

**Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,  
Stadtentwicklung, Energie  
und Landwirtschaft (S)**

**Vorlage Nr. 19/411 (S)**

**Deputationsvorlage  
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,  
Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S)  
am 19.04.2018**

**Verwendung der veränderten Zuweisungen des Bundes im Rahmen  
des vierten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes  
im Land Bremen und der Stadtgemeinde Bremen**

**Problem**

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.

Das vierte Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes wurde am 06.12.2016 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht. Mit ihm wurden die zur Verfügung stehenden RegG-Mittel erhöht und die Verteilung dieser Mittel zwischen den Ländern neu geregelt. Die Verwendung der RegG-Mittel in Bremen wird über das Bremische ÖPNV-Gesetz (BremÖPNVG) vom 27.11.2017 geregelt.

Vor der Neufestsetzung der RegG-Mittel im Dezember 2016 war ein wesentlicher Kritikpunkt der Länder an den seinerzeitigen Regelungen, dass die Trassen- und Stationspreise der Deutschen Bahn AG stark anstiegen, die den Ländern zur Verfügung stehenden Mittel jedoch nicht entsprechend dynamisiert waren. Anfängliche Kostensenkungen für die Leistungserbringung infolge des Wettbewerbs im SPNV wurden durch gestiegene Energie-, Infrastruktur- und Personalkosten weitgehend aufgezehrt. Dies führte in den letzten Jahren dazu, dass die Länder Leistungen im SPNV nur noch moderat ausgeweitet haben bzw. aus dem Landeshaushalt ergänzend finanziert haben. In einigen Regionen mussten auch Leistungen abbestellt werden.

Ein weiterer Kritikpunkt war die Aufteilung unter den Ländern. Aufgrund der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist die Verkehrsnachfrage im SPNV in den östlichen Bundesländern seit 1996 überwiegend rückläufig; hingegen ist die Nachfrage in vielen westlichen Bundesländern seitdem gestiegen und auch zukünftig ist aufgrund gesicherter Prognose ein Verkehrszuwachs absehbar. Auch in Bremen sind, sowohl im Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 und im darauf aufbauenden SPNV-Plan, als auch im Bundesverkehrswegeplan 2030 erhebliche Verkehrszuwächse im Regionalverkehr absehbar.

Die in Bremen nach dem BremÖPNVG verfügbaren Mittel reichten bis zur Neufestsetzung der RegG-Mittel 2016 nicht aus, um Planung, Ausbau und Betrieb des SPNV und des straßengebundenen ÖPNV personell entsprechend der Erfordernisse im Land Bremen auszustatten. Die dafür erforderlichen Stellen wurden mangels verfügbarer Refinanzierungsmög-

lichkeiten überwiegend aus dem Kernhaushalt finanziert. Dadurch konnte für bestimmte Aufgaben im Bereich Verkehr, z.B. zur Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans als auch zum Erhalt der Verkehrsinfrastruktur, die notwendige Personalausstattung nicht gewährleistet werden.

## **B. Lösung**

Mit dem vierten Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes haben sich die Finanzierungsmöglichkeiten für den SPNV und den straßengebundenen ÖPNV durch RegG-Mittel verbessert.

Nach § 5 des RegG werden folgende Aussagen zur Finanzierung und Verteilung der Mittel getroffen: Für das Jahr 2016 wird der Betrag auf 8,2 Milliarden Euro festgesetzt. Ab dem Jahr 2017 bis einschließlich des Jahres 2031 steigt der Betrag jährlich um 1,8 vom Hundert.

Die sich ergebenden absoluten Zahlbeträge werden nach einem festgelegten Schlüssel auf die Länder verteilt. Mittelaufkommen und Verwendung sind der anliegenden Senatsvorlage (Anlage 1) zu entnehmen.

Diese Mittelaufstockung erlaubt dabei insbesondere eine Ausweitung des bestehenden Personals, um so die Umsetzung der zuvor genannten und im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025, des bremischen SPNV-Plans und des Bundesverkehrswegeplans 2030 beschlossenen Maßnahmen sicherzustellen. Bislang wurden lediglich 5 VZE mit Landesaufgaben aus diesen Mitteln getragen, obwohl aktuell beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr inklusive dem Amt für Straßen und Verkehr weitere 17,6 VZE im Geltungsbereich des BremÖPNVG tätig sind. Neben der Umfinanzierung dieser Stellen sollen weitere 5 neue VZE aus den zusätzlich dem Land zufließenden RegG-Mitteln für die Bereiche Ausbau und Controlling des SPNV (1), ÖPNV-Mobilitätsmanagement und Verkehrssicherheit (1), Um- und Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur (2) sowie Finanz- und Vertragscontrolling im straßengebundenen ÖPNV (1) beim SUBV in der Abteilung Verkehr geschaffen werden.

Das infolge dieser Umstellung auf Refinanzierung aus dem BremÖPNVG frei werdende Personalbudget soll im Umfang von 11,6 VZE dazu verwendet werden, sowohl den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur durch zusätzliche Stellen auf kommunaler Ebene zu stärken als auch die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans in der Stadtgemeinde Bremen voran zu bringen. Hierin enthalten ist auch die unter Maßnahme L.6 im Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplans beschlossene Einführung eines „Teams Nahmobilität & Radverkehrsförderung“ beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr. Weitere Mittel im Umfang von 6 VZE (dies entspricht einem Finanzvolumen von 405 T€) fließen dem allgemeinen Haushalt zu.

Der Senat hat auf Basis der beigefügten Beschlussvorlage am 13.03.2018 der dargestellten Erhöhung der Stellenrefinanzierung aus Mitteln des BremÖPNVG um 22,6 VZE sowie einer Verlagerung freiwerdender Mittel im Personalhaushalt in Höhe von 405 T€ an den allgemeinen Haushalt zugestimmt und gebeten, die Fachdeputation und den Haushalts- und Finanzausschuss mit der Refinanzierung dieser Stellen zu befassen.

### **Beschlussvorschlag:**

1. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) nimmt den in der Anlage beigefügten Sachstandsbericht zur Verwendung der veränderten Zuweisungen des Bundes im Rahmen des vierten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes zur Kenntnis.
2. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) stimmt der dargestellten Erhöhung der Stellenrefinanzierung aus Mitteln des BremÖPNVG um 22,6 VZE zu.

