

**Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,  
Stadtentwicklung, Energie  
und Landwirtschaft (S)  
Vorlage Nr. 19/251 (S)**

**Vorlage  
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,  
Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S)  
am 27.04.2017**

**2. Nachtrag zum Vertrag über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag  
im straßengebundenen ÖPNV  
auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen**

**A. Problem**

Der Senat hat in seiner Sitzung am 11.04.2017 die Vorlage „2. Nachtrag zum Vertrag über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag im straßengebundenen ÖPNV auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen“ beschlossen und den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr gebeten, zu der darin unter B. Nr. 1 dargestellten Endschaftsregelung die Zustimmung des städtischen Haushalts- und Finanzausschuss einzuholen. Hierfür ist die vorherige Zustimmung der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft erforderlich.

Beihilferechtlich ist es zwingend erforderlich, den aktuellen Vertrag über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag im straßengebundenen ÖPNV auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen (ÖDLA), der noch eine Laufzeit bis zum 31.12.2018 hat, vor der Erteilung eines Förderbescheides für die Förderung der neuen Straßenbahnfahrzeuge anzupassen. Im Wesentlichen besteht hier die Notwendigkeit, für den Fall, dass der derzeitige oder der noch abzuschließende ÖDLA ohne einen Anschlussauftrag beendet wird, eine Endschaftsregelung zu vereinbaren, um die Übergabe der Fahrzeuge und die Abrechnung der Fördermittel zu regeln.

Die Endschaftsregelung ist notwendige Voraussetzung für die Förderfähigkeit der neuen Straßenbahnen. Im Falle der vorzeitigen Beendigung des laufenden oder des noch abzuschließenden ÖDLAs verpflichtet sich die BSAG damit, die geförderten Straßenbahnfahrzeuge zum Restbuchwert auf die Stadtgemeinde zu übertragen. Die Stadtgemeinde verpflichtet sich damit bereits jetzt, diese Übertragung anzunehmen. Im Gegenzug hat die BSAG die ihr gewährten Ausgleichsleistungen (Bürgschaft, Investitionsförderung) in dem Umfang an die Stadtgemeinde zurück zu gewähren, indem bei der BSAG noch beihilfenrechtlich relevante Vorteile verbleiben, die dem nicht mehr durch ÖDLA abgedeckten Zeitraum zuzuordnen sind (z. B. auf Förderung beruhender Anteil des Restwerts). Dieser Schritt ist insofern notwendig und nicht mit Mehrbelastungen verbunden, da diese noch entsprechend einsetzbaren Fahrzeuge auf einen nachfolgenden Betreiber samt Förderung übertragen werden könnten und müssten.

Für weitere Einzelheiten wird auf die anliegende Senatsvorlage verwiesen.

## **B. Lösung**

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr legt der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) die Senatsvorlage und den 2. Nachtrag zum Vertrag über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag im straßengebundenen ÖPNV auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen zur Kenntnisnahme und Zustimmung vor.

## **C. Beteiligung/ Abstimmung**

Die Abstimmung des 2. Nachtrages zum ÖDLA erfolgte durch die Staatsrätelenkungsgruppe mit dem Betriebsrat der BSAG, der Gewerkschaft ver.di, dem Vorstand der BSAG und dem ZVBN

## **D. Finanzielle, personalwirtschaftliche und genderspezifische Auswirkungen**

Gegenüber der in der Senatsvorlage zur Ersatzbeschaffung der Straßenbahnen am 10.11.2015 genannten finanziellen Angaben entsteht alleinig die zusätzliche Verpflichtung der hier zu beratenden Endschaftsregelung.

Mit dem 2. Nachtrag zum ÖDLA sind genderspezifischen Auswirkungen verbunden. Frauen verfügen im Allgemeinen für ihre täglichen Wege weniger als Männer über einen Pkw; sie nutzen den ÖPNV häufiger als Männer. Von den großen ÖPNV-Unternehmen in Deutschland weist die BSAG mit 32,6 % den höchsten Anteil von Frauen an den Beschäftigten auf.

