

In der Senatssitzung am 21. November 2023 beschlossene Fassung

Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung

Datum: 15.11.2023

Vorlage für die Sitzung des Senats am 21.11.2023

ÖPNV – Großvorhaben

Linie 1 nach Mittelshuchting und Linie 8 nach Stuhr und Weyhe Verlängerung der Linie 8 bis Landesgrenze Bereitstellung von Finanzmitteln zur Umsetzung des Projektes

A. Problem

Gemeinsam mit den Gemeinden Stuhr und Weyhe arbeitet die Stadtgemeinde Bremen an der Verlängerung der Linien 1 und 8 über die heutige Endhaltestelle Roland-Center in Huchting hinaus auf der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn (BTE) über Stuhr bis nach Weyhe-Leeste.

Das Projekt Linie 8 ist sowohl im Nahverkehrsplan 2018-2022 als auch im Nahverkehrsplan 2023-2027 des Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) enthalten. Im Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 wird das Projekt als Basis-Maßnahme (BS.20) des beschlossenen Handlungskonzeptes in der höchsten Prioritätsstufe geführt.

Das Projekt hat eine hohe Bedeutung für die interkommunale Zusammenarbeit zur Stärkung der Beziehungen zwischen Bremen und den Nachbargemeinden Stuhr und Weyhe und stellt einen wichtigen Schritt zum Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV in diesem Gebiet dar. Die Planungen zur Verlängerung der Linie 8 sind in Bremen integriert in die Planungen der Verlängerung der Linie 1 vom Roland-Center über die Heinrich-Plett-Allee bis zur Endhaltestelle Brüsseler Straße in Mittelshuchting. Die Planfeststellungsverfahren erfolgten getrennt in Niedersachsen und in Bremen.

Für das Projekt Linie 8 von Huchting nach Stuhr und Weyhe liegt in Niedersachsen ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss seit Januar 2022 vor. Bestandskräftig ist auch der Planänderungsbeschluss zur Wendeschleife in Leeste. Zuvor war der Planfeststellungsbeschluss, der 2013 gefasst wurde, beklagt worden. Die Gerichtsverfahren beim Oberverwaltungsgericht Lüneburg und in der Folgeinstanz beim Bundesverwaltungsgericht Leipzig haben die Umsetzung des Projekts um etwa 10 Jahre verzögert.

Für den Bremer Abschnitt der Linie 8 (Streckenabschnitt IV, Darstellung Anlage 1) erging der Planfeststellungsbeschluss 2016/Änderungsbeschluss 2017 gemeinsam mit dem

der Linie 1 auf den anderen bremischen Abschnitten I bis III. Der Planfeststellungsbeschluss und Änderung sind seit 2019 bestandskräftig. Mit der Bestandskraft des niedersächsischen Planfeststellungsbeschlusses wurde auch die Nebenbedingung des Bremer Planfeststellungsbeschlusses für den Abschnitt IV erfüllt, die den Baubeginn an die Bedingung knüpft, dass für den niedersächsischen Abschnitt ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss vorliegen muss. Somit liegt für den gesamten Bereich der Verlängerung der Linie 8 in Bremen, Stuhr und Weyhe auf den Streckenabschnitten IV und V Baurecht vor.

Für die Linie 1 nach Mittelshuchting (Abschnitte I-III) wurde die Finanzierung der Umsetzung im Mai 2020 von Senat, Deputation und HaFA beschlossen. Ein ergänzender Beschluss erfolgte im November 2021. Baubeginn der Hauptbaugewerke für die Linie 1 erfolgte 2022.



Abb. 1 Linie 1 Baumaßnahme Heinrich-Plett-Allee, © CTB 05.09.2023



Abb. 2 Linie 1 Baumaßnahme Heinrich-Plett.Allee/B75, © CTB 05.09.2023

Für die Linie 8 steht nun mit Vorliegen des Baurechts hier die Finanzierung der Umsetzung im Abschnitt IV bis zur Landesgrenze zur Beschlussfassung an (Abschnittsbildung siehe Kartendarstellung Anlage 1). Parallel wird die Finanzierung der Umsetzung im Abschnitt V auf niedersächsischem Gebiet in Stuhr und Weyhe in die Beschlussfassung gegeben.

Die Finanzierung im Abschnitt IV erfolgt auf Grundlage von Verträgen und Beschlüssen zwischen Stuhr und Weyhe und Bremen.

Die Finanzierung des Streckenabschnittes IV erfolgt durch die Freie Hansestadt Bremen (FHB) unter Einbeziehung der Finanzhilfen gemäß dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG) und des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen (BremÖPNVG). Die Förderung erfolgt mit bis zu 90 % der zuwendungsfähigen Kosten durch Bundesmittel nach GVFG. Die Maßnahme ist in diesem Zusammenhang als Reaktivierung von Schienenstrecken klassifiziert. Ergänzend erfolgt die Finanzierung bei Bahnübergängen über die Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EBKrG).

Die Stadtgemeinde Bremen ist vertraglich vereinbart mit Stuhr und Weyhe dazu verpflichtet, den Ausbau bis zur Landesgrenze zu Niedersachsen finanziell zu tragen. Das gemeinsame Vorgehen wurde in der Projektsteuerung, Planung und

Bauvorbereitung durch Vereinbarungen zur interkommunalen Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Gebietskörperschaften Stuhr, Weyhe und Bremen geregelt.

Die Verlängerung der Linie 8 erfolgt im hier zu betrachtenden Abschnitt IV auf den Infrastrukturanlagen der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn GmbH (BTE). Dazu wird zwischen der Stadtgemeinde Bremen, der BTE und den Gemeinden Stuhr und Weyhe eine weitere Vereinbarung zur Umsetzung des Projektes geschlossen. Die zur Umsetzung des Abschnittes IV erforderliche Vereinbarung wird in einer weiteren Vorlage zur Beschlussfassung vorgelegt. In dieser Vereinbarung wird geregelt, dass die Umsetzung durch die BTE Bremen-Thedinghauser Eisenbahn erfolgt.

Eine Historie zu den bisherigen Gremienbeschlüssen ist in Anlage 2 dargestellt.

B. Lösung

Umsetzung und Realisierung der Linie 8 (Streckenabschnitt IV)

Mit dem ÖPNV-Großvorhaben, Verlängerung der Linie 8 ab Abzweig Heinrich-Plett-Allee bis zur Landesgrenze, kann mit Vorliegen des rechtsbeständigen Planfeststellungsbeschlusses aus Dezember 2019 für Bremen in Verbindung mit dem rechtsbeständigen Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt V in Niedersachsen aus März 2022 mit der baulichen Umsetzung begonnen werden. Die erforderlichen Vergabeverfahren werden eingeleitet, wenn die Finanzierung beschlossen ist und entsprechende Mittel im Haushalt bereitgestellt sind. Um die Umsetzung eines Torsos zu verhindern, erfolgen die Ratsbeschlüsse in den Gemeinden Stuhr und Weyhe zur Finanzierung des Abschnitts V ab Landesgrenze bis Wendeschleife Leeste zeitgleich.

