

**Deputationsvorlage
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr
Stadtentwicklung und Energie (S)
am 5. März 2015**

**ÖPNV – Großvorhaben
Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 nach Mittelshuchting
und der Straßenbahnlinie 8 nach Stuhr/ Weyhe
Einwerben von Mitteln für bauvorbereitende Leistungen
im Bereich der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn (BTE) auf bremischem Gebiet**

1. Ausgangslage

Auf der Basis des Grundsatzbeschlusses der Deputationsvorlage „Maßnahmen im Schienengebundenen ÖPNV und SPNV Programmplanung“ vom März 2005 und weiterführender Deputationsbeschlüsse in den darauf folgenden Jahren wurde im September 2014 mit der Vorlage 18/434 (S) ÖPNV – Großvorhaben, Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 nach Mittelshuchting und der Straßenbahnlinie 8 nach Stuhr/ Weyhe, Einwerben von Mitteln für bauvorbereitende Leistungen, für die Teilbereiche, welche im Zuständigkeitsbereich des Sondervermögen Infrastruktur der Freien Hansestadt Bremen, Bau und Vermietung von Nahverkehrsanlagen – Betrieb gewerblicher Art (BgA) liegen, entsprechende Mittel für bauvorbereitende Maßnahme durch die Baudeputation bewilligt.

Damit die Planung über den gesamten Bereich der geplanten Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8 zeitgleich und ohne Verzögerungen erfolgen kann, ist es erforderlich, auch für den Bereich der BTE-Trasse auf bremischem Gebiet nunmehr die erforderlichen Planungsmittel für bauvorbereitende Maßnahmen zur Verfügung zu stellen. Hierzu wurde mittlerweile mit den Gemeinden Stuhr und Weyhe vereinbart, auf niedersächsischem Gebiet entsprechend zu verfahren. Dadurch wird sichergestellt, dass die Planung ohne zeitliche Verzögerungen weiter vorangetrieben werden kann.

Mit der o.a. angesprochenen Deputationsvorlage 18/434 wurden die entsprechenden Mittel für die Bauabschnitte des BgA bis Leistungsphase 5 HOAI und bauvorbereitende Leistungen eingeworben.

2. Sachdarstellung

Die grundlegenden vertraglichen Regelungen hinsichtlich der Zuständigkeiten und Verantwortungsbereiche in der Realisierung der Maßnahme wurden im „Vertrag über die Verlängerung der Linie 8 von Bremen-Huchting über Stuhr nach Weyhe –Leeste“ vom 28. März 2008 geregelt. Die Stadtgemeinde Bremen hat sich mit diesem Vertrag dazu verpflichtet, den Ausbau der BTE-Trasse bis zur Landesgrenze zu Niedersachsen sicherzustellen. In Ergänzung dazu soll das gemeinsame Vorgehen durch eine weitere öffentlich-rechtliche Vereinbarung zur interkommunalen Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Gebietskörperschaften Stuhr, Weyhe und Bremen geregelt werden.

Diese Vereinbarung ist Voraussetzung für die gemeinsame Vergabe von Ingenieur- und Projektsteuerungsleistungen aller Gebietskörperschaften. Hierzu wird zeitgleich eine Senatsvorlage vorbereitet. Bremen verpflichtet sich in dieser Vereinbarung, den Planungskostenanteil für die Ausfüh-

rungsplanung und die Vorbereitung der Vergabe der Bauleistungen der Gemeinden Stuhr und Weyhe zu tragen, falls es aufgrund von Entscheidungen Bremens oder aufgrund eines von Bremen zu vertretenden Zeitverzuges nicht zur Fortführung des Projektes kommt.

3. Planfeststellungsverfahren

Im April 2010 wurde das erste Planfeststellungsverfahren für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 nach Mittelshuchting und die Verlängerung der Linie 8 nach Stuhr / Weyhe eingeleitet. Aufgrund der Art und des Umfangs der Änderungen in den planfeststellungsrelevanten Planunterlagen konnte eine Weiterführung des bestehenden Planfeststellungsverfahrens auf Basis einer Planänderung nach § 73 Abs. 8 BremVwVfG nicht mehr weiter verfolgt werden.