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

13.03.2018  
Herr Polzin/  
Frau Dr. Helms/  
Frau Rüpke

**Vorlage**  
**für die Sitzung des Senats am 13. März 2018**

**Verwendung der veränderten Zuweisungen des Bundes im Rahmen  
des vierten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes  
im Land Bremen und der Stadtgemeinde Bremen**

**A. Problem**

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.

Das vierte Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes wurde am 06.12.2016 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht. Mit ihm wurden die zur Verfügung stehenden RegG-Mittel erhöht und die Verteilung dieser Mittel zwischen den Ländern neu geregelt (**s. Anlage 1**). Die Verwendung der RegG-Mittel in Bremen wird über das Bremische ÖPNV-Gesetz (BremÖPNVG) vom 16. Mai 1995 geregelt.

**Verwendung der RegG-Mittel bis 2016**

Vor der Neufestsetzung der RegG-Mittel im Dezember 2016 war ein wesentlicher Kritikpunkt der Länder an den seinerzeitigen Regelungen, dass die Trassen- und Stationspreise der Deutschen Bahn AG stark anstiegen, die den Ländern zur Verfügung stehenden Mittel jedoch nicht entsprechend dynamisiert waren. Anfängliche Kostensenkungen für die Leistungserbringung infolge des Wettbewerbs im SPNV wurden durch gestiegene Energie-, Infrastruktur- und Personalkosten weitgehend aufgezehrt. Dies führte in den letzten Jahren dazu, dass die Länder Leistungen im SPNV nur noch moderat ausgeweitet haben bzw. aus dem Landeshaushalt ergänzend finanziert haben. In einigen Regionen mussten auch Leistungen abbestellt werden.

Ein weiterer Kritikpunkt war die Aufteilung unter den Ländern. Aufgrund der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist die Verkehrsnachfrage im SPNV in den östlichen Bundesländern seit 1996 überwiegend rückläufig; hingegen ist die Nachfrage in vielen westlichen Bundesländern seitdem gestiegen und auch zukünftig aufgrund gesicherter Prognose ein Verkehrszuwachs absehbar. Auch in Bremen sind, sowohl im Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 und im darauf aufbauenden SPNV-Plan, als auch im Bundesverkehrswegeplan 2030 erhebliche Verkehrszuwächse im Regionalverkehr absehbar.

Die in Bremen nach dem BremÖPNVG verfügbaren Mittel reichten bis zur Neufestsetzung der RegG-Mittel 2016 nicht aus, um Planung, Ausbau und Betrieb des SPNV und des straßengebundenen ÖPNV personell entsprechend der Erfordernisse im Land Bremen auszustatten. Die dafür erforderlichen Stellen wurden mangels verfügbarer Refinanzierungsmöglichkeiten überwiegend aus dem Kernhaushalt finanziert. Dadurch konnte für bestimmte Aufgaben im Bereich Verkehr, z.B. zur Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans als auch zum Erhalt der Verkehrsinfrastruktur, die notwendige Personalausstattung nicht gewährleistet werden.

Die bisherige Verwendung der Mittel aus dem Bremischen ÖPNV-Gesetz ist der unten stehenden Tabelle zu entnehmen.

## B. Lösung

Mit dem vierten Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes haben sich die Finanzierungsmöglichkeiten für den SPNV und den straßengebundenen ÖPNV durch RegG-Mittel verbessert. Nach § 5 des RegG werden folgende Aussagen zur Finanzierung und Verteilung der Mittel getroffen:

- Den Ländern steht für den öffentlichen Personennahverkehr aus dem Steueraufkommen des Bundes für jedes Jahr ein Betrag zu.
- Für das Jahr 2016 wird der Betrag auf 8,2 Milliarden Euro festgesetzt. Ab dem Jahr 2017 bis einschließlich des Jahres 2031 steigt der Betrag jährlich um 1,8 vom Hundert.
- Die sich ergebenden absoluten Zahlbeträge werden nach einem festgelegten Schlüssel auf die Länder verteilt. Für Bremen ergeben sich für die Jahre 2016 bis 2019 folgende Beträge:

2016	44,96 Mio. €
2017	46,75 Mio. €
2018	48,58 Mio. €
2019	50,47 Mio. €

Für die Freie Hansestadt Bremen bedeutet dies für 2016 eine Mittelaufstockung um rund 4,21 Mio. € gegenüber dem Jahr 2015. Im Jahr 2015 wurden die Mittel wie folgt verwendet:

### Verwendung der Regionalisierungsmittel für das Land Bremen 2015

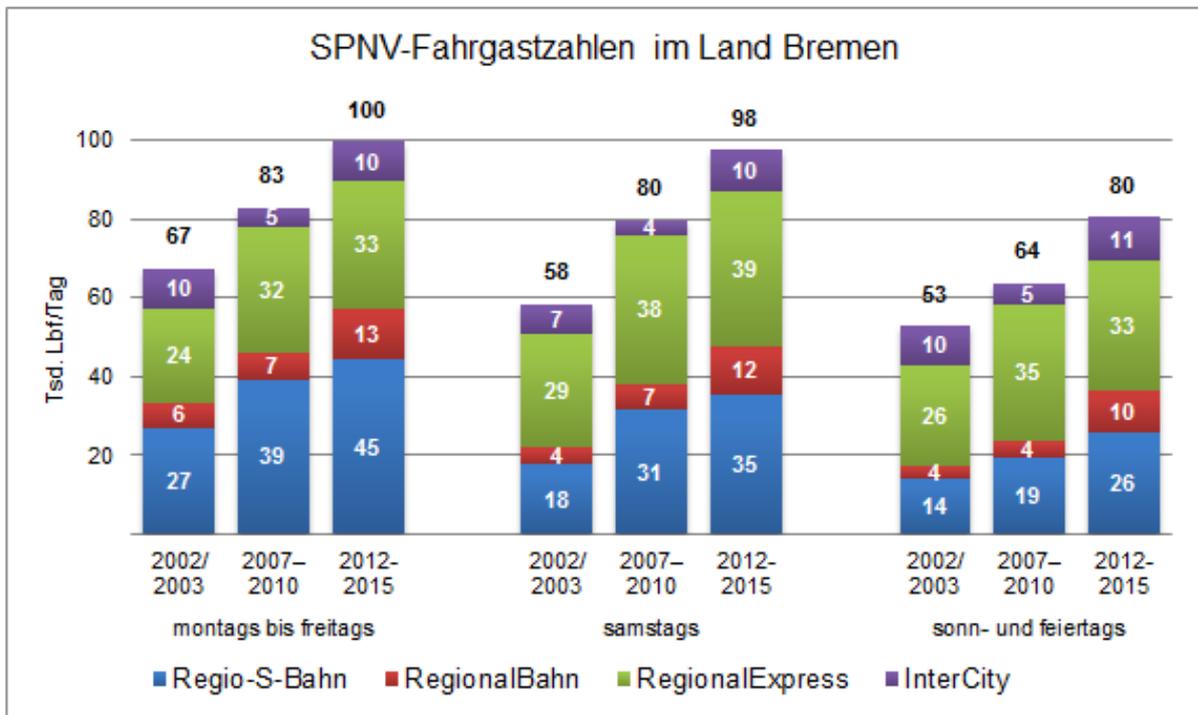
Bereich	2015
	Beträge in T€
Verfügbare Mittel nach § 5 RegG	40.745
Leistungsbestellungen	24.364
Managementaufwand (Personal für das Land Bremen und den ZVBN)	783
Investitionen in Verkehrsanlagen	7.093
davon für Bremerhaven	3.360
Zweckgebundene Rücklage Verkehrsanlagen (Linie 1+8)	8.164
Tarifausgleiche	0
Sonstiges	340