Das Vorhaben kann nach dem im Jahr 2020 novellierten Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mit einer Förderung in Höhe von bis zu 90 % der zuwendungsfähigen Kosten aus Mitteln des Bundesprogramms projektbezogen finanziert werden, da es sich hier um eine Reaktivierung einer Schienenstrecke für den Personenverkehr handelt. Der Beschluss dieser Finanzierungsvorlage zu den Mitteln für die bauliche Umsetzung der Linie 8 ist ein Baustein des Antrags zur Aufnahme des Vorhabens in die Kategorie A für das GVFG-Großvorhabenprogramm des Bundes beim BMDV, der nach Beschlussfassung gestellt werden kann. Eine weitere Voraussetzung für die Stellung des A-Antrages ist der Nachweis der Wirtschaftlichkeit der Maßnahme. Die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme wurde gemäß den Verfahrensvorgaben des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung nachgewiesen. Die Maßnahme erfüllt damit die Voraussetzungen für eine Förderung durch den Bund, eine Förderung mit Regionalisierungsmitteln und die Finanzierung nach Landeshaushaltsordnung und zugehöriger Verwaltungsvorschriften (Anlage 3 Wirtschaftlichkeitsuntersuchung).

Nach den gerichtlichen Klärungen der Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss und der Klärung der Grunderwerbsfragen, die sich bis Anfang 2022 hinzogen haben, wurde die Kostenberechnung für das Projekt Linie 8 (Abschnitte IV+V) vorangetrieben. Die Kostenberechnung wurde von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen

infolge der landesübergreifenden Zusammenarbeit insgesamt technisch-wirtschaftlich geprüft. Ein Abschlussbericht zur technisch-wirtschaftlichen Prüfung liegt mit Datum vom 14.06.2023 vor. Aus dieser technisch-wirtschaftlichen Prüfung mit dem Kostenstand Q1/2022 ergeben sich für die Verlängerung der Linie 8 vom Abzweig Heinrich-Plett-Allee bis zur Wendeschleife im Bereich der Straße Am weißen Moor im Ortsteil Weyhe-Leeste Investitionskosten in Höhe von rund 64.634 TEUR (netto).

Für den **Abschnitt IV** zwischen dem Abzweig Heinrich-Plett-Allee und der bremisch-niedersächsischen Landesgrenze sind von der Gesamtsumme für Bremen folgende Kosten anzusetzen:

Für baubegleitende Planungs- und Ingenieurleistungen (u.a. LPH 7-9 HOAI, Koordinierungsleistungen, Vermessungen, Gutachten, Beweissicherung, etc.) werden Mittel in Höhe von rd. 859 TEUR (netto) benötigt.

Für den Bau der Linie 8 im Streckenabschnitt IV sind Mittel in Höhe von insgesamt rd. 3.387 TEUR (netto) erforderlich.

Für Grunderwerb sind weitere Mittel in Höhe von rd. 102 TEUR (netto) zu finanzieren.

Die zuvor dargestellten Kosten beinhalten außerdem Anteile, die über Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EBKrG) finanziert werden.

Das Vorhaben wird von der BTE umgesetzt. Sie bedient sich hierbei u.a. der BSAG. Aufgaben und Rollen sind in der Vereinbarung zur Umsetzung, die in einer weiteren Befassung parallel vorgelegt wird, geregelt.

Die derzeit benötigten Mittel für den Abschnitt IV, Linie 8, stellen sich demnach wie folgt dar:

Leistung	in TEUR
Baukosten	3.387
Grunderwerbskosten	102
Planungskosten	859
Zwischensumme	4.348
i) Preissteigerung 1 (Q1/2022 bis 2023)	778
ii) Preissteigerung 2 (2023 bis Mitte 2024)	643
Summe Preissteigerung auf Basis Baupreisindex und Prognose bis zum Baubeginn	1.421
Gesamtsumme	5.769

Die Gesamtkosten für den Bau der Linie 8 in Höhe von ca. 5.769 TEUR (netto) berücksichtigen bereits angenommene und über die Entwicklung des Baupreisindex erkennbare Kostensteigerungen. Dieser Ansatz beträgt insgesamt 1.421 TEUR und wurde in zwei Stufen ermittelt:

- i) Im ersten Schritt wurde der Kostenstand der TWP vom Q1/2022 auf 2023 um rd. 17,9 % fortgeschrieben (vgl. hierzu Entwicklung des Baupreisindex gem. DESTATIS).
- ii) In einer zweiten Stufe wurde dieser bereits fortgeschriebene Wert erneut bis zur Vergabe der wesentlichen Bauleistungen und zum geplanten Baubeginn ca. Mitte 2024 um weitere prognostizierte rd. 13,9 % fortgeschrieben.

Eine über 2024 hinausgehende Preissteigerung ist zum derzeitigen Zeitpunkt nicht auszuschließen, jedoch nicht hinreichend belastbar zu prognostizieren.

In der Deputationssitzung am 05.03.2015 (Vorlage 18/496 (S)) wurden bereits Finanzmittel für die im Vorfeld der Bauausführung erforderlich werdenden Planungsleistungen in den Streckenabschnitten III und IV bewilligt und stehen zur Verfügung. Die insgesamt für Planungsleistungen der Verlängerung Linie 1/8 für die genannten Streckenabschnitte zur Verfügung gestellten Mittel betragen 1.200 TEUR. Auf Planungsleistungen für den Streckenabschnitt IV entfallen vom vorgenannten Betrag 551 TEUR. Von diesen Mitteln sind bisher 130 TEUR abgeflossen. Demzufolge stehen noch 421 TEUR zur Verfügung.

Die Hauptbauleistungen sollen Mitte 2024 beginnen. Die Fertigstellung und die Inbetriebnahme der Linie 8 insgesamt (bis Stuhr / Weyhe) ist unter Annahme einer zweijährigen Bauzeit im ersten Halbjahr 2026 vorgesehen.

Die Gemeinden Stuhr und Weyhe beabsichtigen im Herbst 2023, hierzu Beschlüsse zur Finanzierung sowohl der Bau- als auch der Betriebskosten für den Bau und Betrieb der Linie 8 zu fassen, um den Bau der Linie 8 ab Anfang 2024 dort im Abschnitt V zu finanzieren. Dieser hier zu fassende Beschluss ist Grundlage für diese zu fassenden Beschlüsse in den Gremien der beiden Gemeinden Stuhr und Weyhe sowohl zur anteiligen Übernahme der Bau- als auch der dauerhaften Betriebskosten. Um die Gesamtfinanzierung sowohl vom Bau als auch vom Betrieb des Konzepts „Linie 1/8“ in Bremen, Stuhr und Weyhe sicher zu stellen, ist daher zum jetzigen Zeitpunkt der Beschluss der vorliegenden Vorlage zur Finanzierung zum Bau der Linie 8 im Abschnitt IV durch den Senat notwendig.

C. Alternativen

Alternativen werden nicht empfohlen.