## **E. Beschlussvorschlag**

1. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) nimmt die Senatsvorlage und den 2. Nachtrag zum Vertrag über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag im straßengebundenen ÖPNV auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen zur Kenntnis.
2. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) stimmt dem 2. Nachtrag zum Vertrag über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag im straßengebundenen ÖPNV auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen zu.
3. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) stimmt der dargestellten Endschaftsregelung zu und bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr über die Senatorin für Finanzen die erforderliche Zustimmung des städtischen Haushalts- und Finanzausschuss einzuholen.

## Anlage

Senatsvorlage zum 2. Nachtrag zum Vertrag über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag im straßengebundenen ÖPNV auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Bremen, den 11.04.2017

Frau Corbeck Tel. 9114

## **Vorlage für die Sitzung des Senats am 11.04.2017**

### **2. Nachtrag zum Vertrag über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag im straßengebundenen ÖPNV auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen**

#### **A Problem**

Der Senat hat zuletzt in seiner Sitzung am 10.11.2015 über die Ersatzbeschaffung von Straßenbahnen der BSAG und deren Finanzierung beraten und dazu einer Finanzierungsverpflichtung gegenüber der BSAG zur Abdeckung von zusätzlichen Verlusten aus der Beschaffung von 67 Straßenbahnen und der Herstellung der begleitenden Infrastruktur bis zum Jahr 2053 in Höhe von bis zu 401,5 Mio. € durch den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr in Abstimmung mit der Senatorin für Finanzen zugestimmt. Nach den zum Senatsbeschluss vorliegenden Berechnungen würde die Ersatzbeschaffung von 67 Straßenbahnen (inkl. Infrastruktur) und die Generalüberholung von 10 Fahrzeugen der BSAG bei der Gesellschaft bis zum Jahr 2053, d.h. dem Ende des Abschreibungszeitraumes, zu einer Gesamtbelastung in Höhe von 602,3 Mio. € führen. Im Rahmen der Eckpunkteverhandlungen zur vorzeitigen Neuvergabe des ÖDLA hat sich die FHB zur Übernahme von 2/3 dieser Kosten, d.h. 401,5 Mio. € verpflichtet.

Mit der Neubeschaffung von Straßenbahnen/Generalüberholungen/Infrastruktur (Umsetzung nachfrageorientierter Straßenbahnersatz: U-NOSE) steigt der jährliche Verlust der BSAG um durchschnittlich rd. 18 Mio. € an. Im Rahmen der Verhandlungen für die Eckpunkte eines neuen Öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDLA) wurde vereinbart und vom Senat mit o.g. Vorlage beschlossen, dass dieser Anstieg zu 2/3 aus Mitteln der FHB finanziert wird. 1/3 wird dabei direkt über eine Erhöhung der Verlustübernahme dargestellt, das weitere 1/3 über Fördermittel des SUBV.

Zwischenzeitlich wurde in Abstimmung mit der Senatorin für Finanzen zur technischen Abwicklung der Förderung ein entsprechendes Modell erarbeitet, so dass über den Nutzungszeitraum der neuen Straßenbahnen eine durchschnittliche Ergebnisentlastung der BSAG von 6 Mio. € pro Jahr realisiert wird.

Beihilferechtlich ist es zwingend erforderlich, den aktuellen ÖDLA, der noch eine Laufzeit bis zum 31.12.2018 hat, vor der Erteilung eines Förderbescheides für die Förderung der neuen Straßenbahnfahrzeuge anzupassen. Im Wesentlichen besteht hier die Notwendigkeit, für den Fall, dass der derzeitige oder der noch abzuschließende ÖDLA ohne einen Anschlussauftrag beendet wird, eine Endschafftsregelung zu vereinbaren, um die Übergabe der Fahrzeuge und die Abrechnung der Fördermittel zu regeln.

