeitraum erstreckt sich voraussichtlich bis ins Jahr 2035/2040.

- c. Parallel dazu plant der Bund die vollständige Digitalisierung des Eisenbahnnetzes. Durch den Flächen-Rollout des European Train Control System (ETCS), Digitaler Stellwerke (DSTW) und des integrierten Leit- und Bediensystems (iLBS) wird die Leit- und Sicherungstechnik bis 2035 grundlegend erneuert. Dies hat inhaltliche und finanzielle Auswirkungen auf die laufenden Projekte des Landes sowie auf sämtliche Verkehrsverträge, da auch die Fahrzeuge entsprechend umgerüstet werden müssen.

Mit der gemäß GVP dem Referat 52 für die Eisenbahninfrastruktur zugeordneten 1 Stelle mit derzeit 0,8 VZÄ sind weder die zuvor genannten laufenden noch die anstehenden zusätzlichen Aufgaben zu bewältigen.

ÖPNV-Controlling (Land)

Die erhöhten Anforderungen insbesondere im Bereich des Deutschlandtickets und des Vertragsmanagements im SPNV erfordern auch im Bereich Land zusätzliches Personal für den Ausbau des speziellen ÖPNV-Controlling in der Abteilung 1 des Referates 12. Fülle und Komplexität der neu hinzugekommenen Aufgaben führen dazu, dass diese nicht im eigentlich erforderlichen qualitativen und quantitativen Umfang mit dem vorhandenen Personal erledigt werden können.

Dabei geht es u.a. um die Entwicklung von strategischen Konzepten zur Erfolgsmessung, für das Benchmarking, für die Steuerung des Budgets und die Integration in das Gesamtcontrolling einschl. der Veranschlagung der Mittel im Haushalt. Aufgrund des Gesamtvolumens des ÖPNV-Bereiches bedarf es einer separaten Verantwortung und Durchführung für die Erstellung von Quartalsberichten, der Jahresrechnung und steten Risiko-Controllingberechnungen, einschließlich Beratungsaufgaben von Führungskräften und in komplexen Fragestellungen. Dabei spielen die Überprüfungen von Revisiionsergebnisse ebenso eine Rolle.

Amt für Straßen und Verkehr

ÖPNV-Straßenbahnnetzausbau (Stadt)

Aktuell sind in der Abteilung 2 „Entwurf und Neubau von Straßen“ 2,0 VZÄ für die Projekte im Bereich ÖPNV Netzausbau verantwortlich. Im ASV liegt die Verantwortung für die technische Planung und den Neubau von ÖPNV-Infrastruktur und Straßenbahnstrecken. Diese bauen auf den Projekten aus dem Referat „Strategischen Verkehrsplanung“ auf und werden in der Umsetzung durch die Projektkoordination aus dem Referat „Verkehrsprojekte“ bei der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau unterstützt.

Die laufenden Projekte:

- Ausbau der „Linie 1 und 8“ nach Mittelshuchting und Stuhr/Weyhe
- „Linie 2 verbindet“ (ehemals Querverbindung Ost)
- Haltestelle Domsheide
- Neue Straßenbahnführung und Haltestelle am Haltepunkt Föhrenstraße (Linie 2/10)
- Umbau und Sanierung Haltestelle Bardenfleetstraße (Line 1/8 nach Huchting)

sind noch nicht abgeschlossen und binden das vorhandene Personal vollständig. Wichtige Planungen wie die ingenieurtechnische Planung, Erstellung von Planfeststellungsunterlagen und somit die Planung der Umsetzung der Straßenbahnverlängerung in die Überseestadt können aktuell nicht im ASV bearbeitet werden.

Ausbau Busnetz (Stadt)

Die in der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans enthaltenen Angebotsstufen 1 bis 11 erfordern für die im Rahmen der „Fastlane Mobilität“ zur Umsetzung beschlossenen ersten Angebotsstufen 1, 2, 6 und 8 bereits umfassende Anpassungen im Verkehrsraum beim Busverkehr der BSAG, u.a. durch den Neubau von ca. 70 Haltestellen, Anpassung von Ampelschaltungen und für weitere Stufen u.a. Bustrassen für Expressbuslinien. Hinzu kommen Veränderungen im Regionalbusnetz im Zuge des Stadtregionalen Verkehrskonzepts, was den Entwurf und den Bau neuer Haltestellen aufgrund veränderter Linienführungen der Regionalbuslinien in Bremen erfordert.

Das verfügbare Personal ist vollständig durch die laufenden Straßenbahnprojekte und ÖPNV-Projekte gebunden. Für neue und zusätzliche Aufgaben im Bereich ÖPNV- und Straßenbahnausbau steht kein Personal zur Verfügung.

B. Lösung

Das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG) vom 27. Dezember 1993 ist am 1. Januar 1996 in Kraft getreten. Die Regionalisierung des Schienenverkehrs war einer der drei Hauptinhalte der Bahnreform in Deutschland. Die aufgrund dieses Gesetzes verteilten Geldmittel für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) werden als „Regionalisierungsmittel (RegG-Mittel)“ bezeichnet. Mit diesen Mitteln ist insbesondere der SPNV zu finanzieren.

