

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

06.04.2018  
Name: Herr Polzin  
Tel.: 361-2162  
Herr Hamburger  
Tel.: 361-10244

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

**Vorlage Nr. 19/422 (S)**

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

**Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags im straßengebundenen  
ÖPNV auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen (ÖDLA)**

**A Sachdarstellung**

Im Rahmen des aktuellen ÖDLA in der Stadtgemeinde Bremen ist die BSAG ursprünglich bis zum Fahrplanwechsel vor den Osterferien in 2021 mit der Erbringung von Verkehrsleistungen im ÖPNV beauftragt.

Aufgrund von gehäuft aufgetretenen irreversiblen Fahrzeugschäden des Fahrzeugtyps GT8N musste eine Ersatzbeschaffung von Straßenbahnen der BSAG erfolgen. Der Haushalts- und Finanzausschuss hat am 10.12.2015 und die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft hat im Umlaufverfahren am 29.01.2016 einer entsprechenden Verpflichtungsermächtigung zugestimmt.

Zusammenhängend mit der Straßenbahnbeschaffung sind Änderungen des Leistungsumfangs vorgesehen, um das Netz wirtschaftlicher bedienen und mit den hiermit erzielten Einsparungen einen Teil der zusätzlich entstehenden Verluste der BSAG gegenfinanzieren zu können. Hieraus resultiert insgesamt erheblicher Anpassungsbedarf am Inhalt des bestehenden ÖDLA. Darüber hinaus ist dessen Laufzeit bis zum Jahr 2021 nicht ausreichend zur Absicherung der Finanzierung der neu zu beschaffenden Straßenbahnen. Insofern ist die Neuvergabe des ÖDLA Voraussetzung für die Finanzierung der Straßenbahnbeschaffung über den Kapitalmarkt. Der ÖDLA legt die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der BSAG im ÖPNV und die dafür gewährten Ausgleichsleistungen fest.

Der neue ÖDLA soll durch den Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) an die BSAG vergeben werden. Die BSAG erbringt die von diesem ÖDLA umfassten Verkehrsdienste unter Erfüllung der in diesem ÖDLA geregelten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen.

Der neue ÖDLA orientiert sich an bewährten Strukturen und Abläufen des geltenden ÖDLA. Aufgrund des seit 2010 teilweise EU-weit bzw. national veränderten Rechtsrahmens und der aktuellen Rechtsprechung wurden jedoch sowohl im ÖDLA selbst als auch bezogen auf die Anlagen Änderungen erforderlich, um auf die Anforderungen dieses geänderten Rechtsrahmens rechtskonform zu reagieren. Weiterhin wurden Fortschreibungen und Präzisierungen zur langfristigen Sicherstellung eines hochwertigen ÖPNV durch die BSAG in den neuen ÖDLA aufgenommen.

Hinsichtlich des finanziellen Rahmens entwickelt sich der neue ÖDLA in der Größenordnung des bisherigen Vertragswerkes weiter.

Da die der BSAG für die Straßenbahnersatzbeschaffung Kredit gebenden Banken eine möglichst langlaufende Beauftragung der BSAG für Leistungen im straßengebundenen ÖPNV benötigen, soll der ÖDLA, die nach der EU-Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 maximal zulässige Laufzeit von 22,5 Jahren erhalten und vom 01.01.2019 bis zum 30.06.2041 gelten.

## B Beteiligung/ Abstimmung

Der Senat hat der Direktvergabe des ÖDLA am 03.4.2018 zugestimmt.

## C Finanzielle, personalwirtschaftliche und genderspezifische Auswirkungen (Finanzierungsdetails s. Anlage Senatsvorlage)

Regelungen zur Gleichstellung im Unternehmen BSAG sind Bestandteil des ÖDLA. Frauen nutzen den ÖPNV häufiger als Männer, ein gesichertes Angebot kommt allen Bürgerinnen und Bürgern zugute.

Mit der Beschlussfassung über die Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags im straßengebundenen ÖPNV an die BSAG soll die BSAG wie bisher mit der Durchführung der öffentlichen Verkehre beauftragt werden. Hierbei entstehen der BSAG Verluste, die - auf Basis des zwischen der BSAG und der Bremer Verkehrs- und Beteiligungsgesellschaft (BVBG) bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags - von der BVBG übernommen werden. Eine unmittelbare schuldrechtliche Verpflichtung der Stadtgemeinde Bremen gegenüber der BSAG entsteht durch den ÖDLA nicht (vgl. ÖDLA § 13 Abs. 2).

Tabelle 1: **Finanzierungsbedarf der BSAG gem. neuem ÖDLA**

	nachrichtlich: ÖDLA alt	ÖDLA NEU								
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
<b>(Angaben in Mio. €)</b>										
Erträge aus Verlustübernahme BSAG ohne Ersatzbeschaffung von Straßenbahnen und Infrastruktur	56,1	55,9	53,1	53,4	53,4	55,3	55,1	55,5	56,4	
Fortschreibung des Ausgleichs des Zinsaufwandes der BVBG für EK-Erhöhung bei der BSAG	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	
<b>Finanzierungsbedarf/Ausgleichszahlung</b>	57,4	57,2	54,4	54,7	54,7	56,6	56,4	56,8	57,7	
Nachrichtlich: Erträge aus Verlustübernahme BSAG aus Ersatzbeschaffung von Straßenbahnen und Infrastruktur (bereits von Senat und HaFA beschlossen)		1,7	4,2	5,0	5,8	5,3	4,7	4,5	4,6	
<b>Verlustausgleich Businessplan BSAG/ Anhang 7.1/ Anlage 7 (ÖDLA)</b> Summen aus Zeilen 1+4 dieser Tabelle	56,1	57,6	57,3	58,4	59,2	60,6	59,8	60,0	61,0	

**Tabelle 2: Finanzierung der Ausgleichsleistungen an die BSAG gemäß der Haushalte 2018/19 und der Finanzplanung (nachsüssige Zahlung der Verlustausgleiche).**

	Haushalts- anschläge		ÖDLA-Finanzplanung						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
(Angaben in Mio. €)									
Verlust der BSAG Hst. 3681/68226-0	39,03	39,03	39,03	39,03	39,03	39,03	39,03	39,03	39,03
Verlust der Bremer Straßenbahn AG Hst. 3681.89126-8	11,73	11,73	11,73	11,73	11,73	11,73	11,73	11,73	11,73
Summe	50,76	50,76	50,76	50,76	50,76	50,76	50,76	50,76	50,76
Finanzierungsbedarf (vgl. Tabelle 1, haushaltswirksam für das jeweilige Folgejahr)	55,51*	57,40	57,20	54,40	54,70	54,70	56,60	56,40	56,80
Differenz 1	-4,75	-6,64	-6,44	-3,64	-3,94	-3,94	-5,84	-5,64	-6,04
Überschüsse BREPARK	2,57 *	1,43 *							
Rücklage BVBG 2017	2,18	5,21	1,91						
Inanspruchnahme der zur Verfügung stehende Ausgabenreste (5,67 Mio.€, aus Sanierungsbeitrag 2016)			4,53	1,14					
Finanzierungsbedarf ab 2021	0	0	0	-2,50	-3,94	-3,94	-5,84	-5,64	-6,04

\* Prognose aus Dezember 2017.

## D Beschlussvorschlag

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) nimmt den Öffentlichen Dienstleistungsvertrag Stadtverkehr (ÖDLA) inklusive seiner Anlagen und Anhänge wie beigefügt zur Kenntnis und stimmt der Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags im straßenengebundenen ÖPNV auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen (ÖDLA) und der damit verbundenen Endschafftsregelung zu.

**Anlage:** Senatsvorlage vom 27.3.2018 mit allen dazugehörigen Anlagen

**Neufassung der  
Vorlage für die Sitzung des Senats am 3. April 2018**

**Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags  
im straßengebundenen ÖPNV  
auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen (ÖDLA)**

**A Problem**

Nach Beschlussfassungen durch den Senat, die Deputation und den Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) sowie durch die Kenntnisnahme der Bremischen Bürgerschaft (S) ist die BSAG seit Ende 2010 im Rahmen einer Direktvergabe eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDLA) mit Leistungen des straßengebundenen ÖPNV durch den ZVBN als zuständigem Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV in der Stadtgemeinde Bremen bis zum Fahrplanwechsel vor den Osterferien in 2021 beauftragt.

Der Senat hat sich in seiner Sitzung am 10.11.2015 aufgrund von gehäuft aufgetretenen irreversiblen Fahrzeugschäden des Fahrzeugtyps GT8N mit der Ersatzbeschaffung von Straßenbahnen der BSAG befasst und in diesem Rahmen der Übernahme einer Finanzierungsverpflichtung gegenüber der BSAG in Höhe von bis zu 401,5 Mio. € zur Abdeckung von hieraus entstehenden zusätzlichen Verlusten und den Kosten zur Herstellung der begleitenden Infrastruktur bis zum Jahr 2053 zugestimmt. Der Haushalts- und Finanzausschuss hat am 10.12.2015 und die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft hat im Umlaufverfahren am 29.01.2016 einer entsprechenden Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 401,5 Mio. € zugestimmt.