Die Freie Hansestadt Bremen hat 2008 einen Vertrag mit der Bremer Straßenbahn AG, den Gemeinden Stuhr und Weyhe abgeschlossen, in dem sich die Beteiligten gegenseitig verpflichtet haben, ihren Anteil an dem Vorhaben Verlängerung Linie 8 zu tragen. Da dieser Vertrag noch vor der Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags im straßengebundenen ÖPNV auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen (ÖDLA) an die BSAG erfolgte, wird dieser Vertrag zurzeit überarbeitet. Der politische Wille zur Umsetzung des Vorhabens ist seitdem immer wieder in Gremienbefassungen in Stuhr, Weyhe und Bremen bestätigt worden. (Anlage 2). Ein Zurücktreten von den Vereinbarungen würde nicht nur finanzielle

Auswirkungen, d.h. vertraglich vereinbarte Ausgleichszahlungen an die Gemeinden Stuhr und Weyhe nach sich ziehen, sondern auch die Nachbarschaftsverhältnisse grundlegend stören.

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

Die Baumaßnahme wird mit Finanzhilfen bis zu 90 % der zuwendungsfähigen Kosten nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG Bund) gefördert. Von den zuwendungsfähigen Baukosten werden 10 % als zuwendungsfähige Planungskosten mit 90 % nach GVFG gefördert. Die nicht zuwendungsfähigen Kosten (im Wesentlichen Planungsmittel) werden bis zu 90 % durch das BremÖPNVG gefördert.

Die Förderquoten ergeben sich aus dem 2020 novellierten GVFG (Anlage 3 WU).

Es ergibt sich unter Berücksichtigung bisheriger Beschlüsse folgender Finanzbedarf für die Umsetzung:

(1)	(2)	(3)	(4)
		Gesamtkosten Linie 8, Abschnitt IV Bremen	bisher politisch beschlossen (Deputationsvorlage 18/496 (S) vom 05.03.2015)
1	Bremische Mittel	560	55
2	GVFG Bund	4.324	-
3	BremÖPNVG	718	496
4	Drittmittel EBKrG	167	-
		5.769	551

Nach der Beschlusslage vom 05.03.2015 und Weiterentwicklung des Projektes konnte ein höherer Anteil der Finanzierung den GVFG-Bundesmitteln zugeordnet werden, so dass die aktuelle Finanzierung von 551 TEUR um 421 TEUR auf 130 TEUR (55 Brem. Mittel und 75 TEUR ÖPNVG-Mittel) reduziert wird. Somit besteht für die Gesamtfinanzierung 5.769 TEUR abzgl. 130 TEUR noch ein Finanzbedarf von 5.639 TEUR, der einer Beschlusslage zugeführt werden muss:

	In TEUR netto	2023	2024	2025	2026	2027	Summe
	Offener Finanzierungsbedarf	502	1.428	2.569	856	284	5.639
	Mittelbereitstellung						
1	Zuschuss für die Planung der Linie 8 an die BTE (Hst. 3687/88413-1)	49	139	249	83	27	547
2	BremenÖPNVG	54	152	274	91	30	601
3	GVFG Bund	384	1.094	1.970	657	219	4.324
4	Drittmittel EBKrG	15	43	76	25	8	167
	Summe	502	1.428	2.569	856	284	5.639
	VE 1+3+4		1.276	2.295	765	254	4.590

Die bremischen Mittel als Zuschuss an die BTE in Höhe von 547 TEUR sind über die Haushaltsstelle 3687/884 13-1 „Zuschuss für die Planung der Linie 8 an die BTE“ bzw. deren zweckgebundenen Rücklagen in Höhe von 594 TEUR (Stand 31.12.2022) finanziert. Es werden auf dieser Haushaltsstelle Minderausgaben in 2023 in Höhe von 533 TEUR erwartet, die zweckgebunden in die Folgejahre übertragen werden sollen – vorbehaltlich der Ergebnisse des Jahresabschlusses 2023. Diese Mittel können in 2024 für diese Maßnahme bereitgestellt werden.

Die Brem. ÖPNVG Mittel in Höhe von 601 TEUR werden im Zuge der Programmplanung bei der Haushaltsstelle 0687/891 20-1 „An öffentliche Unternehmen, Ausgaben gem. § 10 Brem. ÖPNVG (Bremen)“ berücksichtigt und sind mit gesetzlich verankerten Zuweisungen durch den Bund an das Land Bremen unterlegt.

Für die Drittmittel nach dem GVFG Bund in Höhe von 4.324 TEUR sowie nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EBKrG) in Höhe von 167 TEUR liegen die Zuwendungsbescheide noch nicht vor, so dass diese Mittel noch haushaltsrechtlich abzusichern sind.

Zur haushaltsrechtlichen Absicherung der Maßnahme ab 2024 wird für die bremischen Mittel (498 TEUR), die GVFG-Mittel (3.940 TEUR) und die Mittel nach dem EBKrG (152 TEUR) eine zusätzliche Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 4.590 TEUR bei der Haushaltsstelle 3687/884 13-1 „Zuschuss für die Planung der Linie 8 an BTE“ über den Senator für Finanzen beim Haushalts- und Finanzausschuss beantragt. Der Ausgleich erfolgt in selber Höhe durch Nichtinanspruchnahme einer veranschlagten Verpflichtungsermächtigung bei der Haushaltsstelle 3687/884 11-5 „Zuweisungen für Investitionen an das Sondervermögen Infrastruktur / BgA“ in Höhe von 2.500 TEUR und bei der Haushaltsstelle 3687/884 10-7 „Zuweisungen für Investitionen an das Sondervermögen Infrastruktur / Verkehr“ von 2.090 TEUR.

Personalwirtschaftliche Auswirkungen

Die Umsetzung des Vorhabens erfolgt durch die BTE, das Vorhaben wird verwaltungsseitig innerhalb der Projektorganisation begleitet.

Genderspezifische Auswirkungen

Der Ausbau und die Verbesserung im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) kommt allen Menschen zu Gute. Insbesondere Frauen profitieren, da der Frauenanteil der ÖPNV-Nutzer:innen höher ist als der der Männer. Die Planungen berücksichtigen die Belange der Menschen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind mit dem Ziel, Barrierefreiheit zu erreichen, so dass eine Nutzung in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe möglich ist.

E. Beteiligung und Abstimmung

Die Vorlage ist mit dem Senator für Finanzen abgestimmt. Die Abstimmung mit der Senatskanzlei wurde eingeleitet.

F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Die Vorlage ist zur Veröffentlichung geeignet.