Zur Abfederung von Preissteigerungen infolge des Ukrainekriegs und um den Ausbau vor allem des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) als Teil des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) weiter voran zu treiben, wurde am 2. November 2022 zwischen dem Bundeskanzler und den Regierungschefinnen und -chefs der Länder vereinbart, die Regionalisierungsmittel im Jahr 2022 um 1 Milliarde Euro zu erhöhen und ab dem Jahr 2023 um jährlich 3 Prozent zu dynamisieren. So sollen dem System notwendige finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden, damit der ÖPNV mindestens auf dem bestehenden Niveau seinen Beitrag zur Mobilitätssicherung leisten kann.

Dies wurde durch das Achte Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes vom 16.12.2022, verkündet am 20.12.2022 im Bundesgesetzblatt Jahrgang 2022 Teil I Nr. 51, umgesetzt. Hierdurch ergibt sich für die Freie Hansestadt Bremen ein jährlicher, zusätzlicher Mittelzuwachs der von rund 6 Mio. Euro im Jahr 2023 auf rund 9 Mio. Euro im Jahr 2031 ansteigt. Die dem Land zugewiesenen Regionalisierungsmittel steigen demnach auf 58,1 Mio. Euro im Jahr 2023 und wachsen insgesamt auf rund 77,8 Mio. Euro im Jahr 2031 an.

Im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen (BremÖPNVG) werden unter Maßgabe des Regionalisierungsgesetzes des Bundes die landespolitischen Maßgaben zur Verteilung der dem Land Bremen zustehenden Regionalisierungsmittel sowohl für das Land Bremen als auch für die Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven geregelt. Das Gesetz definiert u.a. die Ziele des ÖPNV im Land Bremen, den Vorrang des öffentlichen Personennahverkehrs und den Bedienungsstandard. Die Anforderungen an die Aufgabenverantwortung sowohl für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) als auch für den städtischen ÖPNV, die Finanzierung des ÖPNV, die Verwendung der Regionalisierungsmittel und die Zuständigkeitsregelungen im Land Bremen werden hier definiert.

Um die o.g. zusätzlichen Aufgaben, Projekte und Maßnahmen im erhöhten Umfang personell steuern und auch die zusätzlichen Mittel wirtschaftlich verwenden zu können, sollen zielgerichtet zur Lösung der o.g. neuen Herausforderungen und Aufgabenbereiche zusätzliche Stellen aus diesen erhöhten Regionalisierungsmitteln durch das BremÖPNVG finanziert werden.

Die Stellen teilen sich wie folgt auf:

1. Strategische ÖPNV-Planung (Stadt)

Im Referat 50 „Strategische Verkehrsplanung“ werden zusätzlich zu den 1,5 VZÄ des Referats infolge der zusätzlichen Aufgaben 2 neue Stellen im Bereich ÖPNV eingerichtet:

- 1 VZÄ (TV-L13) im Bereich Steuerung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags im straßengebundenen ÖPNV auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen (ÖDLA) mit dem ZVBN ggü. der BSAG, Weiterentwicklung der ÖPNV-Tarife in Bremen und Sicherstellung der dauerhaften ÖPNV-Finanzierung in Bremen.
- 1 VZÄ (TV-L13) im Bereich Strategische Angebotsplanung der BSAG, Konkretisierung der Stufen der Angebotsoffensive der BSAG, Regionalbusnetz, Sicherstellung eines jederzeit geregelten ÖPNV-Betriebs

2. ÖPNV-Straßenbahnnetzausbau (Stadt)

Im Referat 51 Verkehrsprojekte wird zur Bewältigung der Aufgaben im Bereich ÖPNV zusätzlich zu den 1,79 VZÄ zusätzlich eingerichtet:

- 1 VZÄ (TV-L13) im Bereich ÖPNV-Straßenbahnstreckenausbauplanung, prioritär für die oben unter „ÖPNV-Straßenbahnnetzausbau (Stadt)“ benannten Projekte.

3. Baustellenkoordinierung von ÖPNV Maßnahmen (Stadt)

Im Referat 51 Verkehrsprojekte sind zur Bewältigung der Aufgaben im Bereich Baustellenkoordinierung von ÖPNV-Maßnahmen zusätzlich zu den für die allgemeine Baustellenkoordinierung zuständigen 2,0 VZÄ

- 1 VZÄ (TV-L12) im Bereich Baustellenkoordinierung von ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen

einzurichten.

4. Amt für Straßen und Verkehr

ÖPNV-Straßenbahnnetzausbau (Stadt)

In der Abteilung 2 „Entwurf und Neubau von Straßen“ wird zusätzlich zu den 2,0 VZÄ für die Projekte im Bereich ÖPNV Netzausbau und Straßenbahnstrecken eingerichtet

- 1 VZÄ (TV-L12) im Bereich ÖPNV-Straßenbahnstreckenausbauplanung

Ausbau Busnetz (Stadt)

Für die Umsetzung der in der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans beschlossenen Angebotsstufen 1 bis 11 wird eingerichtet

- 1 VZÄ (TV-L12) im Bereich ÖPNV-Infrastrukturanpassung

5. Verkehrswirtschaft Schienenpersonennahverkehr (Land)

Zusätzlich zu den derzeit vorhandenen 1,1 VZÄ werden für die Umsetzung der neuen Aufgaben- 1 VZÄ (TV-L12) für die Abrechnung von Verkehrsverträgen sowie zur Abdeckung der

zusätzlichen Aufgaben benötigt

- 1 VZÄ (TV-L12) für Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Tarifentwicklung sowie der Verwaltung und Abrechnung von Deutschlandticket, VBN-JugendTicket, 9-Euro-Ticket und ÖPNV-Rettungsschirm erforderlich.

