

Kleine Anfrage der Fraktion der SPD vom 15. Mai 2012**Einheitlicher Nahverkehrstarif für die Stadtgemeinde Bremen**

Die Regierungsparteien haben in der Koalitionsvereinbarung das Ziel eines einheitlichen Nahverkehrstarifes für das Stadtgebiet verankert.

Bisher ist es gelungen, den einheitlichen Tarif für den Kommunalen Nahverkehr mit dem Betreiber Bremer Straßenbahn AG zu erreichen. Für den Bereich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ist die Zielerreichung noch offen.

Wir fragen den Senat:

1. In der Debatte über die Chancen für den einheitlichen Tarif für die Regio-S-Bahn zwischen Farge und Mahndorf gibt es viele Ungereimtheiten und gegensätzliche Behauptungen. Zur Klärung der Grundlagen: Wie hoch sind die von der Bundesregierung zugewiesenen Regionalisierungsmittel für den SPNV?
2. Zu welchen Teilen werden diese Mittel gemäß Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen (BremÖPNVG) in konsumtive und investive Mittel aufgeteilt?
3. Wie wurden die investiven Mittel in den Jahren seit 2007 verwendet?
4. Welche Projekte sind für die laufende Legislaturperiode geplant?
5. Wie wurden die konsumtiven Mittel in den Jahren seit 2007 verwendet?
6. Wie wird sich die Verwendung der konsumtiven Mittel in den kommenden Jahren entwickeln?
7. Für welche Projekte wurden und werden Restmittel verwendet?
8. Der Verkehrsvertrag für die Regio-S-Bahn ist ein sogenannter Bruttovertrag mit dem Betreiber NordWestBahn. Danach fließen die Einnahmen aus den Beförderungsentgelten an den Besteller zurück. Wie hoch ist der jährliche Zuschuss, den die NordWestBahn von den Bestellern erhält?
9. Wie hoch ist der Anteil Bremens an diesem Zuschuss?
10. Wie hoch waren die Fahrgeldeinnahmen der Regio-S-Bahn im ersten Betriebsjahr?
11. Wie hoch werden die Einnahmen für die Regio-S-Bahn einschließlich der Linie RS geschätzt?
12. Wie hoch ist der Anteil der Fahrgeldeinnahmen aus der Tarifstufe II an den Gesamteinnahmen, und wie wird deren Entwicklung eingeschätzt?
13. Wie werden sich die Fahrgeldeinnahmen in den kommenden Jahren entwickeln, und wie wird die Aufteilung dieser Einnahmen erfolgen?
14. Gibt es eine Verrechnung zwischen Fahrgeldeinnahmen und Zuschuss? Wenn ja, wer nimmt sie vor, und welche Rolle spielt hierbei der Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN)?
15. Die Regio-S-Bahn ist in den VBN integriert. Daher müssen Veränderungen des Tarifsystems im VBN entschieden werden. Welche Regelungen bestehen für die Festlegung der Tarife im VBN?

16. Nach welchen Kriterien werden die verschiedenen Tarifzonen festgelegt?
17. Welche Hindernisse innerhalb des VBN sieht der Senat bezüglich einer völligen Aufhebung der Tarifstufe II im Stadtgebiet Bremen?
18. Im Verkehrsvertrag zwischen dem Senat und der NordWestBahn ist die „Durchbindung“ der Züge der Linie RS 1 vereinbart, die den Bürgerinnen und Bürgern Bremens eine umsteigefreie Verbindung zwischen Farge und Verden garantiert. Aktuell müssen die Fahrgäste aufgrund technischer und organisatorischer Probleme in Bremen-Vegesack immer noch umsteigen. Welche Vereinbarungen bestehen im Vertrag zwischen Senat und der NordWestBahn in Bezug auf umsteigefreie Verbindungen genau?
19. Welche Gründe sind ursächlich dafür, dass die Umsteigefreiheit zwischen Farge und Verden derzeit nicht gewährleistet werden kann?
20. Bestehen für diese Situation Malusregelungen aus dem Verkehrsvertrag, und wenn ja, kommen diese zur Anwendung?
21. Wann werden die vertraglichen Vereinbarungen voraussichtlich erfüllt werden können?
22. Welche Maßnahmen müssen diesbezüglich vorgenommen werden, und welche Kosten werden seitens des Senates hierfür kalkuliert? Wer wird diese Kosten übernehmen?
23. Wird seitens des Senats an eine Entschädigung für die Fahrgäste aus Bremen-Nord gedacht, die einen höheren Fahrpreis zahlen, denen aber die versprochene Leistung hinsichtlich der umsteigefreien Anbindung vorenthalten wird?

