

Vorlage Nr.II/50/2020  
für den Magistrat

Anzahl Anlagen: 3

## **Linienbündel Bremerhaven – Angebotsveränderung im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie sowie Fortschreibung des Öffentlichen Dienstleistungsauftrages**

### **A Problem**

Die Stadtverordnetenversammlung hat in der Sitzung am 28.04.2016 den „Öffentlichen Dienstleistungsauftrag für das Linienbündel Bremerhaven mit dem ZVBN“ mit Wirkung ab 01.01.2017 und einer Laufzeit von 10 Jahren beschlossen. Aufgrund der vertraglichen Regelungen sind Um-, Zu- und Abbestellungen möglich und nach Maßgabe des § 6 Abs. 2 „Änderungen des Verkehrsangebotes“ zu regeln.

Die seit Mitte März 2020 vorherrschende Situation im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie hat beim ÖPNV und somit bei der Verkehrsgesellschaft Bremerhaven schwerwiegende Auswirkungen. Grundsätzlich lassen sich folgende allgemeine Auswirkungen feststellen:

- Massiver Fahrgastverlust bzw. Fahrgastrückgang
- Massiver Einnahmenverlust
- Pandemiebedingte Angebotsanpassungen
- Pandemiebedingte Maskenpflicht und Abstandsregelungen

Auch nach den Lockerungen im Mai 2020 sind trotzdem nur etwa 30 bis 40 Prozent der sonst üblichen Fahrgäste mit Bus unterwegs, während das Angebot bereits wieder nahezu dem Normalfahrplan entspricht – auf der Linie 502 sogar verdichtet wurde. Gründe für die nur moderate ÖPNV-Nutzung liegen auf der Hand, denn ein Massentransportmittel kann den Anforderungen hinsichtlich Abstandswahrung nur äußerst eingeschränkt gerecht werden. Die Themen Abstandswahrung sowie Maskenpflicht werden den Fahrgast und den ÖPNV auf absehbare Zeit als infektionsverhindernde Maßnahmen begleiten – dies gilt bundesweit. Dieser Umstand wird viele Fahrgäste weiterhin davon abhalten wieder uneingeschränkt Busse und Bahnen zu nutzen. Damit einhergehend ist mit einer langandauernden Einnahmever schlechterung zu rechnen. Aus der Sicht der Daseinsvorsorge und des Verkehrsunternehmens muss daher oberstes Ziel sein, das verlorene Vertrauen bzw. ungute Gefühl in die sichere Beförderung in einem Massenverkehrsmittel zurückzugewinnen.

Um dieser Entwicklung nicht tatenlos zuzusehen und zu verhindern, dass sich eine wachsende Unsicherheit bei den Fahrgästen verfestigt, bedarf es der Konzeptionierung und Umsetzung von Maßnahmen bzw. Angebotsverbesserungen/-änderungen, die sich unter Beachtung der pandemiebedingten Randbedingungen und aus wirtschaftlicher Perspektive eignen, um die beschriebenen Situationen zu verbessern.

## **B Lösung**

In der Analyse der derzeitigen betrieblichen Situation seitens der Verkehrsgesellschaft kann grundsätzlich festgestellt werden, dass die Hauptlinien mit hoher Netzabdeckung (z.B. Linie 502) zu vielen Zeiten überbesetzt sind. Die Schnellbusse sind verspätungsauffällig und unterdurchschnittlich ausgelastet, da sie durch geringe Haltestellenbedienungen nur wenige Fahrgäste aufnehmen. Zudem sind E-Wagen als gezielte Massenförderungsmöglichkeit derzeit keine angemessene Maßnahme, um veränderte und gestaffelte Schulzeiten zu bedienen und somit kontraproduktiv.