Zusammenhängend mit der Straßenbahnbeschaffung sind Änderungen des Leistungsumfangs vorgesehen, um das Netz wirtschaftlicher bedienen und mit den hiermit erzielten Einsparungen einen Teil der zusätzlich entstehenden Verluste der BSAG gegenfinanzieren zu können. Hieraus resultiert insgesamt erheblicher Anpassungsbedarf am Inhalt des bestehenden ÖDLA. Darüber hinaus ist dessen Laufzeit bis zum Jahr 2021 nicht ausreichend zur Absicherung der Finanzierung der neu zu beschaffenden Straßenbahnen. Insofern ist die Neuvergabe des ÖDLA Voraussetzung für die Finanzierung der Straßenbahnbeschaffung über den Kapitalmarkt. Der ÖDLA legt die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der BSAG im ÖPNV und die dafür gewährten Ausgleichsleistungen fest. Der Kontrakt dient der inhaltlichen Einbindung der Arbeitnehmer, da der Betriebsrat der BSAG und ver.di nicht Vertragspartner des ÖDLA sind.

Der Senat hat mit dem genannten Beschluss vom 10.11.2015 eine Staatsrätelenkungsgruppe eingesetzt und diese gebeten, die Inhalte eines Kontraktes sowie eines neuen öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA) auszuformulieren und dem Senat zur Entscheidung vorzulegen.

Der von der Staatsrätelenkungsgruppe mit dem Betriebsrat der BSAG, der Gewerkschaft ver.di und dem Vorstand der BSAG verhandelte Kontrakt wurde dem Senat auf seiner Sitzung

am 05.07.2016 vorgelegt. Der Senat hat am 05.07.2016 dem Abschluss des Kontraktes zwischen der Freien Hansestadt Bremen, vertreten durch den Senator für Umwelt Bau und Verkehr, dem Vorstand der BSAG, der Gewerkschaft ver.di und dem Betriebsrat der BSAG zugestimmt (Drs. 19/333 S). Der Kontrakt wurde am 17.08.2016 durch die Vertragsparteien unterzeichnet und wird dem neuen ÖDLA als Anlage beigefügt. Die Laufzeit des neuen Kontraktes ist zeitlich an den neuen ÖDLA gekoppelt. Als deutliches Signal des Senats hinsichtlich der beabsichtigten Beschäftigungssicherung wurde er vor Inkrafttreten des ÖDLA fortgeschrieben. Voraussetzung für das Wirksamwerden des Kontraktes ist die Direktvergabe zur Erbringung von ÖPNV-Leistungen an die BSAG und der Abschluss des ÖDLA mit dem Unternehmen BSAG. Mit dem Kontrakt verpflichten sich die Beschäftigten, vertreten durch den Betriebsrat, und die Gewerkschaft ver.di, den auf die BSAG entfallenden Anteil der Finanzierung der Straßenbahnen in Höhe von einem Drittel der jährlich abzuführenden Kosten über den vertraglich vereinbarten Finanzierungszeitraum mitzutragen. Insofern bestand auch seitens der FHB ein Interesse an einer frühzeitigen Vereinbarung über den genannten Kontrakt.

Der Aufhebungsvertrag für den bestehenden ÖDLA wurde anschließend am 25.10.2016 mit Wirkung zum 31.12.2018 von allen ÖDLA-Vertragsparteien unterzeichnet.

Ebenfalls am 25.10.2016 hat der Senat über eine EU-weite Vorabkennzeichnung zur Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages für den Stadtverkehr Bremen und Herstellung der Direktvergabefähigkeit der Bremer Straßenbahn AG beschlossen (Vorlage Nr. 872/19).

Die Vorabkennzeichnung beschreibt in ihren Anlagen den Umfang und die wesentlichen Qualitäten des Verkehrsangebotes, welches ab dem 01.01.2019 in Bremen gefahren werden soll. Diese Vorgaben sind Mindestanforderungen und galten als Prüfkriterien für eigenwirtschaftliche Anträge. Anfang November 2016 wurde dann die genannte Vorabkennzeichnung, die Vorinformation zur beabsichtigten Vergabe des ÖDLA an die BSAG, vom ZVBN im Amtsblatt der EU veröffentlicht. Damit begann eine dreimonatige Frist, in der dritte Verkehrsunternehmen Anträge zur eigenwirtschaftlichen Erbringung der ausgeschriebenen Verkehrsleistung einreichen konnten. Da in diesen drei Monaten kein erfolgreicher eigenwirtschaftlicher Antrag gestellt und auch keine Klagen in der vorgesehenen Frist bis Anfang November 2017 gestellt wurden, kann die Vergabe des ÖDLA an die BSAG erfolgen.

Im Frühjahr 2017 wurde ein Nachtrag im bestehenden ÖDLA erforderlich (vgl. Vorlage 1211/19 für die Sitzung des Senats am 11.4.2017), um die Auftragsvergabe und die damit verbundene Fremdfinanzierung der neu zu beschaffenden Straßenbahnen einschließlich der Mehrkosten aus dem neuen Fahrzeugkonzept sowie einen durch die notwendige Reparatur von schadhafte Straßenbahnzügen des Typs GT8N zeitlich begrenzten Schienenersatzverkehr beihilferechtlich abzusichern. Bestandteil des Nachtrags war weiterhin eine sogenannte Endschaftsregelung als notwendige Voraussetzung für die Förderfähigkeit der neuen Straßenbahnen. Mit dieser Endschaftsregelung hat sich die BSAG im Falle der vorzeitigen Beendigung des laufenden ÖDLAs verpflichtet, die geförderten Straßenbahnfahrzeuge zum Restbuchwert auf die Stadtgemeinde zu übertragen, die Stadtgemeinde hat sich verpflichtet, diese Übertragung anzunehmen.

Im Gegenzug hat die BSAG die ihr gewährten Ausgleichsleistungen (Bürgschaft, Investitionsförderung) in dem Umfang an die Stadtgemeinde zurück zu gewähren, in dem bei der BSAG noch beihilfenrechtlich relevante Vorteile verbleiben, die dem nicht mehr durch ÖDLA abgedeckten Zeitraum zuzuordnen sind (z. B. auf Förderung beruhender Anteil des Restwerts).

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft hat dieser Endschaftsregelung am 27.04.2017 zugestimmt, die Zustimmung des Haushalts- und Finanzausschuss erfolgte am 05.05.2017.

Für den Senat wurden in der Vorlage „Ersatzbeschaffung von Straßenbahnen der BSAG, Ergebnis der Ausschreibung/ Erfolgskontrolle“ die Kosten für die Neubeschaffung von 67 Straßenbahnen sowie für die Generalüberholung von 10 GT8N- den Kosten für eine Neubeschaffung von 67 plus 10 Straßenbahnen gegenübergestellt. In Verbindung mit der Nutzungsdauer der genannten Straßenbahnen haben sich danach die Voraussetzungen für das bisher vorgeschlagene Sanierungs- und Erneuerungskonzept zugunsten einer kompletten Neubeschaffung von 67 plus 10 Straßenbahnen unter Verzicht auf eine Generalüberholung geändert. Der Senat hat am 20.12.2017 einer Ausweitung des Umfangs neu zu beschaffender Straßenbahnen von 67 auf 77 Fahrzeuge zugestimmt und beschlossen, dass die vorgesehenen Mittel für die Beschaffung der Straßenbahn in der maßnahmenbezogenen Investitionsplanung um 4,78 Mio. € in 2020 und um 7,3 Mio. € in 2021 abgesenkt werden (bezieht sich auf Drittmittel).

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) hat der veränderten Finanzierungsverpflichtung der Stadtgemeinde Bremen im Zusammenhang mit der Beschaffung von 10 zusätzlichen Fahrzeugen anstelle der ursprünglich geplanten Generalüberholung von Straßenbahnen in ihrer Sitzung am 15.02.2018 zugestimmt. Der Haushalts- und Finanzausschuss hat am 16.02.2018 der veränderten Finanzierungsverpflichtung der Stadtgemeinde Bremen im Zusammenhang mit der Beschaffung von 10 Fahrzeugen anstelle der ursprünglich geplanten Generalüberholung von Straßenbahnen zugestimmt.

## **B Lösung**

### **Neuer ÖDLA (siehe Anlage 1)**

Der neue ÖDLA soll durch den Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) an die BSAG vergeben werden. Der ZVBN ist in seinem Verbandsgebiet Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und zuständige Behörde im Sinne der EU-Verordnung 1370/2007; er ist Vergabestelle für den vorliegenden neuen ÖDLA. Die Zusammenarbeit zwischen FHB und ZVBN ist in der Direktvergabevereinbarung vom 29.06.2016 und in der Verbandssatzung des ZVBN geregelt.

