

**Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,  
Stadtentwicklung, Energie  
und Landwirtschaft (S)  
Vorlage Nr. 19/595 (S)**

**Deputationsvorlage  
für die Sitzung der Deputation  
für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung,  
Energie und Landwirtschaft (S)  
am 21.03.2019**

**ÖPNV – Großvorhaben  
Straßenbahnquerverbindung Ost  
Georg-Bitter-Straße –Stresemannstraße – Steubenstraße  
Bereitstellung der Baumittel und baubegleitenden Ingenieurmittel**

**A. Sachdarstellung**

Der Deputation wurde zuletzt im Juni 2016 über den Stand des Projektes Straßenverbindung Ost berichtet, u.a. über die Fortsetzung der bauvorbereitenden Ingenieur- und Planungsleistungen sowie den vorzeitigen Grunderwerb (Vorlage-Nr. 19/60). Die Deputation hat der Finanzierung und Durchführung der Maßnahmen zugestimmt.

In der anliegenden Vorlage wird der Deputation der aktuelle Planungsstand zur Kenntnis gegeben und die weiteren notwendigen Beschlüsse zum Bau der Straßenbahnquerverbindung Ost bis einschl. 2024 in Höhe von insgesamt 42.750 T€ vorgelegt.

Der Senat hat in seiner Sitzung am 12. März 2019 zum ÖPNV-Großvorhaben Straßenbahnquerverbindung Ost -Georg-Bitter-Straße –Stresemannstraße – Steubenstraße folgende Beschlüsse gefasst:

1. Der Senat nimmt den Planungsstand und die Kostenberechnung für den Bau der Straßenbahnquerverbindung Ost zur Kenntnis.
2. Der Senat stimmt der Finanzierung der Straßenbahnquerverbindung Ost mit einem Volumen von rd. 42.750 T € für den Zeitraum 2019 – 2024 unter Einbeziehung der erwarteten Förderung durch GVFG-Bundesmittel i.H.v. 16.180 T€ zu und bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr die erforderlichen Gremienbeschlüsse einzuholen.
3. Der Senat stimmt der Erteilung einer veranschlagten Verpflichtungsermächtigung i.H.v. 19.354 T€ zur Absicherung der bremischen Mittel und der GVFG-Bundesmittel zu.

4. Der Senat stimmt der Vorabdotierung der bremischen Mittel für die Straßenbahnquerverbindung Ost im Rahmen der Fortschreibung der maßnahmenbezogenen Investitionsplanung i.H.v. 862 T€ in 2022, 694 T€ in 2023 und 485 T€ in 2024 zu. Der Senat bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr im Rahmen der Haushaltsaufstellung 2020/2021 die Maßnahme prioritär zu berücksichtigen. Er nimmt zur Kenntnis, dass dies sowie die beschlossenen und etwaige weitere Vorabdotierungen den Spielraum für weitere Maßnahmen sowie die Prioritätensetzung künftiger Haushalte beeinflussen.
5. Der Senat bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, die entsprechenden haushaltsrechtlichen Ermächtigungen über die Senatorin für Finanzen beim Haushalts- und Finanzausschuss einzuholen.
6. Der Senat bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, den A-Antrag zu den GVFG-Bundesmitteln zu stellen.

## **B. Beschlussvorschlag**

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft nimmt den Planungsstand und die Kostenberechnung für den Bau der Straßenbahnquerverbindung Ost zur Kenntnis und stimmt der in der Senatsvorlage dargestellten Finanzierung zu.

### **Anlage: Vorlage für die Sitzung des Senats am 12.03.2019**

ÖPNV – Großvorhaben

Straßenbahnquerverbindung Ost

Georg-Bitter-Straße – Stresemannstraße – Steubenstraße –

Bereitstellung der Baumittel und baubegleitenden Ingenieurmittel-

**Vorlage für die Sitzung des Senats am 12.03.2019**

**ÖPNV – Großvorhaben  
Straßenbahnquerverbindung Ost  
Georg-Bitter-Straße – Stresemannstraße – Steubenstraße  
Bereitstellung der Baumittel und baubegleitenden Ingenieurmittel**

**A. Problem**

Der Senat hat sich am 7. Juni 2016 mit dem ÖPNV-Großvorhaben Straßenbahnquerverbindung Ost -Georg-Bitter-Straße –Stresemannstraße – Steubenstraße befasst und folgenden Beschluss gefasst:

1. Der Senat nimmt entsprechend der Vorlage 614/19 die weiteren Schritte zum Projekt Straßenbahnquerverbindung Ost, die Fortsetzung der bauvorbereitenden Ingenieur- und Planungsleistungen sowie den vorzeitigen Grunderwerb zur Kenntnis.
2. Der Senat stimmt der Finanzierung der dargestellten Maßnahmen in Höhe von 1,8 Mio. € zu und bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr über die Senatorin für Finanzen die erforderlichen Beschlüsse zur haushaltstechnischen Absicherung beim Haushalts- und Finanzausschuss einzuholen.
3. Der Senat wird sich mit der Durchführung der Baumaßnahme vor dem Hintergrund des 2018/19 zur Verfügung stehenden finanziellen Spielraums befassen. Hierfür bittet der Senat den Senator für Umwelt, Bau, Verkehr vor Auslösung der Investition um die Einbringung einer entsprechenden Vorlage.

Die Fachdeputation hatte sich zuvor mehrfach mit dem Vorhaben befasst:

In der Sitzung vom 09. Februar 2012 hat die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L) den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr gebeten, mit dem BMVBS über den Tausch der Linienverlängerungen 2 und 10 durch die Straßenbahnstrecke Georg-Bitter-Straße – Bismarckstr. / Stresemannstraße – Steubenstraße im Großvorhabenprogramm „04 – G 26T Integrierter Schienenausbauplan Region Bremen (ÖPNV und SPNV)“ zu verhandeln und bei einem Erfolg mit der Erstellung weiterer Planungen zu beginnen.

Auf Ihrer Sitzung am 10. Mai 2012 hat die Deputation dann mit Vorlage Nr. 18/136 (L) die Bereitstellung von Planungsmitteln in Höhe von 1.400 T€ zur Erlangung des Baurechts beschlossen und der Vergabe der dafür erforderlichen Leistungen zugestimmt. Des Weiteren hat die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft auf ihrer 19. Sitzung am 09. Juni 2016 mit der Vorlage Nr. 19/60 (S) dem o. g. Senatsbeschluss analog entsprochen.

Die seit 2013 laufenden Planungsarbeiten zum Projekt waren im Laufe des Jahres 2015 soweit fortgeschritten, dass das förmliche Genehmigungsverfahren (Antrag auf Planfeststellung) durch den Vorhabenträger Betrieb gewerblicher Art Ende Juli 2015 beantragt wurde. Das Verfahren läuft aufgrund einer erneuten Auslegung aktuell noch, da hierdurch die durch die Einwendungen geänderten Pläne den Betroffenen erneut zur Einsicht gegeben werden sollen. Ein Planfeststellungsbeschluss wird für April 2019 erwartet.

Die Maßnahme ist unter BS.18 als integraler Bestandteil im Handlungskonzept des aktuellen Verkehrsentwicklungsplanes Bremen 2025, der von der Bremischen Bürgerschaft am 23. September 2014 beschlossen wurde, enthalten.

Mit dem ÖPNV – Großvorhaben, Straßenbahnquerverbindung Ost, soll nach Vorliegen des Baurechts mit der baulichen Umsetzung begonnen werden. Das Baurecht beinhaltet die sofortige Vollziehbarkeit. Nach jetzigem Kenntnisstand ist ein Baubeginn zum Herbst 2019 geplant. Sollte gegen den Planfeststellungsbeschluss geklagt werden, wird sich dieser Termin ggf. verschieben.

Der Antrag auf Aufnahme des Projekts in die Kategorie B des GVFG-Bundesprogramms ist dem BMVI im Juni 2014 zugegangen. Das bedeutet, dass mit den eingereichten Plänen eine konkrete Umsetzungsabsicht beim Antragsteller besteht und die Pläne weiter konkretisiert wurden.

Das BMVI hat den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr gebeten, in Analogie zum Vorgehen bei vergleichbaren Projekten, auf eine gesonderte Aufnahme in Kategorie B zu verzichten. Dies ist aus verwaltungsökonomischen Gründen sinnvoll. SUBV hat dieser Bitte zugestimmt.