6. Eisenbahninfrastruktur (Land)

Zur Erledigung des gestiegenen Umfangs an Eisenbahninfrastrukturprojekten ist zusätzlich zu den 0,8 VZÄ

- 1 VZÄ (TV-L 13) für die Eisenbahninfrastrukturplanung erforderlich.

7. ÖPNV-Controlling (Land)

Im Bereich Land wird 1 VZÄ (TV-L 14) für den Ausbau des speziellen ÖPNV-Controlling in der Abteilung 1 im Referat 12 benötigt. Dabei geht es u.a. um die Entwicklung von strategischen Konzepten zur Erfolgsmessung, für das Benchmarking, für die Steuerung des Budgets und die Integration in das Gesamtcontrolling. Aufgrund des Gesamtvolumens des ÖPNV-Bereiches bedarf es einer separaten Verantwortung und Durchführung für die Erstellung von Quartalsberichten, der Jahresrechnung und steten übergeordneten Risiko-Controllingberechnungen sowie der Haushaltsveranschlagung, einschließlich Beratungsaufgaben von Führungskräften und in komplexen Fragestellungen. Dabei spielen die Überprüfungen von Revisionsergebnisse ebenso eine Rolle.

C. Alternativen

Keine zusätzlichen Stellen

Es findet keine Umsetzung der o.g. neuen Projekte und neuen Aufgabenbereiche statt; neue Aufgaben und Aufträge können nicht in der erforderlichen Qualität erfüllt und umgesetzt werden. Die Gefahr von unwirtschaftlicher Mittelverwendung steigt an, wenn die Steuerung der Aufgaben und Projekte nicht entsprechend hinterlegt ist.

D. Finanzielle und Personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender Prüfung

Zur Umsetzung der dargelegten neuen Aufgabenbereiche und neuen Anforderungen innerhalb bestehender Aufgaben für den Ausbau eines zukunftsfähigen ÖPNV sowohl im Land als auch in der Stadtgemeinde Bremen, um damit eine sowohl sozial gerechte als auch nachhaltige Mobilität zu ermöglichen, werden bei der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau und im Amt für Straßen und Verkehr insgesamt 10 zusätzliche VZÄ in Höhe von jährlich rd. 948 TEUR aus den zusätzlichen Regionalisierungsmitteln über das BremÖPNVG refinanziert. Der kommunale Anteil der Stellen wird aus dem kommunalen Anteil Bremens finanziert.

Hieraus ergeben sich Kosten für den Haushalt 2023 bis einschl. 2025

Produktgruppe	2023 (ab 01.07) in T€	2024 in T€	2025ff in T€
Land	192	384	384
68.01.01	141	283	283
68.90.01	51	101	101
Stadt	282	564	564
68.31.01	187	374	374
68.31.02	95	190	190
GESAMT	474	948	948

Die zusätzlichen Einnahmen von rd. 948 T€ werden auf der Haushaltsstelle 0687.23120-1 „Vom Bund ÖPNVG (konsumtiv)“ vereinnahmt, davon werden die Mittel über einzurichtende/bestehende Verrechnungshaushaltsstellen in 2023 anteilig auf der Personalhaushaltsstelle 0680.42820-4 (PGR 68.01.01) „Entgelte der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer für Aufgaben gem. §11 BremÖPNVG aus Bundeserstattungen“ mit rd. 141 TEUR in 2023 und auf der neu einzurichtenden Haushaltsstelle 0680.42824-7 „Entgelte der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer für Aufgaben gem. §11 BremÖPNVG aus Bundeserstattungen“ (PGR 68.90.01) mit 51 TEUR in 2023 zur Verfügung gestellt.

Die Finanzierung des erforderlichen städtischen Personals erfolgt über bestehenden Verrechnungshaushaltsstellen zwischen Land/Stadt und werden anteilig in der PGR 68.31.01 auf der Haushaltsstelle 3681.42800-2 „Entgelte der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmerrefinanziert (ÖPNVG)“ mit anteilig 187 TEUR und in der PGR 68.31.02 auf der Haushaltsstelle 3687.42820-9 „Entgelte der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmerrefinanziert - (ÖPNVG)“ mit 95 TEUR in 2023 zur Verfügung gestellt.

Das Risiko nicht auskömmlicher Einnahmen aus Refinanzierungsmitteln trägt der Produktplan 68. Etwaige Folgefinanzierungen nach Ablauf der Refinanzierungsmittel werden im Produktplan 68 dargestellt.