bestellte Zug-km im Berichtsjahr	3.243.098
----------------------------------	-----------

### Mittelzufluss und Mittelverwendung im Bremischen ÖPNVG ab 2016

Die Neuverteilung und Aufstockung der Regionalisierungsmittel bietet Bremen die Möglichkeit, entsprechend der Verkehrsnachfrage attraktiven Schienenpersonennahverkehr auch zukünftig sicher zu stellen. Die verbesserte Mittelausstattung des Landes Bremen mit Regionalisierungsmitteln schafft darüber hinaus auch die dringend notwendigen Voraussetzungen dafür, die Verkehrsinfrastruktur weiter zu verbessern und das öffentliche Verkehrsangebot zeitgemäß entsprechend der politischen Vorgaben weiterzuentwickeln.

## Land Bremen und Stadtgemeinde Bremen



Das Angebot im SPNV in Verbindung mit einem Ausbau der Schieneninfrastruktur ist für Bremen und für die Metropolregion Nordwest von hoher Bedeutung. Nur mit einem Ausbau der Schieneninfrastruktur kann anschließend das Fahrtenangebot durch Taktverdichtung verbessert und auf die gestiegene und weiter steigende Nachfrage (s. Abb.) vorausschauend reagiert werden. Die Ausweitung des SPNV erfolgt dabei unter Beachtung der Erfordernisse des Seehafenhinterlandverkehrs, der die gleichen Schienenstrecken nutzt. Die zum Ausbau des SPNV geplanten Maßnahmen sind im SPNV-Plan 2015 vom 30. April 2015 enthalten. Sie sind nachrichtlich auch im Nahverkehrsplan 2018-2022 des ZVBN enthalten:-

- Barrierefreie Sanierung bestehender Stationen
- Bau neuer Stationen
- Angebotsverdichtung auf der Regio-S-Bahn. 15-Minuten-Takt auf dem Abschnitt Bremen-Blumenthal – Achim der RS 1, 30-Minuten-Takt auf den Linien RS 2 und RS 3
- Anpassung der Schieneninfrastruktur an das erweiterte Zugangebot.

Auch der Ausbau des ÖPNV-Angebots und der hierfür erforderlichen barrierefreien Infrastruktur ist ein wichtiger Bestandteil der nachhaltigen Mobilität in Bremen. Hierdurch wird die Kompetenz der Bremer Straßenbahn AG als leistungsstarkes, kommunales Nahverkehrsunternehmen auch in Zukunft sichergestellt. Der geplante Ausbau des Straßenbahnnetzes ist im Beschluss der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie vom 29.07.2014 zum Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplans 2025 dargestellt.

Durch Beschluss des Senats vom 10.11.2015 wird die Beschaffung der neuen Straßenbahnfahrzeuge der BSAG anteilig auch durch Mittel des BremÖPNVG finanziert. Zudem hat der Senat am 25. April 2017 die anteilige Verwendung der Regionalisierungsmittel in Höhe von 2 Mio. € zur Finanzierung von Tarifausgleichskosten beschlossen.

Die Umsetzung der zuvor genannten und im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025, des bremischen SPNV-Plans und des Bundesverkehrswegeplans 2030 beschlossenen Maßnahmen ist nur dann möglich, wenn hierfür ausreichend Personalkapazitäten zur Verfügung stehen.

Dieses Personal konnte bislang nicht im erforderlichen Umfang finanziert werden. Aktuell werden beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr inklusive dem Amt für Straßen und Verkehr 17,6 VZE im Geltungsbereich des BremÖPNVG nicht aus den Mitteln nach diesem Gesetz finanziert. Lediglich 5 VZE mit Landesaufgaben wurden bisher aus diesen Mitteln getragen.

Die zur Umsetzung der sich aus dem BremÖPNVG ableitenden Aufgaben heute bereits vorhandenen 17,6 VZE sollen zukünftig aufgrund der verfügbaren Refinanzierungsmöglichkeiten vollständig aus dem BremÖPNVG refinanziert werden. Die nach dem neuen RegG dem Land Bremen zusätzlich zufließenden Mittel können damit eine den Aufgaben und dem Gesetzeszweck entsprechende Personalfinanzierung sicherstellen.

Neben der Umfinanzierung aus Regionalisierungsmitteln für die o.g. 17,6 VZE sollen zudem weitere 5 neue VZE aus den zusätzlich dem Land zufließenden RegG-Mitteln für die Bereiche Ausbau und Controlling des SPNV (1), ÖPNV-Mobilitätsmanagement und Verkehrssicherheit (1), Um- und Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur (2) sowie Finanz- und Vertragscontrolling im straßengebundenen ÖPNV (1) beim SUBV in der Abteilung Verkehr geschaffen werden.

Das infolge dieser Umstellung auf Refinanzierung aus dem BremÖPNVG frei werdende Personalbudget in Höhe von 17,6 VZE soll im Umfang von 11,6 VZE dazu verwendet werden, den städtischen Personalhaushalt zu entlasten und zugleich sowohl für die Umsetzung der Verkehrsentwicklungsplans als auch zum Erhalt der Verkehrsinfrastruktur zusätzliche Stellen auf kommunaler Ebene in der Stadtgemeinde Bremen zu schaffen.