Dem Antrag zur Aufnahme in die Kategorie A für das GVFG-Großvorhabenprogramm des Bundes beim BMVI müssen eine politische Willensbekundung zur Umsetzung des Projektes sowie Baurecht bzw. absehbar vorliegendes Baurecht wie oben dargestellt beiliegen. Der politische Wille wird mit Beschlussfassung zu dieser Vorlage erreicht. Die Gremienbefassung ist jetzt erforderlich, damit das Projekt ohne weitere Verzögerung mit vorliegendem Baurecht fortgesetzt werden kann. Antragstellung an den Bund und damit die Aufnahme in die Kategorie A bedeutet, dass das Projekt umsetzungsreif ist und zur Umsetzung ansteht. Beim Bund ist mit einem Zeitraum bis zur Bewilligung von etwa einem Jahr zu rechnen. Je später die Antragstellung, desto länger ist der Vorfinanzierungszeitraum. Zudem ist nach den Baupreissteigerungen der letzten Jahre jede Verzögerung mit einer Gesamtkostensteigerung verbunden. Mit der Aufnahme durch den Bund in diese Kategorie wird die Förderung abschließend bestätigt. 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 dem Vorliegen sowohl einer gesicherten Finanzierung als auch vollziehbaren Baurechts erfolgen kann.

Die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme wird im Rahmen des vom BMVI vorgegebenen Verfahrens der „Standardisierten Bewertung“ nachgewiesen. Diese gemeinsame Untersuchung unter Einbindung des BMVI ist abgeschlossen. Der Nutzen-Kosten-Faktor liegt bei 1,40. Somit erfüllt die Maßnahme die Voraussetzungen für eine Förderung durch den Bund.

#### **a) Bisherige Mittel für die Planung**

Von den bisher für die Leistungsphasen 1 bis 4 (vgl. Deputation 10. Mai 2012) bereitgestellten Mitteln in Höhe von 1.400 T€ (netto) sind bislang ca. 1.350 T€ (netto) verpflichtet. Diese Mittel wurden u.a. für Planungsleistungen für Straßenverkehrsanlagen, Steuerungsleistungen, Öffentlichkeitsarbeit (Bürgerforen, Internetpräsenz, Visualisierungen, Informationsveranstaltungen), Rechtsberatung, Landschaftsplanung, LSA-Planung, Baugrunduntersuchungen und Leitungskoordination eingesetzt.

<b>Genehmigt</b>	<b>verpflichtet</b>	<b>davon verausgabt bis 31.12.2018</b>	<b>verbleibende verpflichtete Mittel</b>	<b>nicht verpflichtete Mittel</b>
1.400 T€	1.350 T€	852 T€	498 T€	50 T€

Mit der Deputationsvorlage 19/60 (S) und dem Beschluss des Haushalts- und Finanzausschusses 19/198S vom 10.06.2016 wurden 1.800 T€ bereitgestellt. Für die Erstellung der Ausführungsplanung (Leistungsphase 5), die Vorbereitung der Vergabe (Leistungsphase 6), bauvorbereitende Leistungen und Planungen Dritter, Projektsteuerungs- und Projektleistungsleistungen sowie vorzeitigen Grunderwerb bestehen aktuell vertragliche Verpflichtungen in Höhe von ca. 650 T€ (netto).

<b>Genehmigt</b>	<b>verpflichtet</b>	<b>davon verausgabt bis 31.12.2018</b>	<b>verbleibende verpflichtete Mittel</b>	<b>nicht verpflichtete Mittel</b>
1.800 T€	650 T€	358 T€	292 T€	1.150 T€

Von den insgesamt genehmigten Mitteln in Höhe von 3.200 T€ sind bis 2018 rd. 1.210 T€ verausgabt. Es verbleiben 1.990 T€. Der Abfluss der verbleibenden verpflichteten Mittel (790 T€) und der nicht verpflichteten Mittel (1.200 T€) - Planungs- und Ingenieurleistungen bis HOAI Leistungsphase 6 - ist aktuell wie folgt vorgesehen:

	<b>2019</b>	<b>2020 ff</b>	<b>Bedarf</b>	<b>Planung gem. WP bis 2021</b>
Brem. Mittel	148T€	51T€	199 T€	437T€
BremÖPNVG	1.332T€	459T€	1.791 T€	3.511T€
<b>Gesamt</b>	<b>1.480T€</b>	<b>510T€</b>	<b>1.990 T€</b>	<b>3.948T€</b>

Im Wirtschaftsplan des SV Infra sind von 2019 bis 2021 Planungsmittel i.H.v. 3.948 T€ eingeplant, davon 437 T€ bremische Mittel. Von den eingeplanten 437 T€ werden noch rund 199 T€ benötigt. Die freien bremischen Mittel von 238 T€ gegenüber dem Wirtschaftsplan werden für den Bau eingeplant (s. Punkt D).