G. Beschluss

1. Der Senat nimmt den Bericht zur baulichen Umsetzung der Verlängerung der Linie 8 nach Stuhr und Weyhe vom Abzweig Heinrich-Plett-Allee bis zur Landesgrenze (Abschnitt IV) und die Gesamtkosten von rd. 5.769 TEUR zur Kenntnis.
2. Der Senat stimmt der offenen Finanzierung der Linie 8 bis zur Landesgrenze i.H.v. 5.639 TEUR mit einem Anteil von brem. Mitteln von 547 TEUR, Brem.ÖPNVG-Mitteln von 601 TEUR, GFVG-Mitteln von 4.324 TEUR und Mitteln nach dem EBKrG in Höhe von 167 TEUR für die Jahre 2024-2027ff zu.
3. Der Senat stimmt dem Eingehen einer Verpflichtung i.H.v. 4.590 TEUR für die Verlängerung der Linie 8 Abzweig Heinrich-Plett-Allee bis zur Landesgrenze (Abschnitt IV) zu.
4. Der Senat bittet die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung die Vorlage der Fachdeputation zur Beschlussfassung vorzulegen und die haushaltsrechtliche Ermächtigung über den Senator für Finanzen beim Haushalts- und Finanzausschuss einzuholen.
5. Der Senat bitte die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung mit Vorliegen der Finanzierungsbeschlüsse der Gemeinden Stuhr, Weyhe und Bremen den Antrag für Bundesmittel nach GVFG gemeinsam mit der BTE unverzüglich auf den Weg zu bringen.

Anlagen

Anlage 1

- a) Übersichtskarte mit Abschnittsdarstellung (Abschnitte I-V)
- b) Übersichtskarte Linie 1+8 (<https://www.linie1und8.de/linie8.html>)

Anlage 2

Historie: bisherige Gremienbefassungen

Anlage 3

WU

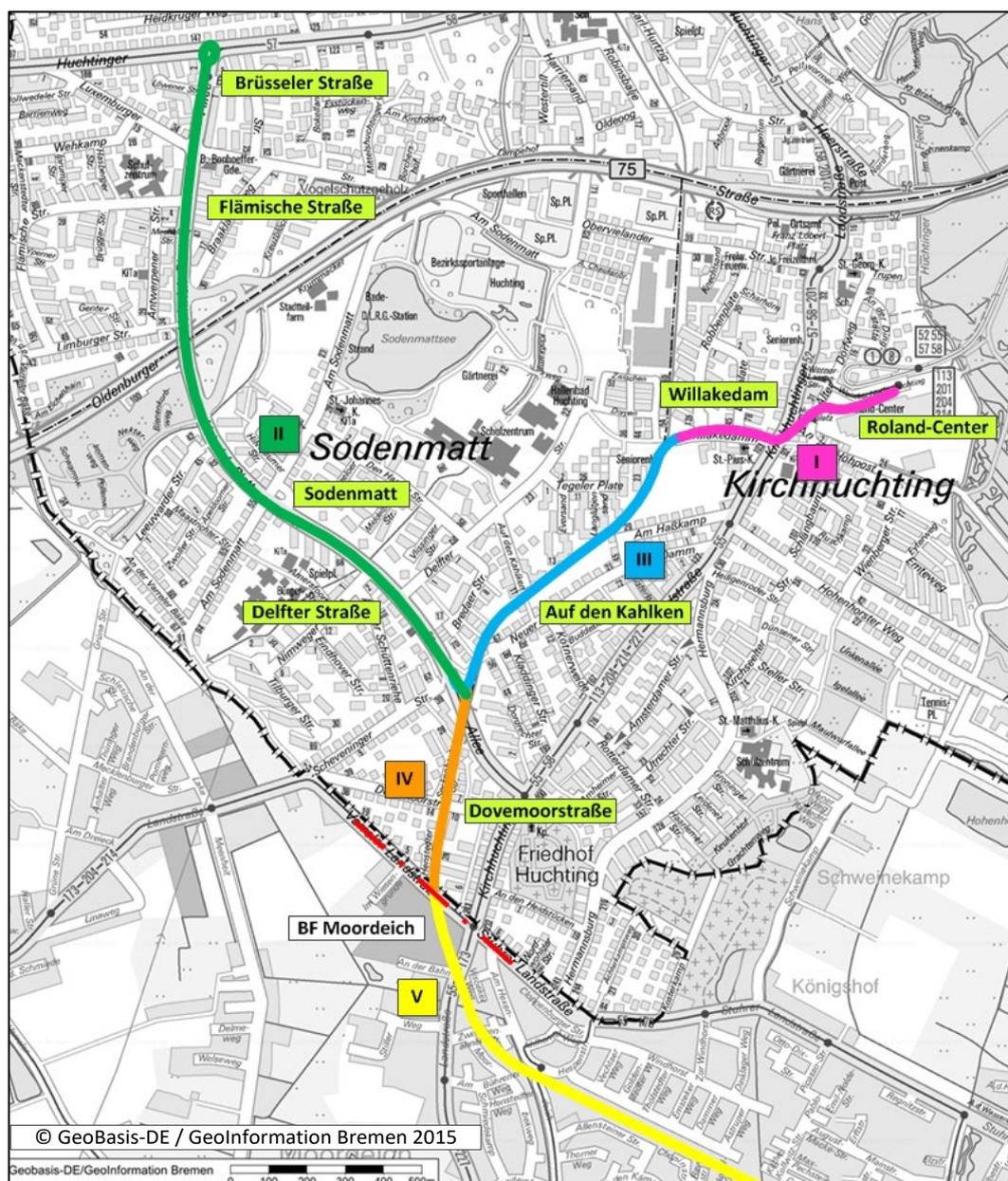
Anlage 1
 ÖPNV – Großvorhaben
 Linie 1 nach Mittelshuchting und Linie 8 nach Stuhr und Weyhe
 Verlängerung der Linie 8 bis Landesgrenze
 Bereitstellung von Finanzmitteln zur Umsetzung des Projektes

Großvorhabenprogramm:

Linie 1 Mittelshuchting und Linie 8 Stuhr – Weyhe

Abschnitte der Gesamtstrecke

Linie	Abschnitt	Streckenbeschreibung
1	I	Roland-Center – Willakedamm
1	III	Bremen-Thedinghauser Eisenbahn zwischen Willakedamm und Heinrich-Plett-Allee
1	II	Heinrich-Plett-Allee
8	IV	Bremen-Thedinghauser Eisenbahn zwischen Heinrich-Plett-Allee und Landesgrenze
8	V	Bremen-Thedinghauser Eisenbahn zwischen Landesgrenze und Weyhe-Leeste



Anlage 1
ÖPNV – Großvorhaben
Linie 1 nach Mittelshuchting und Linie 8 nach Stuhr und Weyhe
Verlängerung der Linie 8 bis Landesgrenze
Bereitstellung von Finanzmitteln zur Umsetzung des Projektes

Linie 8 bis Weyhe-Leeste

<https://www.linie1und8.de/linie8.html>

© GfG Gruppe für Gestaltung



Anlage 2 Dokumentation Projektfortschritt – auf Basis von beschlossenen Gremienbefassungen:

Die Verlängerung der Linie 1 nach Mittelshuchting ist seit 1997 in den Nahverkehrsplänen des Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) enthalten. In den Jahren 2001 bis 2003 wurden die beiden Trassenvarianten

- KHL-Trasse: Roland Center – Kirchhuchtinger Landstraße (KHL) – Heinrich-Plett-Allee
- BTE-Trasse: Roland Center – Kirchhuchtinger Landstraße – Willakedamm – Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn (BTE) – Heinrich-Plett-Allee

auf ihre grundsätzliche Machbarkeit überprüft.