Um die unter „A) Problem“ genannten Punkte möglichst positiv zu beeinflussen, wurden aus den Analyseergebnissen folgende wesentliche Zielsetzungen herausgearbeitet:

- Taktverdichtung auf den Hauptlinien mit hoher Netzabdeckung und -nachfrage
- Bündelung der Schnellbuslinien auf eine schnelle Nord-Süd-Verbindung
- Reduzierung der E-Wagen (sofern alternative Bedienung im Liniennetz vorhanden)

Unter Berücksichtigung der Zielsetzungen wurden seitens der Verkehrsgesellschaft verschiedene Varianten fachlich bewertet. Prüfkriterien, wie Beibehaltung der Erschließungsqualität, Effekte auf das Gesamtliniennetz, Verlagerungsaspekte, Nutzerverhalten und -akzeptanz, betriebliche Machbarkeit, Betriebsstabilität, pandemiebedingte Zusammenhänge sowie finanzielle Auswirkungen wurden erörtert und abgestimmt. Im Ergebnis sollen folgende Anpassungen vorgenommen werden. Damit entsteht ein gänzlich neuer Fahrplan – sog. „Corona-Fahrplan“.

### **Angebotsveränderungen („Corona-Fahrplan“)**

#### **Paket - Linie 502**

- 10-Min-Takt zwischen 6.30 Uhr und 18.30 Uhr (Montag bis Freitag)
- Verlängerung über Grünhöfe hinaus bis Bohmsiel im 30-Min-Takt über Dreierbergen zwischen 6.30 Uhr und 18.30 Uhr (Montag bis Freitag)

#### **Paket - Linie 50x / 505 / 506**

- 10-Min-Takt zwischen 6.30 Uhr und 18.30 Uhr (Montag bis Freitag) auf dem Linienast 505/506 zwischen Königsheide und Wulsdorf-Mitte
- Linie 50x (neu) wird von SZ Langen – Rotersand – Mitte – IKEA geführt
- Linie 506 wird ab Königsheide über Fehrmoor zur Heinrich-Plett-Straße geführt

#### **Paket – Linie 508 / 509**

- Verschwenkung / Linienanpassung der Linie 508 auf den Linienweg der 509 im Bereich „Eisenbahnstraße“ bis „Ernst-Reuter-Platz“
- Verschwenkung / Linienanpassung der Linie 508 und 509 auf den Linienweg des Hafens Liners im Bereich „Havenwelten“ und „Hauptbahnhof“

#### **Paket – Linie 501 / 511 (Schnellbus)**

- Verschmelzung der Linien auf eine Schnellbuslinie zwischen Leherheide und Bohmsiel

### **Paket - E-Wagen**

Um diese Veränderungen in einem wirtschaftlichen und betrieblichen Rahmen zu vertreten, ist es unabdingbar den Einsatz der E-Wagen zu beschränken. Dabei wird auf die E-Wagen verzichtet, bei denen die Nutzung des regulären Linienbetriebes – inklusive der beschriebenen Taktverdichtung – als Alternative gegeben ist, d.h. keine Bedienungslücke entsteht. Folgende E-Wagen bleiben weiterhin erhalten, alle weiteren werden vorerst ausgesetzt.

- E 04 – Verlängerung bis CVO
- E 08 – Linienverschwenkung über Bahnhofstraße
- E 09 – keine Linienanpassung
- E 11 – keine Linienanpassung
- E 12 – keine Linienanpassung
- E 13 – keine Linienanpassung
- E 15 – keine Linienanpassung
- E 16 – keine Linienanpassung
- E 20 – keine Linienanpassung
- E 21 – keine Linienanpassung

Ergänzend wird darauf verwiesen, dass während der deutlich nachfrageschwächeren Sommerferien 2021 auf den Linienästen 502, 50x, 505 und 506 auf einen 15-Min-Takt zurückgefahren wird.

Die neuen Linienverläufe der beschriebenen Pakete (Ausnahme E-Wagen) sind in der **Anlage 1** dargestellt.