Weitere Mittel im Umfang von 6 VZE (dies entspricht einem Finanzvolumen von 405 T€) fließen dem allgemeinen Haushalt zu.

Die geplante konkrete Mittelverwendung für das laufende Jahr 2018 unter Berücksichtigung der o.g. Zwecke stellt sich damit schematisch wie folgt dar:

**Verwendung der Regionalisierungsmittel für das Land Bremen 2018**

Bereich	2018
	Beträge in T€
Verfügbare Mittel nach § 5 RegG	48.583
Leistungsbestellungen	25.201
Managementaufwand (Personal für Land, Stadtgemeinden und ZVBN)	3.814
davon für Bremerhaven	616
Investitionen in Verkehrsanlagen	15.702
davon für Bremerhaven	2.729
Tarifausgleiche	2.300
Sonstiges	1.566
Nachr. bestellte Zug-km im Berichtsjahr	3.393.250

Die geplante Mittelverwendung für die Jahre 2017 bis 2022 ist der **Anlage 2** zu entnehmen. Die Mittelbindung ist u.a. durch langfristige Verkehrsverträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen über in der Regel rund 10 Jahre gegeben. Hinzu kommt ab 2017 die anteilige Übernahme von 1/3 der durch das Land Bremen nach § 45a PBefG aufzubringenden Ausgleichszahlungen für die ermäßigte Beförderung von Schülern im straßengebundenen ÖPNV. Diese durch den Senat beschlossene Finanzierung dient der Erreichung der Vorgaben des Stabilitätsrats. In der Stadtgemeinde Bremen ist durch Gremienbeschlüsse u.a. zur

Finanzierung neuer Straßenbahnen bei der BSAG und dem Ausbau des Straßenbahnnetzes bereits eine längerfristige Bindung von Mitteln aus dem BremÖPNVG gegeben.

### Stadtgemeinde Bremerhaven

Die Stadtgemeinde Bremerhaven legt im Rahmen der gesetzlichen Regelungen eigenständig fest, wie die ihr auf der Grundlage des BremÖPNVG zustehenden Mittel eingesetzt werden. Derzeit wird der „Verkehrsentwicklungsplan Bremerhaven 2030“ für die Stadt erarbeitet, der unter anderem entsprechende Maßnahmen zur Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV enthalten wird. Für Bremerhaven ist daher eine äquivalente Lösung über Mittelzuweisungen anzustreben, die seitens des Magistrates in Abstimmung mit dem Land Bremen zu konkretisieren ist.

### **Fazit**

Das zuvor beschriebene Maßnahmenbündel ist ein wichtiger Baustein, um die Wirtschaftskraft der Region nachhaltig zu stärken und den SPNV und straßengebundenen ÖPNV zu optimieren. Dringend erforderliche Sanierungen von Straßen und Ingenieurbauwerken im Bereich der städtischen Verkehrsinfrastruktur können besser vorbereitet und größere Schäden und Beeinträchtigungen somit vermieden werden. Nachhaltige Mobilität, vor allem auch im Nahbereich in den Stadtteilen, kann gezielt auch unter den Aspekten des demografischen Wandels und den Anforderungen der Barrierefreiheit umgesetzt werden. Unabhängig von den noch ausstehenden Einzelprojektentscheidungen wird der Senat daher um Zustimmung gebeten, durch Einrichtung weiterer 5 VZE (Refinanzierung wie oben beschrieben) die Stellenausstattung für Aufgaben nach dem BremÖPNV-Gesetz von 22,6 auf 27,6 VZE aufzustocken (17,6 VZE + die bisher schon finanzierten 5 VZE + die in Rede stehenden 5 neuen VEZ).

Damit wird die oben beschriebene Umfinanzierung vorhandener 17,6 VZE, von denen 11,6 VZE z. B. zur Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans wie auch zum Erhalt der Verkehrsinfrastruktur eingesetzt werden sollen, möglich. Zudem wird im Umfang von 6 VZE der städtische Personalhaushalt entlastet.

Insgesamt ist es nun möglich, die Personalkapazitäten für die bremischen Verkehrsaufgaben so auszustatten, dass die Regionalisierungsmittel im Land und in den beiden Stadtgemeinden zielgerichtet eingesetzt und sowohl die Aufgaben der Umsetzung der Verkehrsentwicklungspläne, als auch der Sanierung der Verkehrsinfrastruktur effektiv umgesetzt und nachhaltig gesteuert werden können.

### **C. Alternativen**

Die nachfragegerechte Finanzierung der Leistungen im ÖPNV und SPNV unter Berücksichtigung von Straßenbahnfahrzeugfinanzierung und Tarifaufgaben kann nicht erfolgen. Ohne Änderungen der Personalausstattung können beschlossene Maßnahmen im SPNV und im straßengebundenen ÖPNV nicht umgesetzt werden. Der gegenüber dem Bund nach dem RegG nachzuweisende zweckgebundene Mittelabfluss könnte nicht gewährleistet werden. Die gebotene haushaltsschonende Mittelverwendung und Steuerung der Verträge im SPNV und straßengebundenen ÖPNV wäre nicht möglich.

Dies hätte negative Auswirkungen sowohl auf die Attraktivität des Wirtschafts- und Lebensraums der Freien Hansestadt Bremen als auch auf die gesamte Metropolregion Nordwest.

### **D. Finanzielle und Personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung**

Frauen nutzen im Gegensatz zu Männern anteilig häufiger den öffentlichen Personenverkehr.

Die Vorlage stellt die Verwendung der vom Bund zweckgebunden für den ÖPNV zur Verfügung gestellten RegG-Mittel nach Aufstockung im Jahr 2016 dar und löst insofern keinen Finanzierungsaufwand aus. Die Mittelverwendung unterliegt wie bisher der entsprechenden

Beschlussfassung und Berichterstattung, auch im Rahmen der Haushaltsaufstellung. Die vorgelegte Planung ist dabei Grundlage und künftig revolvierend analog der Haushaltsaufstellung zu aktualisieren und vorzulegen.

Die Ausweitung der Personalkostenrefinanzierung führt zu einer entsprechenden Mittelbindung und benötigt entsprechende Planungssicherheit. Sie ist integriert in die Mittelfristplanung der Verwendung der Mittel des BremÖPNVG. Die Personalkosten inkl. Gemeinkosten- und Sachkostenpauschale für die nach a) und b) zusätzlich aus Mitteln des BremÖPNVG zu finanzierenden Stellenvolumina betragen insgesamt 2.320.654 € p.a. (s. Tabelle).