Darüber hinaus sind für die Umsetzung des Senatsbeschlusses zur Fahrzeugbeschaffung in der Anpassung des derzeitigen ÖDLAs Regelungen zu folgenden Punkten zu treffen:

- Anpassung des Ausgleichsparameters:

Da eine sinnvolle Abwägung der zu ergreifenden Maßnahmen zur Fuhrparkerneuerung beim Abschluss des letzten ÖDLA noch nicht möglich war, wurden die daraus resultierenden Aufwendungen ausdrücklich noch nicht in den Businessplan der BSAG aufgenommen. Gleichzeitig ergibt sich hieraus, dass nach Ende der Abschreibungsdauer für die GT8N eine Erhöhung der Ausgleichsleistungen um die dann für die Bereitstellung von einsatzfähigen Straßenbahnen erforderlichen Aufwendungen zugunsten der BSAG erfolgen muss. Erste Auswirkungen der Neubeschaffung sind bereits im Zeitraum des noch laufenden ÖDLAs zu erwarten, so dass eine Anpassung des Ausgleichsparameters erforderlich ist.

- Anpassung des Bedienungsangebots als Beitrag der BSAG zur Teilkompensation der Mehrkosten:

Eine Teilkompensation der aus der Straßenbahnbeschaffung resultierenden Mehrkosten („BSAG-Drittel“) soll über eine Optimierung des Bedienungsangebots erfolgen. Der aktuelle ÖDLA bedarf daher einer Anpassung.

- Berücksichtigung der bei Abschluss des ÖDLA nicht vorhersehbaren Effekte bei der ÖDLA-Zielerreichung:

Die BSAG hat für einen Teil der Mindererlöse aus dem seit dem 01.01.2010 geltenden Stadtticket keinen öffentlichen Ausgleich erhalten. Für die Regelungen zur Abrechnung des Stadttickets vgl. Drucksache 18/480 S, zu Drs. 18/56 S vom 03.12.2013. Dieser Aspekt und weitere Besonderheiten sollen bei der Bewertung der ÖDLA-Zielerreichung Berücksichtigung finden.

## B Lösung

Zur Anpassung des derzeitigen ÖDLA für die Regelung der vom Senat am 10.11.2015 beschlossenen Fahrzeugfinanzierung, wurde in Abstimmung zwischen BSAG, SUBV und ZVBN, mit rechtlicher Unterstützung der Kanzlei BBG und Partner, der beigefügte zweite Nachtrag zum derzeitigen ÖDLA samt Anlagen (s. Anlage 1) erstellt. Die Regelungen des zweiten Nachtrags zum ÖDLA umfassen im Grundsatz vier Schwerpunkte:

1. die Schaffung der Voraussetzungen für die Förderung und Finanzierung der zu beschaffenden Straßenbahnfahrzeuge
2. die Anpassung des ÖDLA-Ausgleichsparameters aufgrund der Mehrkosten aus dem Programm U-NOSE
3. die Anpassung des ÖDLAs aufgrund der Leistungsveränderungen zur Teilfinanzierung des Programms U-NOSE
4. sowie die Korrektur der ÖDLA-Ziellinie zur Bewertung der Einhaltung der finanziellen Rahmenbedingungen durch die BSAG.

Zu Nr. 1:

Die Endschaftsregelung ist notwendige Voraussetzung für die Förderfähigkeit der neuen Straßenbahnen. Im Falle der vorzeitigen Beendigung des laufenden oder des noch abzuschließenden ÖDLAs verpflichtet sich die BSAG damit, die geförderten Straßenbahnfahrzeuge zum Restbuchwert auf die Stadtgemeinde zu übertragen. Die Stadtgemeinde verpflichtet sich damit bereits jetzt, diese Übertragung anzunehmen.