#### **b) Mittel für Ingenieurleistungen, Vergabe und Bau**

Damit die entsprechenden Vergabeverfahrensschritte eingeleitet werden können und der Förderantrag beim BMVI gestellt werden kann, wurden zur baulichen Realisierung erforderliche Mittel auf Basis der vorliegenden Anweisung zur Kostenberechnung von Straßenbaumaßnahmen (AKS) in Höhe von rd. 27.800 T€ (netto) ermittelt.

Für baubegleitende Planungs- und Ingenieurleistungen (u.a. LPH 7-9 HOAI, Koordinierungsleistungen, Vermessungen, Gutachten, Beweissicherung, etc.) sind weitere Mittel in Höhe von rd. 4.100 T€ (netto) erforderlich.

Für den Bau sowie für die baubegleitenden Planungs- und Ingenieurleistungen werden somit Mittel in Höhe von insgesamt rd. 31.900 T€ (netto) benötigt.

Um den Förderantrag stellen zu können, muss die Ko-Finanzierung der ÖPNVG-Mittel durch bremische Mittel (4.301 T€) und noch zu beantragende GVFG-Bundesmittle (16.180 T€) von insgesamt 20.481 T€ sichergestellt sein, die über den Finanzplanungszeitraum hinausgeht. Der Senat wird um Zustimmung für das Eingehen einer Vorbelastung künftiger Haushalte bis 2024 gebeten.

Es ist beabsichtigt, die Gesamtmaßnahme vom Betrieb gewerblicher Art der Freien Hansestadt Bremen – Stadtgemeinde – „Bau und Vermietung von Nahverkehrsanlagen“ (BgA innerhalb des „SV Infrastruktur“) durchführen zu lassen. Der BgA ist Unternehmer im Sinne des Umsatzsteuergesetzes. Es ergibt sich somit eine Vorsteuerabzugsberechtigung für bestimmte Teile der Maßnahme.

Gemäß Abstimmungen mit dem Finanzamt Bremen sind nicht alle Kostenanteile vorsteuerabzugsberechtigt. Diese Kostenanteile betreffen u.a. Anlagen die nicht dem BgA, sondern dem Sondervermögen Infrastruktur TV Verkehr zugeordnet werden (z.B. Teile von Straßenanlagen, Geh- und Radwege, etc.). Die hier anfallende Umsatzsteuer in Höhe von rd. 840 T€ ist förderfähig und zusätzlich zu den oben dargestellten Mitteln unter Berücksichtigung der Förderkulisse einzuwerben.

Unter Einbezug einer jährlichen Preissteigerungsrate ab dem Jahr 2018 in Höhe von aktuell 6,7 % p.a. (Baupreisindex Statistisches Bundesamt, Oktober 2018) entstehen unter Zugrundelegung einer 5-jährigen Projektlaufzeit Gesamtkosten in Höhe von rd. 42.750 T€ Eine darüberhinausgehende Berücksichtigung einer zukünftigen Entwicklung des Preisindex im Hinblick auf die Herstellungskosten ist hierbei, da nicht verlässlich voraussagbar, nicht berücksichtigt.

Die derzeitig benötigten Mittel für Ingenieurleistungen, Vergabe und Bau stellen sich wie folgt dar:

<b>Leistung</b>	<b>in Mio. EUR</b>
Untergrund, Unterbau, Entwässerung (netto)	2,422
Oberbau (netto)	4,200
Brücken (netto)	3,360
Ausstattung (netto)	2,572
sonstige besondere Anlagen u. Kosten (netto)	15,183
Zwischensumme Bau (netto)	27,737
Baubegleitende Planungs- und Ingenieurleistungen (netto)	4,100
Gesamtkosten (netto)	31,900
Umsatzsteuer für nicht vorsteuerabzugsberechtigte Kostenanteile	0,840
Preissteigerung <sup>1)</sup> in Höhe von 6,7 % p.a.	9,972
<b>Gesamtkosten gerundet einschl. Preissteigerungen und USt.-anteile</b>	<b>rd. 42,750</b>

<sup>1)</sup> Der Baupreisindex aus Oktober 2018 ist als Trendfortschreibung berücksichtigt/keine Mittelwertbetrachtung.

