

Vorlage Nr. II 14//2024		
für die Sitzung des Bau- und Umweltausschusses.		
Beratung in öffentlicher Sitzung:	ja	Anzahl Anlagen: 0

Standardisierte Bewertung Straßenbahn – Sachstand und weiteres Vorgehen

A Problem

Mit Vorlage-Nr. II 13/2023 hat der Bau- und Umweltausschuss in seiner Sitzung am 14.09.2023 den damals geschilderten Sachstand zur Kenntnis genommen und dahingehend beschlossen, dass das Dezernat II die Arbeiten zur Durchführung einer Standardisierten Bewertung eines Vergleichs eines reinen Busverkehrssystems mit einem kombinierten Straßenbahn-/Busverkehrssystem in Bremerhaven in zwei Bausteinen fortsetzen möge.

B Lösung

Wie in der unter A genannten Vorlage beschrieben ist, wird die Bewertung eines Straßenbahn-/Bussystems in zwei Bausteinen durchgeführt. Dies ist notwendig, um am Ende ein belastbares Ergebnis zu erhalten. Der Baustein 1 beinhaltet die Aktualisierung der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2000 und stellt voraussichtlich das in finanzieller und zeitlicher Hinsicht größere Arbeitspaket dar. Hierfür bedarf es aktualisierter stadtstruktureller Eingangsdaten zur Modellierung und zur verkehrlichen Bewertung von Korridoren für ein den Busverkehr teilweise ersetzendes Straßenbahnsystem. Es ist davon auszugehen, dass die heute nachfragestarken Verläufe sich im Wesentlichen mit denen in der Zukunft decken, ergänzt durch relevante Stadtentwicklungsbereiche (Werftquartier, Lunedelta).

Erkennbar große Herausforderungen der Trassierung stellen insbesondere die Bereiche Hauptbahnhof, Geestequerung, Innenstadt und Altleher Markt sowie die Lage des Betriebshofes im Stadtgebiet dar. Als wichtiger Baustein ist ebenso die Abwägung der Betriebsform – Einrichtungs- oder Zweirichtungsfahrzeuge zu nennen, da dies erhebliche Auswirkungen auf Trassierungs- und Betriebselemente – und damit auf die Kostenstrukturen hat.

Das Generieren aktueller und prognostischer Daten wird in der Diskussion als arbeitsintensiv beschrieben. Ermittelt werden müssen alle Kosten, also Invest und Betrieb. Die Kostenhöhe der Aktualisierung bemisst sich entsprechend an der Bearbeitungstiefe. Im ersten Stadium wird diese eher eine größere Flughöhe aufweisen, aber dennoch so, dass am Ende einer Standardisierten Bewertung einer Vorzugsvariante (Baustein 2) ein belastbares Ergebnis steht, das als Antwort auf den Arbeitsauftrag und Grundlage einer Entscheidung gelten kann. Hier wird man sich auf die verkehrlich relevanten Korridore in der Prognose 2040 fokussieren und den geforderten Mitfall-Ohnefall-Vergleich ziehen.

Die BIS stößt aktuell das formale Vergabeverfahren an. Aufgrund der Komplexität der Materie hat die BIS eine Anwaltskanzlei zur Unterstützung des Verfahrens im Hinblick auf die Rechts-

sicherheit hinzugezogen. Die im Arbeitskreis abgestimmten Inhalte werden seitens des Stadtplanungsamtes, das federführender Ansprechpartner ist, eingesteuert. Es ist vorgesehen, 4-5 Büros zur Angebotsabgabe aufzufordern. Der Auftragswert ist für die Wahl des Verfahrens entscheidend. Liegt dieser voraussichtlich (netto) unter 443.000 €, genügt eine Leistungsanfrage bei mindestens drei vorab ausgewählten Büros, die als „Leistungsanfrage für freiberufliche Dienstleistungen im Bereich des Sektors Verkehr“ betitelt wird. Hier gibt es keine Bekanntmachung. Die ausgewählten Büros werden unter Verwendung der bremischen Formblätter direkt zur Angebotsabgabe aufgefordert. Aus vergaberechtlichen Gründen dürfen die ausgewählten, renommierten Büros hier nicht namentlich genannt werden.

Es ist davon auszugehen, dass die Vergabe im Spätherbst 2024 erfolgen kann. Zuvor erfolgt eine weitere Information des Bau- und Umweltausschusses über das Ergebnis des Vergabeverfahrens sowie die Vergabeempfehlung.

Mit dem Land wurde dieser Sachstand am 12.06.2024 besprochen. Der Bund wird über das Land mit einer Art „Steckbrief“ über den Sachverhalt informiert. Er wird intern entscheiden, in welcher Tiefe von dort das Verfahren begleitet wird. Es ist davon auszugehen, dass in dieser ersten Phase keine aktive Begleitung erfolgen wird; stattdessen ist von Zeit zu Zeit eine Berichtspflicht über den Fortgang des Verfahrens zu erwarten.

C Alternativen

Keine, die geeignet erscheinen.

D Auswirkungen des Beschlussvorschlags

Die Finanzierung wird über Mittel aus dem BremÖPNVG erfolgen. Hierfür stehen 250.000 € (inklusive der 10%igen Komplementärmittel aus dem städtischen Haushalt), verteilt auf 3 Jahre, bereit. Sofern das Ergebnis des Vergabeverfahrens über dem Mittelrahmen liegt, kann dieser verwaltungsseitig angepasst werden.

Hinweise auf eine Gleichstellungsrelevanz sind nicht gegeben. Ausländische Mitbürgerinnen und Mitbürger sind von diesem Beschlussvorschlag nicht in besonderer Weise betroffen. Auf die besonderen Belange des Sports wirkt sich dieser Beschlussvorschlag nicht aus. Auf die besonderen Belange der Menschen mit Behinderung wirkt sich dieser Beschluss ebenfalls nicht aus. Für eine Gleichstellungsrelevanz gibt es keine Anhaltspunkte. Da sich der Beschlussvorschlag auf das gesamte Stadtgebiet auswirkt, sind alle Stadtteilkonferenzen über die Beschlusslage zu informieren.

E Beteiligung / Abstimmung

BIS, weitere Beteiligungen im Rahmen der begleitenden Arbeitskreise (Ämter 66 und 91, BVV, VCD, VBN-Fahrgastverband, IHK, Land Bremen).

F Öffentlichkeitsarbeit / Veröffentlichung nach dem BremIFG

Es besteht eine Veröffentlichungspflicht nach dem BremenIFG.

G Beschlussvorschlag

Der Bau- und Umweltausschuss beschließt wie folgt:

1. Der Sachstand zur Standardisierten Bewertung und der vorzuschaltenden Aktualisierung der Machbarkeitsstudie Straßenbahn wird zur Kenntnis genommen.

2. Das Dezernat II wird gebeten, mit der BIS als zuständige Stelle für die beiden dargestellten Bausteine das Vergabeverfahren voranzubringen.
3. Das Dezernat II wird gebeten, dem Bau- und Umweltausschuss das Ergebnis des Vergabeverfahrens mit der Vergabeempfehlung vor der Beauftragung an Externe zur Kenntnis zu geben.

Neuhoff
Bürgermeister