Der Personalbedarf und die damit verbundenen Kosten sind nachfolgend dargestellt, wobei die Bewertungen im Rahmen der Einzelausschreibungen überprüft werden:

Personalkosten

Lfd. Nr.	Dienststelle, Abteilung/Referat	Vollzeitäquivalente (VZÄ) und Entgeltgruppe (EG) bzw. Be-soldung	Kosten in €/Jahr (Perso-nalkosten, einschl. Sach-kosten nach KGst)
	Aufgaben BremÖPNVG (Stadt)		
1.	Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau Abteilung 5 Verkehr, Referat 50 Strategische Verkehrsplanung	2 VZÄ EG 13 TV-L	185.524
2.	Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau Abteilung 5 Verkehr, Referat 51 Verkehrsprojekte, Straßenbahnnetzausbauplanung	1 VZÄ EG 13 TV-L	92.762
3.	Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau Abteilung 5 Verkehr, Referat 51 Verkehrsprojekte, Baustellenkoordination von ÖPNV-Maßnahmen	1 VZÄ EG 12 TV-L	95.221
4.	Amt für Straßen und Verkehr Abteilung 2 Entwurf und Neubau von Straßen (Straßenbahnnetzausbau und Busnetz)	2 VZÄ EG 12 TV-L	190.442
	SUMME Stadt	6 VZÄ	563.949
	Aufgaben BremÖPNVG (Land)		
5.	Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau Abteilung 5 Verkehr, Referat 52 Schienenverkehr, Verkehrswirtschaft	2 VZÄ EG 12 TV-L	190.442
6.	Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau Abteilung 5 Verkehr, Referat 52 Schienenverkehr, Eisenbahninfrastruktur	1 VZÄ EG 13 TV-L	92.762
7.	Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau Abteilung 1 Zentrales/Ressortplanung, Referat Finanzen (ÖPNV-Controlling)	1 VZÄ EG 14 TV-L	100.527
	SUMME Land	4 VZÄ	383.731
	SUMME Stadt und Land	10 VZÄ	947.680

Gender-Prüfung

Frauen nutzen im Gegensatz zu Männern anteilig häufiger den öffentlichen Personenverkehr. Dem Stellenbesetzungsverfahren kann nicht vorgegriffen werden. In den Referaten 50 und 51 sind die Anteile von Frauen und Männer ausgewogen, im Referat 52 sind Männer in der kleinen Mehrheit. Zwei der drei Referatsleitungen sind männlich. Im ASV sind deutlich mehr Männer als Frauen beschäftigt. Im Referat 12 liegt der Frauenanteil bei über 50%, eine von drei Führungskräften ist weiblich.

E. Beteiligung und Abstimmung

Die Vorlage ist mit der Senatskanzlei und dem Senator für Finanzen abgestimmt.

F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Nach Beschlussfassung ist die Regelung zur Veröffentlichung geeignet. Einer Veröffentlichung über das zentrale elektronische Informationsregister steht nichts entgegen.

G. Beschluss

1. Der Senat nimmt entsprechend der Vorlage den Sachstandsbericht zum Ausbau des ÖPNV zur Kenntnis.
2. Der Senat stimmt der Schaffung und Einrichtung von 10 zusätzlichen Stellen bei der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau bzw. dem Amt für Straßen und Verkehr und deren Refinanzierung aus den erhöhten Regionalisierungsmitteln des BremÖPNVG in Höhe von rd. 948 T€ pro Jahr zu. Das Risiko nicht auskömmlicher Einnahmen aus Refinanzierungsmitteln trägt der Produktplan 68. Etwaige Folgefinanzierungen nach Ablauf der Refinanzierung sind im Produktplan 68 darzustellen.
3. Der Senat bittet die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, diesen Beschluss der zuständigen städtischen und staatlichen Deputation für Mobilität, Bau- und Stadtentwicklung zur Zustimmung zuzuleiten
4. Der Senat bittet die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau über den Senator für Finanzen die erforderlichen Beschlüsse und Ermächtigungen im Haushalts- und Finanzausschuss einzuholen.

Anlagen:

1. Achstes Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes und zur Änderung des Einkommensteuergesetzes vom 16.12.2022
2. Wirtschaftlichkeitsnachweis

Anlage 4: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Vorlage:

Datum 22.02.2023

Stand: 22.02.2023

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

Sicherstellung des Ausbaus des ÖPNV im Land Bremen und in der Stadtgemeinde Bremen

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Projekte mit betriebswirtschaftlichen
 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 : 2020

Betrachtungszeitraum (Jahre): 3,5 Unterstellter Kalkulationszinssatz:

Geprüfte Alternativen (siehe auch beigefügte Berechnung)

Nr.	Benennung der Alternativen	Rang
1	Keine zusätzlichen Stellen, kein zusätzliches Personal	3
2	Zusätzliches Personal nur für gesetzliche Pflichtaufgaben	2
3	Einstellung von zusätzlichem Personal für den Ausbau des ÖPNV	1

Ergebnis

1. Keine zusätzlichen Stellen, kein zusätzliches Personal

Dies hätte folgende Auswirkungen: Haushaltsmittel können nicht verausgabt werden. Projekte im ÖPNV-Ausbau können nicht geplant, nicht oder nur sehr verzögert umgesetzt werden. Verzögerungen sind in der Folge mit massiven Baukostensteigerungen verbunden und gefährden potentiell die Wirtschaftlichkeit. Die Maßnahmen der BSAG können nicht unter Aspekten der sparsamen Haushaltsführung begleitet und geprüft werden. Die Maßnahmen der BSAG in der Angebotsausweitung können nicht umgesetzt werden, da die seitens SKUMS und ASV notwendige Projektbegleitung und Anpassung der Infrastruktur nicht erfolgt. Die laufenden Verkehrsverträge im SPNV können nicht gesteuert werden, Vertragsänderungen und Neuausschreibungen von Verkehrsverträgen können nicht entsprechend den gesetzlichen Vorgaben begleitet werden. Der Neubau von Bahnhaltspunkten erfolgt nicht. Die laufenden ÖPNV- und SPNV-Baumaßnahmen führen zu unbefriedigenden Zuständen in den betroffenen Stadtteilen mit Einschnitten in der Erreichbarkeit von Einzelhandel- und Arbeitsplatzstandorten,

2. Zusätzliches Personal nur für gesetzliche Pflichtaufgaben

Die Folgen sind weitestgehend identisch mit den Antworten zu Alternative 1.