Wolfgang Jägers, Reiner Holsten,
Björn Tschöpe und Fraktion der SPD

D a z u

Antwort des Senats vom 3. Juli 2012

1. In der Debatte über die Chancen für den einheitlichen Tarif für die Regio-S-Bahn zwischen Farge und Mahndorf gibt es viele Ungereimtheiten und gegensätzliche Behauptungen. Zur Klärung der Grundlagen: Wie hoch sind die von der Bundesregierung zugewiesenen Regionalisierungsmittel für den SPNV?

Die dem Land Bremen vom Bund auf der Grundlage des Regionalisierungsgesetzes (RegG) zugewiesenen Regionalisierungsmittel bis zum Jahr 2014 sind in der folgenden Übersicht dargestellt.

2012	2013	2014
38 965 309 €	39 549 789 €	40 143 035 €

Die Festsetzung der Höhe des den Ländern ab dem Jahr 2015 zustehenden Betrages erfolgt nach dem Verfahren des Artikels 106a Satz 2 des Grundgesetzes.

2. Zu welchen Teilen werden diese Mittel gemäß Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen (BremÖPNVG) in konsumtive und investive Mittel aufgeteilt?

Nach dem BremÖPNVG werden die Mittel wie folgt in konsumtive und investive Mittel aufgeteilt:

	2012	2013	2014
Konsumtiv	26 806 745 €	27 208 847 €	27 616 979 €
Investiv	12 158 564 €	12 340 942 €	12 526 056 €

3. Wie wurden die investiven Mittel in den Jahren seit 2007 verwendet?

Die Verwendung der investiven Mittel seit 2007 ist in der beigefügten Anlage dargestellt.

4. Welche Projekte sind für die laufende Legislaturperiode geplant?
- Größere Maßnahmen, die in der laufenden Legislaturperiode mit investiven Regionalisierungsmitteln gefördert werden sollen, sind:
- Gleisersatzbau im Verlauf Hamburger Straße/Auf der Howisch/Fleetrade,
 - Gleisersatzbau von der Lüneburger Straße bis zu Stader Straße,
 - Gleisersatzbau im Verlauf der Hartwigstraße,
 - Betriebsgleisanbindung Am Brill,
 - Ausbau der Turnerstraße für den Busverkehr,
 - ÖPNV-Verknüpfungspunkt Bahnhof Bremen-Blumenthal,
 - barrierefreier Umbau der Straßenbahnhaltestelle Norderländer Straße,
 - Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 von Borgfeld nach Falkenberg, Streckenabschnitt Bremen,
 - Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 nach Mahndorf,
 - Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 in Huchting und Linie 8 bis nach Leeste,
 - neue Straßenbahnverbindung Steubenstraße.
- Daneben sollen auch kleinere Maßnahmen mit Regionalisierungsmitteln gefördert werden.
5. Wie wurden die konsumtiven Mittel in den Jahren seit 2007 verwendet?
- Die Verwendung der konsumtiven Mittel seit 2007 ist in der beigefügten Anlage dargestellt.
6. Wie wird sich die Verwendung der konsumtiven Mittel in den kommenden Jahren entwickeln?
- Der tatsächliche Bedarf an konsumtiven Regionalisierungsmitteln für die Bestellung von SPNV-Leistungen kann ausschließlich rückwirkend ermittelt werden. Eine genaue Prognose ist nicht möglich, da die Verkehrsverträge, z. B. für Energie- und Personalkosten, Preisgleitklauseln enthalten, die die tatsächliche Kostenentwicklung in diesen Bereichen berücksichtigen. Gleiches gilt für die Infrastrukturkosten, die etwa 50 % der Kosten ausmachen. Diese sind vollständig von den Aufgabenträgern zu tragen und werden von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen jährlich neu festgesetzt.
- Im Jahr 2011 wurden rund 90 % der zur Verfügung stehenden konsumtiven Regionalisierungsmittel für die Bestellung von SPNV-Leistungen ausgegeben.
- Aufgrund der derzeit stark steigenden Personal-, Energie- und Infrastrukturkosten wird davon ausgegangen, dass der für SPNV-Leistungen benötigte Anteil an den dem Land Bremen zur Verfügung stehenden konsumtiven Regionalisierungsmitteln in den Folgejahren tendenziell ansteigen wird.
7. Für welche Projekte wurden und werden Restmittel verwendet?
- Die Regionalisierungsmittel eines Jahres werden vollständig zweckbestimmt ausgegeben. Nicht verbrauchte konsumtive Mittel können investiv verwandt werden. Die Verwendung der Mittel ist in der beigefügten Anlage dargestellt. Reste werden nicht gebildet.
8. Der Verkehrsvertrag für die Regio-S-Bahn ist ein sogenannter Bruttovertrag mit dem Betreiber NordWestBahn. Danach fließen die Einnahmen aus den Beförderungsentgelten an den Besteller zurück. Wie hoch ist der jährliche Zuschuss, den die NordWestBahn von den Bestellern erhält?
9. Wie hoch ist der Anteil Bremens an diesem Zuschuss?
10. Wie hoch waren die Fahrgeldeinnahmen der Regio-S-Bahn im ersten Betriebsjahr?
11. Wie hoch werden die Einnahmen für die Regio-S-Bahn einschließlich der Linie RS geschätzt?
- Der Zuschussbedarf, den die Aufgabenträger für SPNV-Netze an die jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen zu zahlen haben, wird aus den gemäß Aus-

