

In der Senatssitzung am 23. Juni 2020 beschlossene Fassung

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau

Datum: 24.06.2020

Vorlage für die Sitzung des Senats am 23. Juni 2020

ÖPNV-Großvorhaben, Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 nach Mittelshuchting Vereinbarung zwischen der Stadtgemeinde Bremen, dem Betrieb gewerblicher Art im Amt für Straßen und Verkehr, der Bremer Straßenbahn AG und der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH (BTE) zur Realisierung der Verlängerung der Linien 1 und 8 Huchting im Streckenabschnitt III (Anlage 1)

A. Problem

Gemeinsam mit den Gemeinden Stuhr und Weyhe arbeitet die Stadtgemeinde Bremen an der Anbindung der Linien 1 und 8 über die heutige Endhaltestelle Roland-Center in Huchting hinaus auf der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn (BTE) über Stuhr bis nach Weyhe-Leeste.

Das Projekt hat eine hohe Bedeutung für die interkommunale Zusammenarbeit zur Stärkung der Beziehungen zwischen Bremen und den Nachbargemeinden Stuhr und Weyhe und stellt einen wichtigen Schritt zum Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in diesem Gebiet dar. Die Planungen zur Verlängerung der Linie 8 sind in Bremen integriert in die Planungen der Verlängerung der Linie 1 vom Roland-Center über die Heinrich-Plett-Allee bis zur Endhaltestelle Brüsseler Straße in Mittelshuchting. Die Planfeststellungsverfahren erfolgen getrennt in Niedersachsen und in Bremen.

Hierzu wurden in 2015 und in 2016 dem Senat Befassungen zu öffentlich-rechtlichen Vereinbarungen für Planung und Umsetzung vorbereitender Maßnahmen vorgelegt (Vorlage 2081/18 vom 24.03.2015 und Vorlage 579/19 vom 24.05.2016).

Für die nun anstehende Umsetzung und zum Bau der Linie 1 in Huchting ist eine weitere Vereinbarung für den Abschnitt der BTE-Strecke zwischen Willakedamm und Heinrich-Plett-Allee erforderlich (im folgenden „**Vereinbarung IIIA**“ benannt). Dieser Abschnitt wird mit Umsetzung der Verlängerung der Linie 8 ins niedersächsische Umland von beiden Linien (Straßenbahnlinie 1 und Linie 8) genutzt. Diese Vereinbarung IIIA ist nicht gemeindegrenzenübergreifend, also nicht interkommunal,

aber zur Klärung der Zuständigkeiten bei der Abwicklung dieses Bauabschnittes zwischen der Freien Hansestadt Bremen, dem Betrieb gewerblicher Art im Amt für Straßen und Verkehr (BgA), der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) und der BTE Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH (BTE) erforderlich.

Eine weitere öffentlich-rechtliche Vereinbarung, als interkommunale Vereinbarung, wie sie bereits in der Senatsvorlage vom 10.05.2016 zur Vereinbarung II angekündigt wurde, folgt für die Linie 8 zur Bauvorbereitung und Umsetzung (zukünftig „Vereinbarung IIIB“). Der Zeitplan dazu ist abhängig vom Fortgang des Planfeststellungsverfahrens in Niedersachsen und wird rechtzeitig vor der baulichen Umsetzung abgestimmt und dem Senat zur Beschlussfassung vorgelegt.

Für das Projekt Linie 1 ab Roland-Center über Kirchhuchtinger Landstraße, Willakedamm, einen Abschnitt der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn (BTE), Heinrich-Plett-Allee bis zur Endhaltestelle Brüsseler Heerstraße an der Huchtinger Heerstraße liegt seit 06.12.2019 ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss vor.

Im Planfeststellungsverfahren Linie 8 ab der Landesgrenze Bremens nach Stuhr und Weyhe sind noch Klagen anhängig. Das Verfahren wurde nach dem Urteil beim Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) Leipzig vom 07.11.2019 zum Oberverwaltungsgericht (OVG) Lüneburg (Anlage 6 Pressemitteilung BVerwG Leipzig) zurückverwiesen, um noch einzelfallbezogene Sachverhaltsaufklärungen vorzunehmen. Zur Frage der korrekten Rechtsgrundlage für die Planung, nämlich der Antragstellung im Planfeststellungsverfahren auf Grundlage des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, hat das BVerwG Leipzig das Urteil des OVG Lüneburg aufgehoben und den Planfeststellungsbeschluss für rechtmäßig erklärt.

B. Lösung

Der Sachstand ist zusammenfassend in der folgenden Tabelle dargestellt:

Zeit-achse	Verträge und Vereinbarungen		Termin	Anlage	
2007	Rahmenvereinbarung, 06.11.2007			4	
2008	Vertrag über die Verlängerung der Linie 8 von Bremen-Huchting über Stuhr nach Weyhe-Leeste, 28.03.2008			5	
2015	I	Öffentlich-rechtliche Vereinbarung zwischen Bremen, Stuhr und Weyhe über die Vorbereitung der gemeindegrenzenübergreifenden Verlängerung der Linie 8 auf den Streckenabschnitten III bis V (Senats-Vorlage 2081/18 vom 24.03.2015); in Kraft getreten am 02.07.2015	Vereinbarung I Öffentlich-rechtliche Vereinbarung zwischen Bremen, Stuhr und Weyhe über die Vorbereitung der gemeindegrenzenübergreifenden Verlängerung der Linie 8 auf den Streckenabschnitten III bis V (Senatsvorlage 2081/18 vom 24.03.2015; in Kraft getreten am 02.07.2015)	03/2015	2
2016	II	Anschlussvereinbarung zwischen Bremen, Stuhr und Weyhe zur Bereitstellung und Fertigstellung der erforderlichen gemeinwohlorientierten Infrastruktur	Vereinbarung II Öffentlich-rechtliche Vereinbarung zwischen Bremen, Stuhr und Weyhe über die Umsetzung der vorbereitenden Maßnahmen der gemeindegrenzenübergreifenden Verlängerung der Linie 8 auf den Streckenabschnitten III-V (Senatsvorlage 579/19 vom 24.05.2016, in Kraft getreten am 02.03.2017	05/2016	3
2020	IIIA	Anschlussvereinbarung zum Abschnitt III der Linien 1+8	Vereinbarung IIIA Vereinbarung zur Realisierung der Verlängerung der Linie 1 und der Linie 8 im Streckenabschnitt III Zwischen der Stadtgemeinde Bremen, dem Betrieb gewerblicher Art Sondervermögen Infrastruktur (BgA) im Amt für Straßen und Verkehr, der BTE Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH (BTE) und der Bremer Straßenbahn AG (BSAG)	05/2020	1
vorausichtlich 2021	IIIB	Anschlussvereinbarung zu den Abschnitten IV+V der Linie 8	Vereinbarung IIIB Öffentlich-rechtliche Vereinbarung zwischen Bremen, Stuhr und Weyhe über die Realisierung der gemeindegrenzenübergreifenden Verlängerung der Linie 8 auf den Streckenabschnitten IV-V		

Unter Realisierung der hier gegenständlichen Vereinbarung IIIA fallen:

- die Finanzierung für die Realisierung des betriebsbereiten und mängelfreien Baus (einschließlich sämtlicher damit im Zusammenhang stehender Planungs- und Überwachungsleistungen) der Infrastruktur im Abschnitt III; dies umfasst u.a. auch die Realisierung von Maßnahmen, die die Eisenbahninfrastruktur und die sonstige Infrastruktur im Abschnitt III betreffen, sowie Kompensationsmaßnahmen nach dem bremischen Naturschutzgesetz,
- die Realisierung der Maßnahmen, die die Eisenbahninfrastruktur betreffen,
- Regelungen zur Aufsichts- und Verkehrssicherungspflicht für die Anlagen der Eisenbahninfrastruktur (BTE) sowie für die Anlagen der sonstigen Infrastruktur im Abschnitt III (BgA),
- die Realisierung der Maßnahmen, die die sonstige Infrastruktur im Abschnitt III betreffen,
- die Realisierung sämtlicher naturschutzrechtlicher Kompensationsmaßnahmen, die im Planfeststellungsbeschluss festgesetzt sind.

Die Struktur der Vereinbarung IIIA folgt der Struktur der vorherigen ergänzenden Durchführungsvereinbarungen.

Der inhaltliche Kern der Vereinbarung IIIA ist in der Präambel wie folgt beschrieben:

„Hinsichtlich des vertragsgegenständlichen Streckenabschnitts III (siehe Anlage 1) sowie darüber hinaus auch hinsichtlich der Streckenabschnitte IV und V betrifft dieses Zusammenwirken insbesondere den Aspekt, dass bereits vorhandene Eisenbahninfrastruktur der mehrheitlich im Eigentum von Stuhr und Weyhe stehenden BTE, an der Bremen ebenfalls mittelbar beteiligt ist, genutzt werden soll. Ferner muss für die spätere durchgebundene Bedienung sichergestellt sein, dass auf sämtlichen umfassten Streckenabschnitten einheitliche – insbesondere technische – Standards vorgehalten werden.“

Damit startet Bremen das Projekt auf Grundlage des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses vom 06.12.2019 mit der Realisierung der Linie 1.

„Wegen der vielfältigen Schnittstellen zwischen der Verlängerung der Linie 1 und der Verlängerung der Linie 8 sowie der Eigentümerstellung der BTE an der Streckeninfrastruktur im Streckenabschnitt III erfolgt die Realisierung und Finanzierung der Verlängerung der Linie 1 durch Bremen nach Maßgabe dieser Vereinbarung als Teil des gemeinsam beabsichtigten Gesamtprojekts auch weiter in enger Abstimmung mit Stuhr und Weyhe.“

Die Vereinbarung setzt die bestehende Zusammenarbeit zwischen Bremen, Stuhr und Weyhe fort, wobei Bremen die Federführung in der Projektleitung obliegt, so dass das Projekt aus einer Hand gesteuert und organisiert werden kann. In finanzieller Hinsicht wird den bisherigen Verträgen und Vereinbarungen gefolgt, dass Bremen für die bremischen Abschnitte die Kosten übernimmt. Die förderfähigen sowie die nicht förderfähigen Kosten für die Realisierung der Linie 1 werden von Bremen getragen,

auch im Abschnitt III. Die Finanzierung wurde in einer gesonderten Vorlage am 16.03.2020 zur Befassung vorgelegt.

Die Vereinbarung klärt die Abgrenzung der Vorhabenträger BTE und BgA im Abschnitt III. Weiterhin werden die Aufgaben der BTE, des BgA, Bremens und der BSAG für die Realisierung und Finanzierung der Verlängerung Linie 1 im Abschnitt III dargestellt.

Die bereits bestehenden gegenseitigen Verpflichtungen aus der Vereinbarung I und II bleiben bestehen.

C. Alternativen

Es gibt keine sinnvollen Alternativen zur vorgeschlagenen Vorgehensweise. Bei Verzicht auf die Ratifizierung der hier vorgelegten Anschlussvereinbarung kann der in 2015 eingeschlagene Weg nicht fortgesetzt und die Realisierung der Verlängerung Linie 1 und mit Vorliegen eines bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses zur Linie 8 auch diese nicht umgesetzt werden. Der Terminplan zur Realisierung der Linie 1 würde gefährdet. Vereinbarte Rückzahlungen und Kostenausgleich an die Gemeinden Stuhr und Weyhe aus den öffentlich-rechtlichen Vereinbarungen I+II wären die Folge.

D. Finanzielle, personalwirtschaftliche Auswirkungen und Gender-Prüfung

Durch die Vereinbarung IIIA selbst entstehen keine zusätzlichen Kosten.

Die in Rede stehende Realisierung der Linie 1 wurde am 16.06.2020 mit einer weiteren Vorlage dem Senat und in der Folge der Deputation MOBS und dem Haushalts- und Finanzausschuss vorgelegt, um die finanziellen Aspekte zu regeln.

Die Ratifizierung der Vereinbarung hat keine geschlechterspezifischen Auswirkungen.

Der Ausbau und die Verbesserung im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) kommt allen Menschen zu Gute. Insbesondere Frauen profitieren, da der Frauenanteil der ÖPNV-Nutzer höher ist als der der Männer. Die Planungen berücksichtigen die Belange der Menschen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind mit dem Ziel, eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, so dass eine Nutzung in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe möglich ist. Dies entspricht den Vorgaben des Bremischen Gesetzes zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung (Bremisches Behindertengleichstellungsgesetz - BremBGG) und dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG).

E. Beteiligung und Abstimmung

Die Vorlage ist mit der Senatskanzlei abgestimmt. Die Abstimmung mit dem Senator für Finanzen wurde eingeleitet. Die Vereinbarung ist mit der BTE, der BSAG und dem BgA abgestimmt.

F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

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

G. Beschluss

1. Der Senat stimmt der Ratifizierung der Vereinbarung IIIA „Vereinbarung zur Realisierung der Verlängerung der Linie 1 und der Linie 8 im Streckenabschnitt III“ zu.
2. Der Senat bittet die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau die Vereinbarung IIIA „Vereinbarung zur Realisierung der Verlängerung der Linie 1 und der Linie 8 im Streckenabschnitt III“ der Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung zur Kenntnisnahme vorzulegen.
3. Der Senat bittet die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau für die Stadtgemeinde Bremen zu unterzeichnen und die Unterzeichnung für den BgA durch das Amt für Straßen und Verkehr zu veranlassen.
4. Der Senat bittet die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, die öffentlich-rechtliche Vereinbarung IIIB vorzubereiten.

Anlagen

1. Vereinbarung IIIA
Vereinbarung zur Realisierung der Verlängerung der Linie 1 und der Linie 8 im Streckenabschnitt III
2. Öffentlich-rechtliche Vereinbarung I und Durchführungsvereinbarung I (2015)
3. Öffentlich-rechtliche Vereinbarung II und Durchführungsvereinbarung II (2016)
4. Rahmenvereinbarung (2007)
5. Vertrag über die Verlängerung der Linie 8 von Bremen Huchting über Stuhr nach Weyhe Leeste (2008)
6. Pressemitteilung des Bundesverwaltungsgerichts Leipzig zum Planfeststellungsverfahren Linie 8 Stuhr – Weyhe

Vereinbarung

zur Realisierung der Verlängerung der Linie 1 nach Mittelshuchting und der Linie 8 nach Stuhr und Weyhe im Streckenabschnitt III

zwischen

der Stadtgemeinde Bremen (Bremen), vertreten durch die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (SKUMS), Frau Dr. Maike Schaefer

dem Betrieb gewerblicher Art Sondervermögen Infrastruktur (BgA), vertreten durch Herrn Sebastian Mannl

der BTE Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH (BTE), vertreten durch die Geschäftsführer Herrn Matthias Zimmermann und Herrn Harald Wrede

und

der Bremer Straßenbahn AG (BSAG), vertreten durch den Vorstand, Herrn Michael Hünig und Herrn Hans Joachim Müller.

Inhalt

Präambel	3
§ 1 Vertragsgrundlagen und Vertragsgegenstand	4
§ 2 Aufgaben der BTE.....	4
§ 3 Aufgaben des BgA.....	5
§ 4 Aufgaben Bremens	5
§ 5 Aufgaben der BSAG	6
§ 6 Sonstiges.....	6
Unterschriften	7
Anlagen.....	8

Präambel

Die Stadtgemeinde Bremen (Bremen) hat zusammen mit dem Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) ihre Tochtergesellschaften, die Bremer Verkehrs- und Beteiligungsgesellschaft mbH (BVBG) und die Bremer Straßenbahn AG (BSAG), mit der Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie damit zusammenhängenden Infrastruktur- und Regieaufgaben auf dem Gebiet Bremens einschließlich hieraus ausbrechender Linien in die benachbarten Gebietskörperschaften im Wege der Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007 betraut. Hiervon umfasst sind u.a. auch die Linien 1 und 8, die im Rahmen eines Gesamtprojekts nach Mittelshuchting (Linie 1) bzw. über das Stadtgebiet Bremens hinaus nach Niedersachsen in die Gemeindegebiete Stuhr und Weyhe (Linie 8) verlängert werden sollen.

Bremen und die Gemeinden Stuhr und Weyhe sehen sich gemeinsam für die Realisierung dieses Gesamtprojekts verantwortlich und haben hierfür ein eng abgestimmtes Zusammenwirken vereinbart. Im Rahmen ihrer Zusammenarbeit haben die Vertragspartner Bremen, Stuhr und Weyhe die „Öffentlich-rechtliche Vereinbarung über die Vorbereitung der gemeindegrenzenübergreifenden Verlängerung der Linie 8 auf den Streckenabschnitten III-V“ vom 02.07.2015 („ÖRV I – Planung“) und die „Öffentlich-rechtliche Vereinbarung über die Umsetzung der vorbereitenden Maßnahmen der gemeindegrenzenübergreifenden Verlängerung der Linie 8 auf den Streckenabschnitten III-V“ vom 03.03.2017 („ÖRV II – Vorbereitende Maßnahmen“) geschlossen.

Hinsichtlich des vertragsgegenständlichen Streckenabschnitts III (siehe Anlage 1) sowie darüber hinaus auch hinsichtlich der Streckenabschnitte IV und V betrifft dieses Zusammenwirken insbesondere den Aspekt, dass bereits vorhandene Eisenbahninfrastruktur der mehrheitlich im Eigentum von Stuhr und Weyhe stehenden BTE, an der Bremen ebenfalls mittelbar beteiligt ist, genutzt werden soll. Ferner muss für die spätere durchgebundene Bedienung sichergestellt sein, dass auf sämtlichen umfassten Streckenabschnitten einheitliche – insbesondere technische – Standards vorgehalten werden. Auch die Planung und Realisierung von Fahrleitungsanlagen, der Stromversorgung, der Sicherungstechnik usw. machen eine durchgängige Projektbetrachtung zwingend erforderlich.

Seit dem Beschluss des Oberverwaltungsgerichts Bremen vom 06.12.2019 liegt in Bremen ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss vor.

Bremen, Stuhr und Weyhe haben sich vor diesem Hintergrund darauf verständigt, dass Bremen die Verlängerung der Linie 1, deren Realisierung in der alleinigen Zuständigkeit Bremens liegt, weiterbetreibt. Wegen der vielfältigen Schnittstellen zwischen der Verlängerung der Linie 1 und der Verlängerung der Linie 8 sowie der Eigentümerstellung der BTE an der Streckeninfrastruktur im Streckenabschnitt III erfolgt die Realisierung und Finanzierung der Verlängerung der Linie 1 durch Bremen nach Maßgabe dieser Vereinbarung als Teil des gemeinsam beabsichtigten Gesamtprojekts auch weiter in enger Abstimmung mit Stuhr und Weyhe.