Im Gegenzug hat die BSAG die ihr gewährten Ausgleichsleistungen (Bürgschaft, Investitionsförderung) in dem Umfang an die Stadtgemeinde zurück zu gewähren, indem bei der BSAG noch beihilfenrechtlich relevante Vorteile verbleiben, die dem nicht mehr durch ÖDLA abgedeckten Zeitraum zuzuordnen sind (z. B. auf Förderung beruhender Anteil des Restwerts). Dieser Schritt ist insofern notwendig und nicht mit Mehrbelastungen verbunden, da diese noch entsprechend einsetzbaren Fahrzeuge auf einen nachfolgenden Betreiber samt Förderung übertragen werden könnten und müssten.

Zu Nr. 2:

Im Rahmen des Programms U-NOSE entstehen der BSAG ausgleichsfähige Mehrkosten. Dazu gehören einerseits die in diesen Jahren anfallenden Kosten für die Baumaßnahmen zur Ertüchtigung des Betriebshofs Sebaldsbrück für die Generalüberholung der GT8N und die spätere Instandhaltung der neu zu beschaffenden Fahrzeuge, andererseits die Generalüberholung der ersten der vorgesehenen zehn GT8N, sofern eine Entscheidung zugunsten der Generalüberholung getroffen wird, sowie die neu zu beschaffenden Fahrzeuge. Die Berechnung erfolgt nach Maßgabe der Anlage 1 des zweiten Nachtrags zum ÖDLA (s. Anlage). Die Entscheidung, ob die zehn Fahrzeuge generalüberholt oder neubeschafft werden, ist noch zu treffen. Dazu hat der Senat den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr mit Beschluss vom 10.11.2015 gebeten, nach Beendigung des Ausschreibungsverfahrens über die Ergebnisse der Ausschreibung für die zu beschaffenden Straßenbahnen und zu den Kosten für die 10 Straßenbahnen, die durch die BSAG generalüberholt werden sollen zu berichten.

Die optionale Beschaffung von 10 weiteren Straßenbahnfahrzeugen ist in die Ausschreibung mit aufgenommen worden, das Ergebnis der Ausschreibung lässt somit einen Vergleich der Kosten von Generalüberholung und Neubeschaffung zu.

Zu Nr. 3:

Die Leistungsänderungen betreffen zunächst nur das Angebot im Busverkehr. Die Änderungen werden sukzessive seit Dezember 2016 umgesetzt. Dabei handelt es sich bis 2018 um Angebotsoptimierungen durch Umstrukturierungen von Linien und Taktveränderungen im Angebot der Linien 20, 22, 26/27, 28, 31, 39, 51/53, 65/66, 87, 90, 91/92, 94, 95, 96/97 und 98/99

Zu Nr. 4:

Der BSAG entstehen Mehrkosten in einer Größenordnung nach derzeitigem Stand von kumuliert 4,9 Mio. € aufgrund des Umfangs der Schadstände bei den Straßenbahnen vom Typ GT8N. Diese Schadstände sind auf mehrere zum Zeitpunkt des Abschlusses des laufenden ÖDLA nicht vorhersehbare Serienschäden zurückzuführen, die die Verfügbarkeit der Fahrzeuge einschränken. Die Fahrzeuge müssen daher häufiger in die Werkstatt, woraus sich erhöhte Inspektionsaufwendungen ergeben. Ein erheblicher Teil der Mehrkosten ist darauf zurückzuführen, dass sich der ursprünglich im Businessplan 2010-2020 unterstellte Zeitraum der Fahrzeugerneuerung nach hinten verschiebt. Da die genaue Berechnung des darauf entfallenden Anteils einen erheblichen Aufwand verursachen und auf mehreren hypothetischen Annahmen beruhen würde, verzichten die Vertragsparteien des ÖDLAs auf eine genaue Ermittlung und somit in der Folge auf eine Anpassung des Ausgleichsparameters sowie eine betragsmäßige Berücksichtigung bei der ÖDLA-Zielerreichung.