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr wird die Stellen im Bereich SPNV/ÖPNV zukünftig durch Bundesmittel aus dem BremÖPNVG finanzieren. Die hierdurch frei werdenden Mittel im Personalhaushalt verbleiben in Höhe von 11,6 VZE im Ressort und fließen in Höhe von 405.000 € (6 VZE) dem allgemeinen Haushalt zu.

Die zukünftige Ausstattung mit Stellen im Geltungsbereich des BremÖPNVG stellt sich wie folgt dar (Werte für 2018):

		Anzahl VZE	Personalkosten inkl. Gemeinkosten (20 %) und Sachkostenpauschale p.a.	Stellenbewertung
1	a) Finanzierung zusätzlicher Stellen im Geltungsbereich des BremÖPNVG (Abt. 5) - davon 1 Ausbau und Controlling des SPNV - davon 2 Um- und Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur, 1 Finanz- und Vertragscontrolling im straßengebundenen ÖPNV, 1 Mobilitätsmanagement und Verkehrssicherheit.	5,0	487.929 €	4 X TVL13 1 X TVL 9
2	b) Bisher aus dem Personalhaushalt finanzierte Stellen im Geltungsbereich des BremÖPNVG, die nun aus Regionalisierungsmitteln bestritten werden: - 7,6 Abt 5 - 10 ASV	17,6	1.832.724 €	9 X 2. Einstiegsamt der LG 2 8,5 X 1 Einstiegsamt der LG 2.
3	c.) Bereits aus Regionalisierungsmitteln refinanziert	5,0	426.984 €	
4	a) + b) + c) SUMME Ausgaben BremÖPNVG	27,6	2.320.654 € + 426.984 € <u>2.747.638 €</u>	

Die Aufteilung der 17,6 Stellen, die bisher aus dem Haushalt finanziert wurden, wird folgendermaßen gestaltet: 11,6 Stellen im Personalhaushalt werden bei SUBV im Verkehrsbereich neu besetzt (1.832.724 € - 405.000 €) und 6 Stellen an den allgemeinen Haushalt (405 T€) abgegeben.

## E. Beteiligung und Abstimmung

Die Vorlage ist mit der Senatorin für Finanzen mit der Senatskanzlei und der Stadtgemeinde Bremerhaven abgestimmt.

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

Geeignet nach Beschlussfassung im Senat. Einer Veröffentlichung über das zentrale elektronische Informationsregister steht nichts entgegen.

## **G. Beschluss**

1. Der Senat nimmt entsprechend der Vorlage 1949/19 den Sachstandsbericht zur Verwendung der veränderten Zuweisungen des Bundes im Rahmen des vierten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes zur Kenntnis.
2. Der Senat stimmt der dargestellten Erhöhung der Stellenrefinanzierung aus Mitteln des BremÖPNVG um 22,6 VZE sowie einer Verlagerung freierwerdender Mittel im Personalhaushalt in Höhe von 405 T€ an den allgemeinen Haushalt zu.
3. Der Senat bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr um Zuleitung dieser Beschlussvorlage über die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft an den Haushalts- und Finanzausschuss zur Einrichtung der Refinanzierungsstellen.

Anlagen:

1. Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG) vom 23.12.2016
2. geplante Verwendung der Mittel des Bremischen ÖPNVG für die Jahre 2017 – 2022
3. Wirtschaftlichkeitsnachweis

# **Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG)**

RegG

Ausfertigungsdatum: 27.12.1993

Vollzitat:

"Regionalisierungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378 ,2395), das zuletzt durch Artikel 19 Absatz 23 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234) geändert worden ist"

**Stand:** Zuletzt geändert durch Art. 19 Abs. 23 G v. 23.12.2016 I 3234

## **Fußnote**

+++ Textnachweis ab: 1.1.1996 +++)

Überschrift: Buchstabenabkürzung eingef. durch Art. 1 Nr. 1 G v. 26.6.2002 I 2264 mWv 1.7.2002

Das G wurde als Artikel 4 G 930-8 v. 27.12.1993 I 2378 (ENeuOG) vom Bundestag mit Zustimmung des Bundesrates beschlossen. Es ist gem. Art. 11 Abs. 2 dieses G am 1.1.1996 in Kraft getreten.

## **§ 1 Öffentliche Aufgabe, Zuständigkeit**

- (1) Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.
- (2) Die Stellen, die diese Aufgabe wahrnehmen, werden durch Landesrecht bestimmt.

## **§ 2 Begriffsbestimmungen**

Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

## **§ 3 Regionalisierung**

Zur Stärkung der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr ist anzustreben, die Zuständigkeiten für Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs zusammenzuführen. Das Nähere regeln die Länder.

## **§ 4 Gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen**

Für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) maßgeblich. Zuständig sind die nach Landesrecht bestimmten Stellen.

## **§ 5 Finanzierung und Verteilung**

- (1) Den Ländern steht für den öffentlichen Personennahverkehr aus dem Steueraufkommen des Bundes nach Maßgabe der folgenden Vorschriften für jedes Jahr ein Betrag zu.
- (2) Für das Jahr 2016 wird der Betrag auf 8 Milliarden Euro festgesetzt.

(3) Ab dem Jahr 2017 bis einschließlich des Jahres 2031 steigt der in Absatz 2 bezeichnete Betrag jährlich um 1,8 vom Hundert.

(4) Die sich nach Absatz 2 in Verbindung mit Absatz 3 ergebenden absoluten Zahlbeträge werden nach Maßgabe der Anlage 1 auf die Länder verteilt.

(5) Zusätzlich zu den in der Anlage 1 festgelegten Beträgen erhalten die Länder Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Saarland, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen für das Jahr 2016 zusammen Regionalisierungsmittel in Höhe von 200 Millionen Euro.

(6) Ab dem Jahr 2017 bis einschließlich 2031 steigt der in Absatz 5 genannte Betrag jährlich um 1,8 vom Hundert.

(7) Die sich nach Absatz 5 in Verbindung mit Absatz 6 ergebenden zusätzlichen Regionalisierungsmittel für die Länder Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Saarland, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen werden nach Maßgabe der Anlage 2 Teil A auf diese Länder verteilt.

(8) Die sich nach Absatz 5 in Verbindung mit den Absätzen 6 und 7 ergebenden absoluten Zahlbeträge werden nach Maßgabe der Anlage 2 Teil B auf die Länder Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Saarland, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen verteilt.