schreibungsergebnis anfallenden Kosten abzüglich der den Aufgabenträgern zustehenden Einnahmen ermittelt. Der tatsächlich je Jahr für ein Netz entstehende Zuschussbedarf kann frühestens im Folgejahr ermittelt werden, da z. B. Zugausfälle oder die Fahrgeldeinnahmen erst nach Rechnungsabschluss eines Jahres vollständig ermittelt werden können. Im Falle von Streitigkeiten kann sich der Abrechnungszeitraum verlängern.

Das erste Betriebsjahr, in dem die Regio-S-Bahn ihr vollständiges Netz mit den Linien RS1 bis RS4 befährt, wird das Jahr 2012 sein. Eine Abrechnung dieses Jahres und die Bestimmung des Zuschussbedarfs wird frühestens im Jahr 2013 möglich sein.

Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass aus den gewünschten Angaben zu den Fragen 8 bis 11 das Auftragsvolumen des Verkehrsvertrages mit der NordWestBahn (NWB) ermittelt werden kann. Angaben zum Auftragsvolumen unterliegen aber dem Geschäftsgeheimnis und dürfen nach § 30 Verwaltungsverfahrensgesetz nicht herausgegeben werden. Auch unter Berücksichtigung von § 6a BremIFG ist der Senat nicht befugt, die Inhalte dieses Vertrages zu offenbaren, da der Vertragspartner hier einem Wettbewerb ausgesetzt ist.

12. Wie hoch ist der Anteil der Fahrgeldeinnahmen aus der Tarifstufe II an den Gesamteinnahmen, und wie wird deren Entwicklung eingeschätzt?

Die Einnahmen aus Fahrausweisen der Tarifstufe II des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen (VBN) im Jahr 2011 betragen 6 666 931 €. Durch die für die Zeitkarten des Schüler- und Ausbildungsverkehrs geplante Angleichung des Tarifniveaus der Preisstufe II an das der Preisstufe I werden ab dem Jahr 2013 die Einnahmen aus der Preisstufe II zunächst leicht sinken. Es werden Verluste in Höhe von bis zu 400 000 €/p. a. erwartet, die sich aus der Tarifabsenkung und Verlagerungseffekten zusammensetzen.

13. Wie werden sich die Fahrgeldeinnahmen in den kommenden Jahren entwickeln, und wie wird die Aufteilung dieser Einnahmen erfolgen.
15. Die Regio-S-Bahn ist in den VBN integriert. Daher müssen Veränderungen des Tarifsystems im VBN entschieden werden. Welche Regelungen bestehen für die Festlegung der Tarife im VBN?