Um hier eine angemessene Anpassung der im ÖDLA festgelegten Ziellinie der BSAG zu erreichen, wurden drei eindeutig quantifizierbare Effekte aufgeführt, die hier eine Kompensation mit Blick auf die Einhaltung der im ÖDLA vereinbarten wirtschaftlichen Ziele bewirken:

- Aufgrund der schadbedingten Werkstattaufenthalte der GT8N erfolgten im Jahr 2015 Beschaffungen von 7 gebrauchten Bussen zur Aufrechterhaltung des Schienenersatzverkehrs. Die Abschreibungen werden hier berücksichtigt.

- Aufgrund der hohen Laufleistung der GT8N-Fahrzeuge musste bei einem Teil dieser Fahrzeuge aufgrund des zudem sehr hohen Schadenbildes die Nutzungsdauer verkürzt werden. Die aus diesem Grunde erfolgten Sonderabschreibungen für diese GT8N-Fahrzeuge werden hier berücksichtigt.
- Die bisher nicht für die Ziellinie in Anspruch genommene Regelung des § 3 Abs. 4 aus den Verträgen zum StadtTicket wird jetzt in Ansatz gebracht.

Die beiden ersten Punkte stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit der Situation der GT8N, der erforderlichen Fahrzeugerneuerung und somit mit dem Programm U-NOSE.

Die Regelung zum StadtTicket wird herangezogen, um einen diesbezüglich bereits vertraglich geregelten, aber bei der Betrachtung der Zielerreichung nicht berücksichtigten Punkt jetzt mit einzubeziehen. Dieses erfolgt ohne Anhebung des ÖDLA-Parameters.

Die inhaltlichen Anpassungen, die durch den Nachtrag zum ÖDLA umgesetzt werden, wirken auf den fortgeschriebenen Planverlust (s. Anlage 1 Seite 4, Zeile 38). Der fortgeschriebene Parameter (s. Anlage 1 Seite 4 Zeile 46 und Anlage 1 S. 5 Zeile 12) ändert sich in Folge dieser Anpassungen für das Jahr 2015.

Unverändert bleibt dagegen der finanzielle Nettoeffekt (nach Art. 6 Abs. 1, Anhang VO 1370) s. Anlage 1 S. 5, Zeile 11), der im Betrachtungszeitraum unter dem fortgeschriebenen Parameter liegt.

Unverändert bleibt daher auch der ausgleichsfähige Betrag (s. Anlage 1 S. 5, Zeile 13). Somit ändert sich rückwirkend für die Jahre 2011 – 2015 an den finanziellen Auswirkungen für die FHB nichts, da sich an dem Verlustausgleich ebenfalls nichts ändert.

Veränderungen des im ÖDLA abgebildeten *fortgeschriebenen Planverlustes* der BSAG zwischen Jahresabschlussbericht 2015 ÖDLA und mit Auswirkungen des 2. Nachtrags zum ÖDLA:

	2011	2012	2013	2014	2015
Jahresabschlussbericht 2015 ÖDLA	56,2	55,7	51,6	53,9	52,8
Veränderungen durch 2. Nachtrag zum ÖDLA	56,2	55,7	51,6	53,9	52,4*

\*Die Veränderung ergibt sich durch den Entfall der Anrechnung von zusätzlichen Instandhaltungsaufwendungen an den GT8N und den in Ansatz gebrachten Abschreibungen für Gebrauchtbusse zur Aufrechterhaltung des Schienenersatzverkehrs.

Eine mögliche Auswirkung, die Erhöhung des Eigenkapitals der BSAG in Höhe von 50% einer möglichen kumulierten Ergebnisverbesserung, wurde mit diesem zweiten Nachtrag zum ÖDLA ausgeschlossen.

Gegenüber der ursprünglichen Planung haben sich die von der FHB zu übernehmenden finanziellen Beiträge für das Gesamtprojekt der Straßenbahnbeschaffung (401,5 Mio. €) nicht verändert. Eine Konkretisierung wird nach Beendigung der Ausschreibung für die neuen Straßenbahnen vorgenommen.