(9) Von den in den Anlagen 1 und 2 Teil B festgelegten Jahresbeträgen wird je ein Zwölftel zum 15. Tag eines jeden Monats überwiesen.

(10) Die Dynamik des Anstiegs der Infrastrukturentgelte, insbesondere der Stations- und Trassenentgelte im Schienenpersonennahverkehr der bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, ist nach Maßgabe des Eisenbahnregulierungsrechts zu begrenzen.

## § 6 Verwendung

(1) Mit den Beträgen nach § 5 ist insbesondere der Schienenpersonennahverkehr zu finanzieren.

(2) Die Länder weisen dem Bund jährlich – beginnend mit dem Jahr 2016 – die Verwendung der Mittel nach Maßgabe der Anlage 3 bis zum 30. September des jeweiligen Folgejahres nach. Die Bundesregierung erstellt jährlich aus den Nachweisen der Länder einen Gesamtbericht, der dem Deutschen Bundestag zugeleitet und veröffentlicht wird.

### **Anlage 1 (zu § 5 Absatz 4 und 9) Verteilung der Regionalisierungsmittel auf alle Länder in absoluten Zahlbeträgen für die Jahre 2016 bis einschließlich 2031**

(Fundstelle: BGBl. I 2016, 2759 – 2760)

Land/EUR	2016	2017	2018	2019
BW	850 696 000,00	881 775 312,00	913 706 144,32	946 500 791,40
BY	1 208 720 000,00	1 240 974 576,00	1 274 006 982,05	1 307 818 039,13
BE	432 632 000,00	436 184 496,00	439 716 418,50	443 242 606,25
BB	445 496 000,00	442 007 456,00	438 248 983,71	434 211 996,01
HB	44 960 000,00	46 746 560,00	48 582 869,12	50 470 139,48
HH	157 360 000,00	163 205 760,00	169 210 982,72	175 379 514,79
HE	593 032 000,00	603 950 896,00	615 062 439,30	626 386 757,88
MV	257 144 000,00	253 156 240,00	248 949 896,58	244 501 662,34
NI	689 088 000,00	703 413 568,00	718 023 301,34	732 939 518,92
NW	1 286 640 000,00	1 336 104 640,00	1 386 933 135,68	1 439 158 559,30
RP	419 112 000,00	426 566 432,00	434 161 721,86	441 883 794,80
SL	104 640 000,00	105 546 240,00	106 451 201,28	107 354 544,18
SN	557 920 000,00	552 814 720,00	547 344 883,84	541 499 021,61

Land/EUR	2016	2017	2018	2019
ST	389 832 000,00	384 062 896,00	377 951 508,10	371 504 113,67
SH	251 840 000,00	259 467 840,00	267 288 686,08	275 298 575,22
TH	310 888 000,00	308 022 368,00	304 952 845,54	301 673 021,02

Land/EUR	2020	2021	2022	2023
BW	980 180 004,99	1 014 756 257,62	1 041 649 677,46	1 069 173 415,30
BY	1 342 442 107,74	1 377 888 909,78	1 408 424 973,98	1 439 622 964,57
BE	446 744 676,90	450 229 211,49	456 018 342,59	461 870 008,14
BB	429 887 684,07	425 267 012,22	426 635 717,42	427 906 845,40
HB	52 409 610,73	54 402 550,62	55 916 026,07	57 466 360,22
HH	181 715 289,66	188 222 329,46	193 257 539,16	198 413 032,38
HE	637 910 879,97	649 646 921,14	661 474 123,11	673 516 618,74
MV	239 821 223,65	234 884 324,24	234 402 118,22	233 835 514,36
NI	748 160 080,77	763 691 110,45	778 488 201,88	793 570 552,68
NW	1 492 814 731,84	1 547 936 239,21	1 590 178 770,20	1 633 440 500,96
RP	449 743 193,97	457 742 361,17	465 937 204,54	474 269 689,65
SL	108 255 917,24	109 154 956,86	110 585 516,54	112 032 210,15
SN	535 265 368,60	528 631 858,39	529 866 673,84	530 974 665,92
ST	364 693 565,02	357 517 469,28	356 963 280,47	356 273 305,20
SH	283 510 218,83	291 954 524,04	298 892 528,55	305 985 707,96
TH	298 184 909,83	294 464 738,19	295 135 114,06	295 743 280,98

Land/EUR	2024	2025	2026	2027
BW	1 097 350 513,20	1 126 204 967,79	1 153 877 969,47	1 182 192 043,35
BY	1 471 487 753,14	1 504 033 236,25	1 536 040 042,68	1 568 702 052,83
BE	467 784 583,71	473 753 044,77	480 291 616,44	486 912 080,70
BB	429 094 731,26	430 177 345,86	432 517 771,38	434 803 074,76
HB	59 054 389,61	60 680 968,96	62 232 222,51	63 819 660,55
HH	203 691 507,92	209 095 722,75	214 274 683,76	219 572 340,36
HE	685 778 326,61	698 253 843,23	710 937 161,44	723 850 844,85
MV	233 163 339,23	232 391 203,09	232 529 341,53	232 597 158,20
NI	808 943 637,94	824 603 644,07	840 354 939,46	856 396 375,37
NW	1 677 744 436,10	1 723 114 078,19	1 766 484 776,88	1 810 858 531,75
RP	482 760 407,82	491 403 128,47	500 200 572,69	509 165 244,83
SL	113 495 155,03	114 974 467,49	116 585 011,80	118 216 283,97
SN	531 950 868,92	532 790 179,43	535 265 962,97	537 658 250,69
ST	355 442 834,72	354 457 641,41	354 832 679,86	355 106 375,41
SH	313 237 400,65	320 679 194,92	327 904 908,10	335 277 112,37
TH	296 268 490,88	296 726 180,85	298 089 285,83	299 415 057,84

Land/EUR	2028	2029	2030	2031
BW	1 211 151 567,42	1 240 760 516,01	1 271 053 243,35	1 293 932 201,73
BY	1 602 052 128,13	1 636 094 546,68	1 670 843 427,41	1 700 918 609,11
BE	493 605 357,42	500 391 920,73	507 262 872,19	516 393 603,89
BB	437 020 603,54	439 187 175,30	441 290 148,96	449 233 371,65
HB	65 444 083,12	67 106 307,34	68 807 167,75	70 045 696,77
HH	224 991 287,59	230 534 175,49	236 203 710,17	240 455 376,96
HE	736 989 167,47	750 376 030,16	764 006 035,42	777 758 144,06
MV	232 592 076,77	232 511 450,93	232 352 562,73	236 534 908,85
NI	872 743 027,96	889 410 775,77	906 385 524,02	922 700 463,46