Der neue ÖDLA dient der Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im straßengebundenen ÖPNV im Stadtverkehr Bremen gemäß § 4 RegG, § 8 Abs. 3, § 8 Abs. 1 PBefG, §§ 2 Abs. 1, 6 Abs.1 Satz 1 Brem ÖPNVG durch ein integriertes Gesamtverkehrsangebot.

Die BSAG erbringt die von diesem ÖDLA umfassten Verkehrsdienste unter Erfüllung der in diesem ÖDLA geregelten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen.

Der neue ÖDLA orientiert sich an bewährten Strukturen und Abläufen des geltenden ÖDLA. Aufgrund des seit 2010 teilweise EU-weit bzw. national veränderten Rechtsrahmens und der aktuellen Rechtsprechung wurden jedoch sowohl im ÖDLA selbst als auch bezogen auf die Anlagen Änderungen erforderlich, um auf die Anforderungen dieses geänderten Rechtsrahmens rechtskonform zu reagieren. Weiterhin wurden Fortschreibungen und Präzisierungen zur langfristigen Sicherstellung eines hochwertigen ÖPNV durch die BSAG in den neuen ÖDLA aufgenommen.

Hinsichtlich des finanziellen Rahmens entwickelt sich der neue ÖDLA in der Größenordnung des bisherigen Vertragswerkes weiter. Kostensteigerungen gehen jedoch insbesondere von der Neubeschaffung von 77 Straßenbahnen (inkl. der begleitenden Infrastruktur) und von den

Maßnahmen aus, die in Verbindung mit der Digitalisierungsstrategie anfallen. Hierunter fallen insbesondere der nicht abweisbare Ersatz/Ablösung von drei erfolgskritischen IT-Systemen (SAP, ITCS, EPON).

Da die der BSAG für die Straßenbahnersatzbeschaffung Kredit gebenden Banken eine möglichst langlaufende Beauftragung der BSAG für Leistungen im straßengebundenen ÖPNV benötigen, soll der ÖDLA, die nach der EU-Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 maximal zulässige Laufzeit von 22,5 Jahren erhalten und vom 01.01.2019 bis zum 30.06.2041 gelten.

Der ÖDLA gliedert sich in folgende Abschnitte:

#### 1. Grundlagen und einführende Regelungen

- Art und Zweck des Vertrags
- Gegenstand und Laufzeit des ÖDLA
- Rollen der Vertragsparteien
- Anforderungen an den internen Betreiber, Untervergabe

#### 2. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen der BSAG, deren Änderung und Kontrolle

- Fahrplanangebot (Vorgaben, Aufstellung des Fahrplans, Änderungen auf Veranlassung des ZVBN/ FHB)
- Qualitätsstandards der Leistungserbringung
- Anzuwendender Fahrgast-Tarif und Fragen zur Tarifierung
- Infrastruktur (Bau und Betrieb)
- Tariftreue (Beschäftigertarif)
- Investitionsverpflichtung (incl. Ersatzinvestitionen während der Vertragslaufzeit)
- Berichte, Überwachung
- Konsequenzen bei mangelhafter Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

#### 3. Ausgleichsleistungen, Abrechnung

- Grundsätze (gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen)
- Ausgleichsparameter zur Berechnung des Soll-Ausgleichs
- Trennungsrechnung (insbes. für Drittgeschäfte)
- Beihilfenrechtliche Abrechnung
- Ausschließliches Recht

#### 4. Schlussbestimmungen

- Vorzeitige Kündigung
- Personenbeförderungsrechtliche Genehmigungen
- Anpassung des ÖDLA an geänderte Rahmenbedingungen
- Anschlussvergabe, Endschäftsregelung
- Salvatorische Klausel
- Anlagenspiegel

Der ÖDLA wurde zur besseren Lesbarkeit als „Mantelvertrag“ verfasst, der alle wesentlichen rechtlichen Regelungen enthält, deren weitere Konkretisierung und ausführliche Darstellung – soweit erforderlich – in die folgenden Anlagen, die dieser Vorlage in der Anlage 1 als Anlagen zum ÖDLA ebenfalls beigelegt sind, aufgenommen wurden:

- Anlage 1 Direktvergabevereinbarung zwischen FHB und ZVBN
- Anlage 2 Kontrakt zwischen der FHB mit der BSAG, dem Betriebsrat der BSAG und ver.di
- Anlage 3 Räumlicher Anwendungsbereich (Stadtnetzplan)
- Anlage 4 Tariftreue
- Anlage 5 Fahrplanangebot und Qualitätsstandards
- Anlage 6 Vorgaben für den Betrieb der Infrastruktur
- Anlage 7 Berechnung des Soll-Ausgleichs
- Anlage 8 Vorgaben an die Trennungsrechnung, Drittgeschäfte
- Anlage 9 Beihilfenrechtliche Abrechnung
- Anlage 10 Ausschließliches Recht

Die Anlagen 5 bis 9 des ÖDLA werden durch Anhänge zur weiteren Erläuterung ergänzt. Diese Anhänge sind unter Bezug auf die entsprechenden Anlagen des ÖDLA dieser Vorlage (ebenfalls in der Anlage 1) beigefügt.

Der Berechnung des Soll-Ausgleichs liegt ein für die Jahre 2019-2026 vorabkalkulierter Businessplan der BSAG zugrunde. In den Jahren 2025 und 2033 sind Revisionszeiträume vorgesehen in denen die Businesspläne jeweils für die folgenden sieben Jahre 2027-2033 bzw. 2034-2041 aufgestellt und der Soll-Ausgleich auf dieser Basis neu berechnet wird. Das konkrete Verfahren hierzu ist in Anlage 7 definiert.

Änderungen des verkehrlichen Leistungsangebots und/oder der Qualitätsstandards sind während der Laufzeit des ÖDLA durch ein in Anlage 5 definiertes Änderungsmanagement möglich, Auswirkungen auf den Soll-Ausgleich werden nach den Regelungen der Anlage 7 ermittelt.

Als Orientierung für die Weiterentwicklung des Angebotes dienen das beschlossene Handlungskonzept des aktuellen Verkehrsentwicklungsplans sowie die Ergebnisse von Marktanalysen, Erhebungen, Befragungen sowie die Anforderungen aus der Stadtentwicklung und Flächennutzung.

Auf dieser Basis wird in Abstimmung zwischen FHB, ZVBN und der BSAG das Verkehrsangebot stetig weiter entwickelt und optimiert mit dem Ziel der Erhöhung der Nachfrage, der Nutzungsintensität, der Personenverkehrsleistung sowie der Erhöhung des Anteils am modal-split (Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel).

Analog zum bisherigen ÖDLA sieht der § 21 des neuen ÖDLA eine Endschaftsregelung als notwendige Voraussetzung für die Förderfähigkeit der neuen Straßenbahnen vor. Im Falle der vorzeitigen Beendigung des laufenden oder des noch abzuschließenden ÖDLAs verpflichtet sich die BSAG damit, die geförderten Straßenbahnfahrzeuge zum Restbuchwert auf die Stadtgemeinde zu übertragen. Die Stadtgemeinde verpflichtet sich damit bereits jetzt, diese Übertragung anzunehmen. Im Gegenzug hat die BSAG die ihr gewährten Ausgleichsleistungen (Bürgschaft, Investitionsförderung) in dem Umfang an die Stadtgemeinde zurück zu gewähren, indem bei der BSAG noch beihilfenrechtlich relevante Vorteile verbleiben, die dem nicht mehr durch den ÖDLA abgedeckten Zeitraum zuzuordnen sind (z. B. auf Förderung beruhender Anteil des Restwerts). Dieser Schritt ist nicht mit Mehrbelastungen verbunden, da



die Möglichkeit der Weiterveräußerung der Fahrzeuge durch die Stadtgemeinde an einen neuen Betreiber bestände.

### **Weiteres Vorgehen**

Nach der Befassung im Senat erfolgt die Befassung durch die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft, den Haushalts- und Finanzausschuss und die Bremische Stadtbürgerschaft.

Der Beschluss des neuen ÖDLA durch die Verbandsversammlung des ZVBN wird für den 26. Juni 2018 vorbereitet. Nach der Beschlussfassung in der Verbandsversammlung kann die Unterzeichnung des neuen ÖDLA durch die Vertragsparteien erfolgen

Spätestens am **01.07.2018** hat nach § 12 Abs.7 PBefG die Antragstellung von Liniengenehmigungen für die ÖDLA-Laufzeit für die Straßenbahn- und Buslinien durch die BSAG bei der PBefG-Genehmigungsbehörde (SUBV) mit Wirkung für die Zeit ab dem 01.01.2019 zu erfolgen.

Der neue ÖDLA wird am 1.1.2019 in Kraft treten. Seine Geltungsdauer endet am 30. Juni 2041.

### **C Alternativen**

Alternativen werden nicht vorgeschlagen.