Die Untersuchungen führten zu dem Ergebnis, dass sowohl eine Linienführung über die Kirchhuchtinger Landstraße als auch über die Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn grundsätzlich möglich ist.

Die beiden Trassenvarianten weisen unterschiedliche Stärken und Schwächen auf. Beide Varianten wurden von Seiten der Bürger und des Einzelhandels in Huchting unterschiedlich bewertet. Aus diesem Grund wurde vom Senator für Bau, Umwelt und Verkehr im Jahr 2003 ein Planungsbeirat einberufen, der die Aufgabe hatte, eine Empfehlung zu erarbeiten, welche der beiden Varianten dem weiteren Verfahren der Straßenbahnverlängerung zugrunde gelegt werden sollte.

Der Planungsbeirat bestand aus 13 stimmberechtigten Mitgliedern mit Vertreterinnen und Vertretern der Bürgerschaftsfraktionen, des Beirates Huchting, des Senators für Wirtschaft und Häfen, des Senators für Bau, Umwelt und Verkehr, der Interessengemeinschaft Huchtinger Unternehmer, des Roland-Centers, der Initiative gegen die Verlängerung über die BTE-Trasse, der Handelskammer, der Bremer Straßenbahn AG und des Amtes für Straßen und Verkehr und wurde moderiert von OpuS Consulting Team.

Beide Trassenvarianten wurden anhand von 28 gewichteten Kriterien (beispielhaft seien hier die Hauptgruppen genannt: Regionaleffekte, Stadtentwicklungspotenziale, Leistungen und Qualität für Fahrgäste, Wirtschaftlichkeit, Realisierungsbedingungen, Effekte auf Anwohner und Handel und Umwelteffekte) bewertet. Die KHL-Trasse erhielt dabei in der Gesamtsumme -26 Punkte und die BTE-Trasse +338 Punkte.

Erhebliche Vorteile für die BTE-Trasse zeigten sich u.a. in der Nutzung der vorhandenen BTE-Trasse mit geringem Grunderwerb, in der geringeren Streckenlänge und dem Wegfall von Leitungsverlegungen auf diesem Abschnitt.

Der Planungsbeirat hat aufgrund der zuvor genannten Bewertungsergebnisse (gewichtete Kriterien) empfohlen, der BTE-Trasse den Vorrang zu geben.

Parallel zu den Untersuchungen bzgl. der Trassenwahl über / durch Bremen-Huchting wurden darüber hinaus in mehreren Studien die Möglichkeiten zur Verbesserung des ÖPNV im südlichen Umland von Bremen untersucht.

Um die Bedürfnisse nach besserer Nahverkehrsversorgung zu befriedigen, haben die Gemeinden Stuhr und Weyhe beschlossen, die Linie 8 einzurichten. Die Maßnahme ist verkehrlich sinnvoll, wie die planungsbegleitenden Untersuchungen im Ergebnis zeigten.

Durch die Schaffung neuer und umsteigefreier Verbindungen durch die verlängerte Linie 8 wird der Reisezeitnutzen erhöht und dadurch die Qualität des ÖPNV in den Gemeinden Stuhr, Weyhe und der Freien Hansestadt Bremen erheblich verbessert.

Deputationsvorlage für die Sitzung der **Deputation am 29.03.2005:**

Vorlagen-Nr. 16/246 (S), Verlängerung der Linie 1 nach Mittelshuchting – Trassenwahl und weiteres Vorgehen

Die Deputation für Bau und Verkehr (S) folgte den Empfehlungen des Planungsbeirates zur Verlängerung der Linie 1 nach Mittelshuchting, welcher der Trassenvariante Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn den Vorrang gab und beauftragte die Verwaltung mit der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen. Planungskosten in Höhe von 850.000,- EUR

(netto) wurden eingeworben. Die Finanzierung erfolgte aus Bremischen ÖPNVG-Mitteln (Regionalisierungsmittel).

Mit der Erstellung der Planung zur Verlängerung der Linie 1 vom Roland-Center nach Mittelshuchting wurde unmittelbar nach Deputationsbeschluss begonnen. In einem zweiten Schritt im Mai 2008 wurde die Planung zur Linie 1 um den Teilabschnitt der Linie 8, vom Abzweig in Höhe der Heinrich-Plett-Allee bis zur Landesgrenze an der Varreler Landstraße, erweitert.

Nach einer vorgezogenen Trägerbeteiligung und deren Abwägung konnte im April 2009 die Entwurfsplanung abgeschlossen werden. Mit Durchführung eines Scoping-Termines und mit Erstellung weiterer Fachbeiträge (Lärmgutachten, Landschaftspflegerischer Begleitplan, usw.) wurde die Genehmigungsplanung abschließend im März 2010 zusammengestellt.

Für die Verlängerung der Linie 1 nach Mittelshuchting und die Verlängerung der Linie 8 nach Stuhr / Weyhe (bis zur Landesgrenze) wurde im April 2010 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Die öffentliche Auslegung der Planunterlagen und die Einwendungsfrist im Anhörungsverfahren wurden im Juni 2010 abgeschlossen. Es wurden 264 Einwendungen von Privaten und 42 Einwendungen/Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange eingebracht und erhoben. Aufgrund dessen wurden Optimierungsmöglichkeiten angestrebt.

Deputationsvorlage für die Sitzung der **Deputation am 12.04.2012:**

Vorlagen-Nr. 18/74 (S), Maßnahmen im schienengebundenen ÖPNV und SPNV - Programmplanung

Unter Berücksichtigung der technischen Machbarkeit, Wirtschaftlichkeit, Umfeldauswirkungen und des gesamtstädtischen Effektes wurde seitens der Deputation für Bau und Verkehr (S) der Prüfauftrag zur Untersuchung von Optimierungsmöglichkeiten (Zweigleisigkeit, Eingleisigkeit) entlang der BTE erteilt.

Deputationsvorlage für die Sitzung der **Deputation am 12.04.2012:**

Vorlagen-Nr. 18/127, Verlängerung der Linie 1 nach Mittelshuchting und der Linie 8 nach Stuhr/ Weyhe – Ergebnisse der Variantenuntersuchung

Umfangreiche Darstellung diverser Variantenuntersuchungen zur Linienführung entlang der BTE-Strecke. Es konnten u.a. Eingriffsreduzierungen in Privatgrund und Gehölzbestände durch kleinräumige Optimierungen erzielt werden. Der Öffentlichkeit wurden die Ergebnisse präsentiert. Es wurden ein Beteiligungsprozess und ein öffentliches Bürgerforum in Huchting gestartet, um Untersuchungsergebnisse, sowie Fragen der Bürger zu erörtern.

Deputationsvorlage für die Sitzung der **Deputation am 11.10.2012:**

Vorlagen-Nr. 18/166, Verlängerung der Linie 1 nach Mittelshuchting und der Linie 8 nach Stuhr/ Weyhe – Ergebnisse der Bürgerbeteiligung und weiteres Vorgehen

Hinsichtlich der Ergebnisse aus Bürgerforen, Internetbefragungen und den vorangegangenen Einwendungen wurde ein umfangreicher Prüfkatalog erstellt, worauf die Planung überprüft und ggf. angepasst werden sollte. Die Überarbeitung der Genehmigungsunterlagen wurde beschlossen. Ergänzend zu den Restmitteln aus der Deputation vom 29.03.2005 in Höhe von 130.000,- EUR (netto) wurden zusätzliche Planungsmittel in Höhe von 1.170.000,- EUR (netto) eingeworben. Das Gesamtbudget betrug damit 1.300.000 EUR (netto).