Demzufolge wurde am 09. Mai 2014 der Antrag auf Planfeststellung aus April 2010 zurückgezogen. Gleichzeitig wurde auf Grundlage einer vollständig überarbeiteten neuen 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.

In der Zeit vom 16. Juni 2014 bis einschließlich 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, konnte bis einschließlich 29. Juli 2014 einen Einwand gemäß § 73 (4) BremVwVfG gegen den Plan einbringen.

Die Bearbeitung der Einwände ist abgeschlossen. Als nächstes wird die Anhörungsbehörde einen entsprechenden Erörterungstermin durchführen. Nach erfolgreichem Abschluss des Anhörungsverfahrens kann der Planfeststellungsbeschluss erfolgen.

4. Förderfähigkeit

Nach heutiger Rechtslage wird Ende 2019 das Entflechtungsgesetz (GVFG) auslaufen, auf dessen Grundlage die maßgebliche Förderung des Vorhabens durch den Bund begründet ist. Ein Nachfolgeförderprogramm ist politisch in der Diskussion und derzeit Gegenstand von Verhandlungen zwischen Bund und Ländern.

Als Ergebnis der in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) durchgeführten Nutzen-Kosten-Untersuchung durch das Verfahren der „Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs“ wurde der Rahmenantrag gestellt und seitens des Bundes bewilligt. Die Maßnahme ist somit GVFG-förderfähig und wurde vom Bund in die Kategorie „b“ des GVFG-Bundesprogramms aufgenommen.

Voraussetzung für die Förderung ist die Aufnahme der Maßnahme in die Kategorie „a“ des GVFG-Bundesprogramms. Die Aufnahme in diese Kategorie „a“ kann nach Absehbarkeit des Vorliegens des rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses und eines geprüften Finanzierungsantrages beantragt werden. Alternativ kann beim BMVI ein Antrag auf vorzeitigen Maßnahmenbeginn gestellt werden, um mit dem Projekt förderunschädlich beginnen und nachträglich eine Förderung im genannten Maße geltend machen zu können. Dieser Weg wurde beschritten und im Juni 2014 ein Antrag auf vorzeitigen Beginn beim BMVI gestellt. Diesem Antrag hat das BMVI im August 2014 zugestimmt.

5. Ausführungsplanung

Die Verlängerung der Linien 1 und 8 ist auf Bremer Gebiet im Zuständigkeitsbereich zweier Infrastruktureigentümer geplant:

- Sondervermögen Infrastruktur der Freien Hansestadt Bremen, Bau und Vermietung von Nahverkehrsanlagen – Betrieb gewerblicher Art (BgA)

- Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH – (BTE) (Anlage 1).

Die unter 6 a-d dargestellten Planungsleistungen der Maßnahme Linie 1 nach Mittelshuchting und der Linie 8 nach Stuhr/ Weyhe werden für die Bereiche der Straßenbahnanlagen des Infrastruktureigentümers BTE, so sieht dies die in Vorbereitung befindliche öffentlich-rechtliche Vereinbarung zwischen Stuhr, Weyhe und Bremen vor, durch den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr beauftragt.

Nach bisheriger Planung wird die Bauzeit rd. 2,5 Jahren betragen. Insofern sind bis Anfang des Jahres 2017 nachfolgende Arbeiten im Vorfeld des eigentlichen Gleis- und Straßenbaus zwingend zu erbringen:

Leitungsträgerkoordination, Erstellung der Ausführungsplanung inkl. Vergabeverfahren, Erarbeitung eines Bau- und Verkehrskonzeptes unter Beteiligung Dritter, Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen sowie zahlreiche vorbereitende Arbeiten, wie Baufeldfreimachung, Leitungsverlegungen, Herstellung von Provisorien, Grunderwerb, etc.

Zur Gewährleistung dieses Zeitplanes wird in diesem konkreten Fall parallel zum laufenden Planfeststellungsverfahren mit der Erstellung der unter 6 a-d erläuterten Leistungen für die Bereiche des Infrastruktureigentümers BTE begonnen. Ggf. muss die Planung aufgrund von sich aus dem Planfeststellungsbeschluss ergebenden Änderungen überarbeitet werden.