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

Regelungen zur Gleichstellung im Unternehmen BSAG sind Bestandteil des ÖDLA. Frauen nutzen den ÖPNV häufiger als Männer, ein gesichertes Angebot kommt allen Bürgerinnen und Bürgern zugute.

Mit der Beschlussfassung über die Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags im straßengebundenen ÖPNV an die BSAG soll die BSAG wie bisher mit der Durchführung der öffentlichen Verkehre beauftragt werden. Hierbei entstehen der BSAG Verluste, die - auf Basis des zwischen der BSAG und der Bremer Verkehrs- und Beteiligungsgesellschaft (BVBG) bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags - von der BVBG übernommen werden. Eine unmittelbare schuldrechtliche Verpflichtung der Stadtgemeinde Bremen gegenüber der BSAG entsteht durch den ÖDLA nicht (vgl. ÖDLA § 13 Abs. 2).

Mit dem Abschluss des ÖDLA wird die Berechnung der Ausgleichszahlungen, die die BVBG gegenüber der BSAG übernimmt, festgelegt. Für den Zeitraum 2019-2026 werden diese durch den vorabkalkulierten und vom Aufsichtsrat der BSAG unter dem Vorbehalt des Inkrafttretens des ÖDLA zum 1.1.2019 in seiner Sitzung am 28.2.2018 zur Kenntnis genommenen Businessplan (Anlage 7/Anhang 7.1 des ÖDLA) in ihrer Größenordnung beschrieben.

In der nachfolgenden Übersicht sind die Finanzierungsbedarfe im ersten Zeitabschnitt 2019 – 2026 des neuen ÖDLA zusammengefasst. Es ist darauf hinzuweisen, dass die dargestellten Werte dem Planungsstand Januar 2018 entsprechen. Abweichungen können sich durch das im ÖDLA angelegte Änderungsmanagement nach Anlage 5 des ÖDLA und durch einen anderen Verlauf der Indices zur Fortschreibung der jährlichen Kosten (Anhang 7.2 zur Anlage 7 des ÖDLA) ergeben, die der Businessplanung der BSAG zugrunde liegen. Die wesentlichen Kostenrisiken sind im Anhang 7.3 zur Anlage 7 des ÖDLA dargestellt.

Tabelle 1: Finanzierungsbedarf der BSAG gem. neuem ÖDLA

	nach richt- lich: <b>ÖD- LA alt</b>	<b>ÖDLA NEU</b>								
<b>(Angaben in Mio. €)</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	
Erträge aus Verlustüber- nahme BSAG ohne Er- satzbeschaffung von Straßenbahnen und Infra- struktur	56,1	55,9	53,1	53,4	53,4	55,3	55,1	55,5	56,4	
Nachrichtlich: Fortschrei- bung des Ausgleichs des Zinsaufwandes der BVVG für EK-Erhöhung bei der BSAG	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	
<b>Finanzierungsbe- darf/Ausgleichszahlung</b>	<b>57,4</b>	<b>57,2</b>	<b>54,4</b>	<b>54,7</b>	<b>54,7</b>	<b>56,6</b>	<b>56,4</b>	<b>56,8</b>	<b>57,7</b>	
Nachrichtlich: Erträge aus Verlustübernahme BSAG aus Ersatzbeschaffung von Straßenbahnen und Infra- struktur (bereits von Senat und HaFA beschlossen)		1,7	4,2	5,0	5,8	5,3	4,7	4,5	4,6	
<b>Verlustausgleich Busi- nessplan BSAG/ Anhang 7.1/ Anlage 7 (ÖDLA) Sum- men aus Zeilen 1+4 dieser Tabelle</b>	<b>56,1</b>	<b>57,6</b>	<b>57,3</b>	<b>58,4</b>	<b>59,2</b>	<b>60,6</b>	<b>59,8</b>	<b>60,0</b>	<b>61,0</b>	

Der Anstieg von 2022 auf 2023 ist im Wesentlichen auf den höheren Kapitaldienst für neue Busse und Infrastruktureinrichtungen (0,9 Mio. €), erhöhte Instandhaltungsaufwendungen (0,7 Mio. €) vor allem für Gebäude (Dachsanierung auf den Betriebshöfen Vahr und Blumenthal) und für Straßenbahnen vom Typ GT8N-1 (Durchführung von Hauptuntersuchungen), sowie auf geringere Aktivitäten im Rahmen des Infrastrukturvertrags mit der FHB (0,2 Mio. €) zurückzuführen.

Die in Verbindung mit dem Abschluss eines neuen ÖDLA im Haushalt abzusichernden Verlustausgleiche sind in der folgenden Tabelle dargestellt.

Tabelle 2: Finanzierung der Ausgleichsleistungen an die BSAG gemäß der Haushalte 2018/19 und der Finanzplanung (nachschießige Zahlung der Verlustausgleiche).

(Angaben in Mio. €)	Haushaltsanschlätze		ÖDLA-Finanzplanung						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Verlust der BSAG Hst. 3681/68226-0	39,03	39,03	39,03	39,03	39,03	39,03	39,03	39,03	39,03
Verlust der Bremer Straßenbahn AG Hst. 3681.89126-8	11,73	11,73	11,73	11,73	11,73	11,73	11,73	11,73	11,73
Summe	50,76	50,76	50,76	50,76	50,76	50,76	50,76	50,76	50,76
Finanzierungsbedarf (vgl. Tabelle 1, haushaltswirksam für das jeweilige Folge- jahr)	55,51 *	57,40	57,20	54,40	54,70	54,70	56,60	56,40	56,80
Differenz 1	-4,75	-6,64	-6,44	-3,64	-3,94	-3,94	-5,84	-5,64	-6,04
Überschüsse BRE- PARK	2,57 *	1,43 *							
Rücklage BVBG 2017	2,18	5,21	1,91						
Inanspruchnahme der zur Verfügung stehende Ausgaben- reste (5,67 Mio.€, aus Sanierungsbei- trag 2016)			4,53	1,14					
Finanzierungsbedarf ab 2021	0	0	0	-2,50	-3,94	-3,94	-5,84	-5,64	-6,04

\* Prognose aus Dezember 2017.

Den Mittelbedarfen aus den Verlustausgleichszahlungen an die BSAG stehen in den Haushalten 2018/2019 neben den Anschlätzen die voraussichtlichen Überschüsse der BREPARK zur Finanzierung zur Verfügung, die zur Deckung herangezogen werden.

Die im Zeitraum der Haushalte 2018/2019 verbleibenden Fehlbeträge von 2,18 Mio. € und 5,21 Mio. € (Summe 7,39 Mio. €) werden planmäßig aus einer bestehenden Rücklage bei der BVBG finanziert, die für diese Zwecke eingerichtet wurde. Der aktuelle Bestand der Rücklage bei der BVBG beläuft sich auf 15,2 Mio. €. Mit einem Betrag von 5,9 Mio. € werden daraus die bis Ende 2018 auflaufenden Forderungen der BSAG aus dem Altersteilzeitmodell beglichen. In entsprechender Höhe sind die Zuweisungen an die BSAG in der Vergangenheit niedriger

ausgefallen. Für Verlustausgleiche der BSAG steht damit ein Gesamtbetrag von 9,3 Mio. € zur Verfügung, so dass im Haushaltsjahr 2020 letztmalig mit 1,91 Mio. € darauf zurückgegriffen werden kann, um die erwarteten Verlustausgleiche zu kompensieren.

In 2020/2021 sieht die Finanzierung neben den geplanten Haushaltsansätzen und der Rücklagenentnahme aus der BVVG die Inanspruchnahme zur Verfügung stehender Ausgabenreste in Höhe von insgesamt 5,67 Mio. € vor. Diese Ausgabenreste wurden im Rahmen der Haushaltssteuerung 2016 als Sanierungsbeitrag gebildet, und die notwendige Liquidität wird bedarfsgerecht gem. Senatsbeschluss zur Liquiditätssteuerung vom 20.12.2016 zurückgeführt.

Für den Zeitraum ab 2021 bedarf es der Anpassung der Zuweisungen für den Verlustausgleich der BSAG (siehe letzte Zeile in Tabelle 2), die vom Senator für Umwelt, Bau und Verkehr innerhalb der für die Haushalte 2020/2021 dann beschlossenen Eckwerte seines Produktplans darzustellen sind.

Für die Zeitabschnitte 2027 - 2033 und 2034 - 2041 erfolgt eine Fortschreibung des Sollverlustes nach den Regelungen in § 14 Abs. 3 ÖDLA. Hierzu findet vor und mit Wirkung zum Beginn der jeweiligen Zeitabschnitte jeweils eine Revision statt. Ziele der Revisionen sind die Anbindung der Ausgleichshöhe an einen Marktvergleich sowie die Berücksichtigung von strukturellen Änderungen. Einzelheiten enthält der Abschnitt 5 zur Anlage 7 des ÖDLA.

Abschließend sei darauf hingewiesen, dass die Anpassung der Finanzierungsverpflichtung für die Ersatzbeschaffung von 77 Straßenbahnen (incl. Infrastruktur) dem Senat am 20.12.2017 vorgestellt und vom Haushalts- und Finanzausschuss am 16.02.2018 beschlossen worden ist.