Zudem soll die Realisierung des Gesamtprojekts – wie auch bisher – in enger Kooperation zwischen der BSAG und der BTE erfolgen. In Anknüpfung an die hierzu bereits geschlossenen Vereinbarungen (Durchführungsvereinbarung zur „Öffentlich-rechtlichen Vereinbarung über die Vorbereitung der gemeindegrenzenübergreifenden Verlängerung der Linie 8 auf den

Streckenabschnitten III-V“ (DV I) v. 29.06.2015 sowie der Durchführungsvereinbarung II zur „Öffentlich-rechtlichen Vereinbarung über die Umsetzung der vorbereitenden Maßnahmen der gemeindegrenzenübergreifenden Verlängerung der Linie 8 auf den Streckenabschnitten III-V“ (DV II) v. 02.05.2017) schließen die Vertragspartner vor diesem Hintergrund in Bezug auf die Realisierung im Streckenabschnitt III folgende Vereinbarung:

§ 1 Vertragsgrundlagen und Vertragsgegenstand

- (1) Bremen ist für die Realisierung und Finanzierung der Verlängerung der Linie 1 verantwortlich.
- (2) BTE ist Vorhabenträgerin für die Eisenbahninfrastruktur im Abschnitt III. Sie ist insoweit öffentliche Auftraggeberin, Zuwendungsantragstellerin und –empfängerin für die zur Realisierung der Verlängerung der Linie 1 erforderlichen Maßnahmen in diesem Abschnitt.
- (3) BgA ist Vorhabenträger für die neben der Eisenbahninfrastruktur der BTE liegende Infrastruktur im Abschnitt III (sonstige Infrastruktur). Er ist insoweit öffentlicher Auftraggeber, Zuwendungsantragsteller und –empfänger für die zur Realisierung der Verlängerung der Linie 1 erforderlichen Maßnahmen in diesem Abschnitt.
- (4) Die Abgrenzung der Eisenbahninfrastruktur im Abschnitt III, für die die BTE Vorhabenträgerin ist (vgl. Abs. 2), und der sonstigen Infrastruktur im Abschnitt III, für die der BgA Vorhabenträger ist (vgl. Abs. 3), ergibt sich aus Anlage 2.

§ 2 Aufgaben der BTE

- (1) Für alle Maßnahmen, die die Eisenbahninfrastruktur im Abschnitt III betreffen (vgl. Anlage 2), beantragt BTE als Vorhabenträgerin sämtliche in Betracht kommenden Zuwendungen und setzt diese ausschließlich für die Realisierung im Abschnitt III ein; sie gewährleistet hierbei die Einhaltung der Bestimmungen der Zuwendungsbescheide.
- (2) Für die Realisierung der Maßnahmen, die die Eisenbahninfrastruktur im Abschnitt III betreffen, ist die BTE verantwortlich. Als öffentliche Auftraggeberin vergibt sie die zugrundeliegenden Leistungen in eigenem Namen und auf eigene Rechnung. Zur Durchführung kann sich die BTE der BSAG im Wege der direkten Vergabe bedienen (vgl. § 5 Abs. 1 und Abs. 3); die Einzelheiten hierzu werden bei Bedarf gesondert geregelt. Bei der Beauftragung beachtet die BTE die für sie jeweils geltenden Bestimmungen des Vergabe- und Beihilfenrechts.
- (3) BTE ist als Eisenbahninfrastrukturunternehmerin aufsichts- und verkehrssicherungspflichtig für die Anlagen der Eisenbahninfrastruktur im Abschnitt III (vgl. Anlage 2). Dies beinhaltet auch die Aufgaben und Pflichten des Eisenbahn-Betriebsleiters.

- (4) Soweit zusätzliche Finanzmittel für die Realisierung des Projektes auf Grund von Schäden im Zusammenhang mit den Maßnahmen, die die Eisenbahninfrastruktur im Abschnitt III betreffen, erforderlich werden, wird die BTE sämtliche verfügbaren und geeigneten Finanzmittel (insbesondere Schadensersatzansprüche gegenüber Dritten, Zuwendungsmöglichkeiten, Bürgschaften o.ä.) prüfen und – soweit rechtlich und tatsächlich möglich – in Anspruch nehmen.
- (5) BTE bedient sich zur Durchführung der in Bezug auf die Eisenbahninfrastruktur im Abschnitt III im Planfeststellungsbeschluss festgesetzten naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen des BgA. Es gilt § 3 Abs. 5.

§ 3 Aufgaben des BgA

- (1) Für alle Maßnahmen, die die sonstige Infrastruktur im Abschnitt III betreffen (vgl. Anlage 2), beantragt BgA als Vorhabenträger sämtliche in Betracht kommenden Zuwendungen und setzt diese ausschließlich für die Realisierung im Abschnitt III ein; er gewährleistet hierbei die Einhaltung der Bestimmungen der Zuwendungsbescheide.
- (2) Für die Realisierung der Maßnahmen, die die sonstige Infrastruktur im Abschnitt III betreffen, ist BgA verantwortlich. Zur Durchführung bedient sich BgA umfassend der BSAG im Wege der direkten Vergabe (vgl. § 5 Abs. 1 und Abs. 2); die Einzelheiten hierzu werden bei Bedarf gesondert geregelt. BgA beachtet die für ihn jeweils geltenden Bestimmungen des Vergabe- und Beihilfenrechts.
- (3) BgA ist aufsichts- und verkehrssicherungspflichtig für die Anlagen der sonstigen Infrastruktur im Abschnitt III (vgl. Anlage 2).
- (4) Soweit zusätzliche Finanzmittel für die Realisierung des Projektes auf Grund von Schäden im Zusammenhang mit den Maßnahmen, die die sonstige Infrastruktur im Abschnitt III betreffen, erforderlich werden, wird BgA sämtliche verfügbaren und geeigneten Finanzmittel (insbesondere Schadensersatzansprüche gegenüber Dritten, Zuwendungsmöglichkeiten, Bürgschaften o.ä.) prüfen und – soweit rechtlich und tatsächlich möglich – in Anspruch nehmen.
- (5) BgA ist verpflichtet, sämtliche naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen, die im Planfeststellungsbeschluss festgesetzt sind, unabhängig vom öffentlich-rechtlichen Adressaten der Kompensationspflicht vollumfänglich durchzuführen und zu unterhalten.

§ 4 Aufgaben Bremens

- (1) Bremen trägt die finanzielle Verantwortung für die Realisierung des betriebsbereiten und mängelfreien Baus (einschließlich sämtlicher damit im Zusammenhang stehender Planungs- und Überwachungsleistungen) der Infrastruktur im Abschnitt III; dies umfasst u.a. die Realisierung von Maßnahmen, die die Eisenbahninfrastruktur und die

sonstige Infrastruktur im Abschnitt III betreffen, sowie Kompensationsmaßnahmen nach § 3 Abs. 5.

- (2) Bremen beantragt insoweit sämtliche in Betracht kommenden Zuwendungen aus Bundes- und Landesmitteln und erbringt die darüber hinaus erforderlichen Eigenmittel.

§ 5 Aufgaben der BSAG

- (1) BSAG führt die Maßnahmen zur Realisierung der Verlängerung der Linie 1 nach entsprechender direkter Vergabe durch BTE (§ 2 Abs. 2) bzw. durch BgA (§ 3 Abs. 2) in der jeweils von BTE bzw. vom BgA vorgegebenen Art und in dem vorgegebenen Umfang durch. Sie verpflichtet sich insoweit, die dem BgA bzw. der BTE in den jeweiligen Zuwendungsbescheiden auferlegten Vorgaben und Bedingungen für die ihr übertragenen Leistungen einzuhalten bzw. die Einhaltung dieser Vorgaben und Bedingungen sicherzustellen. BSAG kann sich zur Erfüllung der ihr von BTE und BgA übertragenen Aufgaben unter anderem im Wege der Inhouse-Vergabe ihres Tochterunternehmens Consult Team Bremen GmbH (CTB) bedienen.
- (2) Soweit BSAG von BgA mit der Umsetzung der Maßnahmen, die die sonstige Infrastruktur im Abschnitt III betreffen, beauftragt ist, erbringt sie die Leistungen entweder selbst, bedient sich hierfür der CTB oder vergibt die Leistungen an Dritte. Bei der Auftragsvergabe an Dritte tritt BSAG selbst als öffentliche Auftraggeberin auf; sie vergibt die Leistungen in eigenem Namen und auf eigene Rechnung. Bei der Beauftragung beachtet BSAG die für sie jeweils geltenden Bestimmungen des Vergabe- und Beihilfenrechts.
- (3) Soweit BSAG von BTE für die Umsetzung der Maßnahmen, die die Eisenbahninfrastruktur im Abschnitt III betreffen, beauftragt ist, erbringt sie diese Leistungen entweder selbst oder bedient sich hierfür der CTB. Die Abwicklung diesbezüglicher etwaiger auf Grundlage der ÖRV I und ÖRV II in Verbindung mit der DV I und der DV II bereits erteilter Aufträge an Dritte sowie die Vergabe optionaler Leistungen bestehender Verträge mit Dritten im Zusammenhang mit der Realisierung von Maßnahmen im Abschnitt III erfolgt auf Rechnung der BTE.

§ 6 Sonstiges

- (1) Änderungen dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform.
- (2) Sollte eine der Bestimmungen des Vertrages ganz oder teilweise rechtsunwirksam sein oder werden, so wird die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen dadurch nicht berührt. Die ungültige Bestimmung wird schnellstmöglich durch eine andere Bestimmung ersetzt, die dem inhaltlichen Gehalt der rechtsunwirksamen Bestimmung am nächsten kommt.

Unterschriften

(Ort, Datum)	(Ort, Datum)
Dr. Maike Schaefer Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau Stadtgemeinde Bremen	Sebastian Mannl Betrieb gewerblicher Art Sondervermögen Infrastruktur im Amt für Straßen und Verkehr Stadtgemeinde Bremen
(Ort, Datum)	(Ort, Datum)
Harald Wrede Geschäftsführer, BTE Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH	Matthias Zimmermann Geschäftsführer, BTE Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH
(Ort, Datum)	(Ort, Datum)
Hans Joachim Müller Vorstand Bremer Straßenbahn AG	Michael Hünig Vorstand Bremer Straßenbahn AG

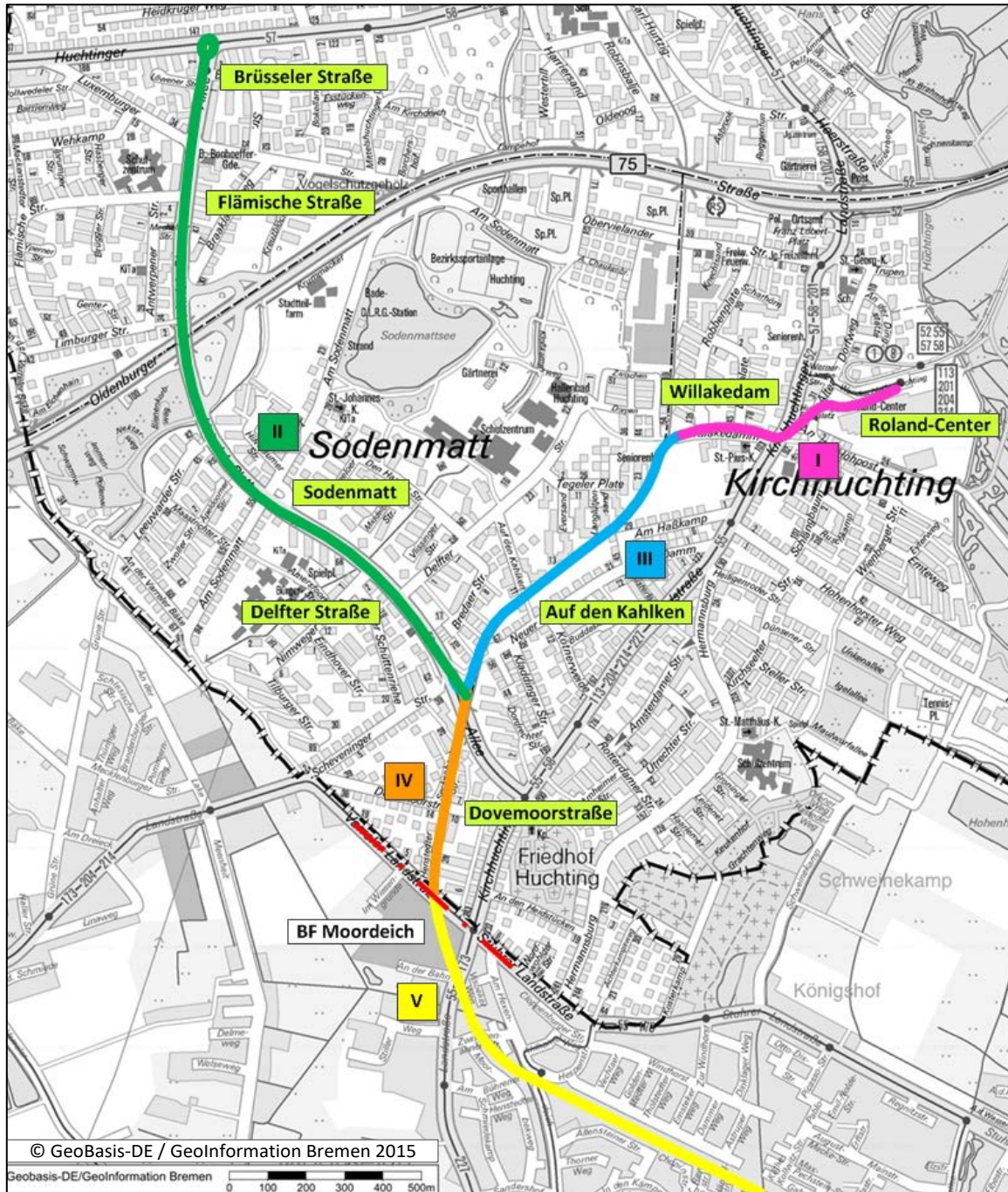
Anlagen

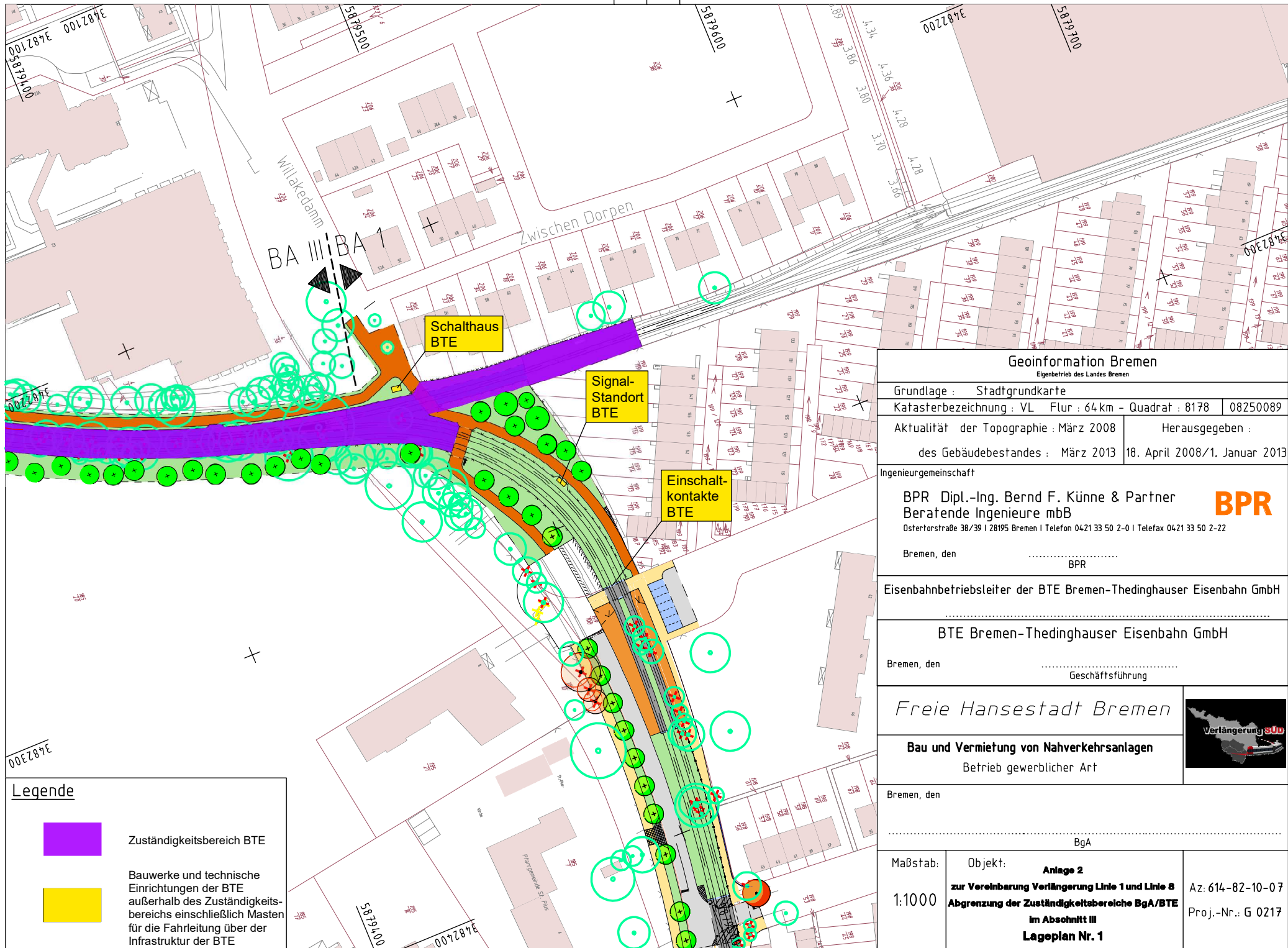
Anlage 1: Übersichtsplan Abschnitte der Gesamtstrecke



Anlage 2: Abgrenzung Eisenbahninfrastruktur und sonstige Infrastruktur im Abschnitt III
(3 Pläne)

Anlage 1 zur Vereinbarung IIIa

Abschnitte der Gesamtstrecke

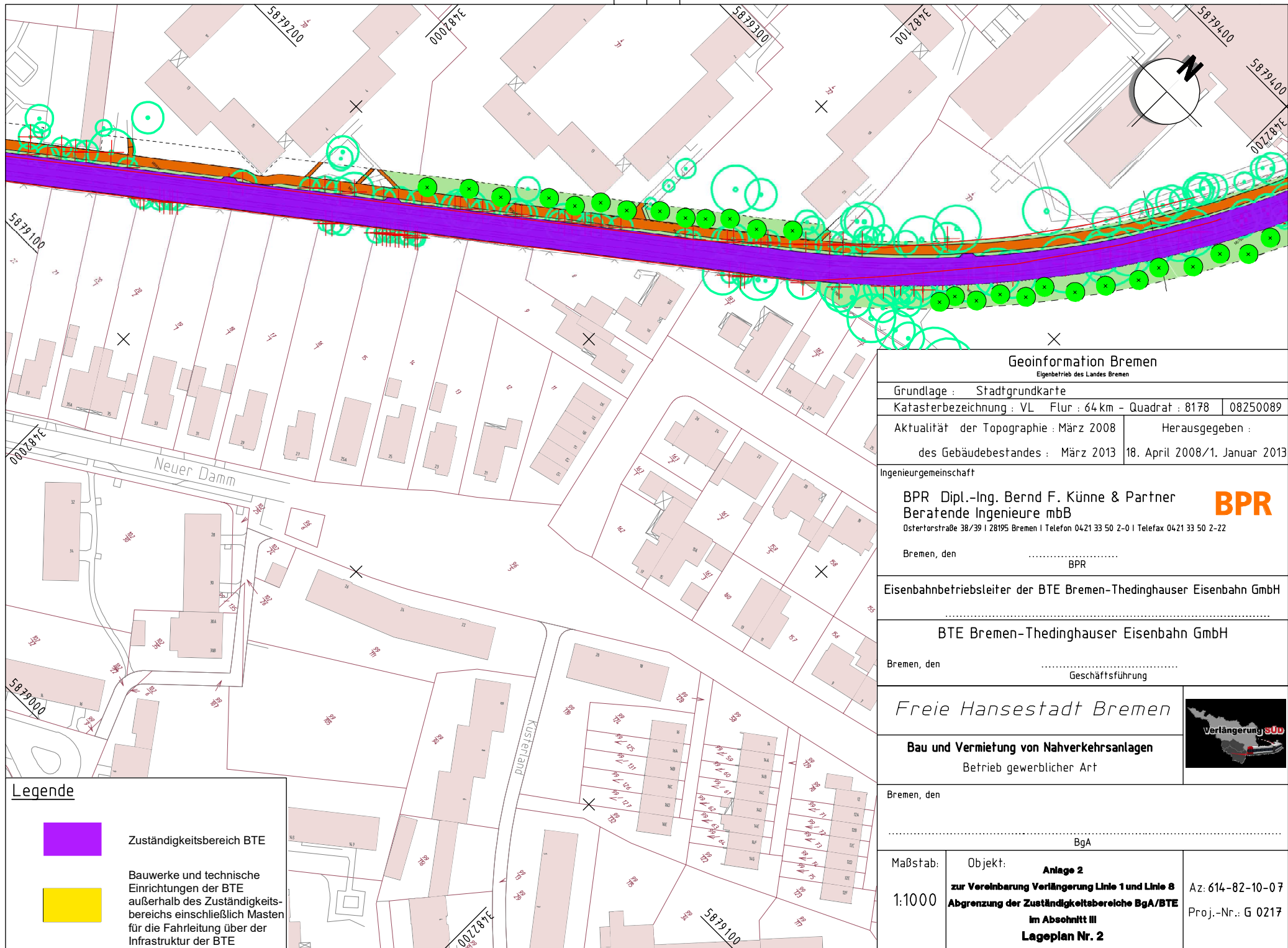




Legende	
	Zuständigkeitsbereich BTE
	Bauwerke und technische Einrichtungen der BTE außerhalb des Zuständigkeitsbereichs einschließlich Masten für die Fahrleitung über der Infrastruktur der BTE