Der Linienbetrieb für diese Angebotsveränderung soll orientiert an den Sommerferien für den Zeitraum zwischen dem 27.08.2020 – 01.09.2021, d.h. für ziemlich genau ein Jahr, vorbereitet werden und ist vorerst auf diesen Zeitraum beschränkt.

Im Vergleich zum derzeitigen im ÖDA fixierten Angebot fallen mit dem „Corona-Fahrplan“ zusätzlich rund 100.000 Betriebskilometer an. Darüber hinaus fallen etwa 5.700 Betriebsstunden an. Betrieblich können zwei Spitzenfahrzeuge eingespart werden. Es entstehen Mehrbedarfe von 4 Personalstellen im Fahrbetrieb. Für die Einrichtung des Fahrplans entsteht eine Kostenunterdeckung von ca. 232.000 €. Das entsprechende Kalkulationsblatt gemäß Vorgabe des Vertragspartners ZVBN ist als **Anlage 2** der Vorlage beigefügt. Alle hier genannten Werte beziehen sich auf die Laufzeit des „Corona-Fahrplans“ vom 27.08.2020 – 01.09.2021.

Im Betrieb können teilweise die bisherigen Haltestellen angefahren werden – es bedarf jedoch zusätzlicher Haltestellen. So müssen insgesamt vier neue Haltepunkte eingerichtet werden: „Hildesheimer Straße“ und „Paula-Modersohn-Schule“. Die konkrete Lage, Ausgestaltung und Ausstattung der Haltestellen wird derzeit geprüft. Es ist davon auszugehen, dass die Haltestellen nicht den Anforderungen der Barrierefreiheit genügen werden.

### **Fortschreibung des öffentlichen Dienstleistungsauftrages**

Nach Maßgabe § 6 Abs. 2 des öffentlichen Dienstleistungsauftrages handelt es sich hierbei um eine Änderung des Verkehrsangebotes bzw. Zubestellung von Verkehren, so dass eine Fortschreibung des Vertrages notwendig ist.

Für die zusätzlichen Mehraufwendungen ist der beihilferechtliche Rahmen anzupassen, d.h. der Ausgleichsparameter (Planverlust) gem. § 8 Abs. 2 ist für die Jahre 2020 und 2021 zu erhöhen. Der Kostenansatz von ca. 232.000 € wird dafür monats-scharf auf die Jahre 2020 (4) und 2021 (8) aufgeteilt. Der Planverlust wird gem. § 8 Abs. 2 von derzeit 4,926 Mio. € um insgesamt 77.000 € auf 5,003 Mio. € für das Jahr 2020 und um insgesamt 155.000 € auf 5,081 Mio. € für

das Jahr 2021 angepasst (siehe **Anlage 3**).

Zudem ist der km-Wert in Anlage 1 zum öffentlichen Dienstleistungsauftrag anzupassen. Die Fahrplankilometer von ca. 102.000 werden dafür ebenfalls monats-scharf auf die Jahre 2020 (4) und 2021 (8) aufgeteilt. Somit erhöhen sich die Fahrplankilometer von derzeit 4,082 Mio. um 34.000 km/Jahr auf 4,116 Mio. km/Jahr für das Jahr 2020 und um insgesamt 68.000 km/Jahr auf 4,150 Mio. km/Jahr für das Jahr 2021.

Ferner ändert sich die Zusammensetzung der Linien im Fahrplan für diesen Zeitraum. Die konkrete Ausgestaltung wird mit dem ZVBN im Rahmen der Bestellung bzw. Anpassung detail-scharf mit den entsprechenden Fahrplänen übermittelt.

### **C Alternativen**

Es wird keine Leistungsveränderung bzw. -verbesserung bestellt. Die Situation bleibt unverändert.