Der VBN ist ein Zusammenschluss von über 30 kommunalen und privaten Verkehrsunternehmen der Region, mit dem Ziel, den Nutzern des ÖPNV in der Region einen einheitlichen Tarif zu möglichst gleichen Rahmenbedingungen im straßen- und schienengebundenen ÖPNV anzubieten. Es handelt sich dabei um eigenständige Wirtschaftsunternehmen, die keinem direkten staatlichen Direktionsrecht unterliegen und die die Verkehrsleistung eigenwirtschaftlich erbringen. Die Entscheidung über die Höhe der dabei im ÖPNV erhobenen Beförderungsentgelte liegt, gemäß den EU-rechtlichen und bundesgesetzlichen Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zur sogenannten Tarifhoheit, bei den jeweiligen Verkehrsunternehmen.

Vor diesem Hintergrund entscheiden die Gremien des VBN über die Höhe des Tarifes. Der ZVBN gleicht über Ausgleichszahlungen verbundbedingte Belastungen aus, die z. B. dadurch entstehen, dass mit einer VBN-Fahrkarte verschiedene Verkehrsunternehmen genutzt werden. Vor diesem Hintergrund muss auch die Verbandsversammlung des ZVBN Tarifänderungen zustimmen.

Die Aufteilung der Einnahmen auf die Verkehrsunternehmen erfolgt auf der Grundlage des zwischen ZVBN und VBN geschlossenen Durchführungsvertrages durch den VBN.

Sollte der von den Unternehmen beantragte Tarif durch die Verbandsversammlung des ZVBN abgelehnt werden, hätten die Gebietskörperschaften die nach einem bestimmten Berechnungsverfahren ermittelten Einnahmeausfälle den Unternehmen auszugleichen. Gleiches gilt, wenn der VBN-Tarif durch einseitiges Verlangen einer Gebietskörperschaft so geändert wird, dass den Verkehrsunternehmen Einnahmeausfälle entstehen.

Die Entwicklung der Fahrgeldeinnahmen in den kommenden Jahren hängt von den Fahrgastzahlen und der Höhe des vom VBN beschlossenen Tarifes ab. Eine Prognose der Fahrgeldeinnahmen für die kommenden Jahre liegt dem Land Bremen nicht vor.

14. Gibt es eine Verrechnung zwischen Fahrgeldeinnahmen und Zuschuss? Wenn ja, wer nimmt sie vor, und welche Rolle spielt hierbei der Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN)?

Der von den Aufgabenträgern an die NWB als Betreiberin der Regio-S-Bahn zu zahlende Zuschuss ermittelt sich aus den Kosten abzüglich der von der NWB erzielten Einnahmen. Die im VBN erzielten Einnahmen werden vom VBN auf der Grundlage der Meldungen aus den Verkehrsunternehmen ermittelt. Die Einnahmeverteilung auf die Verkehrsunternehmen erfolgt durch den VBN, diese wird für ihren Anteil von der NWB überprüft. Die NWB führt auf der Grundlage ihres Einnahmeanteils die entsprechenden Zuschussberechnungen für die Aufgabenträger durch. Die Aufgabenträger überprüfen die von der NWB durchgeführte Zuschussberechnung.

16. Nach welchen Kriterien werden die verschiedenen Tarifzonen festgelegt?

Grundsätzlich gilt im VBN der Grundsatz: eine Gemeinde eine Tarifzone. Dies wurde 1999 zwischen VBN und ZVBN im Rahmen einer Tarifstrukturreform festgelegt. Die Trennung in der Stadtgemeinde Bremen in die Tarifzonen 100 und 101 hat historische Gründe, die auf die in den Achtzigerjahren gegründete Tarifgemeinschaft zwischen BSAG und dem damaligen Betreiber DB zurückgeht. Da es seinerzeit keine Möglichkeit gab, die finanziellen Ansprüche der DB für ein Absenken des höheren DB-Tarifs auf das niedrigere Tarifniveau der BSAG durch Dritte auszugleichen, wurde eine Trennung in zwei Tarifzonen realisiert.

17. Welche Hindernisse innerhalb des VBN sieht der Senat bezüglich einer völligen Aufhebung der Tarifstufe II im Stadtgebiet Bremen?