Geoinformation Bremen <small>Eigenbetrieb des Landes Bremen</small>	
Grundlage : Stadtgrundkarte	
Katasterbezeichnung : VL Flur : 64 km - Quadrat : 8178 08250089	
Aktualität der Topographie : März 2008	Herausgegeben :
des Gebäudebestandes : März 2013	18. April 2008/1. Januar 2013
Ingenieurgesellschaft	
BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner Beratende Ingenieure mbB Osterstraße 38/39 28195 Bremen Telefon 0421 33 50 2-0 Telefax 0421 33 50 2-22 Bremen, den BPR	
Eisenbahnbetriebsleiter der BTE Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH	
BTE Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH	
Bremen, den Geschäftsführung	
<i>Freie Hansestadt Bremen</i>	
Bau und Vermietung von Nahverkehrsanlagen Betrieb gewerblicher Art	
Bremen, den BgA	
Maßstab: 1:1000	Objekt: Anlage 2 zur Vereinbarung Verlängerung Linie 1 und Linie 8 Abgrenzung der Zuständigkeitsbereiche BgA/BTE im Abschnitt III Lageplan Nr. 1
Az: 614-82-10-07 Proj.-Nr.: G 0217	

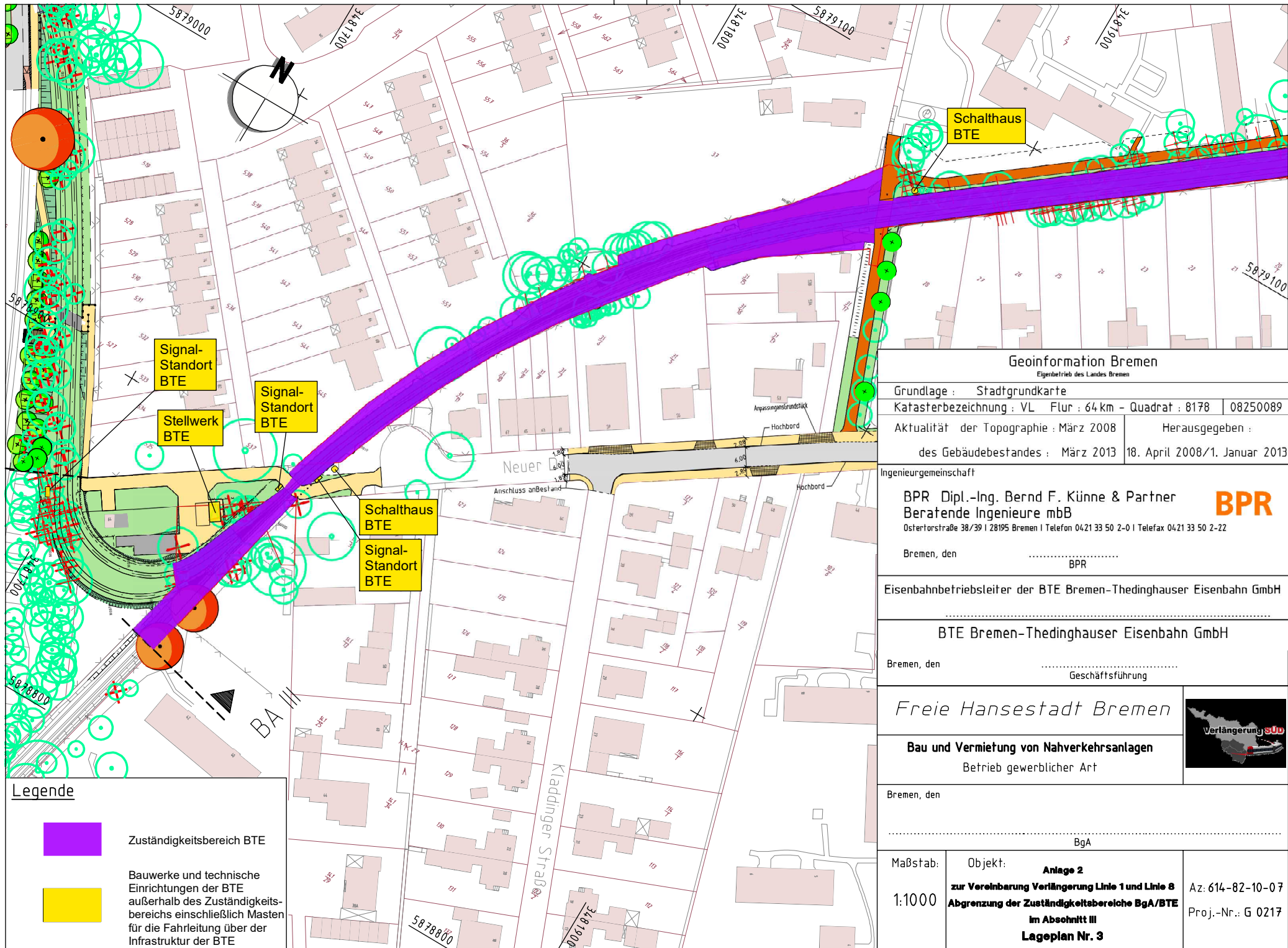




Legende


- Zuständigkeitsbereich BTE
- Bauwerke und technische Einrichtungen der BTE außerhalb des Zuständigkeitsbereichs einschließlich Masten für die Fahrleitung über der Infrastruktur der BTE

Geoinformation Bremen <small>Eigenbetrieb des Landes Bremen</small>	
Grundlage : Stadtgrundkarte	
Katasterbezeichnung : VL Flur : 64 km - Quadrat : 8178 08250089	
Aktualität der Topographie : März 2008	Herausgegeben :
des Gebäudebestandes : März 2013	18. April 2008/1. Januar 2013
Ingenieurgemeinschaft	
BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner Beratende Ingenieure mbB <small>Osterntorstraße 38/39 28195 Bremen Telefon 0421 33 50 2-0 Telefax 0421 33 50 2-22</small>	
BPR	
Bremen, den BPR	
Eisenbahnbetriebsleiter der BTE Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH	
BTE Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH	
Bremen, den Geschäftsführung	
<i>Freie Hansestadt Bremen</i>	
Bau und Vermietung von Nahverkehrsanlagen Betrieb gewerblicher Art	
	
Bremen, den BgA	
Maßstab: 1:1000	Objekt: Anlage 2 zur Vereinbarung Verlängerung Linie 1 und Linie 8 Abgrenzung der Zuständigkeitsbereiche BgA/BTE im Abschnitt III Lageplan Nr. 2
Az: 614-82-10-07 Proj.-Nr.: G 0217	



Legende

- Zuständigkeitsbereich BTE
- Bauwerke und technische Einrichtungen der BTE außerhalb des Zuständigkeitsbereichs einschließlich Masten für die Fahrleitung über der Infrastruktur der BTE

Geoinformation Bremen <small>Eigenbetrieb des Landes Bremen</small>		
Grundlage : Stadtgrundkarte		
Katasterbezeichnung : VL Flur : 64 km - Quadrat : 8178		08250089
Aktualität der Topographie : März 2008		Herausgegeben :
des Gebäudebestandes : März 2013		18. April 2008/1. Januar 2013
Ingenieurgesellschaft		
BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner Beratende Ingenieure mbB Osterortstraße 38/39 28195 Bremen Telefon 0421 33 50 2-0 Telefax 0421 33 50 2-22		BPR
Bremen, den		BPR
Eisenbahnbetriebsleiter der BTE Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH		
BTE Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH		
Bremen, den		Geschäftsführung
<i>Freie Hansestadt Bremen</i>		
Bau und Vermietung von Nahverkehrsanlagen Betrieb gewerblicher Art		
Bremen, den		BgA
Maßstab: 1:1000	Objekt: Anlage 2 zur Vereinbarung Verlängerung Linie 1 und Linie 8 Abgrenzung der Zuständigkeitsbereiche BgA/BTE im Abschnitt III Lageplan Nr. 3	Az: 614-82-10-07 Proj.-Nr.: G 0217

Öffentlich-rechtliche Vereinbarung

zwischen

der Stadtgemeinde Bremen, vertreten durch den Senator für Umwelt, Bau und
Verkehr

– im Folgenden: Bremen–

und

der Gemeinde Stuhr, vertreten durch den Bürgermeister

– im Folgenden: Stuhr–

und

der Gemeinde Weyhe, vertreten durch den Bürgermeister

– im Folgenden: Weyhe–

wird

folgender Vertrag

über die Vorbereitung der gemeindegrenzenübergreifenden Verlängerung der Linie 8
auf den Streckenabschnitten III-V

geschlossen:

Öffentlich-rechtliche Vereinbarung	1
Präambel.....	3
§ 1 Gegenstand der Zusammenarbeit	5
§ 2 Umfang der Zusammenarbeit und Übertragung von öffentlichen Aufgaben.....	6
§ 3 Umsetzung der Zusammenarbeit und Mitwirkungsbefugnisse der übertragenden Vertragspartner	8
§ 4 Finanzierung	9
§ 5 Vorzeitige Beendigung oder Verzögerung des Projekts.....	11
§ 6 Inkrafttreten und Anschlussvereinbarung	12
§ 7 Schlussbestimmungen	13

Präambel

Bremen hat zusammen mit dem Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) ihre Tochtergesellschaften, die Bremer Verkehrsgesellschaft mbH (BVG) und die Bremer Straßenbahn AG (BSAG), mit der Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie damit zusammenhängender Infrastruktur- und Regieaufgaben auf dem Gebiet Bremens einschließlich hieraus ausbrechender Linien in die Gebiete von benachbarten Gebietskörperschaften im Wege der Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007 betraut. Hiervon umfasst ist u.a. auch die Linie 8; es ist beabsichtigt, diese Linie über das Stadtgebiet Bremen nach Niedersachsen in die Gemeindegebiete Stuhr und Weyhe zu verlängern.

Die Vertragspartner sehen sich gemeinsam für die Bereitstellung von gemeinwohlorientierter Infrastruktur, wie sie im Zusammenhang mit der hier vertragsgegenständlichen Verlängerung der Linie 8 erforderlich ist, verantwortlich. Zur Gewährleistung einer einheitlichen und in Bezug auf die spätere Nutzung praktikablen Umsetzung der Infrastrukturbereitstellung ist auf den von dieser Vereinbarung umfassten Streckenabschnitte III bis V sowie vorausschauend auch für die von dieser Vereinbarung nicht umfassten Streckenabschnitte I und II auf bremischen Gebiet (siehe Anlage 1 – Planung, Bau und Betrieb der Streckenabschnitte I bis V werden nachfolgend gemeinsam als „Projekt“ bezeichnet) ein eng abgestimmtes Zusammenwirken der Vertragspartner erforderlich, um eine integrierte Gesamtplanung und Realisierung der Linie 1 nach Mittelshuchting und der Linie 8 nach Stuhr/ Weyhe zu ermöglichen.

Hinsichtlich der Streckenabschnitte III bis V betrifft dieses Zusammenwirken insbesondere den Aspekt, dass auf diesen unabhängig davon, ob sie sich auf Bremer Gebiet oder auf den Gebieten von Stuhr und Weyhe befinden, bereits vorhandene Eisenbahninfrastruktur der mehrheitlich im Eigentum von Stuhr und Weyhe stehenden Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH (BTE) genutzt werden soll. Zum anderen muss für die spätere durchgebundene Bedienung sichergestellt sein, dass auf sämtlichen umfassten Streckenabschnitten einheitliche – insbesondere technische – Standards vorgehalten werden. Auch die Planung und Realisierung von Fahrleitungsanlagen, der Stromversorgung, der Sicherheitstechnik

usw. macht eine durchgängige Projektbetrachtung zwingend erforderlich. Der übergreifende Charakter der zuvor beschriebenen Gemeinwohlaufgabe umfasst daher die gesamte Realisierung der gemeindegrenzenübergreifenden Verlängerung der Linie 8 von den Vorbereitungsmaßnahmen (insbesondere Planungsleistungen) bis zur Fertigstellung der betriebsbereiten Infrastruktur.

Die Vertragspartner vereinbaren im Rahmen dieser öffentlich-rechtlichen Vereinbarung zunächst nur die Zusammenarbeit hinsichtlich der Vorbereitungen für die Verlängerung der Linie 8 auf den die Vertragspartner gemeinsam betreffenden Streckenabschnitten III bis V (siehe Anlage 1). Die Vorbereitungen umfassen dabei insbesondere die Planungsleistungen entsprechend der Honorarordnung für Architekten- und Ingenieurleistungen (HOAI) bis einschließlich Leistungsphase 6. Die Vertragspartner beabsichtigen, in Abhängigkeit der von Dritten bereitgestellten Zuwendungen eine „Anschlussvereinbarung“ über ihre Zusammenarbeit auch in Bezug auf alle weiteren im Anschluss an Leistungsphase 6 gemäß HOAI betreffenden Aspekte im Zusammenhang mit der Bereitstellung und Fertigstellung der erforderlichen gemeinwohlorientierten Infrastruktur abzuschließen.

Auf der Grundlage des Staatsvertrags zwischen dem Land Niedersachsen und der Freien Hansestadt Bremen über Zweckverbände, öffentlich-rechtliche Vereinbarungen, kommunale Arbeitsgemeinschaften und Wasser- und Bodenverbände v. 26.08./02.09.1970 (vgl. die Fassung im Gesetzesblatt Bremen v. 23.02.1971) schließen die Vertragspartner folgende Vereinbarung:

§ 1 Gegenstand der Zusammenarbeit

- (1) Mit dieser Vereinbarung regeln die Vertragspartner ihre Zusammenarbeit in Bezug auf die Vorbereitung der Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 über die Gebietsgrenzen Bremens hinaus in die niedersächsischen Gemeinden Stuhr und Weyhe. Umfasst von der Zusammenarbeit sind dabei diejenigen Streckenabschnitte, die die Vertragspartner gemeinsam betreffen. Dies ist neben den Streckenabschnitten, die auf bestehender Eisenbahninfrastruktur der mehrheitlich im Eigentum der niedersächsischen Gemeinden Stuhr und Weyhe stehenden BTE auf dem Gebiet Bremens realisiert werden sollen (Streckenabschnitte III und IV), auch der Streckenabschnitt V, der mit Blick auf die spätere Nutzung (durchgebundene Bedienung durch die BSAG) gesamthaft mit den übrigen Streckenabschnitten zu betrachten ist und daher im Einvernehmen zwischen den Vertragspartnern zu realisieren ist (vgl. Anlage 1).
- (2) Die Vertragspartner vereinbaren in Bezug auf die nach Abs. 1 umfassten Streckenabschnitte (Streckenabschnitte III bis V) die Übertragung der in § 2 definierten Aufgabe mit allen damit verbundenen Befugnissen (Delegation) von Stuhr und Weyhe auf Bremen.
- (3) Die nach Maßgabe dieser Vereinbarung geregelte Zusammenarbeit betrifft die Vorbereitungsmaßnahmen für die Bereitstellung gemeinwohlorientierter Infrastruktur; sie dient ausschließlich öffentlichen Interessen. Private sind an der Zusammenarbeit nicht beteiligt; eine Begünstigung Dritter findet nicht statt.
- (4) Die Vertragspartner erbringen auf dem offenen Markt weniger als 20% der durch die Zusammenarbeit erfassten Tätigkeiten.

§ 2 Umfang der Zusammenarbeit und Übertragung von öffentlichen Aufgaben

- (1) Die Übertragung der öffentlichen Aufgabe von Stuhr und Weyhe auf Bremen (§ 1 Abs. 2) umfasst Teile der Planung der von dieser Vereinbarung umfassten Streckenabschnitte (§ 1 Abs. 1) als Vorbereitungsmaßnahmen für die Verlängerung der Linie 8. Zu den nach Satz 1 übertragenen Vorbereitungsmaßnahmen gehören Leistungen, die bis zur und einschließlich der Erstellung der Ausschreibungsunterlagen (Vorbereitung der Vergabe nach HOAI) notwendig sind. Hierzu gehören unter anderem:
- sämtliche Projektmanagementleistungen,
 - die Leitungsträgerkoordination (bei der Leitungsträgerkoordination erfolgt die Integration der Ver- und Entsorger in die Gesamtplanung; die Planungsleistungen der Ver- und Entsorger richtet sich nach den jeweiligen Konzessions- und Gestattungsverträgen der Gemeinden),
 - die Entwicklung und Abstimmung eines Bau- und Verkehrskonzeptes,
 - Gutachter- und Rechtsberatungsleistungen,
 - Vermessungsleistungen,
 - sowie alle Planungsleistungen gemäß HOAI, Leistungsphasen 1 bis 6, die nicht bereits beauftragt worden sind.
- (2) Bei der Ausführung der ihr übertragenen Aufgabe stellt Bremen sicher, dass in Bezug auf die in Abs. 1 genannten Vorbereitungsmaßnahmen (insbesondere Planungsleistungen) etwaige planungsrechtliche, zuwendungsrechtliche oder sonstige rechtlichen Vorgaben berücksichtigt werden.
- (3) Stuhr und Weyhe wirken darauf hin, dass ein Gesellschaftsbeschluss der BTE gefasst wird, durch den sichergestellt ist, dass die BTE ihre Infrastruktur sowie die diesbezüglich relevanten Informationen im für die vertragsgegenständlichen Leistung erforderlichen Umfang zur Verfügung stellt.

- (4) Stuhr und Weyhe wirken darauf hin, dass ein Gesellschafterbeschluss der BTE gefasst wird, durch den sichergestellt ist, dass die BTE für die hier vertragsgegenständlichen Streckenabschnitte alle zur Verfügung stehenden Zuwendungen beantragt und die erhaltenen Zuwendungen für die hier vertragsgegenständlichen Leistungen eingesetzt werden.