Bericht der Verwaltung für die Sitzung der **Deputation am 14.03.2013:**

Verlängerung der Linie 1 nach Mittelshuchting und der Linie 8 nach Stuhr/ Weyhe – Deputationsbeschluss vom 11.10.2012

Die in dem Prüfkatalog aufgeworfenen Fragen bzw. Forderungen wurden seitens des Vorhabenträgers umfassend bearbeitet und die Ergebnisse in einem Bericht den Deputierten zur Verfügung gestellt. Gemäß der Berichterstattung konnten offene Fragen beantwortet

werden. Forderungen wurden grundsätzlich auf ihre Machbarkeit geprüft und entsprechend in Abwägung aller Belange ggf. in der weiteren Planung berücksichtigt.

Bericht der Verwaltung für die Sitzung der **Deputation am 13.06.2013:**

Verlängerung der Linie 1 nach Mittelshuchting und der Linie 8 nach Stuhr/ Weyhe – Deputationsbeschluss vom 11.10.2012 und BdV vom 14.03.2013

Nachtrag zum Bericht der Verwaltung vom 14.03.2013. Die Ergebnisse des Prüfauftrags zur weiteren Optimierung der Variantenabwägung der Trassenführung im Teilabschnitt der Heinrich-Plett-Allee (von der BTE-Trasse bis zur Brücke über die B 75) und insbesondere der Barrierewirkung und Querungsmöglichkeiten wurden untersucht und dargestellt.

Deputationsvorlage für die Sitzung der **Deputation am 13.03.2014:**

Vorlagen-Nr. 18/364 (S), Verlängerung der Linie 1 nach Mittelshuchting und der Linie 8 nach Stuhr/ Weyhe – Bereitstellung von Mitteln zum verfahrensüblichen vorzeitigen Grunderwerb und Einwerben von Planungsmitteln

Die Bereitstellung von Mitteln zum vorzeitigen Grunderwerb in Höhe von 600.000,- EUR (netto) und das Einwerben von Planungsmitteln in Höhe von 450.000,- EUR (netto) wurden beschlossen.

Im Vorfeld der erneuten Baurechtschaffung wurden in mehreren Schritten der Beirat, die Fraktionen und die Bürgerinnen und Bürger über die Änderungen in der Planung informiert. Im Rahmen einer großen Informationsveranstaltung in Huchting hat der Vorhabenträger über die Änderungen informiert und Raum für Diskussionen gelassen.

Aufgrund der Art und des Umfangs der erforderlichen Änderungen in den planfeststellungsrelevanten Planunterlagen konnte das bestehende Planfeststellungsverfahren auf Basis einer Planänderung nach § 73 Abs. 8 BremVwVfG nicht mehr weiterverfolgt werden.

Demzufolge wurde am 09. Mai 2014 der Antrag auf Planfeststellung aus April 2010 zurückgezogen. Gleichzeitig wurde auf Grundlage der vollständig überarbeiteten Planung ein Antrag auf Eröffnung eines neuen Planfeststellungsverfahrens gem. § 28 (1) Personenbeförderungsgesetz (PBefG) für das Infrastrukturprojekt Linie 1 Verlängerung bis Mittelshuchting einschließlich Linie 8 bis Landesgrenze gestellt.

Vom 16. Juni 2014 bis 15. Juli 2014 lagen die Genehmigungsunterlagen in der Stadtgemeinde Bremen zur allgemeinen Einsichtnahme aus. Auf Grund des länderübergreifenden Vorhabenbezuges wurden die Planunterlagen ebenfalls in den Gemeinden Stuhr und Weyhe zeitgleich öffentlich ausgelegt.

Jeder Bürger/jede Bürgerin sowie die Träger öffentlicher Belange (TöB), deren Interessen durch das Vorhaben berührt werden, konnten bis einschließlich 29. Juli 2014 einen Einwand gemäß § 73 (4) BremVwVfG gegen den Plan einbringen.

Es gingen 321 Einwendungen (inklusive Sammeleinwendungen von Privaten) ein, zuzüglich 70 Einwendungen von Trägern öffentlicher Belange.

Deputationsvorlage für die Sitzung der **Deputation am 11.09.2014:**

Vorlagen-Nr. 18/434 (S), Verlängerung der Linie 1 nach Mittelshuchting und der Linie 8 nach Stuhr/ Weyhe – Einwerben von Mitteln für bauvorbereitende Leistungen

Zur Erbringung des angestrebten Projektziels, die Maßnahme baulich bis spätestens Ende 2019 abgeschlossen zu haben, wurden Mittel für die Erstellung der Ausführungsplanung (Leistungsphase 5), für bauvorbereitende Leistungen und Planungen Dritter in Höhe von 2.980.000,- EUR (netto) für die Bereiche des Infrastrukturbetreibers BgA (Betrieb gewerblicher Art) bewilligt.

Weitere Gremienbefassung in diesem Zusammenhang:

Deputationsvorlage für die Sitzung der **Deputation am 05.03.2015:**

Vorlagen-Nr. 18/496 (S), Verlängerung der Linie 1 nach Mittelshuchting und der Linie 8 nach Stuhr/Weyhe – Einwerben von Mitteln für bauvorbereitende Leistungen im Bereich der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn (BTE) auf bremischem Gebiet

Zur Erbringung des angestrebten Projektziels, die Maßnahme baulich bis spätestens Ende 2019 abgeschlossen zu haben, wurden Mittel für die Erstellung der Ausführungsplanung (Leistungsphase 5), der Vorbereitung der Vergabe (Leistungsphase 6), für bauvorbereitende Leistungen und Planungen Dritter in Höhe von 1.200.000,- EUR (netto) für die Bereiche des Infrastruktureigentümers BTE (Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn) bewilligt. Zudem wurden die Mittel zur Vorbereitung der Vergabe für die Bereiche des Infrastrukturbetreibers BgA in Höhe von 300.000,- EUR (netto) eingeworben.

Senatsbefassung 24.03.2015 / Vorlage 2081/18

Vereinbarung I

Öffentlich-rechtliche Vereinbarung zw. Bremen, Stuhr und Weyhe über die Vorbereitung der gemeindegrenzenübergreifenden Verlängerung der Linie 8 auf den Streckenabschnitten III – V (in Kraft getreten am 02.07.2015)

Diese Vereinbarung regelt die Zusammenarbeit in Bezug auf die Vorbereitung der gemeindegrenzenübergreifende Verlängerung Linie 8, insbesondere bzgl. der Erbringung von Ingenieurleistungen (bis einschl. der Erstellung von Ausschreibungsunterlagen). In diesem Zuge erfolgte eine Aufgabenübertragung der Gemeinden Stuhr und Weyhe auf Bremen. Geregelt ist weiterhin die Finanzierung, die vorzeitige Beendigung/Verzögerung des Projekts sowie die umfassten Leistungen im Detail.