Es entstehen durch die Aufhebung der Preisstufe II im Stadtgebiet Bremen Einnahmeausfälle, die den betroffenen Unternehmen dauerhaft auszugleichen sind. Wie in der Antwort auf Frage 15 dargelegt, müssen bei einseitigem Verlangen einer Gebietskörperschaft die nach einem bestimmten Berechnungsverfahren ermittelten Einnahmeausfälle den Verkehrsunternehmen entsprechend ausgeglichen werden.

Im Jahr 2009 hat der VBN auf Bitte der Stadtgemeinde Bremen diese Einnahmeausfälle ermittelt und mit 1,5 Mio. € bis 3,0 Mio. €/Jahr angegeben. Die Höhe der Beträge hängt dabei von der gewählten Tarifvariante ab und berücksichtigt im Wesentlichen Einnahmeausfälle durch die Tarifabsenkung in Bremen-Nord, eine Tarifabsenkung bei Fahrten in Richtung Bremerhaven durch den Entfall der Tarifzone in Bremen-Nord sowie Verlagerungseffekte zwischen Tarifzonen.

Vor diesem Hintergrund hat die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie im Dezember 2011 beschlossen, dass der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr mit VBN und ZVBN sowie den betroffenen Verkehrsunternehmen Verhandlungen über die Umsetzung bei den Schülerzeitkarten aufnimmt.

18. Im Verkehrsvertrag zwischen dem Senat und der NordWestBahn ist die „Durchbindung“ der Züge der Linie RS 1 vereinbart, die den Bürgerinnen und Bürgern Bremens eine umsteigefreie Verbindung zwischen Farge und Verden garantiert. Aktuell müssen die Fahrgäste aufgrund technischer und organisatorischer Probleme in Bremen-Vegesack immer noch umsteigen. Welche Vereinbarungen bestehen im Vertrag zwischen Senat und der NordWestBahn in Bezug auf umsteigefreie Verbindungen genau?

Die dem Vergabeverfahren zur Regio-S-Bahn zugrundeliegenden Vergabeunterlagen sehen die Durchbindung aller Züge zwischen Bremen-Farge und Bremen-Hauptbahnhof auf der Grundlage eines von der DB Netz AG entwickelten Fahrplankonzeptes vor. Mit dem Zuschlag auf das Angebot hat die NordWestBahn die Bedingungen der Vergabeunterlagen akzeptiert, die damit Rechtskraft für das Verkehrsangebot der NWB auf dem Netz der Regio-S-Bahn erlangen. Eine gesonderte Regelung im Verkehrsvertrag war daher nicht erforderlich.

Nach der verspäteten Fertigstellung der betriebsfähigen Infrastruktur durch die DB Netz AG wurde zum 1. April 2012 eine erste Stufe der Durchbindung in Betrieb genommen. Seitdem verkehren von Montag bis Freitag in den Zeitfenstern 4.00 bis 06.00 Uhr, 9.00 Uhr bis 13.00 Uhr und ab 19.30 Uhr die Züge

durchgängig zwischen Bremen-Farge und Bremen-Hauptbahnhof; von 40 Zügen täglich (Montag bis Freitag) ist das die Hälfte. An Samstagen und Sonntagen sind alle Fahrten umsteigefrei.

Zu der Hauptverkehrszeit müssen die Fahrgäste in Bremen-Vegesack aus betrieblichen Gründen allerdings weiterhin umsteigen. Fahrtzeitverlängerungen sind mit dem Umstieg jedoch nicht verbunden.

19. Welche Gründe sind ursächlich dafür, dass die Umsteigefreiheit zwischen Farge und Verden derzeit nicht gewährleistet werden kann?

In den Jahren 2006 und 2007, als das Fahrplankonzept entwickelt und die Vergabeunterlagen erstellt wurden, war die Infrastruktur im Bahnhof Bremen-Vegesack, die für die Durchbindung der Züge zwischen Bremen-Farge und Bremen-Hauptbahnhof erforderlich ist, noch nicht vorhanden. Dabei handelte es sich um zwei neue Weichen, verschiedene Signale und den Anschluss der Oberleitung zur ebenfalls neu elektrifizierten Farge-Vegesacker Eisenbahn. Auch die auf der Regio-S-Bahn eingesetzten Fahrzeuge existierten seinerzeit noch nicht. Vor diesem Hintergrund konnte das Fahrplankonzept der DB Netz AG nur anhand von sinnvoll angenommenen Eingangsgrößen entwickelt und mit einem EDV-Programm simuliert werden. Vor Betriebsaufnahme des Verkehrs auf der RS 1 war ab Oktober 2011 eine rund achtwöchige Erprobung der Infrastruktur und der für die Durchbindung erforderlichen Betriebsabläufe vorgesehen.