6. Kosten für die Planung der Streckenteile des Infrastruktureigentümers BTE

Um die Möglichkeit des vorzeitigen Beginns zur Erarbeitung der Ausführungsplanung nutzen zu können, wird vorgeschlagen, dass die hierfür erforderlichen Fördermittel des Bundes durch die Stadtgemeinde vorfinanziert werden. Die Finanzierung erfolgt vorbehaltlich der Bewilligung der vorgezogenen Ausführungsplanung durch den Bund, um die grundsätzliche Förderfähigkeit der Ausführungsplanung nicht zu gefährden.

Zur Realisierung des hier vorgeschlagenen **vorzeitigen Beginns der Ausführungsplanung** für den Bereich des Infrastruktureigentümers BTE werden nach derzeitiger Kostenschätzung Barmittel in Höhe von **ca. 1.200000 € (netto) / 1.428.000 (brutto)** benötigt.

Diese Kosten setzen sich wie folgt zusammen:

a.	Planungsleistungen Drittgewerke (Leistungsphasen 1 bis 4) – hier enthalten sind vorbereitende Planungsleistungen für Kanalbau, Versorgungsleitungen, technische Ausstattung der Gleisanlagen, usw.	rd. 555.000 Euro (netto)
b.	Ausführungsplanung (Leistungsphase 5) – hier enthalten sind die Aufwendungen zur Erstellung sämtlicher Ausführungsplanungen, wie Straßen- und Gleisbau, Kanalbau, Versorgungsleitungen, technische Ausstattung der Gleisanlagen, usw.	rd. 300.000 Euro (netto)
c.	Vorbereitung der Vergabe (Leistungsphase 6)	rd. 100.000 Euro (netto) 119.000 Euro (brutto)
d.	Sonstige Kosten – hier enthalten sind Aufwendungen für die Projektgesellschaft, gutachterliche Stellungnahmen, rechtliche Beratungen, Gebühren, Aufstellung von Bauablaufkonzepten, usw.	rd. 245.000 Euro (netto)
	SUMME	1.200.000 Euro (netto)

Die dargestellten Kosten umfassen die Planungsleistungen, die im Vorfeld zur Bauausführung erbracht werden müssen und beziehen sich auf den Streckenbereich der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn (BTE) auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen.

7. Finanzierung

Die Finanzierung der Vorhabenplanung wird von der FHB unter Einbeziehung von Förderprogrammen dargestellt. Eine 100prozentige Förderung ist rechtlich geprüft worden. Die BTE bestätigt kein wirtschaftliches Interesse bezogen auf die Maßnahme. Die Freie Hansestadt Bremen hat ein erhebliches Interesse an der Umsetzung, um auch den Weiterbau der Linie 1 im Bremer Stadtgebiet fortzuführen. Die 100%-Finanzierung der Maßnahme ist im Rahmen des Zuwendungsrechts zulässig. Dabei ist die BTE Zuwendungsempfänger. Sie stellt die Mittel zur Beauftragung bereit. Die BTE ist vorsteuerabzugsberechtigt, daher werden hier auch die Positionen in Nettokosten dargestellt. Ebenso ist eine beihilferechtliche Prüfung der Förderung von Infrastrukturmaßnahmen der BTE nach EU-Recht erfolgt.

Die Gesamtkosten in Höhe von 1.200.000 Euro netto können zu 90 % durch Drittmittel gem. § 10 Brem. ÖPNVG und durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes finanziert werden. Die GVFG Förderung des Bundes in Höhe von 240.000 Euro kann durch das Brem. ÖPNVG vorfinanziert und nach Vorliegen des Zuwendungsbescheides des Bundes erstattet werden. Daraus ergibt sich folgende Finanzierung:

Aufteilung der Förderung gem. § 10 BremÖPNVG und Großvorhaben Bund

Angaben in Euro	2015	2016	gesamt
Anteil Brem. HH-Mittel als Zuschuss an die BTE	55.000	65.000	120.000
Drittmittel ÖPNVG	450.000	390.000	840.000
Drittmittel GVFG (Bund)	50.000	190.000	240.000
Gesamtkosten (Netto)	555.000	645.000	1.200.000

Die bremischen Mittel als Zuschuss an die BTE in Höhe von 120.000 Euro werden über die neue Haushaltsstelle 3687/884 13-x „Zuschuss für die Planung der Linie 8 an die BTE“ gezahlt. Diese stehen im SV Infra als zweckgebundene Projektmittel zur Verfügung. Die Mittel nach dem Bremischen ÖPNVG in Höhe von 1.080.000 Euro werden bei der Haushaltsstelle 0687/891 20-1 „An öffentliche Unternehmen, Ausgaben gem. § 10 BremÖPNVG (Bremen)“ eingeplant. Dies geschieht ab 2015 vorbehaltlich der Fortschreibung des Förderprogrammes durch den Bund. Für 2016 sind die Mittel von insgesamt 645.000 Euro bei der Haushaltsstelle 3687/884 13-x „Zuschuss für die Linie 8 an die BTE“ haushaltsrechtlich durch den Haushalts- und Finanzausschuss abzusichern.

Bremen verpflichtet sich wie unter Punkt 2 formuliert, den Planungskostenanteil für die Ausführungsplanung und die Vorbereitung der Vergabe der Bauleistungen der Gemeinden Stuhr und Weyhe (Abschnitt V, Anlage 1) zu tragen, falls es aufgrund von Entscheidungen Bremens oder aufgrund eines von Bremen zu vertretenden Zeitverzuges nicht zur Fortführung des Projektes kommt.

Ein entsprechender Senatsbeschluss zur Ratifizierung einer entsprechenden Vereinbarung mit den Nachbargemeinden wird für die nächste Senatssitzung am 24.03.2015 vorbereitet.

Angaben in Euro	ab 2018
Von den Gemeinden Stuhr/Weyhe ermittelte Gesamtkosten für den Abschnitt V (s. Anlage 1)	2.600.000 netto

Tritt ein zu vertretender Schadensfall durch Bremen gegenüber den Gemeinden ein, sind die Kosten über 2.600.000 EUR aus der Haushaltsstelle „Konsumtive Zuweisungen aus dem Sondervermögen Infrastruktur / Verkehr (ASV) 3687/634 10-0 zu tragen. Sie würden frühestens ab dem Jahr 2018 anfallen. Hierfür wird eine haushaltsrechtliche Verpflichtung im Haushalts- und Finanzausschuss beantragt.

8. Kosten für die Planung der Leistungsphase 6 des Streckenbereichs des Infrastruktureigentümers BgA

Die Kosten für die Ausführungsplanung und ergänzende Gutachten für die Streckenbereiche, die dem Sondervermögen Infrastruktur der Freien Hansestadt Bremen, Bau und Vermietung von Nahverkehrsanlagen – Betrieb gewerblicher Art (BgA) zuzuordnen sind, wurden bereits in der Deputationsvorlage Nr. 18/434 (S) vom 11. September 2014 dargestellt und beschlossen.

In dieser Vorlage wurden die Kosten für die Leistungsphase 6 für den Abschnitt des BgA (Abschnitt 1+2) nicht berücksichtigt. Diese Kosten betragen ca. 300.000 € und werden ab 2016 benötigt.

Die Vorbereitung der Vergabe bei der Maßnahme Linie 1 nach Mittelshuchting und der Linie 8 nach Stuhr/Weyhe wird für die Bereiche der Straßenbahnanlagen des Infrastruktureigentümers BgA im Sondervermögen Infrastruktur, Teilbereich Betrieb gewerblicher Art (BgA) abgewickelt. Der BgA ist vorsteuerabzugsberechtigt, daher werden hier auch die Positionen in Nettokosten dargestellt. Die Gesamtkosten in Höhe von 300.000 Euro netto (357.000 Euro brutto) können zu 90 % durch Drittmittel gem. § 10 Brem. ÖPNVG und durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes finanziert werden. Die GVFG Förderung des Bundes in Höhe von 90.000 Euro kann durch das Bremische ÖPNVG vorfinanziert und nach Vorliegen des Zuwendungsbescheides des Bundes erstattet werden. Daraus ergibt sich folgende Finanzierung:

Aufteilung der Förderung gem. § 10 BremÖPNVG und Großvorhaben Bund

<i>Angaben in Euro</i>	2015	2016	gesamt
Anteil Bremen LP 6 für den BgA -Abschnitt	0	30.000	30.000
Drittmittel ÖPNVG LP6 für den BgA-Abschnitt	0	180.000	180.000
Drittmittel GVFG (Bund) LP 6 für den BgA-Abschnitt	0	90.000	90.000
Gesamtkosten (Netto)	0	300.000	300.000

Die bremischen Mittel in Höhe von 30.000 Euro stehen auf dem Konto für Selbstbewirtschaftung entsprechend der Grundsätze der Selbstbewirtschaftung zweckgebunden für das Projekt zur Verfügung. Die Mittel nach dem Bremischen ÖPNVG in Höhe von 270.000 Euro werden bei der Haushaltsstelle 0687/891 20-1 „An öffentliche Unternehmen, Ausgaben gem. § 10 BremÖPNVG (Bremen)“ eingeplant.

Die bremischen Mittel und Drittmittel in Höhe von 300.000 Euro für 2016 sind haushaltsrechtlich noch durch den Haushalts- und Finanzausschuss gesondert abzusichern, dafür wird eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 300.000 Euro bei der Haushaltsstelle 3687/884 11-5 „Investive Zuweisungen an das Sondervermögen Infrastruktur / Verkehr (BgA)“ im Haushalts- und Finanzausschuss beantragt.

9. Beschlussvorschlag

1. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) nimmt die Kostenermittlung zur Kenntnis und stimmt der Finanzierung für die Bereiche des Infrastruktureigentümers BTE auf bremischem Gebiet zu.
2. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) nimmt die Kostenermittlung zur Kenntnis und stimmt der Finanzierung des Risikos im Zusammenhang mit der Vereinbarung mit Stuhr und Weyhe vorbehaltlich eines entsprechenden Senatsbeschlusses zu.
3. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) nimmt die ergänzende Kostenermittlung zur Vorlage 18/434(S) für die Leistungsphase 6 der BgA-Abschnitte zur Kenntnis und stimmt der Finanzierung zu.

Abschnitte der Gesamtstrecke der Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 nach Mittelshuchting und der Straßenbahnlinie 8 nach Stuhr / Weyhe