Diese Investition über 42.750 T € ist über Gremienbeschlüsse abzusichern.

## **B. Lösung**

Der Senat stimmt der Finanzierung der benötigten Mittel für Ingenieurleistungen, Vergabe und Bau von 2019 bis einschl. 2024 in Höhe von insgesamt 42.750 T € zu.

Die Finanzierung ist im Wirtschaftsplan des SV Infra mit rd. 12.491 T€ bremischen und ÖPNVG-Mitteln bis einschl. 2021 berücksichtigt. Des Weiteren sind seitens des Bundes 7.606 T€ GVFG-Mittel in Aussicht gestellt.

Für die Jahre 2022 bis 2024 sind weitere bremische Mittel in Höhe 2.279 T€ prioritär in der Haushaltsaufstellung 2020/21 vom Senator für Umwelt, Bau und Verkehr für die Jahre 2022-2024 zu berücksichtigen. Die BremÖPNVG- (rd. 11.800 T€) und GVFG-Mittel des Bundes (8.574 T €) für die Jahre 2022 bis 2024 stehen zur Verfügung und sind bereits eingeplant (s. Finanzierung D)

Der Senat stimmt der vorlegten Finanzierung für die baubegleitenden Planungs- und Ingenieurleistungen sowie für die Vergabe und den Bau über 42.750 T € zu und bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, die erforderlichen Beschlüsse und haushaltsrechtlichen Verpflichtungsermächtigungen über 19.592 T € einzuholen.

### C. Alternativen

Um die Maßnahme zeitnah beginnen zu können, sind keine Alternativen darstellbar.

### D. Finanzielle, personalwirtschaftliche und genderspezifische Auswirkungen

Bisherige Finanzierungsplanung für den Bau gem. Haushaltsaufstellung 2018/19:

	2017	2018	2019	2020	2021	Summe
<b>in TEUR</b>	<b>84</b>	<b>2.790</b>	<b>4.101</b>	<b>4.101</b>	<b>2.051</b>	<b>13.127</b>
<i>Darunter:</i>						
Bremische Mittel	12	280	411	0	1.319	2.022

Im Wirtschaftsplan SV Infra sind in der Haushaltsaufstellung 2018/19 für die Gleisverbindung Benningsen/Stresemann/Steuben Querverbindung Ost, Bau von 2017 bis 2021 Mittel in Höhe von 13.127 T€ eingeplant, davon bremische Mittel in Höhe von 2.022 T€ und ÖPNVG-Mittel in Höhe von 11.105 T€

Die Finanzierung wurde aufgrund der neuen Projektplanung und Kostenberechnung wie folgt aktualisiert:

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Bedarf 2019-2024	WP bis 2021	Bedarf 2019-2021	Bedarf 2022-2024
<b>Mittelbedarf in TEUR</b>										
	1.855	7.857	10.385	10.933	6.899	4.821	42.750			
<b>Mittelherkunft</b>										
<b>Bremische Mittel</b>	187	790	1.045	862 zzgl. Rücklagen von 238	694	485	4.301	2.022	2.022	2.279
<b>Brem ÖPNVG</b>	966	4.093	5.410	5.695	3.594	2.511	22.269	11.105	10.469	11.800
<b>Zwischen-summe</b>	1.153	4.883	6.455	6.795	4.288	2.996	26.570	13.127	12.491	14.079
<b>GVFG Bund</b>	702	2.974	3.930	4.138	2.611	1.825	16.180		7.606	8.574
<b>Gesamt</b>	1.855	7.857	10.385	10.933	6.899	4.821	42.750		20.097	22.653
<b>VE</b>		3.764	4.975	5.000*	3.305	2.310	19.354			

\*) 5.238 T€ abzgl. eingesetzte Planungsrücklagen von 238 T€

In der aktualisierten Finanzplanung sind für den Bau bis 2021 rd. 12.491 T€ vorgesehen, davon bremische Mittel i.H.v. 2.022 T € und BremÖPNVG-Mittel i.H.v. 10.469 T€, diese Mittel stehen gem. Wirtschaftsplan bis 2021 zur Verfügung.