Durch Verzögerungen im Planungsprozess der von der DB Netz AG beauftragten Ingenieurbüros wurde die für die Durchbindung erforderliche Infrastruktur erst nach dem im Dezember 2011 erfolgten Fahrplanwechsel im Februar 2012 durch die DB Netz AG fertiggestellt. Die ursprünglich vor dem Fahrplanwechsel geplanten Betriebsversuche waren damit hinfällig geworden. Der erste Betriebsversuch auf neuer Infrastruktur konnte erst in der Nacht vom 3. auf den 4. März 2012 durchgeführt werden.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die Durchbindung der Züge grundsätzlich möglich ist. Allerdings ergab der Versuch eine Zeitüberschreitung beim Stärken der Züge. Beim Stärken wird in Bremen-Vegesack zur Erhöhung der Kapazität auf dem Abschnitt Bremen-Vegesack – Bremen-Hauptbahnhof in der Hauptverkehrszeit ein zusätzlicher Triebwagen an den aus Bremen-Farge kommenden Triebwagen angekuppelt. Eine Analyse der im Betriebsversuch durchgeführten Betriebsabläufe durch die beteiligten Unternehmen hat gezeigt, dass Arbeitsabläufe im Stellwerk und beim Kuppeln der Züge sowie Rangierzeiten noch zeitlich optimiert werden müssen. Weiterhin spielten seit Planungsbeginn geänderte Vorschriften und neu eingeführte Technikstandards eine Rolle bei den aufgetretenen Zeitüberschreitungen.

In der Nacht vom 18. auf den 19. Mai wurde ein zweiter Betriebsversuch mit optimierten Abläufen durchgeführt. Dabei konnten die Zeiten für das Stärken gegenüber dem ersten Betriebsversuch reduziert werden, die im Fahrplan vorgesehenen Zeiten wurden jedoch nicht erreicht. Ob die Zeiten des zweiten Betriebsversuchs für die vollständige Umsetzung der Durchbindung bereits ausreichend sind, wird derzeit von den beteiligten Unternehmen analysiert.

20. Bestehen für diese Situation Malusregelungen aus dem Verkehrsvertrag, und wenn ja, kommen diese zur Anwendung?

Im Verkehrsvertrag sind Malusregelungen für den Fall vorgesehen, dass bestimmte Leistungen von dem beauftragten Verkehrsunternehmen nicht vertragsgemäß erbracht werden. So ist z. B. festgelegt, dass bei einer (teilweise) verzögerten Aufnahme des Betriebs dadurch entstehende Schäden zu ersetzen sind.

21. Wann werden die vertraglichen Vereinbarungen voraussichtlich erfüllt werden können?
22. Welche Maßnahmen müssen diesbezüglich vorgenommen werden, und welche Kosten werden seitens des Senates hierfür kalkuliert? Wer wird diese Kosten übernehmen?

Die Aufgabenträger und die beteiligten Eisenbahnunternehmen streben möglichst zeitnah die Durchbindung aller Züge zwischen Bremen-Farge und

Bremen-Hauptbahnhof an. Der Senat geht davon aus, dass die Durchbindung im bisherigen Kostenrahmen realisiert wird.

Ein fester Termin für die vollständige Durchbindung der Züge zwischen Bremen-Farge und Bremen-Hauptbahnhof kann derzeit nicht genannt werden. Der derzeit gültige Fahrplan bleibt bis auf Weiteres in Kraft.

23. Wird seitens des Senats an eine Entschädigung für die Fahrgäste aus Bremen-Nord gedacht, die einen höheren Fahrpreis zahlen, denen aber die versprochene Leistung hinsichtlich der umsteigefreien Anbindung vorenthalten wird?