§ 3 Umsetzung der Zusammenarbeit und Mitwirkungsbefugnisse der übertragenden Vertragspartner

- (1) Bremen ist berechtigt, die nach § 1 Abs. 2 in Verbindung mit § 2 dieses Vertrages übertragenen Aufgaben im eigenen Namen auszuführen. Hierzu gehört insbesondere das Recht, Dienstleistungen ohne öffentliche Ausschreibung an Unternehmen zu vergeben, welche die Kriterien für nach der vergaberechtlichen Rechtsprechung zulässige Inhouse-Vergaben erfüllen (siehe Auftragsorganigramm in Anlage 2), nicht aber über die übertragenen Leistungen hinausgehende Rechte (z.B. der Erwerb von Eigentum).
- (2) Bremen ist verpflichtet, die übertragenen Aufgaben derart auszuführen, dass die Interessen von Stuhr und Weyhe gewahrt werden. Um das hierzu notwendige Einvernehmen zwischen den Vertragsparteien herzustellen, wird die Einrichtung einer gemeinsamen Lenkungsrunde vereinbart. Einzelheiten werden in der Geschäftsordnung der Lenkungsrunde festgelegt.
- (3) Die Vertragsparteien verpflichten sich im Zuge der Umsetzung dieser Vereinbarung zu einer abgestimmten Öffentlichkeitsarbeit. Näheres wird in der nach Absatz 2 einzurichtenden Lenkungsrunde vereinbart.

§ 4 Finanzierung

(1) Unabhängig von der Bereitstellung von Zuwendungen durch Dritte vereinbaren die Vertragspartner für die Finanzierung für die von dieser Vereinbarung umfassten Vorbereitungsmaßnahmen für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 (vgl. § 1 und § 2) Folgendes:

- > Die förderfähigen sowie die nicht förderfähigen Kosten für die Vorbereitungsmaßnahmen in Bezug auf die Streckenabschnitte III und IV werden von Bremen getragen.
- > Die förderfähigen sowie die nicht förderfähigen Kosten für die Vorbereitungsmaßnahmen in Bezug auf den Streckenabschnitt V werden von Stuhr und Weyhe getragen; hinsichtlich der internen Kostenaufteilung zwischen Stuhr und Weyhe bleiben bestehende Vereinbarungen zwischen Stuhr und Weyhe unberührt.
- > Förderfähige und nicht förderfähige Kosten, die keinem bzw. nicht allein einem der Streckenabschnitte III bis V zugeordnet werden können (streckenabschnittsübergreifende Kosten), werden von den Vertragspartnern anteilig getragen; hinsichtlich der internen Kostenaufteilung zwischen Stuhr und Weyhe bleiben bestehende Vereinbarungen zwischen Stuhr und Weyhe unberührt.

(2) Etwaige von Dritten zur Verfügung gestellte Zuwendungen werden unter Berücksichtigung der zuwendungsrechtlichen Voraussetzungen anteilig zur Deckung der den Vertragspartnern tatsächlich in Bezug auf die Vorbereitungsmaßnahmen für die jeweiligen Streckenabschnitte entstehenden förderfähigen Kosten gemäß Abs. 1 verwendet. Nicht förderfähige Kosten werden nach Maßgabe des Abs. 1 von den jeweiligen Vertragspartnern selbst getragen. Sofern entsprechende Zuwendungen – ggf. anteilig – vor Abschluss der von dieser Vereinbarung umfassten Vorbereitungsmaßnahmen gewährt werden, können die Vertragspartner eine vorläufige Verteilung dieser Zuwendungen entsprechend Satz 1 vornehmen; die endgültige Verteilung

erfolgt nach Abschluss bzw. Abrechnung sämtlicher Vorbereitungsmaßnahmen.

- (3) Bremen unterrichtet Stuhr und Weyhe in regelmäßigen Abständen über den jeweiligen Stand der angefallenen und zu erwartenden Kosten gemäß Abs. 1.

§ 5 Vorzeitige Beendigung oder Verzögerung des Projekts

- (1) Bremen verpflichtet sich, die Kosten der Leistungen nach § 2 Abs. 1 auch von Stuhr und Weyhe zu tragen, falls es auf Grund von Entscheidungen Bremens oder auf Grund eines von Bremen zu vertretenden Zeitverzugs nicht zur Fortführung des Projekts kommt.
- (2) Stuhr verpflichtet sich, die Kosten der Leistungen nach § 2 Abs. 1 im Abschnitt IV auch von Bremen zu tragen, falls es auf Grund von Entscheidungen Stuhrs oder auf Grund eines von Stuhr zu vertretenden Zeitverzugs nicht zur Fortführung des Projekts kommt.
- (3) Weyhe verpflichtet sich, die Kosten der Leistungen nach § 2 Abs. 1 im Abschnitt IV auch von Bremen zu tragen, falls es auf Grund von Entscheidungen Weyhes oder auf Grund eines von Weyhe zu vertretenden Zeitverzugs nicht zur Fortführung des Projekts kommt.

§ 6 Inkrafttreten und Anschlussvereinbarung

- (1) Die vorliegende Vereinbarung bedarf der Genehmigung des Senats der Freien Hansestadt Bremen, die im Einvernehmen mit der zuständigen niedersächsischen Kommunalaufsichtsbehörde zu erteilen ist (vgl. Art. 2 Abs. 2 i.V.m. Art. 3 Abs. 4 und Abs. 2 des Staatsvertrags zwischen dem Land Niedersachsen und der Freien Hansestadt Bremen über Zweckverbände, öffentlich-rechtliche Vereinbarungen, kommunale Arbeitsgemeinschaften und Wasser- und Bodenverbände). Sie tritt am 12.05.15, frühestens aber am ersten Tag nach der amtlichen Bekanntmachung in Kraft.

- (2) Die Vertragspartner beabsichtigen, vor Auslaufen dieser Vereinbarung (Abschluss der Vorbereitungsmaßnahmen einschließlich Planungsleistungen gemäß Leistungsphase 6 nach HOAI) eine „Anschlussvereinbarung“ über ihre Zusammenarbeit in Bezug auf alle weiteren Aspekte im Zusammenhang mit der Bereitstellung und Fertigstellung der erforderlichen gemeinwohlorientierten Infrastruktur abzuschließen.

§ 7 Schlussbestimmungen

- (1) Mündliche Nebenabreden bestehen nicht. Veränderungen dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform. Dies gilt auch für den Verzicht auf das Schriftformerfordernis. Die Änderung oder Aufhebung dieser öffentlich-rechtlichen Vereinbarung bedarf außerdem der Genehmigung (vgl. § 6 Abs. 1).
- (2) Bei wesentlichen Änderungen der dieser Vereinbarung zugrunde liegenden Verhältnisse ist auf Antrag eines Vertragspartners über eine entsprechende Anpassung zu verhandeln. Sollten einzelne Bestimmungen dieser Vereinbarung unwirksam sein oder werden oder aus tatsächlichen oder Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung der Vereinbarung für einen Vertragspartner insgesamt unzumutbar wird, werden dadurch die übrigen Bestimmungen dieser Vereinbarung nicht berührt. Das gleiche gilt, falls sich eine Regelungslücke zeigen sollte. Anstelle der unwirksamen Bestimmung oder zur Ausfüllung der Regelungslücke ist eine Bestimmung zu vereinbaren, die dem von den Vertragspartnern angestrebten Zweck wirtschaftlich am nächsten kommt.

LS gez. Dr. Lohse
Senator Dr. Joachim Lohse
Senator für Umwelt, Bau und Verkehr,
Stadtgemeinde Bremen

gez. Thomsen
Bürgermeister Niels Thomsen,
Gemeinde Stuhr

gez. Dr. Bovenschulte
Bürgermeister Dr. Andreas Bovenschulte,
Gemeinde Weyhe

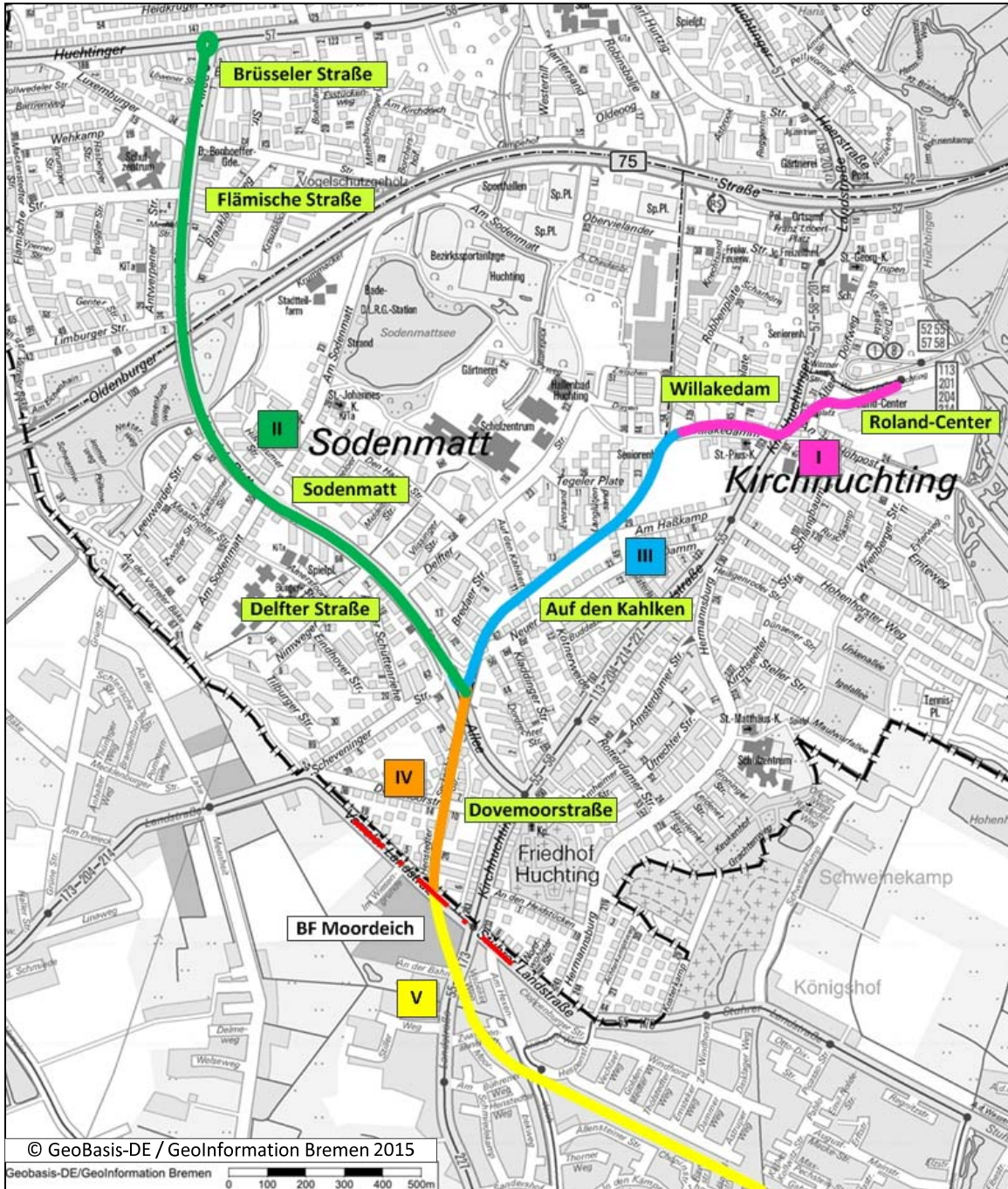
ANLAGEN:

Anlage 1: Abschnittsplan

Anlage 2: Auftragsorganigramm

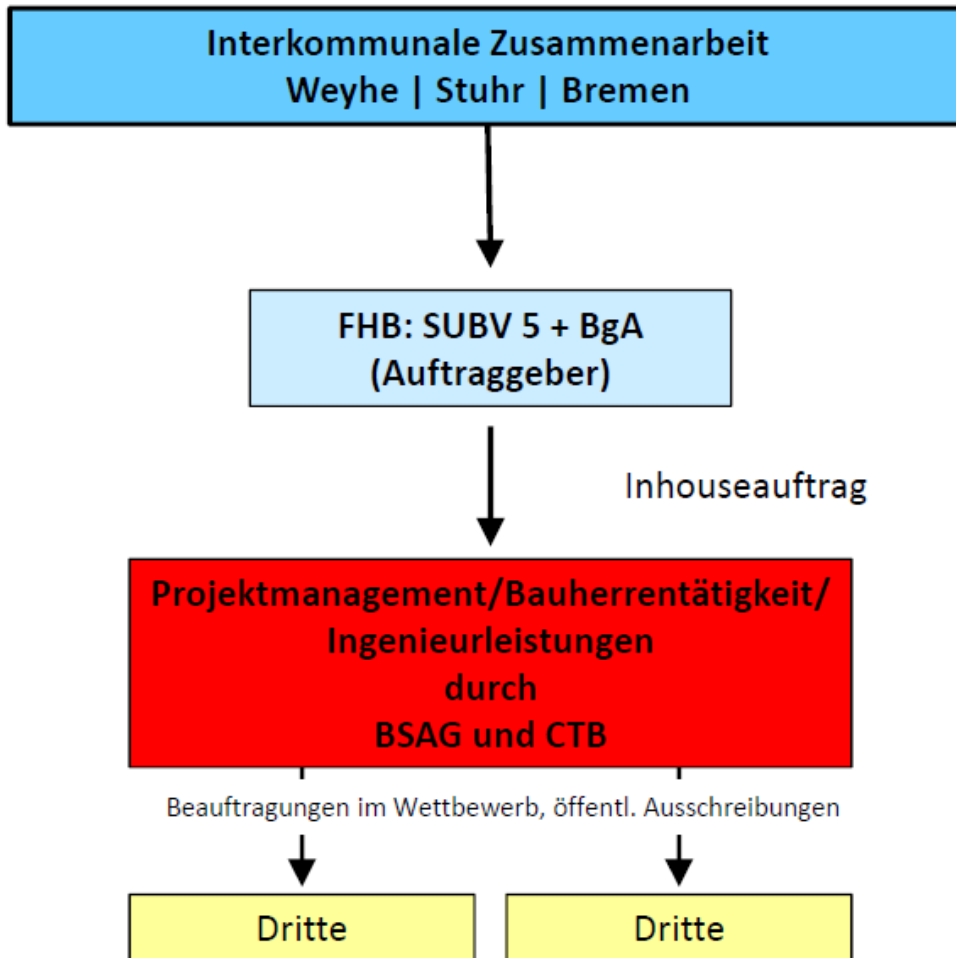
Anlage 1 zur Zweckvereinbarung

Abschnitte der Gesamtstrecke



Anlage 2 zur Zweckvereinbarung

Auftragsorganigramm



Durchführungsvereinbarung zur

„Öffentlich-rechtlichen Vereinbarung über die Vorbereitung der gemeindegrenzenübergreifenden Verlängerung der Linie 8 auf den Streckenabschnitten III-V“

zwischen

der BTE Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH vertreten durch den Geschäftsführer,
Herrn Michael Hünig,

der Stadtgemeinde Bremen, vertreten durch den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (SUBV),
Herrn Dr. Joachim Lohse,

und der Bremer Straßenbahn AG (BSAG), vertreten durch den Vorstand, Herrn Hajo Müller.

Präambel

Die Stadtgemeinde Bremen (Bremen) beabsichtigt, gemeinsam mit den Gemeinden Stuhr (Stuhr) und Weyhe (Weyhe), auf der Eisenbahntrasse der BTE die Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 baulich umzusetzen (Anlage 1). Die BTE ist auf den Abschnitten III bis V Vorhabenträger und Zuwendungsempfänger.

In der für die Umsetzung des Projekts auf den Abschnitten III bis V abgestimmten „Öffentlich-rechtlichen Vereinbarung über die Vorbereitung der gemeindegrenzenübergreifenden Verlängerung der Linie 8 auf den Streckenabschnitten III-V“ (nachfolgend Zweckvereinbarung – Anlage 2) zwischen Bremen, Stuhr und Weyhe ist vereinbart, dass Stuhr und Weyhe ihre Aufgaben für die Planung auf den Abschnitten III bis V bis einschließlich der Leistungsphase 6 HOAI an Bremen delegieren. Dies umfasst unter anderem das Recht, diese Leistungen an Dritte zu vergeben. Bremen wird hierzu die Bremer Straßenbahn AG (BSAG) anweisen.

Mit dieser Durchführungsvereinbarung soll sichergestellt werden, dass BSAG die in der Zweckvereinbarung enthaltenen Leistungen erbringen kann, Bremen und BTE ihren finanziellen Verpflichtungen aus der Zweckvereinbarung nachkommen können und BTE die ordnungsgemäße Verwendung der zur Verfügung gestellten Fördergelder gewährleisten kann.

Zu diesem Zweck vereinbaren die Parteien Folgendes:

§ 1

Rolle der BTE

- (1) BTE ist Eigentümerin der Eisenbahninfrastruktur in den Abschnitten III bis V und als solche Vorhabenträgerin und Zuwendungsantragstellerin und -empfängerin.
- (2) BTE beantragt für die Abschnitte III bis V alle in Betracht kommenden Zuwendungen, setzt diese ausschließlich für die von der Zweckvereinbarung umfassten Leistungen ein und gewährleistet die Einhaltung der Bestimmungen des Zuwendungsbescheides.

- (3) BTE stellt Bremen zur Weiterleitung an BSAG Abschriften der erhaltenen Förderbescheide zur Verfügung.
- (4) BTE stellt BSAG und den für die Planungsleistungen in den Abschnitten III bis V von BSAG beauftragten Dritten ihre Infrastruktur sowie die diesbezüglich relevanten Informationen im für die vertragsgegenständlichen Leistungen der Zweckvereinbarung erforderlichen Umfang zur Verfügung.
- (5) BTE bleibt als Infrastruktureigentümerin aufsichts- und verkehrssicherungspflichtig. Dies beinhaltet auch die Aufgaben und Pflichten des Eisenbahn-Betriebsleiters.

§ 2

Rolle der Stadtgemeinde Bremen

- (1) Bremen weist die BSAG auf gesellschaftsrechtlichem Wege dazu an, die in der Zweckvereinbarung beschriebenen Leistungen auf Rechnung der BTE zu erbringen.
- (2) Bremen prüft Rechnungen der BSAG auf sachliche und rechnerische Richtigkeit und leitet diese an die BTE zur Bezahlung weiter.

§ 3

Rolle der BSAG

- (1) BSAG verpflichtet sich, Aufträge an Dritte vergaberechtskonform auf Rechnung der BTE zu vergeben. Leistungen, welche die BSAG durch die Consult Team Bremen GmbH (CTB) erbringt (Inhouse-Geschäft), werden von der BSAG an die CTB vergütet und an die BTE weiterberechnet.
- (2) BSAG prüft die Rechnungen der beauftragten Dritten auf sachliche und rechnerische Richtigkeit und leitet diese an die BTE zur Bezahlung weiter. BSAG ist berechtigt, diese Aufgabe an die CTB zu übertragen.
- (3) BSAG erbringt Eigenleistungen auf Rechnung der BTE. Zu diesen Eigenleistungen gehören Leistungen der CTB, die diese an BSAG erbringt.
- (4) BSAG verpflichtet sich, die der BTE auferlegten Vorgaben und Bedingungen in den jeweiligen Förderbescheiden einzuhalten.

§ 4

Schäden

- (1) Schäden aus den Tätigkeiten des § 2 Abs. 1 der Zweckvereinbarung werden vorrangig nach den gesetzlichen Zurechnungs- und Haftungsregeln behandelt.
- (2) Soweit zusätzliche Finanzmittel für das Projekt auf Grund von Schäden aus den Tätigkeiten des § 2 Abs. 1 der Zweckvereinbarung erforderlich werden, wird die BTE sämtliche verfügbaren und geeigneten Zuwendungsmöglichkeiten prüfen und in Anspruch zu nehmen.