Hinsichtlich der Verteilung der finanziellen Beiträge der FHB im Zeitraum 2016 – 2018 ergibt sich zwischenzeitlich jedoch ein aktualisierter Verlauf, der sich wie folgt darstellt:

	2016	2017	2018	Summe
Ursprüngliche Planung der Haushaltsbelastung (Stand 10.11.2015)	1,07 Mio. €	0,73 Mio. €	2,4 Mio. €	4,2 Mio. €
Aktuelle Planung der Haushaltsbelastung		1,3 Mio. €	1,8 Mio. €	3,1 Mio. €

Die aktualisierte Planung ist Bestandteil des 2. Nachtrags zum ÖDLA geworden und führt zu keiner höheren Belastung der Stadtgemeinde im Betrachtungszeitraum.

### **C Alternativen**

Werden nicht vorgeschlagen.

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

Es werden durch den 2. Nachtrag gegenüber dem 1. Nachtrag keine weiteren finanziellen Auswirkungen auf den bremischen Haushalt ausgelöst.

#### **Gender-Prüfung**

Die zu treffenden Entscheidungen dienen der Absicherung der Fahrzeugbeschaffung und Instandhaltung und somit dem Unternehmen BSAG. Regelungen zur Gleichstellung im Unternehmen BSAG sollen Bestandteil des ÖDLA sein und wurden nachrichtlich in die Vorabbeurkundung aufgenommen. Frauen nutzen den ÖPNV häufiger als Männer, ein gesichertes Angebot kommt allen Bürgerinnen und Bürgern zugute.

### **E Beteiligung und Abstimmung**

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

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

Aufgrund der Wettbewerbssituation zur Fahrzeugbeschaffung ist die Vorlage nicht zur Veröffentlichung geeignet.

### **G Beschluss**

1. Der Senat nimmt den 2. Nachtrag zum ÖDLA inklusive seiner Anlagen wie beigefügt zur Kenntnis.
2. Der Senat bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr den 2. Nachtrag zum ÖDLA zur Unterschrift zu bringen.
3. Der Senat bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr nach Beendigung des Ausschreibungsverfahrens um eine Berichterstattung zu den Ergebnissen der Ausschreibung für die zu beschaffenden Straßenbahnen, zu den Kosten für die 10 Straßenbahnen, die durch die BSAG generalüberholt werden sollen, und die alternativen Anschaffungskosten für die zehn neu zu beschaffenden Straßenbahnfahrzeuge.
4. Der Senat bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr über die Senatorin für Finanzen die erforderliche Zustimmung des Haushalts- und Finanzausschusses für die unter B. Nr. 1 dargestellte Endschaftsregelung einzuholen.
5. Der Senat bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr die Zustimmung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft einzuholen.

### **Anlage:**

1. Zweiter Nachtrag zum öffentlichen Dienstleistungsauftrag inklusive Anlagen

**2. Nachtrag**  
**zum Vertrag über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag**  
**im straßengebundenen ÖPNV**  
**auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen**

zwischen dem

Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN)

vertreten durch den Verbandsvorsitzenden

– nachfolgend „ZVBN“ genannt –

und der

Freien Hansestadt Bremen, Stadtgemeinde Bremen

vertreten durch den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

– nachfolgend „Stadtgemeinde Bremen“ genannt –

und der

Bremer Verkehrsgesellschaft mbH (BVG)

vertreten durch die Geschäftsführung

– nachfolgend „BVG“ genannt –

sowie der

Bremer Straßenbahn Aktiengesellschaft (BSAG),

vertreten durch den Vorstand

– nachfolgend „BSAG“ genannt –

– alle zusammen nachfolgend „die Vertragsparteien“ genannt –

**Präambel**

Der ZVBN als zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (kurz „VO 1370/2007“) hat die BSAG mit dem Vertrag über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag im straßengebundenen ÖPNV auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen (kurz „ÖDLA“) mit der Sicherstellung der Verkehrsbedienung im Stadtverkehr Bremen be-



traut. Der ÖDLA hatte gemäß § 1 Abs. 1 ursprünglich eine Laufzeit vom VBN-Fahrplanwechsel im Dezember 2010 bis zum BSAG-Fahrplanwechsel zu Beginn der Osterferien im Frühjahr 2021.