Land/EUR	2028	2029	2030	2031
NW	1 856 257 400,74	1 902 703 910,85	1 950 221 067,92	1 985 325 047,14
RP	518 290 580,18	527 569 369,92	537 024 539,67	546 690 981,39
SL	119 868 508,40	121 541 910,83	123 236 718,35	125 454 979,28
SN	539 963 234,60	542 176 996,65	544 295 506,05	554 092 825,16
ST	355 265 048,46	355 324 467,40	355 270 919,56	361 665 796,11
SH	342 848 113,85	350 542 689,04	358 403 186,15	364 854 443,50
TH	300 682 066,95	301 907 766,05	303 069 899,61	308 525 157,80

**Anlage 2 (zu § 5 Absatz 7, 8 und 9) Verteilung der zusätzlichen Regionalisierungsmittel auf die Länder Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Saarland, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen**

(BGBl. I 2016, 2761 – 2762)

**Teil A**

**Verteilung der zusätzlichen Regionalisierungsmittel auf die Länder Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Saarland, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen nach Vom-Hundert-Sätzen**

Berlin:	2,0385
Brandenburg:	17,7717
Mecklenburg-Vorpommern:	16,7221
Saarland:	0,5000
Sachsen:	24,6730
Sachsen-Anhalt:	24,4807
Thüringen:	13,8140

**Teil B**

**Verteilung der zusätzlichen Regionalisierungsmittel auf die Länder Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Saarland, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen in absoluten Zahlbeträgen für die Jahre 2016 bis einschließlich 2031**

Land/EUR	2016	2017	2018	2019
BE	4 077 000,00	4 150 386,00	4 225 092,95	4 301 144,62
BB	35 543 400,00	36 183 181,20	36 834 478,46	37 497 499,07
MV	33 444 200,00	34 046 195,60	34 659 027,12	35 282 889,61
SL	1 000 000,00	1 018 000,00	1 036 324,00	1 054 977,83
SN	49 346 000,00	50 234 228,00	51 138 444,10	52 058 936,10
ST	48 961 400,00	49 842 705,20	50 739 873,89	51 653 191,62
TH	27 628 000,00	28 125 304,00	28 631 559,47	29 146 927,54

Land/EUR	2020	2021	2022	2023
BE	4 378 565,22	4 457 379,40	4 537 612,23	4 619 289,25
BB	38 172 454,06	38 859 558,23	39 559 030,28	40 271 092,82
MV	35 917 981,62	36 564 505,29	37 222 666,39	37 892 674,38
SL	1 073 967,43	1 093 298,85	1 112 978,23	1 133 011,83
SN	52 995 996,95	53 949 924,89	54 921 023,54	55 909 601,96
ST	52 582 949,07	53 529 442,16	54 492 972,12	55 473 845,61
TH	29 671 572,24	30 205 660,54	30 749 362,43	31 302 850,95

Land/EUR	2024	2025	2026	2027
BE	4 702 436,45	4 787 080,31	4 873 247,76	4 960 966,22
BB	40 995 972,49	41 733 900,00	42 485 110,20	43 249 842,18
MV	38 574 742,52	39 269 087,89	39 975 931,47	40 695 498,23
SL	1 153 406,05	1 174 167,36	1 195 302,37	1 216 817,81
SN	56 915 974,80	57 940 462,35	58 983 390,67	60 045 091,70
ST	56 472 374,83	57 488 877,58	58 523 677,38	59 577 103,57
TH	31 866 302,27	32 439 895,71	33 023 813,83	33 618 242,48

Land/EUR	2028	2029	2030	2031
BE	5 050 263,61	5 141 168,35	5 233 709,38	5 327 916,15
BB	44 028 339,34	44 820 849,45	45 627 624,74	46 448 921,99
MV	41 428 017,20	42 173 721,51	42 932 848,50	43 705 639,77
SL	1 238 720,53	1 261 017,50	1 283 715,82	1 306 822,70
SN	61 125 903,35	62 226 169,61	63 346 240,66	64 486 473,00
ST	60 649 491,43	61 741 182,28	62 852 523,56	63 983 868,99
TH	34 223 370,85	34 839 391,52	35 466 500,57	36 104 897,58

### Anlage 3 (zu § 6 Absatz 2) Verwendungsnachweis

(BGBl. I 2016, 2763 — 2764)

<b>Nachweis über die Verwendung der Regionalisierungsmittel</b> für das Bundesland _____ im Jahr: _____ <b>Übersendung bis 30.09. des Folgejahres an BMVI</b>							
				Beträge in Euro (Zu Ziffern 1 bis 7, 9, 10)			Anteil Regionalisierungsmittel an Gesamt- mitteln in Prozent
Bereich	Veranschlagt im Landeshaushalt bei Kap./Tit.	Verwendungszweck	Berichtsjahr		Vorjahr IST	Vor- Vorjahr IST	
			SOLL	IST			
1	Verfügbare Mittel		Zuweisung nach § 5 RegG				
			Reste Vorjahr				
			verfügbare Mittel gesamt				
2	Leistungsbestellungen		Bestellungen im SPNV/ Bestellerentgelte				
			davon wettbewerblich vergeben <sup>1</sup>				
			davon nicht wettbewerblich vergeben <sup>1</sup>				
			davon Trassenentgelte				
			davon Stationsentgelte				
			Bestellungen im ÖPNV				
			davon wettbewerblich vergeben				
	davon nicht wettbewerblich vergeben						

3	Managementaufwand	SPNV						
		ÖPNV						
4	Investitionen in Verkehrsanlagen	SPNV						
		Bauprojekte ab 5 Millionen Euro <sup>2</sup>						
		davon DB Netz AG						
		davon DB Station & Service AG						
		davon Sonstige						
		ÖPNV						
5	Investitionen in Fahrzeuge	SPNV <sup>3</sup>						
		davon DB AG						
		davon NE-Bahnen						
		ÖPNV						
6	Tarifausgleiche	Verbundförderung						
		Ausgleich Ausbildungsverkehre <sup>4</sup>						
		davon Schiene						
		davon Straße						
		Erstattung Fahrgeldausfälle aus Beförderung schwerbehinderter Menschen						