- (3) Verbleibende finanzielle Verpflichtungen auf Grund von Schäden aus den Tätigkeiten des § 2 Abs. 1 der Zweckvereinbarung trägt Bremen für in den Abschnitten III und IV eingetretene Schäden sowie die BTE für im Abschnitt V eingetretene Schäden.
- (4) Bestehende vertragliche Regelungen zwischen den Vertragsparteien bleiben von dieser Vereinbarung unberührt.

§ 5

Sonstiges

- (1) Änderungen dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform.
- (2) Sollte eine der Bestimmungen des Vertrages ganz oder teilweise rechtsunwirksam sein oder werden, so wird die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen dadurch nicht berührt. Die ungültige Bestimmung wird schnellstmöglich durch eine andere Bestimmung ersetzt, die dem inhaltlichen Gehalt der rechtsunwirksamen Bestimmung am nächsten kommt.
- (3) Der Abschluss dieser Vereinbarung erfolgt auf Seiten der BTE unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Gesellschafterversammlung.

Bremen, 29.06.15
(Ort, Datum)

Bremen, 11.06.2015
Ort, Datum

gez. Hünig

LS gez. Dr. Lohse

Michael Hünig
Geschäftsführer
BTE Bremen-Thedinghauser Eisenbahn

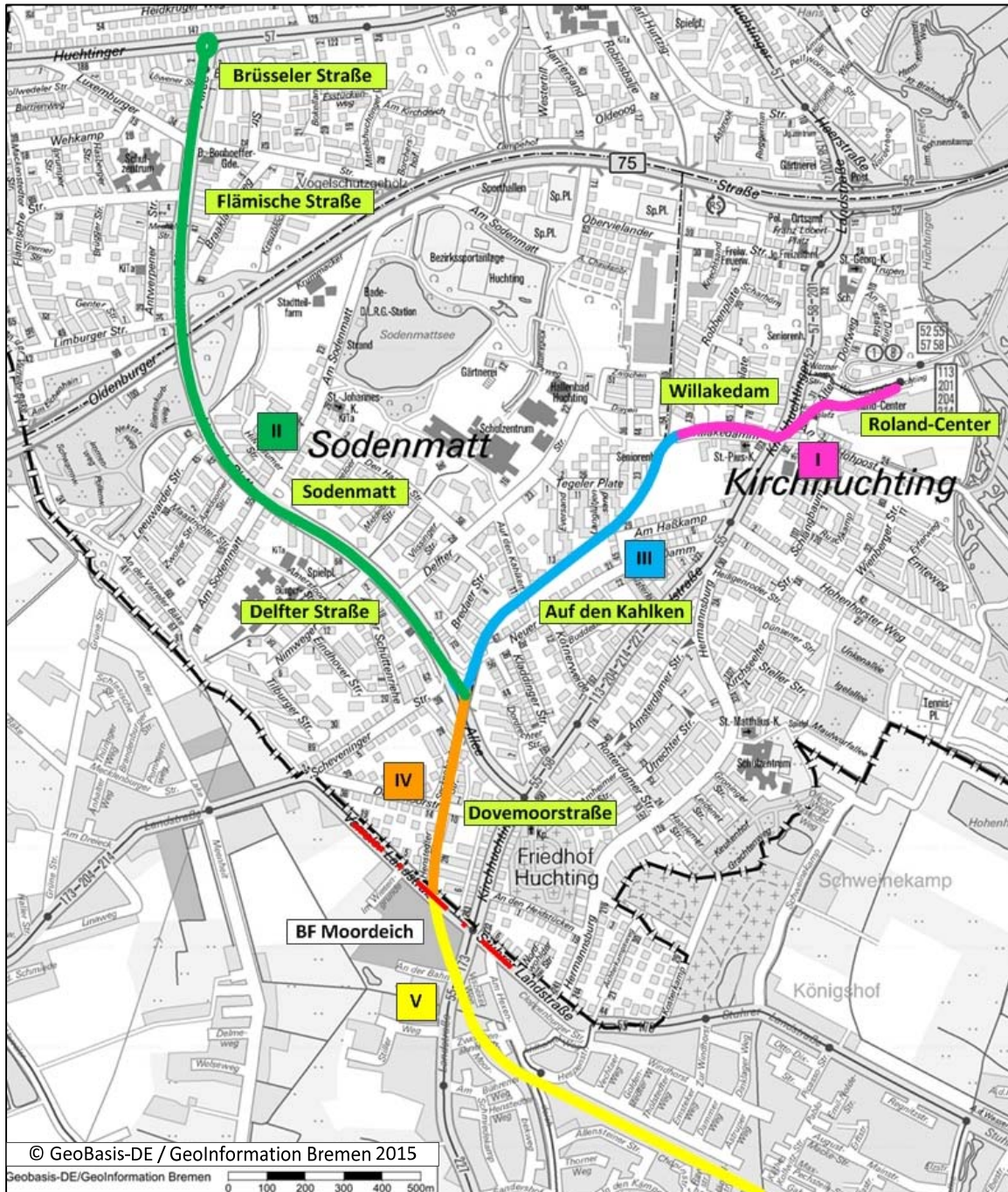
Dr. Joachim Lohse
Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Stadtgemeinde Bremen

Bremen, 15.06.15
(Ort, Datum)

gez. Müller ppa. Jensen

Hajo Müller
Kaufmännischer Vorstand
Bremer Straßenbahn AG

Abschnitte der Gesamtstrecke



Zweckvereinbarung

Öffentlich-rechtliche Vereinbarung

zwischen

der Stadtgemeinde Bremen, vertreten durch den Senator für Umwelt, Bau und
Verkehr

– im Folgenden: Bremen –

und

der Gemeinde Stuhr, vertreten durch den Bürgermeister

– im Folgenden: Stuhr –

und

der Gemeinde Weyhe, vertreten durch den Bürgermeister

– im Folgenden: Weyhe –

über die Umsetzung der vorbereitenden Maßnahmen der
gemeindegrenzenübergreifenden Verlängerung der Linie 8 auf den
Streckenabschnitten III-V:

Öffentlich-rechtliche Vereinbarung	1
Präambel	3
§ 1 Gegenstand der Zusammenarbeit	5
§ 2 Umfang der Zusammenarbeit und Übertragung von öffentlichen Aufgaben	6
§ 3 Umsetzung der Zusammenarbeit und Mitwirkungsbefugnisse der übertragenden Vertragspartner	8
§ 4 Finanzierung	9
§ 5 Vorzeitige Beendigung oder Verzögerung des Projekts	11
§ 6 Inkrafttreten	12
§ 7 Schlussbestimmungen	13

Präambel

Bremen hat zusammen mit dem Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) ihre Tochtergesellschaften, die Bremer Verkehrsgesellschaft mbH (BVG) und die Bremer Straßenbahn AG (BSAG), mit der Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie damit zusammenhängender Infrastruktur- und Regieaufgaben auf dem Gebiet Bremens einschließlich hieraus ausbrechender Linien in die Gebiete von benachbarten Gebietskörperschaften im Wege der Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007 betraut. Hiervon umfasst ist u.a. auch die Linie 8; es ist beabsichtigt, diese Linie über das Stadtgebiet Bremen nach Niedersachsen in die Gemeindegebiete Stuhr und Weyhe zu verlängern.

Die Vertragspartner sehen sich gemeinsam für die Bereitstellung von gemeinwohlorientierter Infrastruktur, wie sie im Zusammenhang mit der hier vertragsgegenständlichen Verlängerung der Linie 8 erforderlich ist, verantwortlich. Zur Gewährleistung einer einheitlichen und in Bezug auf die spätere Nutzung praktikablen Umsetzung der Infrastrukturbereitstellung ist auf den von dieser Vereinbarung umfassten Streckenabschnitte III bis V sowie vorausschauend auch für die von dieser Vereinbarung nicht umfassten Streckenabschnitte I und II auf bremischen Gebiet (siehe die als Anlage beigefügte öffentlich-rechtliche Vereinbarung „Planung“ vom 02.07.2015, dort: Abschnittsplan in Anlage 1 – Planung, Bau und Betrieb der Streckenabschnitte I bis V werden nachfolgend gemeinsam als „Projekt“ bezeichnet) ein eng abgestimmtes Zusammenwirken der Vertragspartner erforderlich, um eine integrierte Gesamtplanung und Realisierung der Linie 1 nach Mittelshuchting und der Linie 8 nach Stuhr/ Weyhe zu ermöglichen.

Hinsichtlich der Streckenabschnitte III bis V betrifft dieses Zusammenwirken insbesondere den Aspekt, dass unabhängig davon, ob sich der jeweilige Streckenabschnitt auf Bremer Gebiet oder auf den Gebieten von Stuhr und Weyhe befindet, bereits vorhandene Eisenbahninfrastruktur der mehrheitlich im Eigentum von Stuhr und Weyhe stehenden Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH (BTE), an der Bremen ebenfalls mittelbar beteiligt ist, genutzt werden soll. Ferner muss für die spätere durchgebundene Bedienung sichergestellt sein, dass auf sämtlichen umfassten Streckenabschnitten einheitliche – insbesondere technische – Standards vorgehalten werden. Auch die Planung und Realisierung von Fahrleitungsanlagen,

der Stromversorgung, der Sicherungstechnik usw. macht eine durchgängige Projektbetrachtung zwingend erforderlich. Der übergreifende Charakter der zuvor beschriebenen Gemeinwohlaufgabe umfasst daher die gesamte Realisierung der gemeindegrenzenübergreifenden Verlängerung der Linie 8 von den Vorbereitungsmaßnahmen (insbesondere Planungsleistungen) bis zur Fertigstellung der betriebsbereiten Infrastruktur.

Die Vertragspartner haben bisher im Rahmen dieser öffentlich-rechtlichen Kooperation die als Anlage beigefügte „Öffentlich-rechtliche Vereinbarung über die Vorbereitung der gemeindegrenzenübergreifenden Verlängerung der Linie 8 auf den Streckenabschnitten III-V“ geschlossen; diese öffentlich-rechtliche Vereinbarung umfasst insbesondere die Planungsleistungen entsprechend der Honorarordnung für Architekten- und Ingenieurleistungen (HOAI) bis einschließlich Leistungsphase 6 (im Folgenden: öffentlich-rechtliche Vereinbarung „Planung“).

Im Rahmen der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung „Planung“ haben die Vertragspartner vereinbart, eine „Anschlussvereinbarung“ über die Zusammenarbeit in Bezug auf alle weiteren Aspekte im Zusammenhang mit der Bereitstellung und Fertigstellung der erforderlichen gemeinwohlorientierten Infrastruktur abzuschließen (Anlage, vgl. dort § 6 Abs. 2). Diese „Öffentlich-rechtliche Vereinbarung über die Umsetzung der vorbereitenden Maßnahmen der gemeindegrenzenübergreifenden Verlängerung der Linie 8 auf den Streckenabschnitten III-V“ (im Folgenden: öffentlich-rechtliche Vereinbarung „vorbereitende Maßnahmen“) stellt die erste Anschlussvereinbarung in diesem Sinne dar; sie soll zu einem späteren Zeitpunkt durch eine zweite Anschlussvereinbarung zur Umsetzung der Baumaßnahmen ergänzt werden (vgl. auch § 6 Abs. 2 dieser öffentlich-rechtlichen Vereinbarung „vorbereitende Maßnahmen“).

Dies zugrunde gelegt schließen die Vertragspartner auf der Grundlage des Staatsvertrags zwischen dem Land Niedersachsen und der Freien Hansestadt Bremen über Zweckverbände, öffentlich-rechtliche Vereinbarungen, kommunale Arbeitsgemeinschaften und Wasser- und Bodenverbände v. 26.08./02.09.1970 (vgl. die Fassung im Gesetzesblatt Bremen v. 23.02.1971) folgende Vereinbarung für die Umsetzung vorbereitender Maßnahmen ab:

§ 1 Gegenstand der Zusammenarbeit

- (1) Mit dieser Vereinbarung regeln die Vertragspartner ihre weitere Zusammenarbeit in Bezug auf die Umsetzung der vorbereitenden Maßnahmen der Verlängerung der Linie 8 über die Gebietsgrenzen Bremens hinaus in die niedersächsischen Gemeinden Stuhr und Weyhe. Unter die vorbereitenden Maßnahmen in diesem Sinne fallen die weitere ingenieurtechnische Begleitung sowie – vorbehaltlich des Vorliegens der entsprechenden öffentlich-rechtlichen Voraussetzungen – die bauliche Umsetzung von vorbereitenden Maßnahmen im Zusammenhang mit der Bereitstellung und Fertigstellung der erforderlichen gemeinwohlorientierten Infrastruktur (u.a. Baumfällarbeiten, Rückbau/Aufnahme von Oberflächen für den Leitungsbau, Kanalbau (teilweise), Leitungsbau, Gründungsarbeiten für die Fahrleitungsmaste (Rohrgründungen), ggf. provisorische Fahrbahnbefestigungen für anzupassende Verkehrsführungen). Umfasst von der Zusammenarbeit sind dabei diejenigen Streckenabschnitte, die die Vertragspartner gemeinsam betreffen. Dies ist neben den Streckenabschnitten, die auf bestehender Eisenbahninfrastruktur der mehrheitlich im Eigentum der niedersächsischen Gemeinden Stuhr und Weyhe stehenden BTE auf dem Gebiet Bremens realisiert werden sollen (Streckenabschnitte III und IV), auch der Streckenabschnitt V, der mit Blick auf die spätere Nutzung (durchgebundene Bedienung) gesamthaft mit den übrigen Streckenabschnitten zu betrachten ist und daher im Einvernehmen zwischen den Vertragspartnern zu realisieren ist (vgl. Anlage, dort: Abschnittsplan in Anlage 1).
- (2) Die Vertragspartner vereinbaren in Bezug auf die nach Abs. 1 umfassten Streckenabschnitte (Streckenabschnitte III bis V) die Übertragung der in § 2 definierten Aufgabe mit allen damit verbundenen Befugnissen (Delegation) von Stuhr und Weyhe auf Bremen.
- (3) Die nach Maßgabe dieser Vereinbarung geregelte Zusammenarbeit betrifft die Leistungen für die Bereitstellung gemeinwohlorientierter Infrastruktur; sie dient ausschließlich öffentlichen Interessen. Private sind an der Zusammenarbeit nicht beteiligt; eine Begünstigung Dritter findet nicht statt.
- (4) Die Vertragspartner erbringen auf dem offenen Markt weniger als 20% der durch die Zusammenarbeit erfassten Tätigkeiten.

§ 2 Umfang der Zusammenarbeit und Übertragung von öffentlichen Aufgaben

- (1) Die Übertragung der öffentlichen Aufgabe von Stuhr und Weyhe auf Bremen (§ 1 Abs. 2) umfasst die Umsetzung der vorbereitenden Maßnahmen der von dieser Vereinbarung umfassten Streckenabschnitte (§ 1 Abs. 1) für die Verlängerung der Linie 8. Zu den nach Satz 1 übertragenen Aufgaben gehören insbesondere folgende Leistungen:
- sämtliche Projektmanagementleistungen im Zusammenhang mit den vorbereitenden Maßnahmen,
 - Vorbereitung der Vergabe der Aufträge für die Durchführung der vorbereitenden Maßnahmen bis zur Unterschriftsreife und anschließende Beauftragung durch die BTE,
 - die Leitungsträgerkoordination in Verbindung mit den vorbereitenden Maßnahmen (bei der Leitungsträgerkoordination erfolgt die Integration der Ver- und Entsorger in die Gesamtplanung; die Planungsleistungen der Ver- und Entsorger richtet sich nach den jeweiligen Konzessions- und Gestattungsverträgen der Gemeinden),
 - die Fortschreibung und laufende Abstimmung eines Bau- und Verkehrskonzeptes zur späteren Umsetzung der Bereitstellung und Fertigstellung der gemeinwohlorientierten Infrastruktur,
 - Gutachterleistungen,
 - Vermessungsleistungen,
 - Abruf von Leistungen entsprechend der Leistungsphasen 7 bis 9 HOAI für Aufträge der vorbereitenden Maßnahmen, soweit vertragliche „Optionen“ hierfür bereits bestehen.
- (2) Bei der Ausführung der ihr übertragenen Aufgabe stellt Bremen sicher, dass in Bezug auf die in Abs. 1 genannten Leistungen etwaige planungsrechtliche, zuwendungsrechtliche oder sonstige rechtlichen Vorgaben berücksichtigt werden.

- (3) Soweit die Vertragspartner zur Umsetzung der vorbereitenden Maßnahmen im Übrigen die BTE einsetzen, stellen sie gemeinsam sicher, dass diese Einbindung unter Beachtung des Vergaberechts erfolgt.
- (4) Im Rahmen der Zusammenarbeit wirken Stuhr und Weyhe über ihre unmittelbare Gesellschafterstellung bei der BTE darauf hin,
- dass die BTE ihre Infrastruktur sowie die diesbezüglich relevanten Informationen im für die vertragsgegenständliche Leistung erforderlichen Umfang zur Verfügung stellt.
 - dass die BTE für die hier vertragsgegenständlichen Streckenabschnitte alle zur Verfügung stehenden Zuwendungen beantragt und die erhaltenen Zuwendungen für die hier vertragsgegenständlichen Leistungen eingesetzt wird.

§ 3 Umsetzung der Zusammenarbeit und Mitwirkungsbefugnisse der übertragenden Vertragspartner

- (1) Bremen ist berechtigt, die nach § 1 Abs. 2 in Verbindung mit § 2 Abs. 1 dieses Vertrages übertragenen Aufgaben im eigenen Namen auszuführen. Hierzu gehört insbesondere das Recht, Dienstleistungen ohne öffentliche Ausschreibung an Unternehmen zu vergeben, soweit die Kriterien nach jeweils aktuellem Vergaberecht für zulässige Inhouse-Vergaben erfüllt sind (siehe Anlage, dort: Auftragsorganigramm in Anlage 2), nicht aber über die übertragenen Leistungen hinausgehende Rechte (z.B. der Erwerb von Eigentum).
- (2) Bremen ist verpflichtet, die übertragenen Aufgaben derart auszuführen, dass die Interessen von Stuhr und Weyhe gewahrt werden. Um das hierzu notwendige Einvernehmen zwischen den Vertragspartner herzustellen, ist eine gemeinsame Lenkungsrunde eingerichtet worden. Einzelheiten sind in der Geschäftsordnung der Lenkungsrunde festgelegt, die entsprechend des Projektverlaufs bei Bedarf angepasst wird.
- (3) Die Vertragspartner verpflichten sich im Zuge der Umsetzung dieser Vereinbarung zu einer abgestimmten Öffentlichkeitsarbeit.