Eine Wirtschaftlichkeitsberechnungs-Übersicht ist als Anlage 2 dieser Senatsvorlage beigelegt.

### **E Beteiligung und Abstimmung**

Die Vorlage und ihre Anlagen sind mit der Senatskanzlei, der Senatorin für Finanzen und dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen abgestimmt.

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

Aufgrund der Wettbewerbssituation im ÖPNV ist die Vorlage nicht zur Veröffentlichung geeignet.

### **G Beschlussvorschlag**

1. Der Senat nimmt den Öffentlichen Dienstleistungsauftrag Stadtverkehr Bremen (ÖDLA) inklusive seiner Anlagen und Anhänge wie beigelegt zur Kenntnis und stimmt der Direktvergabe des ÖDLA für den Stadtverkehr Bremen zu.
2. Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr wird gebeten, dem Senat in 2026 bzw. in 2033 die Entwürfe der Revisionsgutachten gem. ÖDLA § 14, Anlage 7 Abschn. 5 Ziff. 21 für die Zeiträume 2027 bis 2033 sowie 2034-2041 zur Zustimmung vorzulegen.
3. Der Senat bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, die Zustimmung zum Abschluss des ÖDLA der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) und – über die Senatorin für Finanzen – des Haushalts- und Finanzausschusses zum Abschluss des ÖDLA und der Endschaftsregelung (wie unter B. dargestellt) einzuholen.

4. Der Senat bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, nach Vorlage der erforderlichen Gremienbeschlüsse dem ZVBN mitzuteilen, dass alle Voraussetzungen für die Direktvergabe des ÖDLA (Bestätigung der Direktvergabefähigkeit der BSAG) an die BSAG erfüllt sind.
5. Der Senat beschließt, die als Anlage 3 beigefügte Mitteilung an die Stadtbürgerschaft zur Information über den ÖDLA einschließlich einer Darstellung der gesamten finanziellen Auswirkungen auf den Verlustausgleich der BSAG bis 2026 unter Berücksichtigung des ÖDLA und der Kosten für die bereits beschlossene Straßenbahnersatzbeschaffung der Stadtbürgerschaft zur Kenntnisnahme vorzulegen. Die Weiterleitung an die Stadtbürgerschaft erfolgt nach erfolgtem Beschluss der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft sowie des Haushalts- und Finanzausschusses.
6. Der Senat bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, den ÖDLA termingerecht bis zum 30.06.2018 zur Unterschrift zu bringen.

#### **Anlage ÖDLA:**

1. Entwurf des neuen „Öffentlicher Dienstleistungsauftrag Stadtverkehr Bremen (ÖDLA)“ vom 06.03.2018 incl. aller o.g. Anlagen und Anhänge gemäß § 23 des neuen ÖDLA.
2. Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht
3. Mitteilung des Senats an die Bremische Stadtbürgerschaft

## Anlage 2 : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Senatsvorlage : Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA) im straßengebundenen ÖPNV auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen Datum : 23. März 2018

Stand: 23.03.2018

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA) im straßengebundenen ÖPNV auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen an die Bremer Straßenbahn AG (BSAG)

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	Direktvergabe des ÖDLA	1
2	keine Direktvergabe des ÖDLA	2
3		

### Ergebnis

Der Senat hat in seiner Sitzung am 10. November 2015 beschlossen, eine Neuvergabe eines ÖDLA an die BSAG auf der Grundlage des Eckpunktepapiers vom 4. Januar 2016 einzuleiten.  
Die für eine Direktvergabe (Direktvergabefähigkeit) erforderlichen rechtlichen Voraussetzungen werden zum Zeitpunkt der Vergabeentscheidung (Vergabe des ÖDLA) umgesetzt sein. Alle Anforderungen werden während der Gesamtlaufzeit des ÖDLA eingehalten werden. Bereits zum Zeitpunkt der Vorabbe-kanntmachung hat indes die tatsächliche und rechtliche Möglichkeit der Einhaltung der Direktvergabevo-raussetzungen ("Direktvergabereife") bestanden. Vor der Vergabeentscheidung über den ÖDLA lässt sich die Stadtgemeinde Bremen bestätigen, dass die Voraussetzungen umgesetzt und die Direktvergabefähig-keit der BSAG hergestellt ist.  
Mit der angestrebten Direktvergabe an das eigene Verkehrsunternehmen bzw. an einen internen Betreiber verspricht sich die Stadtgemeinde Bremen:

- Nutzung der langjährigen Erfahrung und Kompetenz der BSAG
- Flexible und direkte Steuerung des eigenen Unternehmens durch Gesellschafter und Aufsichtsrat (u.a. auch mit Blick auf künftige Entwicklungen im ÖPNV z.B. im Zusammenhang mit dem demografischen Wandel und der Anpassung an neue technische Entwicklungen)
- Sicherstellung einer hohen Qualität im ÖPNV durch Nutzung der BSAG
- Gewährleistung eines Netzes aus einer Hand
- Gewährleistung eines sicheren und zuverlässigen Straßenbahnbetriebs und Beherrschung der techni-schen Komplexität
- Reibungslose Bearbeitung der Schnittstellen zwischen Straßenbahn-Infrastruktur und städtischer Infra-struktur
- Erhalt der Arbeitsplätze in Bremen und Wahrung der Verantwortung als sozialer Arbeitgeber
- Bewahrung des Unternehmenswertes sowie effiziente Nutzung der vor Ort vorhandenen Ressourcen

### Weitergehende Erläuterungen

Der ZVBN ist für sein Verbandsgebiet die zuständige Behörde im Sinne der VO (EG) Nr.1370/2007 und damit für die Durchführung von Vergabeverfahren verantwortlich. Die Stadtgemeinde Bremen als Verbandsmitglied bittet daher den ZVBN um Herstellung einer Vorlage für die Verbandsversammlung am 26.6.2018 zur Direktvergabe des ÖDLA an die BSAG.

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

1. 2027	2. 2034	3. 2042
---------	---------	---------

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

## **Anlage 2 : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)**

Anlage zur Senatsvorlage : Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA) im straßengebundenen ÖPNV auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen Datum : 23. März 2018

Nr.	Bezeichnung	Kennzahl
1	Einhaltung des Verlustausgleichsbedarfs für 2026 (letztes Jahr des 1. Zeitabschnitts 2019-2026) ohne Ersatzbeschaffung von Straßenbahnen und Infrastruktur (UNOSE= Umsetzung Nachfrageorientierter SchienenErsatzverkehr)	56,4 Mio. €
2	Einhaltung des Verlustausgleichsbedarfs für 2027-2033 (2. Zeitabschnitt)	Fortschreibung
n	Einhaltung des Verlustausgleichsbedarfs für 2034-2041 (3. Zeitabschnitt)	Fortschreibung

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

Mitteilung des Senats  
an die Stadtbürgerschaft  
vom

**Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags  
im straßengebundenen ÖPNV  
auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen (ÖDLA)**

Der Senat überreicht der Stadtbürgerschaft zur Unterrichtung die beigefügte Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags im straßengebundenen ÖPNV auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen (ÖDLA) mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Der Senat hat in seiner Sitzung am 3.4.2018, die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft hat in ihrer Sitzung am 19.4.2018 und der Haushalts und Finanzausschuss hat in seiner Sitzung am 20.4.2018 der Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags im straßengebundenen ÖPNV auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen (ÖDLA) zugestimmt.

Der neue ÖDLA soll durch den Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen ZVBN) an die BSAG für eine max. mögliche Dauer von 22,5 Jahren vergeben werden.

Der neue ÖDLA dient der Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im straßengebundenen ÖPNV im Stadtverkehr Bremen gemäß § 4 RegG, § 8 Abs. 3, § 8 Abs. 1 PBefG, §§ 2 Abs. 1, 6 Abs.1 Satz 1 Brem ÖPNVG durch ein integriertes Gesamtverkehrsangebot.

Die BSAG erbringt die von diesem ÖDLA umfassten Verkehrsdienste unter Erfüllung der in diesem ÖDLA geregelten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen.

**Neuer ÖDLA (siehe Anlage)**

Der neue ÖDLA soll durch den Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) an die BSAG vergeben werden. Der ZVBN ist in seinem Verbandsgebiet Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und zuständige Behörde im Sinne der EU-Verordnung 1370/2007; er ist Vergabestelle für den vorliegenden neuen ÖDLA. Die Zusammenarbeit zwischen FHB und ZVBN ist in der Direktvergabevereinbarung vom 29.06.2016 und in der Verbandssatzung des ZVBN geregelt.

Der neue ÖDLA dient der Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im straßengebundenen ÖPNV im Stadtverkehr Bremen gemäß § 4 RegG, § 8 Abs. 3, § 8 Abs. 1 PBefG, §§ 2 Abs. 1, 6 Abs.1 Satz 1 Brem ÖPNVG durch ein integriertes Gesamtverkehrsangebot.