Weitere Gremienbefassung in diesem Zusammenhang:

Haushalts- und Finanzausschuss vom 30.03.2015 (Vorlage 18/750 S)

Deputationsvorlage für die Sitzung der **Deputation am 10.03.2016:**

Vorlagen-Nr. 19/61 (S), Verlängerung der Linie 1 nach Mittelshuchting und der Linie 8 nach Stuhr/Weyhe – Bereitstellung von Mitteln zum Grunderwerb

Bereitstellung von Mitteln zum Grunderwerb in Höhe von 2.200.000,- EUR (netto) wurde beschlossen.

Weitere Gremienbefassungen in diesem Zusammenhang:

Senatssitzung vom 01.03.2016 (Vorlage 394/16)

Haushalts- und Finanzausschuss vom 11.03.2016 (M-Antrag)

Senatsbefassung 24.05.2016 / Vorlage 579/19

Vereinbarung II – Anschlussvereinbarung zwischen Bremen, Stuhr und Weyhe zur Bereitstellung der erforderlichen gemeinwohlorientierten Infrastruktur

Öffentlich-rechtliche Vereinbarung zwischen Bremen, Stuhr und Weyhe über die Umsetzung der vorbereitenden Maßnahmen der gemeindegrenzenübergreifenden Verlängerung der Linie 8 auf den Streckenabschnitten III – V (in Kraft getreten am 02.03.2017)

Diese Vereinbarung regelt die Zusammenarbeit in Bezug auf die Umsetzung der vorbereitenden Maßnahmen der gemeindegrenzenübergreifende Verlängerung Linie 8. Dies umfasst u. a. die ingenieurtechnische Begleitung sowie vorbereitende Maßnahmen im

Zusammenhang mit der Bereitstellung und Fertigstellen der gemeinwohlorientierten Infrastruktur. In diesem Zuge erfolgte eine Aufgabenübertragung der Gemeinden Stuhr und Weyhe auf Bremen. Geregelt ist weiterhin die Finanzierung, die vorzeitige Beendigung/Verzögerung des Projekts sowie die umfassten Leistungen im Detail.

Der **Planfeststellungsbeschluss** für die Verlängerung der Linie 1 bis Mittelshuchting einschließlich Linie 8 bis Landesgrenze – Anbindung Süd – wurde am **01.06.2016** erlassen.

Bericht der Verwaltung für die Sitzung der **Deputation am 09.06.2016:**

Öffentlich-rechtliche Vereinbarung zwischen der Stadtgemeinde Bremen, der Gemeinde Stuhr und der Gemeinde Weyhe über die Umsetzung der vorbereitenden Maßnahmen der gemeindegrenzenübergreifenden Verlängerung der Linie 8 auf den Streckenabschnitten III bis V (Öffentlich-rechtliche Vereinbarung II, Anlage 1 zur Senatsvorlage)

Inhaltlich geht es um die umfangreiche Verifizierung und Identifikation des Leitungsbestandes zur Planungs- und Kostensicherheit an bis zu 30 Bahn-übergängen. Erläutert wird die Fortentwicklung von Vertragsvereinbarungen aus der Rahmenvereinbarung vom 06.11.2007, dem Vertrag über die Verlängerung von Bremen-Huchting über Stuhr nach Weyhe-Leeste vom 28.03.2008 und der Öffentlich-rechtlichen Vereinbarung zwischen der Stadtgemeinde Bremen, der Gemeinde Stuhr und der Gemeinde Weyhe über die Vorbereitung der gemeindegrenzenübergreifenden Verlängerung der Linie 8 auf den Streckenabschnitten III bis V (Öffentlich-rechtliche Vereinbarung I)

Die Finanzierung des Streckenabschnittes III erfolgt durch die Freie Hansestadt Bremen (FHB) unter Einbeziehung der Finanzhilfen GVFG Bund und BremÖPNVG.

Bericht der Verwaltung für die Sitzung der **Deputation am 24.11.2016:**

Verlängerung der Linie 1 nach Mittelshuchting und der Linie 8 nach Stuhr/ Weyhe – Sachstandsbericht

Bericht über die gemeinsame interkommunale Zusammenarbeit zwischen Bremen, Stuhr und Weyhe (öffentlich-rechtliche Vereinbarungen). Gegen den Planfeststellungsbeschluss für den Bremer Bereich (Streckenabschnitte I bis IV) wurden fünf Klagen beim OVG Bremen erhoben und werden derzeit bearbeitet.

Der Planfeststellungsbeschluss zur Linie 8 in Niedersachsen (Abschnitt V) wurde am 26.08.2016 durch das Oberverwaltungsgericht Lüneburg aufgehoben. Gegen das Urteil des OVG Lüneburg zur Linie 8 in Niedersachsen können die zuständige Planfeststellungsbehörde, hier die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, sowie die Beigeladene, hier der Vorhabenträger Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn BTE, eine Nichtzulassungsbeschwerde vor dem Bundesverwaltungsgericht erheben.

Bericht der Verwaltung für die Sitzung der **Deputation am 16.01.2020:**

ÖPNV – Großvorhaben Verlängerung der Linie 1 nach Mittelshuchting und Linie 8 nach Stuhr und Weyhe – Sachstandsbericht

Das Baurecht für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 bis Mittelshuchting einschließlich des Baurechts für die Straßenbahnlinie 8 bis zur Bremer Landesgrenze liegt seit dem 6. Dezember 2019 vor. Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau hat in dem letzten verbliebenen Klagverfahren mit den Betroffenen eine einvernehmliche Lösung gefunden. Damit ist der Bremer Planfeststellungsbeschluss bestandskräftig und unmittelbar vollziehbar.

Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat am 7. November 2019 zudem die Rechtskräftigkeit des Planfeststellungsbeschlusses zur Linie 8 in Niedersachsen vom 25. März 2013 durch sein Urteil bestätigt. Wegen der noch im Raum stehenden

Planergänzungsansprüche der Kläger, hat das Bundesverwaltungsgericht das Verfahren zur weiteren Sachaufklärung an das Oberverwaltungsgericht Lüneburg zurückverwiesen.

Senatsbefassung 16.06.2020 /Deputation

Linie 1 Mittel für die bauliche Umsetzung sowie baubegleitende Planungs- und Ingenieurleistungen
ÖPNVG – Großvorhaben Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 nach Mittelshuchting
Bereitstellung von Finanzmitteln zur Umsetzung des Projekts

Nach rechtskräftigem Baurecht kann unverzüglich mit der baulichen Umsetzung des Projekt begonnen werden. Zu diesem Zweck wurden, einschl. Anteile für baubegleitende Planungs- und Ingenieurleistungen, auf Grundlage einer aktualisierten Kostenberechnung (AKS) rd. 86,9 Mio. € politisch beschlossen. In diesen Mittel sind auch diejenigen Anteile enthalten, die durch die BTE für die Umsetzung der in Ihrer Zuständigkeit stehenden Infrastrukturanlagen benötigt werden. Die Finanzierung erfolgt unter Zuhilfenahme von Fördermitteln aus dem Großvorhabenprogramm des Bundes sowie dem BremÖPNVG.