§ 4 Finanzierung

- (1) Unabhängig von der Bereitstellung von Zuwendungen durch Dritte vereinbaren die Vertragspartner in Bezug auf die Finanzierung der von dieser Vereinbarung umfassten Leistungen für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 (vgl. § 1 und § 2) Folgendes:
- a) Die förderfähigen sowie die nicht förderfähigen Kosten für die Leistungen in Bezug auf die Streckenabschnitte III und IV werden von Bremen getragen.
 - b) Die förderfähigen sowie die nicht förderfähigen Kosten für die Leistungen in Bezug auf den Streckenabschnitt V werden von Stuhr und Weyhe getragen; hinsichtlich der internen Kostenaufteilung zwischen Stuhr und Weyhe bleiben bestehende Vereinbarungen zwischen Stuhr und Weyhe unberührt.
 - c) Förderfähige und nicht förderfähige Kosten, die keinem bzw. nicht allein einem der Streckenabschnitte III bis V zugeordnet werden können (streckenabschnittsübergreifende Kosten), werden von den Vertragspartnern anteilig getragen; hinsichtlich der internen Kostenaufteilung zwischen Stuhr und Weyhe bleiben bestehende Vereinbarungen zwischen Stuhr und Weyhe unberührt.
- (2) Etwaige von Dritten zur Verfügung gestellte Zuwendungen werden unter Berücksichtigung der zuwendungsrechtlichen Voraussetzungen anteilig zur Deckung der den Vertragspartnern tatsächlich in Bezug auf die Leistungen für die jeweiligen Streckenabschnitte entstehenden förderfähigen Kosten gemäß Abs. 1 verwendet. Nicht förderfähige Kosten werden nach Maßgabe des Abs. 1 von den jeweiligen Vertragspartnern selbst getragen. Sofern entsprechende Zuwendungen – ggf. anteilig – vor Abschluss der von dieser Vereinbarung umfassten Leistungen gewährt werden, können die Vertragspartner eine vorläufige Verteilung dieser Zuwendungen entsprechend Satz 1 vornehmen; die endgültige Verteilung erfolgt nach Abschluss bzw. Abrechnung sämtlicher Leistungen.

- (3) Bremen unterrichtet Stuhr und Weyhe in regelmäßigen Abständen über den jeweiligen Stand der angefallenen und zu erwartenden Kosten gemäß Abs. 1.
- (4) Soweit im Zusammenhang mit der Umsetzung der Planungsleistungen gemäß öffentlich-rechtlicher Vereinbarung „Planung“ v. 02.07.2015 sowie der vorbereitenden Maßnahmen gemäß der hiesigen öffentlich-rechtlichen Vereinbarung Kosten entstehen, die weder gemäß der vorstehenden Absätze 1 und 2 noch aus anderem Rechtsgrund z.B. von dritter Seite gedeckt werden, erfolgt eine Kostenübernahme durch die Vertragspartner unter Anwendung der in Absätzen 1 und 2 geregelten Grundsätze.

§ 5 Vorzeitige Beendigung oder Verzögerung des Projekts

Für den Fall, dass es aus Gründen, die ein Vertragspartner zu vertreten hat auf Grund von Entscheidungen eines Vertragspartners oder auf Grund eines von einem Vertragspartner zu vertretenden Zeitverzugs nicht zur Fortführung des Projekts kommt, verpflichtet sich dieser Vertragspartner, die Kosten der Leistungen nach § 1 Abs. 1 auch für die jeweils anderen Vertragspartner zu tragen.

§ 6 Inkrafttreten

- (1) Die vorliegende Vereinbarung bedarf der Genehmigung des Senats der Freien Hansestadt Bremen, die im Einvernehmen mit der zuständigen niedersächsischen Kommunalaufsichtsbehörde zu erteilen ist (vgl. Art. 2 Abs. 2 i.V.m. Art. 3 Abs. 4 und Abs. 2 des Staatsvertrags zwischen dem Land Niedersachsen und der Freien Hansestadt Bremen über Zweckverbände, öffentlich-rechtliche Vereinbarungen, kommunale Arbeitsgemeinschaften und Wasser- und Bodenverbände). Sie tritt am ersten Tag nach der amtlichen Bekanntmachung in Kraft.

- (2) Die Vertragspartner beabsichtigen, zusätzlich zu und aufbauend auf der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung „Planung“ sowie dieser öffentlich-rechtlichen Vereinbarung „vorbereitende Maßnahmen“ eine zweite „Anschlussvereinbarung“ über ihre Zusammenarbeit in Bezug auf alle weiteren Aspekte im Zusammenhang mit der Bereitstellung und Fertigstellung der erforderlichen gemeinwohlorientierten Infrastruktur abzuschließen.

§ 7 Schlussbestimmungen

- (1) Mündliche Nebenabreden bestehen nicht. Veränderungen dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform. Dies gilt auch für den Verzicht auf das Schriftformerfordernis. Die Änderung oder Aufhebung dieser öffentlich-rechtlichen Vereinbarung bedarf außerdem der Genehmigung (vgl. § 6 Abs. 1).
- (2) Bei wesentlichen Änderungen der dieser Vereinbarung zugrunde liegenden Verhältnisse ist auf Antrag eines Vertragspartners über eine entsprechende Anpassung zu verhandeln. Sollten einzelne Bestimmungen dieser Vereinbarung unwirksam sein oder werden oder aus tatsächlichen oder Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung der Vereinbarung für einen Vertragspartner insgesamt unzumutbar wird, werden dadurch die übrigen Bestimmungen dieser Vereinbarung nicht berührt. Das gleiche gilt, falls sich eine Regelungslücke zeigen sollte. Anstelle der unwirksamen Bestimmung oder zur Ausfüllung der Regelungslücke ist eine Bestimmung zu vereinbaren, die dem von den Vertragspartnern angestrebten Zweck wirtschaftlich am nächsten kommt.

Bremen, den 13.01.2017

Ort, Datum

LS gez. Dr. J. Lohse

Senator Dr. Joachim Lohse
Senator für Umwelt, Bau und Verkehr,
Stadtgemeinde Bremen

Stuhr, 14.02.2017

Ort, Datum

gez. Niels Thomsen

Bürgermeister Niels Thomsen,
Gemeinde Stuhr

Weyhe, 13.2.17

Ort, Datum

gez. Dr. A. Bovenschulte

Bürgermeister Dr. Andreas Bovenschulte,
Gemeinde Weyhe

Anlage: Öffentlich-rechtliche Vereinbarung über die Vorbereitung der gemeindegrenzenübergreifenden Verlängerung der Linie 8 auf den Streckenabschnitten III – V einschließlich Anlagen (Anlage 1: Abschnittsplan, Anlage 2: Auftragsorganigramm), in Kraft getreten am 02.07.2015

**Durchführungsvereinbarung II (DV II) zur
„Öffentlich-rechtlichen Vereinbarung über die Umsetzung der vorbereitenden
Maßnahmen der gemeindegrenzenübergreifenden Verlängerung der Linie 8 auf den
Streckenabschnitten III-V“ (ÖRV II)**

zwischen

der BTE Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH (BTE), vertreten durch den Geschäftsführer, Herrn Andreas Bobka,

der Stadtgemeinde Bremen, vertreten durch den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (SUBV), Herrn Dr. Joachim Lohse,

und der Bremer Straßenbahn AG (BSAG), vertreten durch den Vorstand, Herrn Michael Hünig und Herrn Hans Joachim Müller.

Präambel

Die Stadtgemeinde Bremen (Bremen) und die Gemeinden Stuhr (Stuhr) und Weyhe (Weyhe) sehen sich für die Realisierung der gemeindegrenzenübergreifenden Verlängerung der Linie 8 gemeinsam verantwortlich. Ihre Zusammenarbeit haben sie in der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung „Planung“ vom 02.07.2015 (nachfolgend: ÖRV I) vereinbart und zwischenzeitlich fortgesetzt mit der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung „vorbereitende Maßnahmen“ vom 02.03.2017 (nachfolgend: ÖRV II – Anlage).

In der ÖRV II haben Bremen, Stuhr und Weyhe vereinbart, dass Stuhr und Weyhe die in § 2 Abs. 1 der ÖRV II beschriebenen Aufgaben an Bremen delegieren. Bremen hat das Recht, diese Leistungen an Dritte zu vergeben (vgl. § 3 Abs. 1 ÖRV II). Bremen hat für die bisherige Durchführung die Bremer Straßenbahn AG (BSAG) entsprechend angewiesen und wird dies auch für die weitere Durchführung tun.

Zur Durchführung der übrigen, d.h. nicht von § 2 Abs. 1 ÖRV II umfassten, vorbereitenden Maßnahmen auf den Streckenabschnitten III bis V binden Bremen, Stuhr und Weyhe unter Beachtung des Vergaberechts die BTE ein (vgl. § 2 Abs. 3 ÖRV II); die BTE fungiert insoweit als Auftraggeber für die Vergabe an Dritte. Dies betrifft folgende Maßnahmen:

- alle Bauleistungen im Zusammenhang mit den vorbereitenden Maßnahmen,
- alle gegebenenfalls zusätzlich erforderlichen und nicht von § 2 Abs. 1 ÖRV II umfassten Planungs- und Ingenieurleistungen.

Mit dieser Durchführungsvereinbarung soll sichergestellt werden, dass BSAG und BTE die von der ÖRV II umfassten vorbereitenden Maßnahmen zur gemeindegrenzenübergreifenden Verlängerung der Linie 8 auf den Streckenabschnitten III bis V erbringen können, Bremen und BTE ihren finanziellen Verpflichtungen bei der Umsetzung der ÖRV II nachkommen können und BTE die ordnungsgemäße Verwendung der ihr bewilligten Fördergelder gewährleisten kann.

Zu diesem Zweck vereinbaren die Vertragspartner Folgendes:

§ 1

Aufgaben der BTE

- (1) BTE ist Eigentümerin der Eisenbahninfrastruktur in den Abschnitten III bis V und als solche Vorhabenträgerin und Zuwendungsantragstellerin und -empfängerin.
- (2) BTE beantragt für die Abschnitte III bis V alle in Betracht kommenden Zuwendungen, setzt diese ausschließlich für die Umsetzung der vorbereitenden Maßnahmen der gemeindegrenzenübergreifenden Verlängerung der Linie 8 auf den Streckenabschnitten III bis V ein und gewährleistet die Einhaltung der Bestimmungen der Zuwendungsbescheide.
- (3) BTE stellt Bremen zur Weiterleitung an BSAG Abschriften der erhaltenen Zuwendungsbescheide zur Verfügung.
- (4) BTE bleibt als Infrastruktureigentümerin aufsichts- und verkehrssicherungspflichtig. Dies beinhaltet auch die Aufgaben und Pflichten des Eisenbahn-Betriebsleiters.
- (5) BTE beauftragt selbst die Bauleistungen im Zusammenhang mit den vorbereitenden Maßnahmen sowie die erforderlichen Planungs- und Ingenieurleistungen, sofern diese nicht bereits auf Grundlage der ÖRV I in Verbindung mit der Durchführungsvereinbarung I (nachfolgend DV I) beauftragt wurden oder werden bzw. als Option bereits beauftragter Leistungen zu vergeben sind (vgl. auch § 2 Abs. 1 ÖRV II).
- (6) Soweit zusätzliche Finanzmittel für das Projekt auf Grund von Schäden aus den vorbereitenden Maßnahmen gemäß der ÖRV II erforderlich werden, wird die BTE sämtliche verfügbaren und geeigneten Finanzmittel (insbesondere Schadensansprüche gegenüber Dritten, Zuwendungsmöglichkeiten, Bürgschaften o.ä.) prüfen und – soweit rechtlich und tatsächlich möglich – in Anspruch nehmen.

§ 2

Aufgaben Bremens

- (1) Bremen weist die BSAG auf gesellschaftsrechtlichem Wege dazu an, die von § 2 Abs. 1 ÖRV II umfassten Maßnahmen auf Rechnung der BTE zu erbringen.
- (2) Bremen prüft Rechnungen der BSAG auf sachliche und rechnerische Richtigkeit und leitet diese an die BTE zur Bezahlung weiter.

§ 3

Aufgaben der BSAG

- (1) BSAG verpflichtet sich, die auf Grundlage der ÖRV I in Verbindung mit der DV I erteilten Aufträge an Dritte in der Phase der Umsetzung der vorbereitenden Maßnahmen weiter abzuwickeln und ggf. erforderliche optionale Leistungen der bestehenden Verträge vergaberechtskonform auf Rechnung der BTE zu vergeben. Leistungen, welche die BSAG durch die Consult Team Bremen GmbH (CTB) erbringt (Inhouse-Geschäft), werden von der BSAG an die CTB vergütet und an die BTE weiterberechnet.

- (2) BSAG prüft die Rechnungen der beauftragten Dritten auf sachliche und rechnerische Richtigkeit und leitet diese an die BTE zur Bezahlung weiter. Dies beinhaltet sowohl die Leistungen Dritter auf Grundlage der ÖRV I in Verbindung mit der DV I als auch diejenigen Aufträge an Dritte, die auf Grundlage der ÖRV II in Verbindung mit der DV II vergeben wurden bzw. werden (vgl. Abs. 1 und § 1 Abs. 5). BSAG ist berechtigt, diese Aufgabe an die CTB zu übertragen.
- (3) BSAG erbringt Eigenleistungen im Rahmen der ÖRV I und ÖRV II nach entsprechender gesellschaftsrechtlicher Weisung durch Bremen (vgl. § 2 Abs. 1) auf Rechnung der BTE. Zu diesen Eigenleistungen gehören auch Leistungen der CTB, die diese an BSAG erbringt.
- (4) BSAG verpflichtet sich, die der BTE auferlegten Vorgaben und Bedingungen in den jeweiligen Zuwendungsbescheiden sowohl bei Vergaben an Dritte (Abs. 1) als auch bei Eigenleistungen (Abs. 3) einzuhalten bzw. die Einhaltung dieser Vorgaben und Bedingungen sicherzustellen.

§ 4

Sonstiges

- (1) Änderungen dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform.
- (2) Sollte eine der Bestimmungen des Vertrages ganz oder teilweise rechtsunwirksam sein oder werden, so wird die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen dadurch nicht berührt. Die ungültige Bestimmung wird schnellstmöglich durch eine andere Bestimmung ersetzt, die dem inhaltlichen Gehalt der rechtsunwirksamen Bestimmung am nächsten kommt.
- (3) Der Abschluss dieser Vereinbarung erfolgt auf Seiten der BTE unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Gesellschafterversammlung.

Weyhe, 02.05.2017
Ort, Datum

gez. Bobka
Andreas Bobka
Geschäftsführer
BTE Bremen-Thedinghauser Eisenbahn

02.05.2017
Ort, Datum

gez. H. Müller
Hans Joachim Müller
Vorstand
Bremer Straßenbahn AG

Bremen, 25.04.2017
Ort, Datum

gez. J. Lohse
Senator Dr. Joachim Lohse
Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Stadtgemeinde Bremen

Bremen, 02.05.2017
Ort, Datum

gez. M. Hünig
Michael Hünig
Vorstand
Bremer Straßenbahn AG

Rahmenvereinbarung

Die verkehrliche Erschließung der Region Bremen/Stuhr/Weyhe durch öffentliche Verkehrsmittel ist derzeit nicht ausreichend, so dass zur Verbesserung der Lebensqualität der in dieser Region wohnenden Bürgerinnen und Bürger der Öffentliche Personennahverkehr gefördert werden soll. Um dieses Ziel zu erreichen, wird

zwischen

- der Gemeinde Stuhr, vertreten durch den Bürgermeister
- der Gemeinde Weyhe, vertreten durch den Bürgermeister
- der Stadtgemeinde Bremen, vertreten durch den Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa
- der Bremer Straßenbahn AG, vertreten durch den Vorstand
- der BTE Bremen-Thedinghauser Eisenbahn, vertreten durch den Geschäftsführer

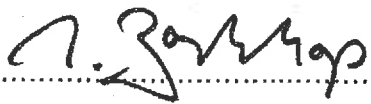
folgendes vereinbart:

Unter der Voraussetzung, dass die Linie 1 über die heutige Endhaltestelle Bremen-Huchting (Roland-Center) hinaus verlängert wird, wird die Straßenbahnlinie 8 als Bestandteil des „integrierten Netzes“, das den städtischen Ballungsraum Bremen umfasst, von Bremen-Huchting bis nach Weyhe-Leeste verlängert. Dieses Projekt bildet eine Teilmaßnahme des im Rahmen der „Programmplanung für den schieneungebundenen ÖPNV und SPNV“ verfolgten Großvorhabenprogramms, das unter anderem einen umfangreichen Ausbau des bremischen Straßenbahnnetzes vorsieht.

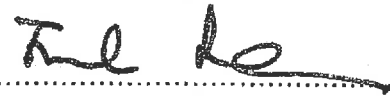
Die Verlängerung der Linie 8 beginnt am gegenwärtigen Endpunkt „Roland-Center“ und wird von dort -gemeinsam mit der ebenfalls zu verlängernden Linie 1- über eine Neubaustrecke im Zuge des Willakedamm zur vorhandenen Eisenbahnstrecke der BTE und auf dieser bis zum Endpunkt Weyhe-Leeste, Hagener Straße geführt. Eine Übersicht über die Strecke und die geplanten Haltestellen findet sich in Anlage 1.

Die Parteien sind sich einig, dass zu einem späteren Zeitpunkt eine Verlängerung der Linie 8 nach Kirchweyhe und Sudweyhe sowie in einer weiteren Perspektive auch eine Verlängerung der Linie 5 von Bremen-Kattenturm über Brinkum möglich und sinnvoll ist.

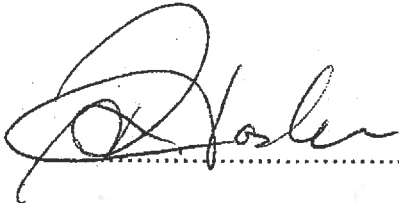
Die Beteiligten sichern zu, alles zu tun, um diesem Projekt zu einer zügigen Realisierung zu verhelfen, damit im Jahre 2011 die Inbetriebnahme der verlängerten Linie 8 erfolgen kann. Hierzu werden die Beteiligten die erforderlichen Verträge gestalten und abschließen, um die Inbetriebnahme zum angestrebten Zeitpunkt zu gewährleisten.