Die BSAG erbringt die von diesem ÖDLA umfassten Verkehrsdienste unter Erfüllung der in diesem ÖDLA geregelten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen.

Der neue ÖDLA orientiert sich an bewährten Strukturen und Abläufen des geltenden ÖDLA. Aufgrund des seit 2010 teilweise EU-weit bzw. national veränderten Rechtsrahmens und der aktuellen Rechtsprechung wurden jedoch sowohl im ÖDLA selbst als auch bezogen auf die Anlagen Änderungen erforderlich, um auf die Anforderungen dieses geänderten Rechtsrahmens rechtskonform zu reagieren. Weiterhin wurden Fortschreibungen und Präzisierungen zur langfristigen Sicherstellung eines hochwertigen ÖPNV durch die BSAG in den neuen ÖDLA aufgenommen.

Hinsichtlich des finanziellen Rahmens entwickelt sich der neue ÖDLA in der Größenordnung des bisherigen Vertragswerkes weiter. Kostensteigerungen gehen jedoch insbesondere von der Neubeschaffung von 77 Straßenbahnen (inkl. der begleitenden Infrastruktur) und von den Maßnahmen aus, die in Verbindung mit der Digitalisierungsstrategie anfallen. Hierunter fallen



insbesondere der nicht abweisbare Ersatz/Ablösung von drei erfolgskritischen IT-Systemen (SAP, ITCS, EPON).

Da die der BSAG für die Straßenbahnersatzbeschaffung Kredit gebenden Banken eine möglichst langlaufende Beauftragung der BSAG für Leistungen im straßenengebundenen ÖPNV benötigen, soll der ÖDLA, die nach der EU-Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 maximal zulässige Laufzeit von 22,5 Jahren erhalten und vom 01.01.2019 bis zum 30.06.2041 gelten.

Der ÖDLA gliedert sich in folgende Abschnitte:

### 1. Grundlagen und einführende Regelungen

- Art und Zweck des Vertrags
- Gegenstand und Laufzeit des ÖDLA
- Rollen der Vertragsparteien
- Anforderungen an den internen Betreiber, Untervergabe

### 2. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen der BSAG, deren Änderung und Kontrolle

- Fahrplanangebot (Vorgaben, Aufstellung des Fahrplans, Änderungen auf Veranlassung des ZVBN/ FHB)
- Qualitätsstandards der Leistungserbringung
- Anzuwendender Fahrgast-Tarif und Fragen zur Tarifierung
- Infrastruktur (Bau und Betrieb)
- Tariftreue (Beschäftigertarif)
- Investitionsverpflichtung (incl. Ersatzinvestitionen während der Vertragslaufzeit)
- Berichte, Überwachung
- Konsequenzen bei mangelhafter Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

### 3. Ausgleichsleistungen, Abrechnung

- Grundsätze (gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen)
- Ausgleichsparameter zur Berechnung des Soll-Ausgleichs
- Trennungsrechnung (insbes. für Drittgeschäfte)
- Beihilfenrechtliche Abrechnung
- Ausschließliches Recht

### 4. Schlussbestimmungen

- Vorzeitige Kündigung
- Personenbeförderungsrechtliche Genehmigungen
- Anpassung des ÖDLA an geänderte Rahmenbedingungen
- Anschlussvergabe, Endschafftsregelung
- Salvatorische Klausel
- Anlagenspiegel

Der ÖDLA wurde zur besseren Lesbarkeit als „Mantelvertrag“ verfasst, der alle wesentlichen rechtlichen Regelungen enthält, deren weitere Konkretisierung und ausführliche Darstellung – soweit erforderlich – in die folgenden Anlagen, die dieser Vorlage als Anlagen zum ÖDLA ebenfalls beigelegt sind, aufgenommen wurden:

Anlage 1 Direktvergabevereinbarung zwischen FHB und ZVBN

Anlage 2 Kontrakt zwischen der FHB mit der BSAG, dem Betriebsrat der BSAG und ver.di

Anlage 3 Räumlicher Anwendungsbereich (Stadtnetzplan)

Anlage 4	Tariftreue
Anlage 5	Fahrplanangebot und Qualitätsstandards
Anlage 6	Vorgaben für den Betrieb der Infrastruktur
Anlage 7	Berechnung des Soll-Ausgleichs
Anlage 8	Vorgaben an die Trennungsrechnung, Drittgeschäfte
Anlage 9	Beihilfenrechtliche Abrechnung
Anlage 10	Ausschließliches Recht

Die Anlagen 5 bis 9 werden durch Anhänge zur weiteren Erläuterung ergänzt. Diese Anhänge sind unter Bezug auf die entsprechenden Anlagen zum ÖDLA dieser Vorlage beigefügt.

Der Berechnung des Soll-Ausgleichs liegt ein für die Jahre 2019-2026 vorabkalkulierter Businessplan der BSAG zugrunde. In den Jahren 2025 und 2033 sind Revisionszeiträume vorgesehen in denen die Businesspläne jeweils für die folgenden sieben Jahre 2027-2033 bzw. 2034-2041 aufgestellt und der Soll-Ausgleich auf dieser Basis neu berechnet wird. Das konkrete Verfahren hierzu ist in Anlage 7 definiert.

Änderungen des verkehrlichen Leistungsangebots und/oder der Qualitätsstandards sind während der Laufzeit des ÖDLA durch ein in Anlage 5 definiertes Änderungsmanagement möglich, Auswirkungen auf den Soll-Ausgleich werden nach den Regelungen der Anlage 7 ermittelt.

Als Orientierung für die Weiterentwicklung des Angebotes dienen das beschlossene Handlungskonzept des aktuellen Verkehrsentwicklungsplans sowie die Ergebnisse von Marktanalysen, Erhebungen, Befragungen sowie die Anforderungen aus der Stadtentwicklung und Flächennutzung.

Auf dieser Basis wird in Abstimmung zwischen FHB, ZVBN und der BSAG das Verkehrsangebot stetig weiter entwickelt und optimiert mit dem Ziel der Erhöhung der Nachfrage, der Nutzungsintensität, der Personenverkehrsleistung sowie der Erhöhung des Anteils am modal-split (Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel).

Analog zum bisherigen ÖDLA sieht der § 21 des neuen ÖDLA eine Endschaftsregelung als notwendige Voraussetzung für die Förderfähigkeit der neuen Straßenbahnen vor. Im Falle der vorzeitigen Beendigung des laufenden oder des noch abzuschließenden ÖDLAs verpflichtet sich die BSAG damit, die geförderten Straßenbahnfahrzeuge zum Restbuchwert auf die Stadtgemeinde zu übertragen. Die Stadtgemeinde verpflichtet sich damit bereits jetzt, diese Übertragung anzunehmen. Im Gegenzug hat die BSAG die ihr gewährten Ausgleichsleistungen (Bürgschaft, Investitionsförderung) in dem Umfang an die Stadtgemeinde zurück zu gewähren, indem bei der BSAG noch beihilfenrechtlich relevante Vorteile verbleiben, die dem nicht mehr durch den ÖDLA abgedeckten Zeitraum zuzuordnen sind (z. B. auf Förderung beruhender Anteil des Restwerts). Dieser Schritt ist nicht mit Mehrbelastungen verbunden, da die Möglichkeit der Weiterveräußerung der Fahrzeuge durch die Stadtgemeinde an einen neuen Betreiber bestände.

## Finanzielle personalwirtschaftliche und genderspezifische Auswirkungen

Regelungen zur Gleichstellung im Unternehmen BSAG sind Bestandteil des ÖDLA. Frauen nutzen den ÖPNV häufiger als Männer, ein gesichertes Angebot kommt allen Bürgerinnen und Bürgern zugute.

Mit der Beschlussfassung über die Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags im straßengebundenen ÖPNV an die BSAG soll die BSAG wie bisher mit der Durchführung der öffentlichen Verkehre beauftragt werden. Hierbei entstehen der BSAG Verluste, die - auf Basis des zwischen der BSAG und der Bremer Verkehrs- und Beteiligungsgesellschaft (BVBG) bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags - von der BVBG übernommen werden. Eine unmittelbare schuldrechtliche Verpflichtung der Stadtgemeinde Bremen gegenüber der BSAG entsteht durch den ÖDLA nicht (vgl. ÖDLA § 13 Abs. 2).

Mit dem Abschluss des ÖDLA wird die Berechnung der Ausgleichszahlungen, die die BVBG gegenüber der BSAG übernimmt, festgelegt. Für den Zeitraum 2019-2026 werden diese durch den vorabkalkulierten und vom Aufsichtsrat der BSAG unter dem Vorbehalt des Inkrafttretens des ÖDLA zum 1.1.2019 in seiner Sitzung am 28.2.2018 zur Kenntnis genommenen Businessplan (Anlage 7) in ihrer Größenordnung beschrieben.