Bei Abschluss des ÖDLA war den Vertragsparteien bewusst, dass die 77 Fahrzeuge der Serie GT8N, die in den Jahren 1994-1996 in Betrieb genommen wurden, während der Laufzeit des ÖDLA das Ende ihrer wirtschaftlichen Nutzungsdauer erreichen würden. Da eine sinnvolle Abwägung der zu ergreifenden Maßnahmen zur Fuhrparkerneuerung seinerzeit noch nicht möglich war, wurden die daraus resultierenden Aufwendungen ausdrücklich noch nicht in den Businessplan aufgenommen, der als Anlage 7 Bestandteil des ÖDLA ist. Gleichzeitig ergibt sich hieraus, dass nach Ende der Abschreibungsdauer für die GT8N eine Erhöhung der Ausgleichsleistungen um die dann für die Bereitstellung von einsatzfähigen Straßenbahnen erforderlichen Aufwendungen zugunsten der BSAG erfolgen muss. Nicht erkennbar war zum Zeitpunkt des Abschlusses des ÖDLA der hohe Schadstand der GT8N als Folge erstmals in 2012 aufgetretener Serienschäden mit unvorhersehbar hohen Inspektions- und Instandhaltungsaufwendungen.

In der Sitzung am 10.11.2015 hat der Senat der Freien Hansestadt Bremen entschieden, dass die BSAG 67 Fahrzeuge neu beschaffen kann, 10 Fahrzeuge des vorhandenen Typs GT8N generalüberholen lassen soll sowie die mit der Neubeschaffung und Generalüberholung verbundenen Infrastrukturmaßnahmen durchführen kann (Projekt U-NOSE). Die Beauftragung der Generalüberholung von 10 Fahrzeugen und die damit verbundenen noch ausstehenden Investitionen in die begleitende Infrastruktur stehen unter dem Vorbehalt, dass sich hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit zumindest eine Gleichwertigkeit im Vergleich zu einer Neubeschaffung der Straßenbahnen ergibt. Hierzu ist die BSAG aufgefordert, dem Senat gesondert zeitnah zu berichten. Des Weiteren hat der Senat in der Sitzung am 10.11.2015 die Zustimmung zur Übernahme einer Finanzierungsverpflichtung gegenüber der BSAG zur Abdeckung von zusätzlichen Verlusten aus der Beschaffung von 67 Straßenbahnen und der Herstellung der begleitenden Infrastruktur bis zum Jahr 2053 in Höhe von bis zu 401,5 Mio. € erklärt. Der Betrag deckt auch die optionale Generalüberholung von 10 Fahrzeugen oder deren Neubeschaffung ab.

Der Anstieg des Aufwandes der BSAG für im Wesentlichen Abschreibung und Finanzierungskosten soll aus drei Säulen zu gleichen Anteilen finanziert werden:

- Beitrag BSAG durchschnittlich rd. 6 Mio. EUR p.a.; in Höhe von 2,5 Mio. € getragen durch Verbesserung der Effizienz der Leistungserbringung bei der BSAG und in Höhe von 3,5 Mio. € indirekt unter anderem getragen durch die Optimierung des Angebotes und der Qualitätskriterien,

- Bereitstellung von Fördermitteln nach dem Regionalisierungsgesetz bzw. Entflechtungsgesetz in Höhe von durchschnittlich rd. 6 Mio. p.a. über die Laufzeit des Kontraktes.
- Verlustausgleichserhöhung um durchschnittlich rd. 6 Mio. Euro p.a.: Im Rahmen der Haushaltsaufstellung der Stadtgemeinde Bremen wird dem Ressorthaushalt ein Betrag von bis zu 6 Mio. € für den zusätzlichen Verlustausgleich zur Verfügung gestellt.