### **D Auswirkungen des Beschlussvorschlags**

Für die Einrichtung des „Corona-Fahrplans“ entsteht eine Kostenunterdeckung von insgesamt ca. 232.000 € - monats-scharf in Höhe von ca. 77.000 € für das Jahr 2020 und ca. 155.000 € für das Jahr 2021. Nach derzeitigem Stand ist davon auszugehen, dass finanzielle Unterstützungen in Form eines sog. „Rettungsschirmes“ seitens des Bundes sowie des Landes nicht für Mehrleistung angemeldet werden dürfen. Sofern eine derartige Finanzierung ausscheidet wird die Finanzierung wie folgt abgesichert. Die Kostenunterdeckung von ca. 232.000 € soll jeweils hälftig durch den ZVBN (Förderfond) und Mitteln gem. BremÖPNVG (Zuweisung Land für das Jahr 2021) ausgeglichen werden. Eine festgelegte Komplementierung der Fördermittel gem. BremÖPNVG von 10 % durch kommunale Mittel ist gesichert. Somit kann die Kostenunterdeckung haushaltsneutral finanziert werden, sofern die vorgenannten Finanzierungsoptionen aus-scheiden.

Eine Fortschreibung des öffentlichen Dienstleistungsauftrages ist, wie unter B beschrieben, notwendig.

Es ist davon auszugehen, dass positive klimarelevante Auswirkungen eintreten, sofern durch den „Corona-Fahrplan“ deutlich mehr Fahrgäste den ÖPNV nutzen und nicht auf den MIV aus-weichen. Hinweise auf eine Gleichstellungsrelevanz sind nicht gegeben. Ausländische Mitbür-gerinnen und Mitbürger sind von diesem Beschlussvorschlag nicht in besonderer Weise betref-fen. Auf die besonderen Belange des Sports wirkt sich dieser Beschlussvorschlag nicht aus. Auf die besonderen Belange der Menschen mit Behinderung wirkt sich dieser Beschluss positiv aus. Für eine Gleichstellungsrelevanz gibt es keine Anhaltspunkte. Da sich der Beschlussvor-schlag auf das gesamte Stadtgebiet auswirkt, sind alle Stadtteilkonferenzen über die Be-schlusslage zu informieren.

### **E Beteiligung / Abstimmung**

Stadtkämmerei, Bremerhavener Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH (BVV), Zweck-verband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN)

### **F Öffentlichkeitsarbeit / Veröffentlichung nach dem BremIFG**

Derzeit nicht geeignet; im Zuge des weiteren Verfahrens ist eine Veröffentlichung vorgesehen. Nach § 3 Nr. 6 BremIFG besteht keine Pflicht zur Veröffentlichung.

## **G Beschlussvorschlag**

Der Magistrat beschließt wie folgt:

1. Der sog. „Corona-Fahrplan“ soll eingerichtet werden (**Anlage 1**). Die Einführung ist vorerst auf den Zeitraum zwischen dem 27.08.2020 – 01.09.2021 beschränkt.
2. Das Dezernat II wird gebeten, die Änderung des Verkehrsangebotes über den ZVBN im Rahmen der bestehenden vertraglichen Regelung des öffentlichen Dienstleistungsauftrages vorzunehmen und den Ausgleich der entstehenden Mehrkosten zu veranlassen. Der Planverlust wird gemäß der Änderung des Verkehrsangebotes unter Berücksichtigung der vertraglichen Regelungen des öffentlichen Dienstleistungsauftrages fortgeschrieben (**Anlage 3**).

Der Magistrat bittet die Stadtverordnetenversammlung, gleichlautende Beschlüsse zu fassen.

gez. Neuhoff

Neuhoff  
Bürgermeister

Anlage 1: Netzpläne – Angebotsveränderungen „Corona-Fahrplan“

Anlage 2: Kostenkalkulation der BVV nach Schema ZVBN

Anlage 3: Fortgeschriebener Planverlust gemäß § 8 Abs. 2 des öffentlichen Dienstleistungsauftrages