Wenn zusätzliches Personal nur für die gesetzlichen Pflichtaufgaben bereitgestellt werden sollte, dann beschränkt sich dies auf die beiden EG 12 TVL Stellen im Referat 52 (Schienenverkehr). Hier könnten dann die laufenden Verkehrsverträge gesteuert, Vertragsänderungen und Neuausschreibungen von Verkehrsverträgen könnten entsprechend den gesetzlichen Vorgaben begleitet werden.

3. Einstellung von zusätzlichem Personal für den Ausbau des ÖPNV

Diese Alternative ermöglicht den umfassenden Ausbau des ÖPNV für die Stadtgemeinde und das Land Bremen auf Basis der beschlossenen Planungskonzepte im Bereich Busverkehr (BSAG), Regionalbusverkehr, Straßenbahn, Vertragsmanagement im ÖDLA ggü. BSAG, Tarifentwicklung, Vertragsmanagement im SPNV, Ausbau des SPNV durch zusätzliche Haltepunkte und Anpassung der Eisenbahninfrastruktur diesbezüglich.

Das Ressort empfiehlt die Variante 3 (s. auch weitergehende Erläuterung).

Weitergehende Erläuterungen

Aufgrund der Beschlusslage des Senats wird dem Ausbau des ÖPNV sowohl im Land als auch in der Stadtgemeinde Bremen eine hohe Bedeutung zuteil, um eine sowohl sozial gerechte als auch nachhaltige Mobilität zu ermöglichen und dieses Angebot weiter auszubauen.

Im Handlungskonzept des im Jahre 2014 beschlossenen „Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025“ (VEP) wird der weitere Ausbau des SPNV, des Straßenbahn- und des Busnetzes beschrieben. In dem im Jahre 2015 beschlossenen

Anlage 4: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Vorlage:

Datum 22.02.2023

„SPNV-Plan des Landes Bremen“ wurde die Planungen für den SPNV weiter konkretisiert. Infolge des in 2016 beschlossenen „Bundesverkehrswegeplan 2030“ (BVWP) und des „Deutschlandtaktes 2030“ wurden weitere Anforderungen an den Ausbau der Schieneninfrastruktur definiert. Durch das „Integrierte Verkehrskonzept Überseestadt“ aus dem Jahre 2018 wurden Anforderungen an die ÖPNV-Anbindung der Überseestadt definiert. Mit der in 2022 beschlossenen „Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans“ wurde der Ausbau des Straßenbahnnetzes bestätigt und ergänzend eine signifikante, stufenweise Angebotserweiterung bei der BSAG definiert. Hinzu kommen insgesamt erhöhte Anforderungen an den Aufgabenbereich ÖPNV, die aus der Corona-Pandemie zur Stabilisierung des ÖPNV und der Ukraine-Krise stammen. Hierbei handelt es sich u.a. um Auszahlungs-, Abrechnungs- und Prüfvorgänge von Bundes- und Landesmitteln für den ÖPNV-Rettungsschirm sowie für das 9-Euro-Ticket. Weiterhin laufen aktuell die Vorbereitungen, für die dauerhafte Einführung des Deutschlandtickets. Auch im Zusammenhang mit diesem Ticket entstehen dauerhaft nennenswerte Verwaltungsaufwendungen im Zusammenhang mit der Finanzierung und Abrechnung dieses Tickets.

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

Ende 2025

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

Nr.	Bezeichnung	Kennzahl
1	Einstellung des Personals bis 10/2023	10 Stellen
2	Umsetzung der Angebotsstufen 1,2,6 und 8 bis 09/2025	Umsetzung erfolgt
3	Bau der Querverbindung Ost bis 2027 und der Linie 1 bis 2025	Bau erfolgt
4	Erstellung Machbarkeitsstudie Straßenbahn nach Osterholz bis 03/2025	Planung liegt vor

Baumaßnahmen mit Zuwendungen gem. VV 6 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

Achtes Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes und zur Änderung des Einkommensteuergesetzes

Vom 16. Dezember 2022

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1 Änderung des Regionalisierungsgesetzes

Das Regionalisierungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 25. Mai 2022 (BGBl. I S. 812) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Ab dem Jahr 2017 bis einschließlich des Jahres 2022 steigt der in Absatz 2 bezeichnete Betrag jährlich um 1,8 Prozent. Ab dem Jahr 2023 bis einschließlich des Jahres 2031 steigt der in Absatz 2 bezeichnete Betrag jährlich um 3 Prozent.“

b) Absatz 6 wird wie folgt gefasst:

„(6) Ab dem Jahr 2017 bis einschließlich des Jahres 2022 steigt der in Absatz 5 genannte Betrag jährlich um 1,8 Prozent. Ab dem Jahr 2023 bis einschließlich des Jahres 2031 steigt der in Absatz 5 bezeichnete Betrag jährlich um 3 Prozent.“

c) Dem Absatz 10 wird folgender Satz angefügt:

„Abweichend von § 37 Absatz 2 des Eisenbahnregulierungsgesetzes erhöhen sich die Entgelte für die Nutzung von Eisenbahnanlagen und für die Nutzung von Personenbahnhöfen im Jahr 2023 um 1,8 Prozent.“

d) Absatz 11 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. für das Jahr 2023: 467 393 058,00 Euro.“

bb) Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Ab dem Jahr 2024 bis einschließlich des Jahres 2031 steigt der Betrag jährlich um 3 Prozent des Betrags des jeweiligen Vorjahres.“

e) Die folgenden Absätze 13 und 14 werden angefügt:

„(13) Über die in den Anlagen 1, 2 und 3 festgelegten Beträge hinaus erhalten die Länder im Jahr 2022 zusätzliche Regionalisierungsmittel in Höhe von 1 Milliarde Euro. Der in Satz 1 bezeichnete Betrag steigt ab dem Jahr 2023 bis einschließlich des Jahres 2031 jährlich um 3 Prozent.“

(14) Die sich nach Absatz 13 ergebenden absoluten Zahlbeträge sind nach Maßgabe der Anlage 4 auf die Länder zu verteilen. Der Jahresbetrag für das Jahr 2022 ist spätestens mit Ablauf des 30. Dezember 2022 zu überweisen. Ab dem Jahr 2023 ist von dem jeweiligen Jahresbetrag je ein Zwölftel zum 15. Tag eines jeden Monats zu überweisen.“

2. In § 6 Absatz 2 Satz 1 wird die Angabe „Anlage 4“ durch die Angabe „Anlage 5“ ersetzt.

3. In § 7 Absatz 12 Satz 1 wird die Angabe „Anlage 5“ durch die Angabe „Anlage 6“ ersetzt.

4. § 8 Absatz 6 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 wird die Angabe „Anlage 6“ durch die Angabe „Anlage 7“ ersetzt.

b) In Satz 2 wird die Angabe „Anlage 4“ durch die Angabe „Anlage 5“ ersetzt.

5. In Anlage 1 werden die Spalten der Jahre 2023 bis 2031 wie folgt gefasst:

„Land/EUR	2023	2024	2025	2026	2027
BW	1 081 776 638,27	1 123 373 732,01	1 166 502 781,87	1 209 254 378,14	1 253 531 539,66
BY	1 456 592 979,87	1 506 383 483,65	1 557 850 483,96	1 609 757 007,02	1 663 365 534,06
BE	467 314 448,32	478 877 903,88	490 704 854,31	503 341 562,39	516 294 838,59
BB	432 950 933,95	439 270 537,39	445 569 931,76	453 274 975,78	461 041 309,50
HB	58 143 763,29	60 454 840,32	62 852 252,59	65 218 844,21	67 670 864,31
HH	200 751 889,34	208 521 968,76	216 577 576,23	224 558 061,00	232 822 455,05
HE	681 455 910,91	702 041 279,27	723 238 729,96	745 056 147,87	767 531 696,00
MV	236 591 925,14	238 692 712,50	240 706 614,37	243 688 788,36	246 633 256,82
NI	802 925 018,92	828 127 405,61	854 109 573,53	880 684 887,50	908 075 699,73
NW	1 652 695 202,35	1 717 531 459,52	1 784 770 466,45	1 851 261 144,48	1 920 134 969,76
RP	479 860 295,03	494 208 873,53	508 986 492,49	524 205 980,59	539 890 872,12
SL	113 352 825,59	116 186 646,23	119 088 478,57	122 180 108,88	125 350 057,37
SN	537 233 699,31	544 565 866,31	551 854 452,99	560 954 213,80	570 103 291,25
ST	360 472 990,53	363 872 016,24	367 140 828,34	371 861 655,20	376 535 304,91
SH	309 592 612,18	320 665 697,55	332 153 723,04	343 641 577,55	355 509 443,03
TH	299 229 449,32	303 294 377,02	307 343 623,33	312 395 056,93	317 483 289,25

Land/EUR	2028	2029	2030	2031
BW	1 299 377 001,93	1 346 834 062,97	1 395 980 387,47	1 437 859 799,09
BY	1 718 752 423,04	1 775 965 496,39	1 835 064 476,96	1 890 116 411,27
BE	529 561 672,31	543 170 801,28	557 119 872,49	573 833 468,67
BB	468 855 044,14	476 733 616,26	484 662 933,16	499 202 821,17
HB	70 211 308,65	72 843 275,88	75 569 970,97	77 837 070,10
HH	241 380 610,48	250 242 715,03	259 419 303,30	267 201 882,40
HE	790 674 594,86	814 526 239,69	839 097 376,08	864 270 297,36
MV	249 535 073,49	252 389 029,23	255 189 640,75	262 845 329,97
NI	936 317 344,28	965 447 169,96	995 470 820,47	1 025 334 945,09
NW	1 991 475 089,54	2 065 367 495,03	2 141 901 117,27	2 206 158 150,78
RP	556 045 071,75	572 671 670,98	589 806 704,71	607 500 905,85
SL	128 600 240,68	131 932 619,93	135 349 201,72	139 409 677,77
SN	579 296 454,55	588 528 114,67	597 792 307,61	615 726 076,83
ST	381 144 066,50	385 701 422,58	390 189 190,37	401 894 866,08
SH	367 822 629,53	380 510 846,40	393 629 315,91	405 438 195,39
TH	322 585 028,33	327 718 087,37	332 857 524,34	342 843 250,07“.