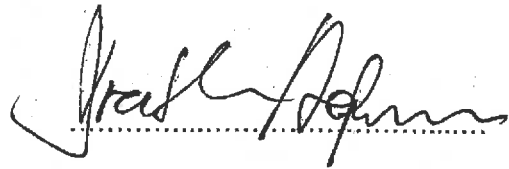
Bürgermeister Bockhop
Gemeinde Stuhr



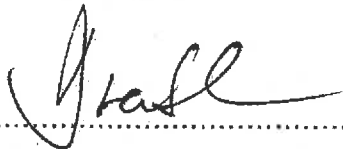
Bürgermeister Lemmermann
Gemeinde Weyhe



Senator Dr. Loske
Senator für Umwelt, Bau, Verkehr
und Europa
Stadtgemeinde Bremen



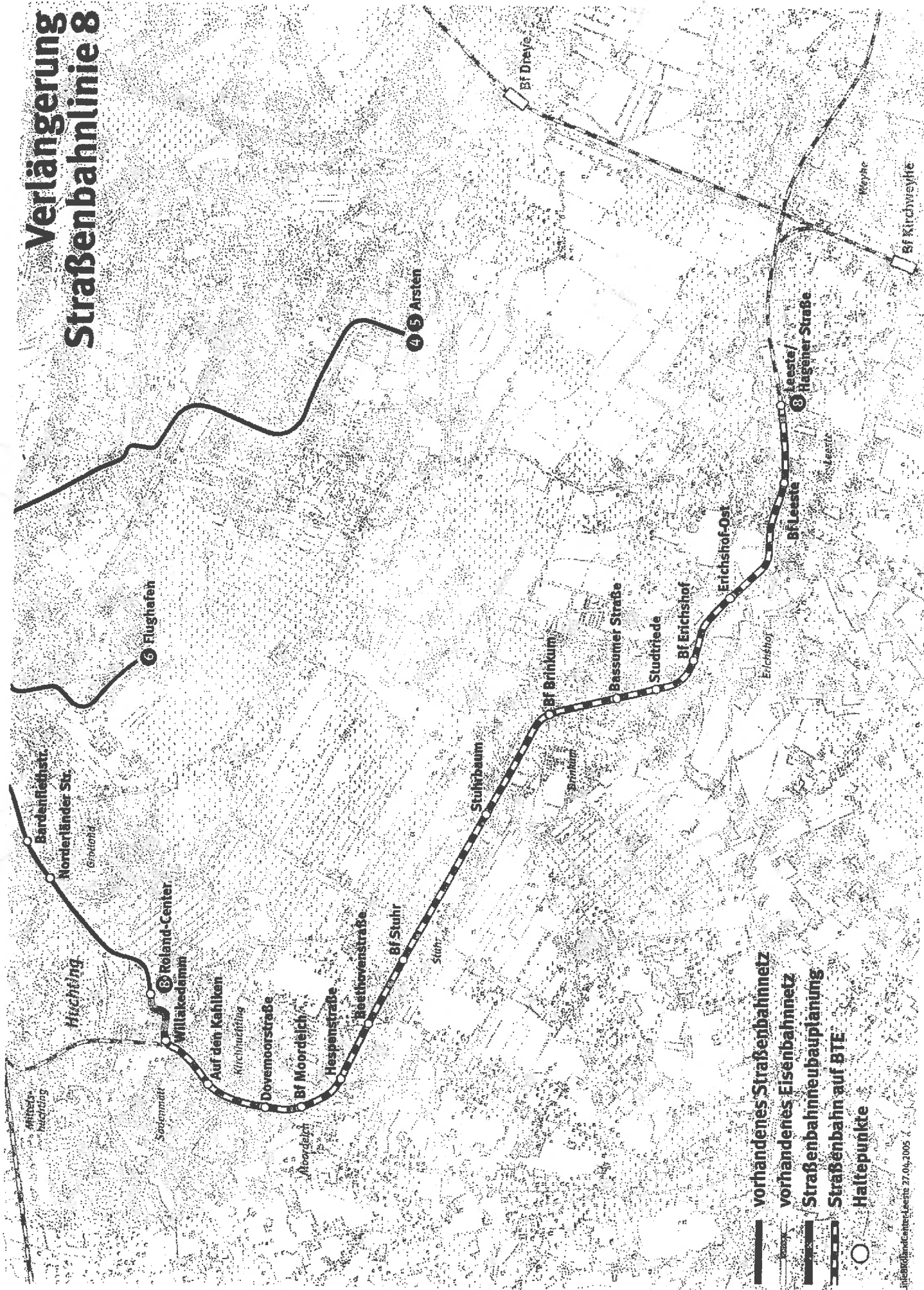
Herr Drechsler Herr Hofmann
Vorstand
Bremer Straßenbahn AG



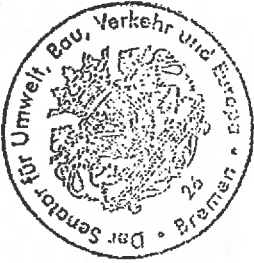
Herr Drechsler
Geschäftsführer
BTE Bremen-Thedinghauser Eisenbahn

Bremen, den 14.11.2007

Verlängerung Straßenbahnlinie 8



-  vorhandenes Straßenbahnnetz
-  vorhandenes Eisenbahnnetz
-  Straßenbahnneubauplanung
-  Straßenbahn auf BfE
-  Haltepunkte



Bremen, 28.03.2008

Vertrag

über die Verlängerung der Linie 8 von Bremen-Huchting über Stuhr nach Weyhe-Leeste

Die Stadtgemeinde Bremen, die Bremer Straßenbahn AG (BSAG) und die Gemeinden Stuhr und Weyhe verfolgen das gemeinsame Ziel, die Inbetriebnahme des neuen Streckenabschnitts der Straßenbahnlinie 8 zwischen Bremen-Huchting (Roland-Center) und Weyhe-Leeste (Hagener Straße) im Jahr 2011 zu ermöglichen. Hierfür haben die Partner ein Bedienungskonzept einschließlich der dafür erforderlichen infrastrukturellen Voraussetzungen erarbeitet, das Verfahren der Standardisierten Bewertung erfolgreich abgeschlossen und die voraussichtlichen Betriebskosten und Erträge ermittelt. In einer am 14. November 2007 unterzeichneten Rahmenvereinbarung haben die Partner zugesichert, alles zu tun, um diesem Projekt zu einer zügigen Realisierung zu verhelfen.

Die Partner beabsichtigen, die vor Einleitung weiterer Schritte zur Projektdurchführung notwendigen Entscheidungen über wesentliche Grundlagen des Projekts bis Ende des Jahres 2007 in ihren Gremien einzuholen. Diese wesentlichen Grundlagen, insbesondere die Klärung von Verantwortlichkeiten und Risikoverteilung, sind in dem vorliegenden Vertrag geregelt.

Die Vertragspartner sind sich darüber einig, dass es zur Realisierung des Projekts erforderlich wird, zur Konkretisierung Umsetzungsverträge (z.B. eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung zwischen der Stadtgemeinde Bremen und den Gemeinden Stuhr und Weyhe) abzuschließen. Ferner stehen im Jahr 2008 weitere wichtige Maßnahmen, wie z. B. die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens mit entsprechenden Planungsarbeiten sowie die Stellung der Förderanträge für Fahrzeuge und Infrastruktur, an. Die Partner erklären mit Unterzeichnung dieses Vertrages verbindlich, alles ihnen Mögliche und wirtschaftlich Zumutbare für die Verlängerung der Linie 8 zu unternehmen, insbesondere zur Gestaltung der Umsetzungsverträge und zur Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen die in ihren Verantwortungsbereich fallenden Tätigkeiten zeitnah abzarbeiten, um diesen Zeitplan nicht zu gefährden.

Für die Umsetzung des Projekts sind eine Reihe bislang noch nicht bearbeiteter Fragestellungen zu prüfen. Sollte sich hieraus ergeben, dass sich die in diesem Vertrag beschriebenen Vorstellungen nicht wie angedacht oder nur unter Inkaufnahme erheblicher Nachteile für einen der Partner realisieren lassen, dann werden die Partner alles Erforderliche tun, um eine der ursprünglichen Vorstellung am nächsten kommende Lösung zu realisieren.

Dies vorausgeschickt, vereinbaren die Stadtgemeinde Bremen, die BSAG und die Gemeinden Stuhr und Weyhe zur Verlängerung der Linie 8 zwischen Bremen-Huchting (Roland-Center) und Weyhe-Leeste das Folgende:

1. Sicherstellung der Verkehrsbedienung

- a. Die Partner vereinbaren die Verkehrsbedienung auf der Linie 8 für den Streckenabschnitt zwischen Bremen-Huchting und Weyhe-Leeste. Die Verkehrsbedienung soll

von der BSAG betrieblich in die Bedienung ihres übrigen Verkehrs integriert durchgeführt werden. Die Verkehrsbedienung soll Mitte 2011 aufgenommen werden.

- b. Die Stadtgemeinde Bremen beabsichtigt, die BSAG mit der Erbringung von fahrplanmäßig festgelegten Verkehrsangeboten zur Bedienung der Allgemeinheit im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie mit der Erbringung von Infrastruktur- und Regieleistungen, die dem Betrieb dienen, mit Schwerpunkt auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen nach den Regeln gem. Art. 5 Abs. 2 der EU-Verordnung 1370/2007 direkt zu beauftragen. Diese Direktvergabe soll die Verkehrsleistungen der Linie 8 auf dem Streckenabschnitt zwischen Bremen-Huchting - und Weyhe-Leeste mit umfassen oder es soll eine gesonderte Direktvergabe bezüglich dieses Streckenabschnitts durch die jeweils zuständigen Stellen erfolgen.
- c. Die Partner werden alles ihnen Mögliche tun, um die rechtlichen Voraussetzungen für diese Sicherstellung der Verkehrsbedienung zu schaffen.

2. Angebotsmenge und -qualität

Die Bedienung der Linie 8 auf dem Abschnitt zwischen Bremen-Huchting (Roland-Center) und Weyhe-Leeste erfolgt im Rahmen folgender Angebotsparameter:

a. Takt und Betriebszeit

Montags bis freitags	ca. 5.20 – 6.20 Uhr	30-Minuten-Takt
	ca. 6.20 – 23.00 Uhr	20-Minuten-Takt
	ca. 23.00 – 0.30 Uhr	etwa 30-Minuten-Takt*
Sonnabends	ca. 6.30 – 23.00 Uhr	20-Minuten-Takt
	ca. 23.00 – 0.30 Uhr	etwa 30-Minuten-Takt*
Sonn- und feiertags	ca. 7.30 – 10.00 Uhr	30-Minuten-Takt
	ca. 10.00 – 23.00 Uhr	20-Minuten-Takt
	ca. 23.00 – 0.30 Uhr	etwa 30-Minuten-Takt*

* Abweichungen von der genauen Taktdichte im Rahmen des Anschlussverkehrs sind möglich

Die Linie 8 fährt in dieser Taktdichte von Weyhe-Leeste (Hagener Straße) über Stuhr durchgehend nach Bremen über Roland-Center – Innenstadt – Hauptbahnhof. Entsprechendes gilt für die Gegenrichtung. Eine Weiterführung oder eine Taktverdichtung auf Bremer Stadtgebiet bleibt der Stadtgemeinde Bremen / der BSAG vorbehalten und hat keine Auswirkungen auf die Vereinbarungen der Gemeinden mit der Stadtgemeinde Bremen / der BSAG.

- b. Dem Angebot auf dem Abschnitt zwischen Bremen-Huchting (Roland-Center) und Weyhe-Leeste (Hagener Straße) liegt bei den o. g. Taktfrequenzen eine Betriebsleistung von etwa 435.000 bis 445.000 Nutz-km jährlich zugrunde.
- c. Für diese Verkehrsleistung sind im Rahmen des o. g. Taktes und der betrieblich integrierten Verkehrsdurchführung zusätzlich zwei Fahrzeuge erforderlich zuzüglich einer Reserve, die die BSAG aus ihrem Fahrzeugpool zur Verfügung stellt (ergibt rechnerisch 2,3 Fahrzeuge). BSAG übernimmt insoweit das Risiko der Richtigkeit der dieser Angabe zugrunde liegenden betrieblichen Planung.
- d. Die Angebotsqualität richtet sich nach den Qualitätsstandards des VBN/ZVBN in der jeweils gültigen Fassung. Die Stadtgemeinde Bremen und BSAG sichern zu, dass

im Rahmen der Beauftragung von ÖPNV-Leistungen auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen vereinbarte, darüber hinausgehende Qualitätsstandards auf der Linie 8 durchgängig angewendet werden; hierdurch werden die Gemeinden Stuhr und Weyhe vorbehaltlich der Regelung in Ziff. 4.a.i. (Trassen- und Stationsentgelte) nicht mit etwaigen Mehrkosten belastet. Die Stadtgemeinde Bremen beabsichtigt, zur Qualitätssicherung des ÖPNV auf bremischem Gebiet mit der BSAG Berichtspflichten zu vereinbaren. Die Stadtgemeinde Bremen und BSAG sichern zu, dass diese zugunsten der Gemeinden für die Bedienung der Linie 8 auf dem Abschnitt zwischen Bremen-Huchting (Roland-Center) und Weyhe-Leeste (Hagener Straße) gleichermaßen zur Anwendung kommen werden.

- e. Angebotsänderungen auf dem Abschnitt zwischen Bremen-Huchting (Roland-Center) und Weyhe-Leeste (Hagener Straße), die zu einer Veränderung der Angebotsmenge (Nutz-km oder Fahrzeuge) oder der Betriebszeiten führen, dürfen nur mit Zustimmung der Gemeinden Stuhr und Weyhe vorgenommen werden. Die Partner vereinbaren einvernehmlich die Verteilung etwa anfallender Mehr- bzw. Minderkosten unter Berücksichtigung etwa anfallender Mehr- bzw. Mindereinnahmen. Angebotsänderungen können von allen Partnern vorgeschlagen werden.

3. Grundlagen der Kalkulation der Zuschusshöhe für die Verkehrsbedienung

- a. In diesem Vertrag werden die folgenden Begrifflichkeiten verwendet:
- i. Der Begriff „Beförderungserträge“ umfasst Fahrgelderträge und gesetzliche Ausgleichsmittel nach § 45a PBefG und §§ 145 ff. SGB IX.
 - ii. Mit dem „Jahr des eingeschwungenen Zustands“ ist das zweite volle Kalenderjahr nach dem Jahr der Betriebsaufnahme gemeint.
 - iii. Werden in den nachfolgenden Regelungen Jahreszahlen angegeben, so meinen diese, wenn nicht ausdrücklich etwas anderes vermerkt ist, nicht das reale Kalenderjahr, sondern:
 - > 2011: Jahr der Betriebsaufnahme – die Betriebsaufnahme soll Mitte 2011 erfolgen
 - > 2012: erstes volles Jahr nach dem Jahr der Betriebsaufnahme
 - > 2013: zweites Jahr nach dem Jahr der Betriebsaufnahme = Jahr des eingeschwungenen Zustands
 - > 2014: erstes Jahr nach dem eingeschwungenen Zustand
 - > 2017: Ende eines Zeitraums von fünf Jahren ab dem eingeschwungenen Zustand
 - > 2018: fünftes Jahr nach dem eingeschwungenen Zustand

Verschiebt sich die Betriebsaufnahme von 2011 auf ein späteres Jahr, so gelten die nachfolgenden Regelungen also für das jeweilige reale Kalenderjahr, das sich aus den vorstehenden Spiegelstrichen in Bezug zu dem tatsächlichen Jahr der Betriebsaufnahme ergibt.

- b. Die Kalkulation des Zuschusses beruht auf
- Basis des unter Ziff. 2. genannten Angebotes,

- einer Grenzkostenrechnung der BSAG,
 - der Zugrundelegung der prognostizierten Beförderungserträge aus der Standardisierten Bewertung für den eingeschwungenen Zustand,
 - einer Abschätzung der Kosten für das Kalenderjahr 2013
 - und Angabe aller Werte jeweils als Nettobeträge. Der Ermittlung des Zuschussbetrages liegt die betriebliche Rechnungslegung zugrunde. Damit ist sichergestellt, dass keine Umsatzsteuer, weder bei den Beförderungserträgen noch bei den Kosten, enthalten ist und auch nicht in Rechnung gestellt wird, sofern dies den umsatzsteuerlichen Vorgaben entspricht und die BSAG vorsteuerabzugsberechtigt ist. Ziff. 6 bleibt unberührt.
- c. Das Schema für die Kalkulation stellt sich wie folgt dar, wobei die in der Tabelle eingesetzten Werte insofern exemplarisch sind, als sich die Ermittlung der konkreten Zuschusshöhe nach Ziff. 4 bestimmt:

Bezeichnung	in T€	Erläuterung zum hier eingesetzten Betrag
Trassen- und Stationsentgelte	583	Prognose, künftig gem. Rechnung der BTE
Kapitaldienst Fahrzeuge bei 50 % Förderung	244	Kalkulation der BSAG für Kalenderjahr 2013
<i>Kapitaldienst ohne Förderung</i>	412	Förderquote ist Risiko der Gemeinden
Instandhaltung Fahrzeuge	81	Kalkulation der BSAG für Kalenderjahr 2013
Treibkraftaufwand	164	Prognose, künftig gem. Abrechnung
Personalaufwand	234	Kalkulation der BSAG für Kalenderjahr 2013
Sonstiges (Versicherung, Regie)	46	Kalkulation der BSAG für Kalenderjahr 2013
Risiko	45	Kalkulation der BSAG für Kalenderjahr 2013
<i>Summe Kosten ohne Fahrzeugförderung</i>	1.565	
Summe Kosten	1.397	
Beförderungserträge	879	Prognose für das Jahr des eingeschwungenen Zustands*
Zuschussbedarf mit 50 % Fahrzeugförderung	518	

*Unter Abzug der bisher für die Linie 55 gezahlten Zuschüsse.

Künftige Ausbildungskosten (Nachschulungen, gesetzlich geforderte Unterweisungen bzw. Betriebsgespräche, Neuausbildung aufgrund von Fluktuation) sind in den kalkulierten Personalkosten enthalten und werden nicht gesondert in Rechnung gestellt. Für die erstmaligen Ausbildungskosten gilt Ziff. 4.d.iv..

Das in der Tabelle dargestellte Kalkulationsschema betrifft das betriebliche Geschehen der Personenbeförderung (Verkehrsbedienung auf der Verlängerung der Linie 8 gem. Ziff. 2) und stellt die für diese Verkehrsleistung anzusetzenden

Kosten abschließend dar. Andere Kosten wie z.B. für Planung, Infrastruktur o.a. sind hiervon nicht umfasst.

4. Ermittlung der Zuschusshöhe

Bei der Anwendung des in Ziff. 3 dargestellten Kalkulationsschemas zur Ermittlung der Höhe des von den Gemeinden Stuhr und Weyhe zu leistenden Zuschusses ist für die jeweiligen Jahre gemäß der nachstehenden Regelungen zu differenzieren:

- a. 2013: Im Jahr des eingeschwungenen Zustands ermittelt sich der Zuschuss wie folgt:
 - i. Trassen- und Stationsentgelte sind in Höhe der von der BTE in Rechnung gestellten Beträge anzusetzen.
 - ii. Bei den Kostenansätzen für Treibkraft werden, sofern Strom von BSAG beschafft wird, die durchschnittlichen Kosten der BSAG je Leistungseinheit Strom multipliziert mit der verbrauchten Strommenge abgerechnet (betriebsübliche Kostensteigerung). Sofern Strom durch BTE beschafft wird, werden die von dieser der BSAG in Rechnung gestellten Stromkosten angesetzt. Die Partner stimmen überein, dass bei der Strombeschaffung die preisgünstigste Variante verwirklicht werden soll und daher, soweit möglich, eine Beschaffung durch die BSAG favorisiert wird, wenn hierdurch ein Mengenrabatt oder anderer Preisvorteil erzielt werden kann.
 - iii. Der Kostenansatz für Kapitaldienst Fahrzeuge wird ggf. korrigiert um geänderte Fördersätze für die Fahrzeuge. Die Kalkulation in Ziff. 3 geht von der Annahme einer 50 %igen Fahrzeugförderung durch das Land Niedersachsen aus. Der Kostenansatz für den Kapitaldienst Fahrzeuge ändert sich entsprechend, wenn die Höhe der Fahrzeugförderung einen anderen Wert annimmt.
 - iv. An die übrigen Kostenansätze sind die Stadtgemeinde Bremen / BSAG gebunden; Kostenänderungen liegen in ihrem Risiko.
 - v. Für die Beförderungserträge gilt: Die Beförderungserträge werden im Jahr des eingeschwungenen Zustands (2013) spitz ermittelt (Verkehrserhebung). Angesetzt werden die spitz ermittelten Beförderungserträge (ohne Umsatzsteuer).
- b. 2014 bis 2016: Die Regelungen der Ziff. 4.a.i. – iv. gelten für den Zeitraum bis 2016. Hinsichtlich der Beförderungserträge gilt für 2014 bis 2016:
 - i. Beförderungserträge sind mit dem gem. Ziff. 4.a.v. ermittelten Betrag p.a. anzusetzen. Insoweit liegen Chance und Risiko aus Änderungen der Beförderungserträge bei der Stadtgemeinde / BSAG.
 - ii. Mindestens aber ist ein Betrag von 800.000 Euro p.a. (ohne Umsatzsteuer) anzusetzen (Garantieklausel).
- c. 2017 bis Vertragsende: Die Regelungen der Ziff. 4.a.i. – iii. gelten auch für die Zeit ab 2017. Hinsichtlich der übrigen Kostenansätze und der Beförderungserträge findet – beginnend mit 2017 – jeweils im Fünf-Jahres-Turnus (also erneut 2022, 2027 usw.) eine Überprüfung der Zuschusshöhe statt:
 - i. Die nicht bereits von den Regelungen der Ziff. 4.a.i. – iii. erfassten Kostenansätze werden auf Basis der in Ziff. 3 genannten Grundlagen spitz ermittelt. Die

sich daraus ergebenden Werte p.a. werden mit Wirkung ab dem Überprüfungsjahr für den jeweiligen Fünfjahreszeitraum angesetzt.