Die ab 2022 bis 2024 benötigten bremischen Mittel in Höhe von 2.279 T€ abzgl. der noch vorhandenen Planungsrücklage in Höhe von 238 T€ (somit 2.041 T€) werden prioritär in der Finanzplanung des Wirtschaftsplans im Sondervermögen Infrastruktur / BgA im Rahmen der Haushaltsaufstellung 2020/21 im PPL 68 eingeplant (s. Abschnitt A).

Die BremÖPNVG-Mittel von 22.269 T€ sind in der Programmplanung berücksichtigt und stehen bei der Haushaltsstelle 0687/891 20-1 „An öffentliche Unternehmen, Ausgaben gem. § 10 BremÖPNVG“ bereit. ÖPNVG-Mittel stehen den Ländern auf gesetzlicher Grundlage derzeit bis 2031 zur Verfügung.

Die Mittel nach dem GVFG-Bund in erwarteter Höhe von 16.180 T€ werden beim Bund beantragt. Die Vorfinanzierung der GVFG-Mittel ist bis zur Antragsgenehmigung durch BremÖPNVG-Mittel sichergestellt, um bauvorbereitende Maßnahmen zu veranlassen. Diese Mittel werden künftig im Wirtschaftsplan des Sondervermögen Infrastruktur / BgA dargestellt. Mittel nach dem BremÖPNVG in Höhe von 22.269 T€ sowie die beschriebene Vorfinanzierung der GVFG-Bund Mittel in Höhe von 16.180 T€ werden im Rahmen der Programmplanung bei der Haushaltsstelle 0687/891 20-1 „An öffentliche Unternehmen, Ausgaben gem. § 10 BremÖPNVG (Bremen)“ eingeplant und sind fest mit Einnahmen seitens des Bundes unterlegt.

Für die bremischen Mittel ab 2020 in Höhe von 4.114 T€ abzgl. Rücklagen von 238 T€ und die Drittmittel gem. GVFG-Bund in Höhe von insgesamt 15.478 T€ wird die Erteilung einer veranschlagten Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 19.354 T€ bei der Haushaltsstelle 3687/884 11-5 „Investive Zuweisung an das Sondervermögen Infrastruktur / Verkehr (BgA)“ über die Senatorin für Finanzen im Haushalts- und Finanzausschuss beantragt.

Sollte sich das Projekt durch Klagen mit aufschiebender Wirkung oder durch andere nicht vorhersehbare Ereignisse erheblich verzögern, wird der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr die veranschlagten bremischen Mittel mit Zustimmung des Senats haushaltsentlastend zur Umsetzung anderer wichtiger Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen einsetzen.

Die Realisierung des Projektes hat geschlechterspezifische Auswirkungen: Frauen verfügen für ihre täglichen Wege weniger oft als Männer über einen Pkw; sie nutzen den ÖPNV häufiger als Männer.

## **E. Beteiligung und Abstimmung**

Die Vorlage wurde mit der Senatskanzlei und der Senatorin für Finanzen abgestimmt.

Zur Ausfinanzierung der Baumaßnahme sind bislang nicht berücksichtigte Mittel i.H.v. 2.041 T€ erforderlich. Die Senatorin für Finanzen weist darauf hin, dass bereits Vorabdotierungsbeschlüsse des Senats im Umfang von 85.187,8 T€ in 2022, 74.078,3 T€ in 2023 und 34.368,3 T€ in 2024 (Stand: 14.01.2019) bestehen. Die hier vom Ressort beantragte Vorabdotierung von 2.041 T€ für 2022 bis 2024 wird diesen Stand weiter erhöhen.

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

Geeignet für Öffentlichkeitsarbeit und zur Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz.