Der Senat hat in den vergangenen Jahren eine umfassende Modernisierung der SPNV-Infrastruktur in Bremen-Nord veranlasst. Hierfür wurden mehr als 55 Mio. € aufgewendet. Darüber hinaus ist das SPNV-Angebot mit der Einführung des 15-Minuten-Taktes zwischen Bremen-Vegesack und Bremen-Hauptbahnhof sowie der Reaktivierung der Farge-Vegesacker Eisenbahn deutlich ausgeweitet worden. Auch der für die Durchbindung geplante Fahrplan wird derzeit bereits gefahren. Etwa die Hälfte aller Züge wird dabei durchgebunden, bei den noch bestehenden Umsteigeverbindungen treten keine Fahrzeitverlängerungen gegenüber den durchgebundenen Fahrten auf.

Eine Fahrpreiserhöhung zur Refinanzierung der damit der öffentlichen Hand entstandenen zusätzlichen Kosten hat nicht stattgefunden. Insoweit besteht auch keine Möglichkeit, die Fahrpreise abzusenken, nur weil die geplanten Verbesserungen noch nicht vollständig umgesetzt sind.

Nachweis über die Verwendung der Regionalisierungsmittel

für das Bundesland : Bremen

im Jahr: 2007

				Beträge in Euro
	Bereich	Veranschlagt im Landeshaushalt bei	Verwendungszweck	Ist
		Kap. / Titel		
1	Verfügbare Mittel	0687/331 20 - 6	Zuweisung nach § 5 RegG	36.904.449,96
			Reste Vorjahr	0,00
			verfügbare Mittel gesamt	36.904.449,96
2	Leistungsbestellungen	0687/682 20 - 3	Bestellungen im SPNV	21.804.343,03
			Bestellungen im ÖPNV	0,00
3	Managementaufwand	0687/682 20 - 3	SPNV	243.923,00
			ÖPNV	363.397,12
4	Investitionen in Verkehrsanlagen	0687/891 20-1 0687/891 22-8	SPNV	1.501.269,58
			ÖPNV	7.796.471,64
5	Investitionen in Fahrzeuge	0687/891 20-1	SPNV	0,00
			ÖPNV	5.025.000,00
6	Tarifausgleiche	0687/682 20 - 3	Verbundförderung	0,00
			Ausgleich Ausbildungsverkehr	0,00
7	Sonstiges	0687/682 20 - 3		170.045,59
8	Summe Ausgaben			36.904.449,96
9	Differenz verfügbare Mittel / Ausgaben			0,00
	nachrichtlich:			
10	bestellte Zugkm im Berichtsjahr			2.615.321,71

Nachweis über die Verwendung der Regionalisierungsmittel

für das Bundesland : Bremen

im Jahr: 2008

				Beträge in Euro
	Bereich	Veranschlagt im Landeshaushalt bei	Verwendungszweck	Ist
		Kap. / Titel		
1	Verfügbare Mittel	0687/331 20 - 6	Zuweisung nach § 5 RegG	36.712.500,00
			Reste Vorjahr	0,00
			verfügbare Mittel gesamt	36.712.500,00
2	Leistungsbestellungen	0687/682 20 - 3	Bestellungen im SPNV	22.890.870,45
			Bestellungen im ÖPNV	0,00
3	Managementaufwand	0687/682 20 - 3	SPNV	237.778,00
			ÖPNV	501.560,09
4	Investitionen in Verkehrsanlagen	0687/891 20-1 0687/891 22-8	SPNV	2.095.516,14
			ÖPNV	3.669.885,38
5	Investitionen in Fahrzeuge	0687/891 20-1	SPNV	0,00
			ÖPNV	7.158.500,00
6	Tarifausgleiche	0687/682 20 - 3	Verbundförderung	0,00
			Ausgleich Ausbildungsverkehr	0,00
7	Sonstiges	0687/682 20 - 3		158.389,94
8	Summe Ausgaben			36.712.500,00
9	Differenz verfügbare Mittel / Ausgaben			0,00
	nachrichtlich:			
10	bestellte Zugkm im Berichtsjahr			2.784.679,03