In der nachfolgenden Übersicht sind die Finanzierungsbedarfe im ersten Zeitabschnitt 2019 – 2026 des neuen ÖDLA zusammengefasst. Es ist darauf hinzuweisen, dass die dargestellten Werte dem Planungsstand Januar 2018 entsprechen. Abweichungen können sich durch das im ÖDLA angelegte Änderungsmanagement nach Anlage 5 und durch einen anderen Verlauf der Indices zur Fortschreibung der jährlichen Kosten (Anhang 7.2 zur Anlage 7) ergeben, die der Businessplanung der BSAG zugrunde liegen. Die wesentlichen Kostenrisiken sind im Anhang 7.3 zur Anlage 7 dargestellt.

Tabelle 1: **Finanzierungsbedarf der BSAG gem. neuem ÖDLA**

	ÖDLA NEU									
	Nachrichtlich: ÖDLA alt	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
<b>(Angaben in Mio. €)</b>										
Erträge aus Verlustübernahme BSAG ohne Ersatzbeschaffung von Straßenbahnen und Infrastruktur		56,1	55,9	53,1	53,4	53,4	55,3	55,1	55,5	56,4
<u>Nachrichtlich:</u> Fortschreibung des Ausgleichs des Zinsaufwandes der BVBG für EK-Erhöhung bei der BSAG		1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
<b>Finanzierungsbedarf/Ausgleichszahlung</b>		57,4	57,2	54,4	54,7	54,7	56,6	56,4	56,8	57,7
<u>Nachrichtlich:</u> Erträge aus Verlustübernahme BSAG aus Ersatzbeschaffung von Straßenbahnen und Infrastruktur (bereits vom Senat und HaFA beschlossen)			1,7	4,2	5,0	5,8	5,3	4,7	4,5	4,6
<b>Verlustausgleich Businessplan BSAG/ Anhang 7.1/ Anlage 7 (ÖDLA) Summen aus Zeilen 1+4 dieser Tabelle</b>		56,1	57,6	57,3	58,4	59,2	60,6	59,8	60,0	61,0

Der Anstieg von 2022 auf 2023 ist im Wesentlichen auf den höheren Kapitaldienst für neue Busse und Infrastruktureinrichtungen (0,9 Mio. €), erhöhte Instandhaltungsaufwendungen (0,7 Mio. €) vor allem für Gebäude (Dachsanierung auf den Betriebshöfen Vahr und Blumenthal) und für Straßenbahnen vom Typ GT8N-1 (Durchführung von Hauptuntersuchungen), sowie auf

geringere Aktivitäten im Rahmen des Infrastrukturvertrags mit der FHB (0,2 Mio. €) zurückzuführen.

Die in Verbindung mit dem Abschluss eines neuen ÖDLA im Haushalt abzusichernden Verlustausgleiche sind in der folgenden Tabelle dargestellt.

**Tabelle 2: Finanzierung der Ausgleichsleistungen an die BSAG gemäß der Haushalte 2018/19 und der Finanzplanung (nachsüssige Zahlung der Verlustausgleiche).**

(Angaben in Mio. €)	Haushalts- anschläge		ÖDLA-Finanzplanung						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Verlust der BSAG Hst. 3681/68226-0	39,03	39,03	39,03	39,03	39,03	39,03	39,03	39,03	39,03
Verlust der Bremer Straßenbahn AG Hst. 3681.89126-8	11,73	11,73	11,73	11,73	11,73	11,73	11,73	11,73	11,73
Summe	50,76	50,76	50,76	50,76	50,76	50,76	50,76	50,76	50,76
Finanzierungsbedarf (vgl. Tabelle 1, haushaltswirksam für das jeweilige Folgejahr)	55,51*	57,40	57,20	54,40	54,70	54,70	56,60	56,40	56,80
Differenz 1	-4,75	-6,64	-6,44	-3,64	-3,94	-3,94	-5,84	-5,64	-6,04
Überschüsse BREPARK	2,57 *	1,43 *							
Rücklage BVBG 2017	2,18	5,21	1,91						
Inanspruchnahme der zur Verfügung stehende Ausgabenreste (5,67 Mio.€, aus Sanierungsbeitrag 2016)			4,53	1,14					
Finanzierungsbedarf ab 2021	0	0	0	-2,50	-3,94	-3,94	-5,84	-5,64	-6,04

\* Prognose aus Dezember 2017.

Den Mittelbedarfen aus den Verlustausgleichszahlungen an die BSAG stehen in den Haushalten 2018/2019 neben den Anschlägen die voraussichtlichen Überschüsse der BREPARK zur Finanzierung zur Verfügung, die zur Deckung herangezogen werden.

Die im Zeitraum der Haushalte 2018/2019 verbleibenden Fehlbeträge von 2,18 Mio. € und 5,21 Mio. € (Summe 7,39 Mio. €) werden planmäßig aus einer bestehenden Rücklage bei der BVBG finanziert, die für diese Zwecke eingerichtet wurde. Der aktuelle Bestand der Rücklage bei der BVBG beläuft sich auf 15,2 Mio. €. Mit einem Betrag von 5,9 Mio. € werden daraus die bis Ende 2018 auflaufenden Forderungen der BSAG aus dem Altersteilzeitmodell beglichen. In entsprechender Höhe sind die Zuweisungen an die BSAG in der Vergangenheit niedriger ausgefallen. Für Verlustausgleiche der BSAG steht damit ein Gesamtbetrag von 9,3 Mio. € zur Verfügung, so das im Haushaltsjahr 2020 letztmalig mit 1,91 Mio. € darauf zurückgegriffen werden kann, um die erwarteten Verlustausgleiche zu kompensieren.

In 2020/2021 sieht die Finanzierung neben den geplanten Haushaltsansätzen und der Rücklagenentnahme aus der BVBG die Inanspruchnahme zur Verfügung stehender Ausgabenreste in Höhe von insgesamt 5,67 Mio. € vor. Diese Ausgabenreste wurden im

Rahmen der Haushaltssteuerung 2016 als Sanierungsbeitrag gebildet, und die notwendige Liquidität wird bedarfsgerecht gem. Senatsbeschluss zur Liquiditätssteuerung vom 20.12.2016 zurückgeführt.

Für den Zeitraum ab 2021 bedarf es der Anpassung der Zuweisungen für den Verlustausgleich der BSAG (siehe letzte Zeile in Tabelle 2), die vom Senator für Umwelt, Bau und Verkehr innerhalb der für die Haushalte 2020/2021 dann beschlossenen Eckwerte seines Produktplans darzustellen sind.

Für die Zeitabschnitte 2027 - 2033 und 2034 - 2041 erfolgt eine Fortschreibung des Sollverlustes nach den Regelungen in § 14 Abs. 3 ÖDLA. Hierzu findet vor und mit Wirkung zum Beginn der jeweiligen Zeitabschnitte jeweils eine Revision statt. Ziele der Revisionen sind die Anbindung der Ausgleichshöhe an einen Marktvergleich sowie die Berücksichtigung von strukturellen Änderungen. Einzelheiten enthält der Abschnitt 5 zur Anlage 7 des ÖDLA.

Abschließend sei darauf hingewiesen, dass die Anpassung der Finanzierungsverpflichtung für die Ersatzbeschaffung von 77 Straßenbahnen (incl. Infrastruktur) dem Senat am 20.12.2017 vorgestellt und vom Haushalts- und Finanzausschuss am 16.02.2018 beschlossen worden ist.

Nach Beschlussfassungen durch den Senat, die Deputation und den Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) sowie durch die Kenntnisnahme der Bremischen Bürgerschaft (S) ist die BSAG seit Ende 2010 im Rahmen einer Direktvergabe eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDLA) mit Leistungen des straßengebundenen ÖPNV durch den ZVBN als zuständigem Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV in der Stadtgemeinde Bremen bis zum Fahrplanwechsel vor den Osterferien in 2021 beauftragt.

Der Senat hat sich in seiner Sitzung am 10.11.2015 aufgrund von gehäuft aufgetretenen irreversiblen Fahrzeugschäden des Fahrzeugtyps GT8N mit der Ersatzbeschaffung von Straßenbahnen der BSAG befasst und in diesem Rahmen der Übernahme einer Finanzierungsverpflichtung gegenüber der BSAG in Höhe von bis zu 401,5 Mio. € zur Abdeckung von hieraus entstehenden zusätzlichen Verlusten und den Kosten zur Herstellung der begleitenden Infrastruktur bis zum Jahr 2053 zugestimmt. Der Haushalts- und Finanzausschuss hat am 10.12.2015 und die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft hat im Umlaufverfahren am 29.01.2016 einer entsprechenden Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 401,5 Mio. € zugestimmt.