6. In Anlage 2 werden in Teil B die Spalten der Jahre 2023 bis 2031 wie folgt gefasst:

„Land/EUR	2023	2024	2025	2026	2027
BE	4 673 740,60	4 813 952,81	4 958 371,40	5 107 122,54	5 260 336,22
BB	40 745 801,19	41 968 175,22	43 227 220,48	44 524 037,10	45 859 758,21
MV	38 339 346,38	39 489 526,77	40 674 212,58	41 894 438,95	43 151 272,12
SL	1 146 367,58	1 180 758,60	1 216 181,36	1 252 666,80	1 290 246,81
SN	56 568 654,25	58 265 713,87	60 013 685,29	61 814 095,85	63 668 518,72

Land/EUR	2023	2024	2025	2026	2027
ST	56 127 761,28	57 811 594,12	59 545 941,95	61 332 320,20	63 172 289,81
TH	31 671 843,30	32 621 998,60	33 600 658,56	34 608 678,32	35 646 938,67

Land/EUR	2028	2029	2030	2031
BE	5 418 146,30	5 580 690,69	5 748 111,41	5 920 554,76
BB	47 235 550,95	48 652 617,48	50 112 196,01	51 615 561,89
MV	44 445 810,29	45 779 184,59	47 152 560,13	48 567 136,94
SL	1 328 954,21	1 368 822,84	1 409 887,52	1 452 184,15
SN	65 578 574,29	67 545 931,51	69 572 309,46	71 659 478,74
ST	65 067 458,50	67 019 482,26	69 030 066,73	71 100 968,73
TH	36 716 346,83	37 817 837,23	38 952 372,35	40 120 943,52 ⁴

7. In Anlage 3 werden die Spalten der Jahre 2023 bis 2031 wie folgt gefasst:

„Land/EUR	2023	2024	2025	2026	2027
BW	53 787 593,11	55 855 864,40	58 000 306,88	60 125 981,80	62 327 510,16
BY	72 424 036,32	74 899 696,51	77 458 714,67	80 039 586,59	82 705 084,75
BE	23 467 976,44	24 049 900,75	24 645 135,57	25 280 848,21	25 932 522,98
BB	23 552 927,98	23 927 926,66	24 303 743,87	24 751 330,18	25 203 898,30
HB	2 890 997,06	3 005 907,35	3 125 110,37	3 242 780,93	3 364 699,13
HH	9 981 691,75	10 368 032,01	10 768 569,16	11 165 371,10	11 576 289,45
HE	33 883 032,75	34 906 568,83	35 960 538,58	37 045 334,05	38 162 852,76
MV	13 670 004,36	13 831 647,47	13 990 686,15	14 199 635,94	14 408 531,10
NI	39 922 663,04	41 175 764,35	42 467 637,58	43 789 002,94	45 150 916,12
NW	82 174 539,50	85 398 297,61	88 741 524,13	92 047 542,59	95 472 054,79
RP	23 859 389,63	24 572 822,95	25 307 588,82	26 064 325,11	26 844 201,96
SL	5 693 075,44	5 835 687,32	5 981 732,15	6 137 266,86	6 296 750,10
SN	29 524 763,48	29 973 710,47	30 423 022,00	30 964 995,23	31 512 106,14
ST	20 714 028,14	20 966 755,66	21 215 520,45	21 539 068,66	21 862 935,80
SH	15 393 419,37	15 943 990,15	16 515 192,39	17 086 386,13	17 676 474,60
TH	16 452 919,63	16 702 277,25	16 952 272,46	17 253 557,77	17 558 176,38

Land/EUR	2028	2029	2030	2031
BW	64 607 016,84	66 966 654,68	69 410 285,29	71 492 593,84
BY	85 459 005,79	88 303 727,52	91 242 219,45	93 979 486,03
BE	26 600 016,85	27 284 765,57	27 986 659,19	28 826 258,97
BB	25 660 815,70	26 123 009,10	26 589 839,38	27 387 534,56
HB	3 491 013,92	3 621 879,37	3 757 454,83	3 870 178,47
HH	12 001 814,06	12 442 451,48	12 898 725,52	13 285 687,29
HE	39 313 553,18	40 499 493,53	41 721 208,10	42 972 844,35
MV	14 617 180,29	14 825 380,76	15 032 917,80	15 483 905,33
NI	46 555 133,99	48 003 513,59	49 496 335,52	50 981 225,59
NW	99 019 194,93	102 693 238,63	106 498 607,67	109 693 565,90
RP	27 647 413,54	28 474 113,54	29 326 093,69	30 205 876,50

Land/EUR	2028	2029	2030	2031
SL	6 460 278,79	6 627 952,12	6 799 871,61	7 003 867,75
SN	32 064 175,20	32 621 007,52	33 182 392,01	34 177 863,77
ST	22 186 321,19	22 509 977,53	22 833 085,57	23 518 078,14
SH	18 288 705,11	18 919 582,71	19 571 853,13	20 159 008,72
TH	17 865 015,28	18 175 006,64	18 486 958,15	19 041 566,89“.