Senatsbefassung 23.06.2020

Vereinbarung IIIa

ÖPNV-Großvorhaben, Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 nach Mittelshuchting

Vereinbarung zwischen der Stadtgemeinde Bremen, dem Betrieb gewerblicher Art im Amt für Straßen und Verkehr, der Bremer Straßenbahn AG und der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH (BTE) zur Realisierung der Verlängerung der Linien 1 und 8 Huchting im Streckenabschnitt III

Die Vereinbarung behandelt die Rahmenbedingungen/Zuständigkeiten für die Umsetzung der baulichen Maßnahmen im Streckenabschnitt III der Linie 1 auf bremischen Gebiet. Hierzu gehören die Finanzierung des Baus der Infrastruktur, die Realisierung der Maßnahmen an der Eisenbahninfrastruktur, die Regelungen bzgl. Aufsichts- und Verkehrssicherungspflicht der Eisenbahninfrastruktur und den Anlagen der sonstigen Infrastruktur. Darüber hinaus Festlegungen zur Realisierung naturschutzrechtlicher Kompensationsmaßnahmen aus dem Planfeststellungsbeschluss.

Senatsbefassung 23.11.2021 / Deputation

Linie 1 Einwerben ergänzender finanzieller Mittel für die bauliche Umsetzung
ÖPNV – Großvorhaben Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 nach Mittelshuchting
Bereitstellung von zusätzlichen Finanzmitteln zur Umsetzung des Projektes

Nach Submission der Ausschreibung in den Hauptbauleistungen für zwei von drei Streckenabschnitten der Linie 1 hat sich ein Mehrmittelbedarf herausgestellt. Dieser setzt sich aus der Aktualisierung der Kostenansätze der ausgeschriebenen Leistungen auf Grundlage der Submissionsergebnisse sowie ergänzend aus einer Prognose auf Basis des Baupreisindex zusammen. Um die Leistungen beauftragen und mit der baulichen Umsetzung beginnen zu können, wurden ergänzende Finanzmittel in Höhe von 16,84 Mio. € beschlossen.

Bericht der Verwaltung für die Sitzung der **Deputation am 13.04.2023**

Im Bericht der Verwaltung wird der Baufortschritt der Linie 1 beschrieben sowie der Sachstand Linie 8 mit bestandskräftigem Planfeststellungsbeschluss im Januar 2022. Die Finanzierungsvorlage zur Linie 8 wird angekündigt ebenso wie eine weitere Vereinbarung zur Regelung der Zuständigkeiten beim Bau der Abschnitte IV und V

Senat, Deputation MOBS

Vereinbarung IIIB – zeitgleich mit der Finanzierungsvorlage Linie 8: -
Öffentlich-rechtliche Vereinbarung zwischen Bremen, Stuhr und Weyhe und der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn über die bauliche Umsetzung der gemeindegrenzenübergreifenden Verlängerung der Linie 8 auf den Streckenabschnitten IV – V

Aufbauend auf den vorherigen Vereinbarungen I, II und IIIA ist Gegenstand dieser Vereinbarung die Regelung von Zuständigkeiten im Rahmen der baulichen Umsetzung der Linie 8 in den Abschnitten IV und V. Zur baulichen Umsetzung wird die Bremen-Thedinghauser Eisenbahn beauftragt, sämtliche erforderlichen Leistungen, ggf. unter Zuhilfenahme Dritter, umzusetzen. Weiterhin beinhaltet die Vereinbarung Regelungen zur Haftung und Finanzierung der baulichen Umsetzung.

Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Vorlage : YY/2023

Datum : 06.10.2023

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

ÖPNV – Großvorhaben: Verlängerung der Linie 8 Abzweig Heinrich-Plett-Allee bis Landesgrenze
Bereitstellung von Finanzmitteln zur Umsetzung des Projektes

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 :

Betrachtungszeitraum (Jahre):

Unterstellter Kalkulationszinssatz:

Geprüfte Alternativen (siehe auch beigefügte Berechnung)

Nr.	Benennung der Alternativen	Rang
1	Umsetzung der Maßnahme in den Jahren 2024 bis 2026 mit Baubeginn 2024	1
2	Zeitliches Verschieben des Baubeginns	2
3		

Ergebnis

Variante 1: Die bauliche Umsetzung des Projektes sichert die in der Vorlage genannten Aspekte. Die Maßnahme ist integraler Bestandteil des aktuellen Verkehrsentwicklungsplanes Bremens im Basis-Szenario mit höchster Priorität. Mit Bewilligung der Mittel für die bauliche Umsetzung der Linie 8 kann der Antrag zur Aufnahme in die Kategorie A für das Großvorhabenprogramm nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) gestellt werden. Formale Voraussetzung für die Erteilung eines Förderbescheids durch den Bund ist die Aufnahme der Maßnahme in die Kategorie A des Förderprogramms, die aber erst nach den vorgenannten Voraussetzungen (Finanzierung der Maßnahme, Baurecht) erfolgen kann. Die Finanzierung des Abschnittes V, ab Landesgrenze über Stuhr nach Weyhe-Leeste, erfolgt zeitgleich durch die Gemeinden Stuhr und Weyhe. Hier ist eine Abhängigkeit gegeben.

Variante 2: Eine Verzögerung auf Seite Bremens erforderte Abstimmungen mit Stuhr und Weyhe. Ersatzansprüche infolge Kostensteigerungen im Abschnitt V (Stuhr und Weyhe) wären die Folge. Ein zeitliches Verschieben des Baubeginns läuft den Zielen u.a. des Verkehrsentwicklungsplans entgegen. Bei einer späteren Umsetzung steigt das Risiko unabsehbarer Preissteigerungen infolge der Corona-Pandemie und des Krieges gegen die Ukraine. Zudem würde eine spätere Fertigstellung die Trendwende im Bereich klimaschonender Mobilität im Verkehrssektor im Hinblick auf Klimaschutzziele verzögern.

Aus fachlicher und wirtschaftlicher Sicht ist Variante 1 die wirtschaftlichste Lösung und wird vorgeschlagen.

Weitergehende Erläuterungen

Für die Verlängerung der Linie 8 Abzweig Heinrich-Plett-Allee bis Landesgrenze wurde eine Standardisierte Bewertung durchgeführt, die die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme belegt. Somit erfüllt die Maßnahme die Voraussetzungen für eine Förderung durch den Bund gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und damit auch die Voraussetzungen gemäß Landeshaushaltsordnung LHO für Straßenbahnmaßnahmen.

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

1. 2024 2. laufend 2026

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

Nr.	Bezeichnung	Kennzahl
1	Einhaltung des Baubeginns	2024

Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Vorlage : YY/2023

Datum : 06.10.2023

2	Einhaltung des Budgetrahmens (Gesamtkosten Linie 8, Abschnitt IV	5.769 TEUR (netto)
3	Einhaltung des Fertigstellungstermins	2026

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

--