Zusammenhängend mit der Straßenbahnbeschaffung sind Änderungen des Leistungsumfangs vorgesehen, um das Netz wirtschaftlicher bedienen und mit den hiermit erzielten Einsparungen einen Teil der zusätzlich entstehenden Verluste der BSAG gegenfinanzieren zu können. Hieraus resultiert insgesamt erheblicher Anpassungsbedarf am Inhalt des bestehenden ÖDLA. Darüber hinaus ist dessen Laufzeit bis zum Jahr 2021 nicht ausreichend zur Absicherung der Finanzierung der neu zu beschaffenden Straßenbahnen. Insofern ist die Neuvergabe des ÖDLA Voraussetzung für die Finanzierung der Straßenbahnbeschaffung über den Kapitalmarkt. Der ÖDLA legt die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der BSAG im ÖPNV und die dafür gewährten Ausgleichsleistungen fest. Der Kontrakt dient der inhaltlichen Einbindung der Arbeitnehmer, da der Betriebsrat der BSAG und ver.di nicht Vertragspartner des ÖDLA sind.

Der Senat hat mit dem genannten Beschluss vom 10.11.2015 eine Staatsrätelenkungsgruppe eingesetzt und diese gebeten, die Inhalte eines Kontraktes sowie eines neuen öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA) auszuformulieren und dem Senat zur Entscheidung vorzulegen.

Der von der Staatsrätelenkungsgruppe mit dem Betriebsrat der BSAG, der Gewerkschaft ver.di und dem Vorstand der BSAG verhandelte Kontrakt wurde dem Senat auf seiner Sitzung am 05.07.2016 vorgelegt. Der Senat hat am 05.07.2016 dem Abschluss des Kontraktes zwischen der Freien Hansestadt Bremen, vertreten durch den Senator für Umwelt Bau und Verkehr, dem Vorstand der BSAG, der Gewerkschaft ver.di und dem Betriebsrat der BSAG zugestimmt (Drs. 19/333 S). Der Kontrakt wurde am 17.08.2016 durch die Vertragsparteien unterzeichnet und wird dem neuen ÖDLA als Anlage beigefügt. Die Laufzeit des neuen Kontraktes ist zeitlich an den neuen ÖDLA gekoppelt. Als deutliches Signal des Senats hinsichtlich der beabsichtigten Beschäftigungssicherung wurde er vor Inkrafttreten des ÖDLA fortgeschrieben. Voraussetzung

für das Wirksamwerden des Kontraktes ist die Direktvergabe zur Erbringung von ÖPNV-Leistungen an die BSAG und der Abschluss des ÖDLA mit dem Unternehmen BSAG. Mit dem Kontrakt verpflichten sich die Beschäftigten, vertreten durch den Betriebsrat, und die Gewerkschaft ver.di, den auf die BSAG entfallenden Anteil der Finanzierung der Straßenbahnen in Höhe von einem Drittel der jährlich abzuführenden Kosten über den vertraglich vereinbarten Finanzierungszeitraum mitzutragen. Insofern bestand auch seitens der FHB ein Interesse an einer frühzeitigen Vereinbarung über den genannten Kontrakt.

Der Aufhebungsvertrag für den bestehenden ÖDLA wurde anschließend am 25.10.2016 mit Wirkung zum 31.12.2018 von allen ÖDLA-Vertragsparteien unterzeichnet.

Ebenfalls am 25.10.2016 hat der Senat über eine EU-weite Vorabbekanntmachung zur Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages für den Stadtverkehr Bremen und Herstellung der Direktvergabefähigkeit der Bremer Straßenbahn AG beschlossen (Vorlage Nr. 872/19).

Die Vorabbekanntmachung beschreibt in ihren Anlagen den Umfang und die wesentlichen Qualitäten des Verkehrsangebotes, welches ab dem 01.01.2019 in Bremen gefahren werden soll. Diese Vorgaben sind Mindestanforderungen und galten als Prüfkriterien für eigenwirtschaftliche Anträge. Anfang November 2016 wurde dann die genannte Vorabbekanntmachung, die Vorinformation zur beabsichtigten Vergabe des ÖDLA an die BSAG, vom ZVBN im Amtsblatt der EU veröffentlicht. Damit begann eine dreimonatige Frist, in der dritte Verkehrsunternehmen Anträge zur eigenwirtschaftlichen Erbringung der ausgeschriebenen Verkehrsleistung einreichen konnten. Da in diesen drei Monaten kein erfolgreicher eigenwirtschaftlicher Antrag gestellt und auch keine Klagen in der vorgesehenen Frist bis Anfang November 2017 gestellt wurden, kann die Vergabe des ÖDLA an die BSAG erfolgen.

Im Frühjahr 2017 wurde ein Nachtrag im bestehenden ÖDLA erforderlich (vgl. Vorlage 1211/19 für die Sitzung des Senats am 11.4.2017), um die Auftragsvergabe und die damit verbundene Fremdfinanzierung der neu zu beschaffenden Straßenbahnen einschließlich der Mehrkosten aus dem neuen Fahrzeugkonzept sowie einen durch die notwendige Reparatur von schadhafte Straßenbahnzügen des Typs GT8N zeitlich begrenzten Schienenersatzverkehr beihilferechtlich abzusichern. Bestandteil des Nachtrags war weiterhin eine sogenannte Endschaftsregelung als notwendige Voraussetzung für die Förderfähigkeit der neuen Straßenbahnen. Mit dieser Endschaftsregelung hat sich die BSAG im Falle der vorzeitigen Beendigung des laufenden ÖDLAs verpflichtet, die geförderten Straßenbahnfahrzeuge zum Restbuchwert auf die Stadtgemeinde zu übertragen, die Stadtgemeinde hat sich verpflichtet, diese Übertragung anzunehmen.

Im Gegenzug hat die BSAG die ihr gewährten Ausgleichsleistungen (Bürgschaft, Investitionsförderung) in dem Umfang an die Stadtgemeinde zurück zu gewähren, in dem bei der BSAG noch beihilfenrechtlich relevante Vorteile verbleiben, die dem nicht mehr durch ÖDLA abgedeckten Zeitraum zuzuordnen sind (z. B. auf Förderung beruhender Anteil des Restwerts).

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft hat dieser Endschaftsregelung am 27.04.2017 zugestimmt, die Zustimmung des Haushalts- und Finanzausschuss erfolgte am 05.05.2017.

Für den Senat wurden in der Vorlage „Ersatzbeschaffung von Straßenbahnen der BSAG, Ergebnis der Ausschreibung/ Erfolgskontrolle“ die Kosten für die Neubeschaffung von 67 Straßenbahnen sowie für die Generalüberholung von 10 GT8N- den Kosten für eine Neubeschaffung von 67 plus 10 Straßenbahnen gegenübergestellt. In Verbindung mit der Nutzungsdauer der genannten Straßenbahnen haben sich danach die Voraussetzungen für das bisher vorgeschlagene Sanierungs- und Erneuerungskonzept zugunsten einer kompletten Neubeschaffung von 67 plus 10 Straßenbahnen unter Verzicht auf eine Generalüberholung geändert. Der Senat hat am 20.12.2017 einer Ausweitung des Umfangs neu zu beschaffender Straßenbahnen von 67 auf 77 Fahrzeuge zugestimmt und beschlossen, dass die vorgesehenen Mittel für die Beschaffung der Straßenbahn in der maßnahmenbezogenen Investitionsplanung

um 4,78 Mio. € in 2020 und um 7,3 Mio. € in 2021 abgesenkt werden (bezieht sich auf Drittmittel).

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) hat der veränderten Finanzierungsverpflichtung der Stadtgemeinde Bremen im Zusammenhang mit der Beschaffung von 10 zusätzlichen Fahrzeugen anstelle der ursprünglich geplanten

Generalüberholung von Straßenbahnen in ihrer Sitzung am 15.02.2018 zugestimmt. Der Haushalts- und Finanzausschuss hat am 16.02.2018 der veränderten Finanzierungsverpflichtung der Stadtgemeinde Bremen im Zusammenhang mit der Beschaffung von 10 Fahrzeugen anstelle der ursprünglich geplanten Generalüberholung von Straßenbahnen zugestimmt.

### Weiteres Vorgehen

Der Beschluss des neuen ÖDLA durch die Verbandsversammlung des ZVBN wird für den 26. Juni 2018 vorbereitet. Nach der Beschlussfassung in der Verbandsversammlung kann die Unterzeichnung des neuen ÖDLA durch die Vertragsparteien erfolgen

Spätestens am **01.07.2018** hat nach § 12 Abs.7 PBefG die Antragstellung von Liniengenehmigungen für die ÖDLA-Laufzeit für die Straßenbahn- und Buslinien durch die BSAG bei der PBefG-Genehmigungsbehörde (SUBV) mit Wirkung für die Zeit ab dem 01.01.2019 zu erfolgen.

Der neue ÖDLA wird am 1.1.2019 in Kraft treten. Seine Geltungsdauer endet am 30. Juni 2041.

### Anlage

Entwurf des neuen „Öffentlicher Dienstleistungsauftrag Stadtverkehr Bremen (ÖDLA)“ vom 06.03.2018 incl. aller o.g. Anlagen und Anhänge gemäß § 23 des neuen ÖDLA.