8. Nach Anlage 3 wird folgende Anlage 4 eingefügt:

„Anlage 4
(zu § 5 Absatz 13 und 14)

Verteilung der zusätzlichen Regionalisierungsmittel auf alle Länder
in absoluten Zahlbeträgen für die Jahre 2022 bis einschließlich 2031

Land/EUR	2022	2023	2024	2025	2026
BW	114 135 609,76	118 532 400,00	123 090 275,61	127 816 010,67	132 500 387,40
BY	154 323 902,44	159 601 765,85	165 057 409,56	170 696 750,30	176 384 250,42
BE	50 464 024,39	51 716 676,83	52 999 070,79	54 310 797,31	55 711 725,30
BB	51 081 878,05	51 903 885,61	52 730 274,96	53 558 468,10	54 544 819,72
HB	6 126 829,27	6 370 926,83	6 624 156,10	6 886 845,29	7 146 157,40
HH	21 175 609,76	21 996 780,49	22 848 163,42	23 730 832,22	24 605 269,67
HE	72 479 024,39	74 668 468,29	76 924 047,71	79 246 694,19	81 637 271,70
MV	29 762 463,41	30 124 761,71	30 480 976,66	30 831 452,22	31 291 917,51
NI	85 300 487,80	87 978 078,05	90 739 553,27	93 586 470,66	96 498 380,23
NW	174 239 024,39	181 089 073,17	188 193 309,76	195 560 820,37	202 846 335,11
RP	51 053 658,54	52 579 239,02	54 151 441,07	55 770 653,93	57 438 283,26
SL	12 239 024,39	12 545 902,44	12 860 178,05	13 182 018,88	13 524 772,70
SN	64 076 341,46	65 064 095,12	66 053 445,29	67 043 598,79	68 237 952,06
ST	45 084 073,17	45 647 766,10	46 204 704,93	46 752 911,04	47 465 918,34
SH	32 750 243,90	33 922 673,17	35 135 972,98	36 394 738,59	37 653 485,47
TH	35 707 804,88	36 257 507,32	36 807 019,85	37 357 937,46	38 021 883,72

Land/EUR	2027	2028	2029	2030	2031
BW	137 351 923,32	142 375 301,05	147 575 264,84	152 960 324,55	157 549 134,28
BY	182 258 242,46	188 327 093,14	194 596 042,43	201 071 634,30	207 103 783,33
BE	57 147 829,24	58 618 793,94	60 127 783,36	61 674 555,22	63 524 791,88
BB	55 542 149,82	56 549 064,46	57 567 605,93	58 596 365,72	60 354 256,69
HB	7 414 830,08	7 693 191,58	7 981 581,42	8 280 350,78	8 528 761,30
HH	25 510 815,63	26 448 549,60	27 419 587,88	28 425 084,75	29 277 837,30
HE	84 099 961,84	86 635 774,92	89 249 246,69	91 941 554,57	94 699 801,21
MV	31 752 262,42	32 212 065,30	32 670 879,31	33 128 231,30	34 122 078,24
NI	99 499 645,55	102 594 138,25	105 785 950,70	109 075 701,31	112 347 972,35
NW	210 392 976,00	218 209 853,64	226 306 390,25	234 692 330,20	241 733 100,11
RP	59 156 907,76	60 926 955,28	62 748 764,55	64 626 284,00	66 565 072,52
SL	13 876 227,92	14 236 598,16	14 606 102,01	14 984 963,16	15 434 512,05
SN	69 443 627,30	70 660 228,89	71 887 327,31	73 124 457,43	75 318 191,16

Land/EUR	2027	2028	2029	2030	2031
ST	48 179 628,45	48 892 276,92	49 605 522,51	50 317 559,78	51 827 086,58
SH	38 953 870,90	40 303 051,03	41 693 323,98	43 130 740,56	44 424 662,77
TH	38 693 175,60	39 369 360,38	40 052 492,26	40 739 943,75	41 962 142,07“.

9. Die bisherigen Anlagen 4 bis 6 werden die Anlagen 5 bis 7.

Artikel 2
Änderung des
Einkommensteuergesetzes

§ 72 des Einkommensteuergesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Oktober 2009 (BGBl. I S. 3366, 3862), das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 16. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2294) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Absatz 3 Nummer 3 wird wie folgt gefasst:
„3. von einem Dienstherrn oder Arbeitgeber im Bereich des Bundes mit Ausnahme des Bundesnachrichtendienstes“.
2. Dem Absatz 8 wird folgender Satz angefügt:
„Die Sätze 1 und 2 sind auf Kindergeldansprüche von Angehörigen des Bundesnachrichtendienstes nicht anzuwenden.“

Artikel 3
Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am 21. Dezember 2022 in Kraft.

(2) Artikel 2 tritt am 1. März 2023 in Kraft.

—————

Das vorstehende Gesetz wird hiermit ausgefertigt. Es ist im Bundesgesetzblatt zu verkünden.

Berlin, den 16. Dezember 2022

Der Bundespräsident
Steinmeier

Der Bundeskanzler
Olaf Scholz

Der Bundesminister
für Digitales und Verkehr
Volker Wissing

Der Bundesminister der Finanzen
Christian Lindner