7	Sonstige Ausgaben <sup>5</sup>							
8	Sonstiges		Bestellte Zugkilometer					
			Erbrachte Zugkilometer					
			Betriebene Streckenkilometer im SPNV					
			Übersicht Verkehrsverträge im SPNV <sup>6</sup>					
9	Summe Ausgaben							
10	Differenz verfügbare Mittel/Ausgaben <sup>7</sup>							

- 1 Jeweils unter Angabe der Anteile DB AG-Unternehmen und Wettbewerber.
- 2 Investitionen in Verkehrsanlagen müssen ab einem Volumen von 5 Millionen Euro in einer gesonderten Anlage näher beschrieben werden: Beschreibung der einzelnen Bauprojekte, Kosten/Zeitraum, erforderliche Rückstellungen.
- 3 Angaben zur Anzahl der Fahrzeuge und zum Zeitpunkt der Beschaffung sind erforderlich (ggf. in einer gesonderten Anlage).
- 4 Unter Angabe der Rechtsgrundlage (Bundes-/Landesrecht).
- 5 Angabe des Verwendungszwecks.
- 6 Die Übersicht der Verträge ist als gesonderte Anlage zu übersenden. Dabei sind Aussagen zur Laufzeit/Dauer des Vertrages zu treffen, zur geplanten Entwicklung der Zugkilometer, zur Entwicklung der Personenkilometerleistung, zur Reduzierung des Energieverbrauchs sowie der Lärm- und Schadstoffemissionen im Berichtsjahr und den beiden Vorjahren und zu den Aufwendungen in Verkehrsverträgen für die Digitalisierung.
- 7 Angaben zur Höhe und geplanter Verwendung.

# ÖPNVG-Mittel Planung

Stand Mai 2017

Zahlenwerte in T€	2018	2019	2020	2021	2022
<b>konsumtiv geplant</b>					
a) Leistungsbestellungen SPNV	25.201	25.656	26.162	26.633	29.430
b) Erweiterung SPNV-Bestellungen gem. VEP	0	0	0	0	2.180
c) Ing.-Verträge / ÖPNV-Gutachten u. -Förderung	1.566	1.248	1.403	1.514	1.405
d) ZVBN	423	423	423	423	423
e) Personal Land	747	761	774	788	802
f) Personal Stadtgem. Bremen	2.028	2.065	2.102	2.139	2.178
g) konsumtiv Bremerhaven	616	625	596	605	615
h) Schülerbeförderung (§45a-Mittel)	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300
<b>Summe konsumtiv (a, b, c, d, e, f, g, h)</b>	<b>32.882</b>	<b>33.077</b>	<b>33.760</b>	<b>34.403</b>	<b>39.333</b>
<b>investiv geplant</b>					
a) Investitionen in SPNV-Anlagen / Stationen	900	2.700	2.400	2.200	1.100
b) Investitionen in ÖPNV-Anlagen	14.731	12.685	9.995	15.749	6.392
<b>Summe investiv Stadt Bremen (a, b)</b>	<b>15.631</b>	<b>15.385</b>	<b>12.395</b>	<b>17.949</b>	<b>7.492</b>
c) Fahrzeugförderung Straßenbahn gemäß Senatsbeschluss v. Nov. 2015	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000
d) investive Mittel für Bremerhaven	2.729	2.835	2.944	3.056	3.141
<b>Summe investiv (a, b, c, d)</b>	<b>24.360</b>	<b>24.220</b>	<b>21.339</b>	<b>27.005</b>	<b>16.633</b>
<b>Gesamtausgaben (konsumtiv und investiv)</b>	<b>57.241</b>	<b>57.296</b>	<b>55.099</b>	<b>61.407</b>	<b>55.966</b>
<b>RegG-Bundesmittel</b>	<b>48.583</b>	<b>50.470</b>	<b>52.410</b>	<b>54.403</b>	<b>55.916</b>
<b>Auflösung der gebundenen Mittel Stadt Bremen für Straßenbahnfahrzeuge und Investitionsmaßnahmen</b>	<b>8.659</b>	<b>6.826</b>	<b>2.689</b>	<b>7.005</b>	<b>50</b>

### Anlage 3 : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

#### Anlage zur Vorlage : Verwendung der veränderten Zuweisungen des Bundes im Rahmen des vierten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes im Land Bremen und der Stadtgemeinde Bremen

Datum : 12-12-2017

Stand: 12.12.2017

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

Verwendung der veränderten Zuweisungen des Bundes im Rahmen des vierten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes im Land Bremen und der Stadtgemeinde Bremen

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Projekte mit  betriebswirtschaftlichen  gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen

Methode der Berechnung (siehe Anlage)

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

Ggf. ergänzende Bewertungen (siehe Anlage)

Nutzwertanalyse  Risikoanalyse für ÖPP/PPP  Sensitivitätsanalyse  Sonstige (Erläuterung)

Anfangsjahr der Berechnung : 2017

Betrachtungszeitraum (Jahre):

Unterstellter Kalkulationszinssatz:

Geprüfte Alternativen (siehe auch beigefügte Berechnung)

Nr.	Benennung der Alternativen	Rang
1	Änderung der Refinanzierung zur Schaffung von 16 zusätzlichen Stellen	1
2	Keine Änderung der Refinanzierung, somit keine zusätzlichen Stellen, somit nicht Mittelabfluss im Sinne des RegG	2
n		

#### Ergebnis

**Keine Änderung der Personalausstattung führen zu einer Nichtumsetzung der beschlossenen Maßnahmen im SPNV und im straßengebundenen ÖPNV. Der gegenüber dem Bund nach dem RegG nachzuweisende zweckgebundene Mittelabfluss könnte nicht gewährleistet werden. Die gebotene haushaltsschonende Mittelverwendung und Steuerung der Verträge im SPNV und straßengebundenen ÖPNV wäre nicht möglich. Dies hätte negative Auswirkungen sowohl auf die Attraktivität des Wirtschafts- und Lebensraums der Freien Hansestadt Bremen als auch auf die gesamte Metropolregion Nordwest.**

Weitergehende Erläuterungen

--

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

30. Januar 2019		
-----------------	--	--

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

Nr.	Bezeichnung	Kennzahl
1	Gegenüberstellung mittelfristige Planung und tatsächlicher Mittelabfluss des BremÖPNVG	Abfluss entspricht Planung

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

--