Nachweis über die Verwendung der Regionalisierungsmittel

für das Bundesland : Bremen

im Jahr: 2009

				Beträge in Euro
	Bereich	Veranschlagt im Landeshaushalt bei	Verwendungszweck	Ist
		Kap. / Titel		
1	Verfügbare Mittel	0687/331 20 - 6	Zuweisung nach § 5 RegG	37.263.187,56
			Reste Vorjahr	0,00
			verfügbare Mittel gesamt	37.263.187,56
2	Leistungsbestellungen	0687/682 20 - 3	Bestellungen im SPNV	23.245.501,91
			Bestellungen im ÖPNV	270.000,00
3	Managementaufwand	0687/682 20 - 3	SPNV	252.987,00
			ÖPNV	468.024,88
4	Investitionen in Verkehrsanlagen	0687/891 20-1 0687/891 22-8	SPNV	3.361.502,97
			ÖPNV	6.628.922,33
5	Investitionen in Fahrzeuge	0687/891 20-1	SPNV	0,00
			ÖPNV	2.930.000,00
6	Tarifausgleiche	0687/682 20 - 3	Verbundförderung	0,00
			Ausgleich Ausbildungsverkehr	0,00
7	Sonstiges	0687/682 20 - 3		106.248,47
8	Summe Ausgaben			37.263.187,56
9	Differenz verfügbare Mittel / Ausgaben			0,00
	nachrichtlich:			
10	bestellte Zugkm im Berichtsjahr			2.791.966,53

Nachweis über die Verwendung der Regionalisierungsmittel

für das Bundesland : Bremen

im Jahr: 2010

				Beträge in Euro
	Bereich	Veranschlagt im Landeshaushalt bei	Verwendungszweck	Ist
		Kap. / Titel		
1	Verfügbare Mittel	0687/331 20 - 6	Zuweisung nach § 5 RegG	37.822.135,32
			Reste Vorjahr	0,00
			verfügbare Mittel gesamt	37.822.135,32
2	Leistungsbestellungen	0687/682 20 - 3	Bestellungen im SPNV	24.449.716,00
			Bestellungen im ÖPNV	0,00
3	Managementaufwand	0687/682 20 - 3	SPNV	257.738,00
			ÖPNV	528.268,34
4	Investitionen in Verkehrsanlagen	0687/891 20-1 0687/891 22-8	SPNV	2.950.269,76
			ÖPNV	7.830.388,65
5	Investitionen in Fahrzeuge	0687/891 20-1	SPNV	0,00
			ÖPNV	1.222.000,00
6	Tarifausgleiche	0687/682 20 - 3	Verbundförderung	0,00
			Ausgleich Ausbildungsverkehr	0,00
7	Sonstiges	0687/682 20 - 3		583.754,57
8	Summe Ausgaben			37.822.135,32
9	Differenz verfügbare Mittel / Ausgaben			0,00
	nachrichtlich:			
10	bestellte Zugkm im Berichtsjahr			2.885.683,16

Nachweis über die Verwendung der Regionalisierungsmittel

für das Bundesland : Bremen

im Jahr: 2011

				Beträge in Euro
	Bereich	Veranschlagt im Landeshaushalt bei	Verwendungszweck	Ist
		Kap. / Titel		
1	Verfügbare Mittel	0687/331 20 - 6	Zuweisung nach § 5 RegG	38.389.467,36
			Reste Vorjahr	0,00
			verfügbare Mittel gesamt	38.389.467,36
2	Leistungsbestellungen	0687/682 20 - 3	Bestellungen im SPNV	24.917.531,68
			Bestellungen im ÖPNV	0,00
3	Managementaufwand	0687/682 20 - 3	SPNV	265.078,00
			ÖPNV	395.169,14
4	Investitionen in Verkehrsanlagen	0687/891 20-1 0687/891 22-8	SPNV	2.625.328,98
			ÖPNV	9.478.754,99
5	Investitionen in Fahrzeuge	0687/891 20-1	SPNV	-808.074,11
			ÖPNV	1.397.892,00
6	Tarifausgleiche	0687/682 20 - 3	Verbundförderung	0,00
			Ausgleich Ausbildungsverkehr	0,00
7	Sonstiges	0687/682 20 - 3		117.786,68
8	Summe Ausgaben			38.389.467,36
9	Differenz verfügbare Mittel / Ausgaben			0,00
	nachrichtlich:			
10	bestellte Zugkm im Berichtsjahr			2.918.222,16