## **G. Beschlussvorschlag**

1. Der Senat nimmt den Planungsstand und die Kostenberechnung für den Bau der Straßenbahnquerverbindung Ost zur Kenntnis.
2. Der Senat stimmt der Finanzierung der Straßenbahnquerverbindung Ost mit einem Volumen von rd. 42.750 T € für den Zeitraum 2019 – 2024 unter Einbeziehung der erwarteten Förderung durch GVFG-Bundesmittel i.H.v. 16.180 T€ zu und bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr die erforderlichen Gremienbeschlüsse einzuholen.
3. Der Senat stimmt der Erteilung einer veranschlagten Verpflichtungsermächtigung i.H.v. 19.354 T€ zur Absicherung der bremischen Mittel und der GVFG-Bundesmittel zu.
4. Der Senat stimmt der Vorabdotierung der bremischen Mittel für die Straßenbahnquerverbindung Ost im Rahmen der Fortschreibung der maßnahmenbezogenen Investitionsplanung i.H.v. 862 T€ in 2022, 694 T€ in 2023 und 485 T€ in 2024 zu. Der Senat bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr im Rahmen der Haushaltsaufstellung 2020/2021 die Maßnahme prioritär zu berücksichtigen. Er nimmt zur Kenntnis, dass dies sowie die beschlossenen und etwaige weitere Vorabdotierungen den Spielraum für weitere Maßnahmen sowie die Prioritätensetzung künftiger Haushalte beeinflussen.



5. Der Senat bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, die entsprechenden haushaltsrechtlichen Ermächtigungen über die Senatorin für Finanzen beim Haushalts- und Finanzausschuss einzuholen.
6. Der Senat bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, den A-Antrag zu den GVFG-Bundesmitteln zu stellen.

# Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Vorlage : S 19/xx

Datum : 07.11.2018

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

ÖPNV – Großvorhaben: Straßenbahnquerverbindung Ost  
Bereitstellung der Baumittel und baubegleitenden Ingenieurmittel

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 nach Vorliegen des Baurechts	1
2	Zeitliches Verschieben des Baubeginns	2
3		

## Ergebnis

Vorbemerkung: Für den Bau der Straßenbahnquerverbindung Ost liegt ein Ergebnis der vom BMVI vorgegebenen und durch das BMVI begleiteten „Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im schienengebundenen ÖPNV“ vor, die die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme belegt. Der Nutzen-Kosten-Faktor liegt bei 1,40. Somit erfüllt die Maßnahme die Voraussetzungen für eine Förderung durch den Bund.

**Variante 1:** Die Fortsetzung des Projektes sichert die in der Vorlage genannten Aspekte. Die Maßnahme ist integraler Bestandteil des aktuellen Verkehrsentwicklungsplanes Bremens (BS.18). Für den Bau sowie für die baubegleitenden Leistungen werden Mittel in Höhe von rd. 42,75 Mio. Euro benötigt. Der bremische Anteil beträgt 4,301 Mio. Euro, die Bundesförderung aus Mitteln des BremÖPNVG beträgt 22,269 Mio. Euro und die Förderung aus dem GFVG Bund 16,180 Mio. Euro. Sobald Baurecht vorliegt bzw. absehbar ist und die Mittel zur Durchführung bewilligt sind, kann der Antrag zur Aufnahme in die Kategorie A für das GVFG-Großvorhabenprogramm des Bundes beim BMVI 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.

**Variante 2:** Ein zeitliches Verschieben des Baubeginns läuft den Zielen u.a. des Verkehrsentwicklungsplans entgegen. Zudem ist die Baurechtschaffung durch Planfeststellungsbeschluss nur fünf Jahre wirksam, anschließend müsste ein neues Verfahren eingeleitet werden, dessen Mehraufwand nicht zu rechtfertigen wäre. Bei einer späteren Umsetzung besteht zudem die Gefahr allgemeiner Preissteigerungen für die Baudurchführung sowie bei den Grundstücken. Zudem würde eine spätere Fertigstellung auch zu einer zeitlich späteren Reduzierung des Verlustausgleiches der BSAG führen.

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

Weitergehende Erläuterungen

--

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

1. 2019	2. 2024	2024
---------	---------	------

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

Anlage zur Vorlage : S 19/xx

Datum : 07.11.2018

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

Nr.	Bezeichnung	Kennzahl
1	Einhaltung des Baubeginns	2019
2	Einhaltung des Budgetrahmens (brem. Mittel)	4,301 Mio. €
3	Einhaltung des Fertigstellungstermins	2024

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

--