Anlage 1

Abschnitte I. und II

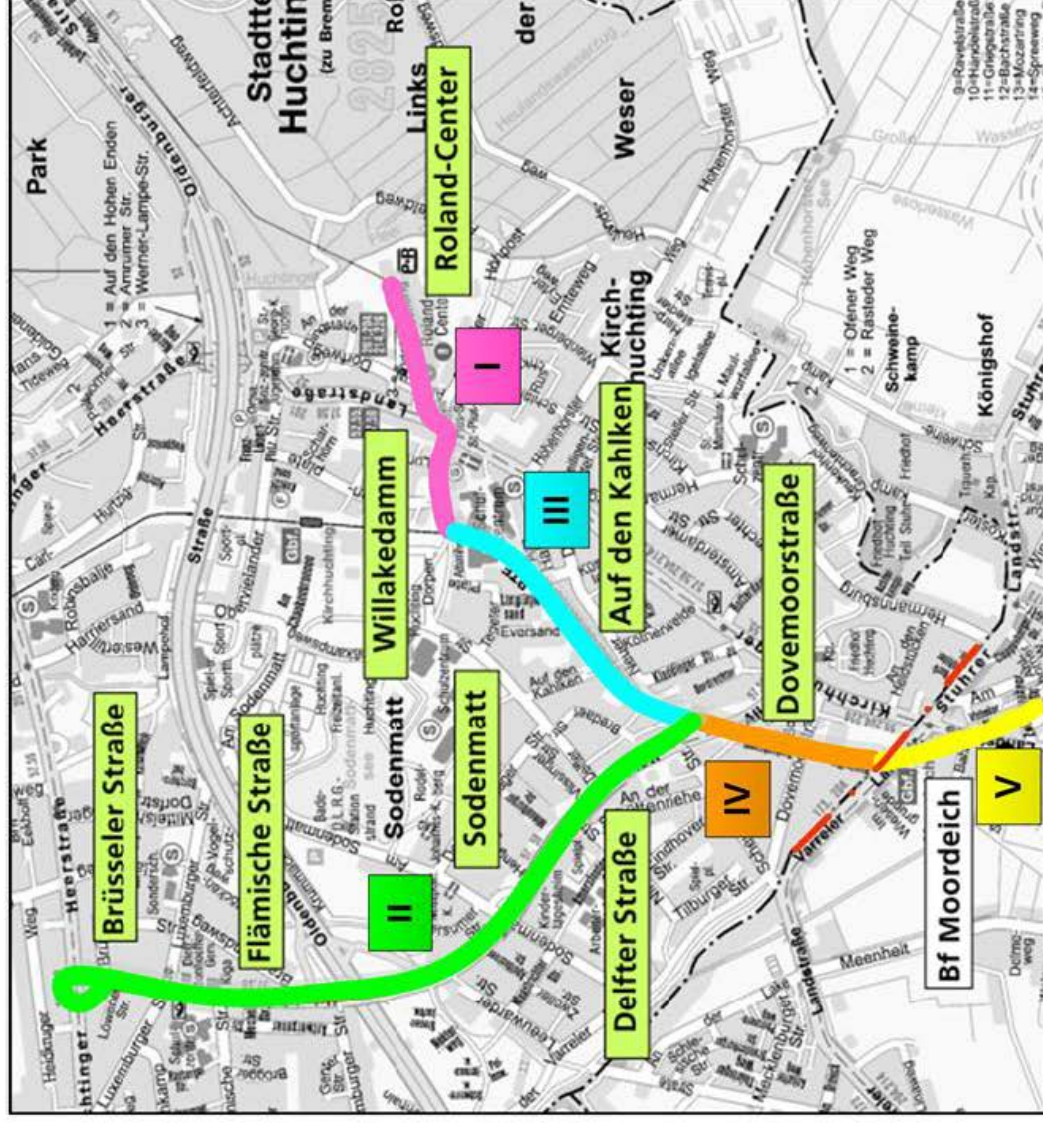
- Bremer Gebiet
- Eigentum BgA/ASV
- Straßenbahnstrecke

Abschnitte III. und IV.

- Bremer Gebiet
- Eigentum BTE
- Eisenbahnstrecke

Abschnitt V.

- Niedersächsisches Gebiet
- Eigentum BTE
- Eisenbahnstrecke



Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

ÖPNV – Großvorhaben
Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 nach Mittelshuchting
und der Straßenbahnlinie 8 nach Stuhr/ Weyhe
Einwerben von Mitteln für bauvorbereitende Leistungen
im Bereich der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn (BTE) auf bremischem Gebiet

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 ☐ Risikoanalyse für ÖPP/PPP ☐ Sensitivitätsanalyse ☐ Sonstige
(Erläuterung)

Anfangsjahr der Berechnung :
Betrachtungszeitraum (Jahre):

Unterstellter Kalkulationszinssatz:

Geprüfte Alternativen (siehe auch beigefügte Berechnung)

Nr.	Benennung der Alternativen	Rang
1		
2		
n		

Ergebnis

Für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 nach Mittelshuchting und der Straßenbahnlinie 8 nach Stuhr/ Weyhe wurde jeweils eine Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs nach den Vorschriften des BMVI durchgeführt. Der Kosten- / Nutzenfaktor lag bei beiden geplanten Maßnahmen über 1,0. Damit ist die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme nachgewiesen und deswegen auch förderfähig durch Bund und Land.

Weitergehende Erläuterungen

--

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

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

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

Nr.	Bezeichnung	Kennzahl
1		
2		
n		

☐ Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht durchgeführt, weil:
Ausführliche Begründung

--