- ii. Die Beförderungserträge werden durch Verkehrserhebung spitz ermittelt. Mit Wirkung ab dem Überprüfungsjahr wird der so ermittelte Wert p.a. für den jeweiligen Fünfjahreszeitraum angesetzt.
 - iii. Mindestens aber ist für die Jahre 2017 und 2018 der Garantiebtrag aus Ziff. 4.b.ii. anzusetzen.
 - iv. Soweit eine Grundüberholung der beiden Fahrzeuge stattfindet (ggf. etwa 15 Jahre nach Betriebsaufnahme) wird ferner der Kostansatz Kapitaldienst Fahrzeuge (vgl. Ziff. 4.a.iii.) entsprechend der hierfür getätigten Investitionen unter Berücksichtigung der Abschreibungsdauer angesetzt.
- d. 2011 und 2012: Im Jahr der Betriebsaufnahme und im Folgejahr wird der Zuschussbedarf ermittelt, indem Kosten und Beförderungserträge auf Basis des Grenzkostenansatzes nach folgenden Regelungen ermittelt und miteinander saldiert werden:
- i. Für Trassen- und Stationsentgelte gilt Ziff. 4.a.i..
 - ii. Für Treibkraftaufwand gilt Ziff. 4.a.ii..
 - iii. Der Kapitaldienst Fahrzeuge wird in 2012 mit dem Wert nach Ziff. 4.a.iii. angesetzt. Im Jahr 2011 wird der Wert abhängig vom Auslieferungszeitpunkt der Fahrzeuge (Aktivierung) anteilig angesetzt.
 - iv. Die übrigen Kosten sind jährlich um die in der Folgekostenrechnung verwendete Inflationsrate im Vergleich zu den Werten nach Ziff. 3.c. abzuzinsen (betriebsübliche Kostenentwicklung), wobei im Jahr 2011 diese Kosten anteilig anzusetzen und einmalig anfallende Ausbildungskosten gedrittelt und – ab 2012 verzinst mit der in der Folgekostenrechnung verwendeten Inflationsrate - jeweils in den Jahren 2011 bis 2013 hinzuzurechnen sind.
 - v. Die Beförderungserträge werden durch Verkehrserhebung spitz ermittelt.
- e. Abweichend von vorstehenden Bestimmungen sind in allen Abrechnungszeiträumen auch die nicht bereits von den Regelungen der Ziff. 4.a.i. – iii. erfassten Kostenansätze dann mit veränderten Werten anzusetzen, wenn das Angebot gem. Ziff. 2.e. geändert wird. In diesem Fall sind die gem. Ziff. 2.e. einvernehmlich vereinbarten Kosten- und Ertragseffekte der Ermittlung der Zuschusshöhe zugrunde zu legen.
- f. Soweit Beförderungserträge für die Ermittlung des Zuschusses zu ermitteln sind, gilt: Die Kosten der Ermittlung bzw. Verkehrserhebung tragen die Partner jeweils zur Hälfte; die Modalitäten der Erhebung werden einvernehmlich festgelegt.
- g. In den Jahren, in denen spitz abgerechnet wird (2011, 2012, 2013, 2017 usw.) ist die Abrechnung der Zuschusshöhe durch einen Wirtschaftsprüfer zu bestätigen.

5. Ermittlung der Zuschusshöhe im Fall einer Verzögerung des Projekts

- a. Im Fall einer Verschiebung der Inbetriebnahme der Verlängerung der Linie 8 gelten die Regelungen für die Ermittlung der Zuschusshöhe nach Ziff. 4. entsprechend ab dem tatsächlichen Jahr der Betriebsaufnahme.

- b. Bei einer Verschiebung von mehr als 3 Jahren gegenüber dem Kalenderjahr 2011 gilt außerdem: In diesem Fall werden auch die Kostenansätze fortgeschrieben, die nicht bereits von den Regelungen der Ziff. 4.a.i. – iii. umfasst sind. Die Neukalkulation erfolgt durch die Stadtgemeinde Bremen / BSAG auf Basis der in Ziff. 3. genannten Grundlagen für das Jahr der voraussichtlichen Betriebsaufnahme.
- c. Der Kostenansatz Kapitaleinsatz Fahrzeuge wird ferner dann neu kalkuliert, wenn die für die Verlängerung der Linie 8 erforderliche Beschaffung von zwei Neufahrzeugen nicht fristgerecht innerhalb des bei dem Fahrzeughersteller Bombardier Transportation GmbH bis zum 30.12.2008 bestehenden Optionsrechts der BSAG erfolgen kann (z. B. in Folge von Verzögerungen bei der Projektdurchführung). Entsprechend höhere Beschaffungskosten gehen zu Lasten der Gemeinden. Alternativ können die Gemeinden verlangen, dass die Option gleichwohl ausgeübt wird; in diesem Fall sind der BSAG die zusätzlichen Kosten zu erstatten, die ihr aufgrund der dann längeren Vorlaufphase entstehen. Kann das Optionsrecht bis zum 30.12.2008 nicht rechtzeitig ausgeübt werden, wird sich die BSAG um eine Verlängerung des Optionsrechts in Absprache mit den Gemeinden bemühen.

6. Finanzfluss und Steuern, weitere Vereinbarungen über die Finanzierung

- a. Vorgesehen ist, in den Umsetzungsverträgen die Finanzierung so zu gestalten, dass die Gemeinden Stuhr und Weyhe ihre Zahlung als echten nicht steuerbaren Zuschuss leisten und die BSAG den Zuschuss ertragswirksam buchen kann.
- b. Die Partner gehen davon aus, dass für die nach Ziff. 6.a zu leistenden Zahlungen keine Umsatzsteuerpflicht besteht. Sollte entgegen dieser Annahme eine Umsatzsteuerpflicht bestehen, erhöhen sich der zu leistende und/oder der weiterzuleitende Zuschuss jeweils um die Umsatzsteuer, es sei denn, dass in diesem Fall die Stadtgemeinde Bremen eine die Umsatzsteuerpflicht vermeidende Lösung (z.B. Defizitfinanzierung) umsetzt. Dann werden, soweit rechtlich und steuerlich möglich, die Gemeinden in diese Lösung einbezogen bzw. gleich gestellt.
- c. Die genaue Gestaltung der Finanzflüsse und Buchung hängt von rechtlichen und steuerlichen Fragen ab und bleibt der Regelung durch die Umsetzungsverträge vorbehalten. An Umsetzungsverträgen erforderlich ist insbesondere die gegenüber BSAG beabsichtigte Direktvergabe des Verkehrs (vgl. Ziff. 1.b. und c.) und die gegenüber der BTE beabsichtigte Direktvergabe der Planungsarbeiten (vgl. Ziff. 7.a.); ggf. bedarf es außerdem einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung der Zusammenarbeit der beteiligten Gebietskörperschaften.

7. Infrastruktur

- a. Die Gemeinden Stuhr und Weyhe beabsichtigen, mit den Planungsarbeiten für das Planfeststellungsverfahren die BTE Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH (BTE) direkt zu beauftragen.
- b. Die Gemeinden Stuhr und Weyhe stellen im Rahmen ihrer rechtlichen Möglichkeiten die den Anforderungen der Verkehrsbedienung (Ziff. 2.) entsprechende Verfügbarkeit der Eisenbahninfrastruktur der BTE auf niedersächsischem Gebiet sicher. Die Gemeinden Stuhr und Weyhe übernehmen hierfür den nicht durch Zuschüsse des Bundes und des Landes Niedersachsen gedeckten Anteil der Infrastrukturinvestitio-

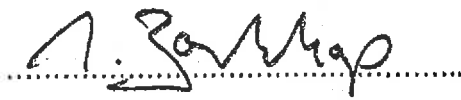
nen mit einem Eigenanteil von 25 %; nach dem derzeitigen Planungsstand beläuft sich jener auf etwa 4,455 Mio. €.

- c. Die Stadtgemeinde Bremen stellt im Rahmen ihrer rechtlichen Möglichkeiten den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur der BTE für die Linie 8 auf bremischem Gebiet von der Verzweigungsstelle in Bremen-Huchting bis zur niedersächsischen Landesgrenze sicher und übernimmt hierbei den nicht durch Zuschüsse des Bundes und des Landes Bremen gedeckten Anteil der Infrastrukturinvestitionen mit einem Eigenanteil von 10 %; nach dem derzeitigen Planungsstand beläuft sich jener auf etwa 0,13 Mio. €. Die Stadtgemeinde Bremen verpflichtet sich, alles ihr Mögliche und wirtschaftlich Zumutbare dafür zu tun, dass auch die übrige auf bremischem Gebiet liegende Infrastruktur (Straßenbahnanschluss an die BTE-Trasse und Ausbau der BTE-Trasse bis zur Verzweigungsstelle) im Rahmen des Projekts zur Verlängerung der Linie 1 hergestellt wird.
- d. Die BTE soll die Eisenbahninfrastruktur auf bremischem und niedersächsischem Gebiet betreiben und auf Basis ihres Trassenpreiskatalogs der BSAG zur Nutzung überlassen.
- e. Die Partner sichern einander zu, das ihnen im Rahmen ihrer Kompetenzen Mögliche zur Schaffung der notwendigen rechtlichen und sonstigen Voraussetzungen für Ausbau und Betrieb der Eisenbahninfrastruktur zu unternehmen, insbesondere das dafür durchzuführende Planfeststellungsverfahren zu veranlassen und zu unterstützen.

8. Sonstiges

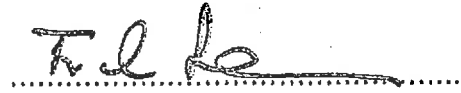
- a. Die Verkehrsbedienung auf der Verlängerung der Linie 8 wird für die Dauer von 25 Jahren vereinbart. Die Regelung der Folgen einer etwaigen früheren Beendigung der in Ziff. 2.a. definierten Verkehrsbedienung bleibt den Umsetzungsverträgen vorbehalten. Dort ist insbesondere Folgendes zu regeln: Wenn die Stadtgemeinde Bremen die Beauftragung der BSAG nicht für die gesamte Dauer von 25 Jahren durchführt und hierdurch die von den Gemeinden Stuhr und Weyhe dennoch weiterhin zu tragenden Aufwendungen für den Kapitalsdienst Fahrzeuge nutzlos werden, weil die beiden Fahrzeuge infolge der Beendigung der Beauftragung der BSAG nicht mehr länger zur Bedienung der Linie 8 gem. Ziff. 2.c. eingesetzt werden können, hat die Stadtgemeinde Bremen den Gemeinden diese Aufwendungen zu ersetzen. Dies gilt nicht, wenn die beiden Fahrzeuge von einem etwaigen neuen Betreiber der Linie genutzt werden können oder eine andere Lösung gefunden wird, die einen finanziellen Nachteil der Gemeinden Stuhr und Weyhe vermeidet.
- b. Zur Sicherstellung der Verkehrsbedienung und Qualität gem. Ziff. 2 soll im Verhältnis zur BSAG (vgl. Ziff. 1.b. und c.) das mehrstufige Qualitätssicherungssystem des VBN/ZVBN zur Anwendung kommen. Soweit ein solches bei Betriebsaufnahme noch nicht existiert, bleibt es zunächst bis zur Einführung des Qualitätssicherungssystems im VBN/ZVBN bei den gesetzlichen Regelungen.
- c. Die Durchführung des Projekts gemäß der in diesem Vertrag zwischen den Partnern getroffenen Vereinbarungen steht unter der auflösenden Bedingung, dass
 - i. kein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss für die Infrastruktur der BTE ergeht und/oder

- ii. diese Infrastruktur aus einem anderen Grund endgültig nicht gem. Ziff. 7.b. bzw. Ziff. 7.c. Satz 1 verfügbar ist und/oder
 - iii. die BSAG mit der Erbringung von ÖPNV-Leistungen auf Bremischen Stadtgebiet durch die Stadtgemeinde Bremen nicht beauftragt wird und/oder
 - iv. die im Rahmen des Projekts zur Verlängerung der Linie 1 herzustellende Infrastruktur (Ziff. 7.c. Satz 2) endgültig nicht verfügbar ist.
- d. Die Gemeinden haben das Recht, die weitere Durchführung des Projekts zu beenden, wenn ihr Eigenanteil an den Infrastrukturinvestitionen nach Ziff. 7.b. mehr als 25 % beträgt.
- e. Im Fall einer Beendigung des Projekts vor Inbetriebnahme der Verlängerung der Linie 8 gilt: Nutzlos gewordene Aufwendungen und Investitionen, z. B. in die Infrastruktur sowie für die Beschaffung von Fahrzeugen, sind zu tragen (d.h. demjenigen Partner zu erstatten, der sie getätigt hat)
- i. im Fall der Ziff. 8.c.i.: von der Stadtgemeinde Bremen, wenn kein Planfeststellungsbeschluss für den bremischen Teil der Infrastruktur ergeht und von den Gemeinden und Stuhr und Weyhe, wenn kein Planfeststellungsbeschluss für den niedersächsischen Teil der Infrastruktur ergeht,
 - ii. im Fall der Ziff. 8.c.ii.: wenn die Nicht-Verfügbarkeit
 - > auf einem schuldhaften Verhalten der Stadtgemeinde Bremen beruht: von der Stadtgemeinde Bremen,
 - > im übrigen: von den Gemeinden Stuhr und Weyhe
 - iii. in den Fällen der Ziff. 8.c.iii. und iv.: von der Stadtgemeinde Bremen,
 - iv. im Fall der Ziff. 8.d.: von den Gemeinden Stuhr und Weyhe.
- f. Für die mit der weiteren Projektdurchführung bis zur Betriebsaufnahme verbundenen Kosten gilt: Jeder Partner trägt seine jeweiligen internen Kosten (Kosten für bei den Partnern sowieso vorhandene Ressourcen wie z. B. Personalkosten) selbst. Andere Kosten, wie z. B. Sachkosten, Verfahrenskosten, Honorare u. a., trägt der diese jeweils veranlassende Partner, es sei denn, die Partner vereinbaren hierüber im Einzelfall etwas anderes.
- g. Verzögerung des Projekts:
- i. Im Fall einer Verzögerung des Projekts von mehr als 3 Jahren (Betriebsaufnahme nach dem 30.06.2014) hat derjenige, der die in seinem Verantwortungsbereich liegenden Voraussetzungen für die Betriebsaufnahme bis zu diesem Zeitpunkt nicht geschaffen hat, dem jeweils anderen Partner die diesem durch die Verzögerung entstandenen finanziellen Mehrbelastungen zu erstatten.
 - ii. Für im Verzögerungszeitraum anfallende zusätzliche interne Kosten bleibt es bei der Regelung nach Ziff. 8.f.



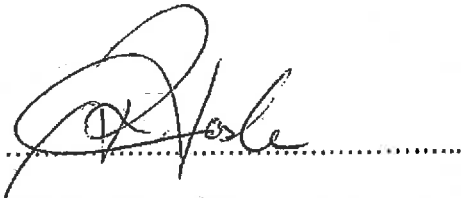
Bürgermeister Bockhop

Gemeinde Stuhr

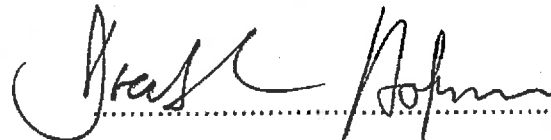


Bürgermeister Lemmermann

Gemeinde Weyhe



Senator Dr. Loske
Senator für Umwelt, Bau, Verkehr
und Europa
Stadtgemeinde Bremen



Herr Drechsler

Herr Hofmann

Vorstand
Bremer Straßenbahn AG

Protokollerklärung zu Ziff. 2.d Sätze 3 und 4

Die Gemeinden Stuhr und Weyhe erwarten, dass in der zwischen ihnen und der Stadtgemeinde Bremen in Umsetzung dieses Vertrags zu schließenden Vereinbarung Regelungen für den Fall einer etwaigen Privatisierung der BSAG aufgenommen werden, die dem Interesse der Gemeinden auf Einhaltung einschließlich Überwachung der Qualität Rechnung tragen.



Pressemitteilung

Nr. 82/2019 vom 07.11.2019

Die Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn darf für den Betrieb der Bremer Stadtbahn Linie 8 ausgebaut werden

Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat heute den Planfeststellungsbeschluss der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr vom 25. März 2013 zum Ausbau der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn im Wesentlichen bestätigt. Mit ihm sollen die Betriebsanlagen der bestehenden Eisenbahnstrecke, auf der bislang nur die Museumsbahn „Pingelheini“ und ein Güterzug verkehren, so ertüchtigt werden, dass auf ihr auch die Bremer Stadtbahn Linie 8 fahren kann. Die Stadtbahn soll die Gemeinden Stuhr und Weyhe mit der Bremer Innenstadt mit täglich 96 Fahrten verbinden.

Das Oberverwaltungsgericht Lüneburg hatte den Planfeststellungsbeschluss aufgehoben und damit zwei Klagen von Anliegern der Eisenbahnstrecke stattgegeben, die befürchteten, durch den neuen Verkehr unzumutbar belastet zu werden. Das Gericht war den Klägern darin gefolgt, dass ein Straßenbahnbetrieb nicht auf eisenbahnrechtlicher Grundlage ermöglicht werden könne, dass dem Vorhaben dementsprechend die eisenbahnrechtliche Planrechtfertigung fehle und dass nach dem Ergebnis der Vorprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich gewesen sei, weil bei einer Reihe von Grundstücken die Lärmgrenzwerte überschritten würden.

Das Bundesverwaltungsgericht hat das Urteil des Oberverwaltungsgerichts aufgehoben und die Klagen abgewiesen, soweit die Kläger Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses und Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit beantragt hatten. Den Bedenken des Oberverwaltungsgerichts ist das Gericht nicht gefolgt. Betriebsanlagen einer bestehenden Eisenbahnstrecke können auf eisenbahnrechtlicher Grundlage um technische Anlagen ergänzt werden, die den zusätzlichen Betrieb von Straßenbahnen möglich machen. Dementsprechend ist mit der beabsichtigten Verbesserung des Verkehrsangebotes eine Planrechtfertigung gegeben, die von den Zielen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes gedeckt ist. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung dafür ist nach dem Ergebnis der Vorprüfung nicht erforderlich gewesen. Der Umstand, dass bei einigen Streckenanliegern die maßgeblichen Lärmgrenzwerte erreicht oder überschritten werden, begründet gesetzliche Ansprüche auf Lärmschutz, nötigt für sich gesehen aber nicht zu einer umfassenden Prüfung der Umweltverträglichkeit. Wegen der noch im Raum stehenden Planergänzungsansprüche hat das Bundesverwaltungsgericht das Verfahren zur weiteren Sachaufklärung an das Oberverwaltungsgericht zurückverwiesen.

BVerwG 3 C 12.18 - Urteil vom 07. November 2019

Vorinstanz:

OVG Lüneburg, 7 KS 42/13 - Urteil vom 26. August 2016 -

BVerwG 3 C 13.18 - Urteil vom 07. November 2019

Vorinstanz:

OVG Lüneburg, 7 KS 41/13 - Urteil vom 26. August 2016 -