Zudem haben die Vertragsparteien zwischenzeitlich eine vorzeitige Beendigung des bestehenden ÖDLA mit Wirkung zum 31.12.2018 vereinbart, um den Weg freizumachen für eine zeitgleiche Neuvergabe der Linienbündel Bremen Bus und Bremen-Straßenbahn im Rahmen eines neuen ÖDLA zum 01.01.2019.

Ferner ist zu berücksichtigen, dass die BSAG für einen Teil der Mindererlöse aus dem seit dem 01.01.2010 geltenden StadtTicket keinen öffentlichen Ausgleich erhalten hat. Die Vertragsparteien sind sich einig, dass diese Effekte bei der Prüfung der ÖDLA-Zielerreichung nicht zu Lasten der BSAG gehen dürfen. Zudem sind sich die Vertragsparteien über die Umsetzung des Projekts U-NOSE einig. Der noch bis zum 31.12.2018 geltende ÖDLA ist an diese Entwicklungen anzupassen.

Vor diesem Hintergrund vereinbaren die Vertragsparteien Folgendes:

## **1. Abschnitt: Umsetzung des neuen Fahrzeugkonzepts**

### **§ 1 Ausgleich für Mehrkosten aus neuem Fahrzeugkonzept (U-NOSE) und Sicherstellung Schienenersatzverkehr**

- (1) Der BSAG wird ein Ausgleich für die Mehrkosten gewährt, die sich in den Geschäftsjahren 2016 bis 2018 aus der Umsetzung des neuen Fahrzeugkonzepts (Umsetzung nachfrageorientierter Straßenbahnersatz – „U-NOSE“) ergeben. Dazu gehören die in diesen Jahren anfallenden Kosten für
1. Baumaßnahmen zur Ertüchtigung des Betriebshofs Sebaldsbrück für die Generalüberholung der GT8N und die spätere Instandhaltung der neu zu beschaffenden Fahrzeuge.

2. die Generalüberholung der ersten der vorgesehenen zehn GT8N, sofern der Aufsichtsrat eine Entscheidung zugunsten der Generalüberholung trifft.
3. die neu zu beschaffenden Fahrzeugen.

Die BSAG leistet einen Eigenbeitrag zur Finanzierung des neuen Fahrzeugkonzeptes in Höhe von durchschnittlich einem Drittel der ergebniswirksamen Aufwendungen; hierin enthalten sind auch die ergebnisseitigen Entlastungen aus der in § 3 geregelten Anpassung des Bedienungsangebots. Die nach den Sätzen 1 und 2 mögliche Erhöhung des Ausgleichs wird daher jeweils auf zwei Drittel des sich rechnerisch für das jeweilige Jahr ergebenden Betrags festgelegt.

- (2) Die BSAG erhält ferner einen Ausgleich für die zusätzlichen Kosten für die Beschaffung/Abschreibung gebrauchter Busse zur Sicherstellung des Schienenersatzverkehrs einmalig in Höhe von 0,3 Mio. €.
- (3) Die Berechnung erfolgt nach Maßgabe der **Anlage 1**.

### **§ 2 Anpassung des zulässigen Ausgleichs**

- (1) Der Ausgleichsparameter nach § 6 Abs. 1 ÖDLA wird für das jeweilige Geschäftsjahr um den Betrag angepasst, der sich aus der Anwendung des § 1 ergibt. Satz 1 gilt entsprechend, soweit der ÖDLA auf den Planverlust nach § 6 Abs. 2 oder den Business-Plan (Anlage 7 zum ÖDLA) Bezug nimmt.
- (2) Die BSAG erstellt für jedes Geschäftsjahr ab dem Jahr 2016 im Rahmen der Abrechnung nach § 7 ÖDLA eine Aufstellung der nach diesem Vertrag ausgleichsfähigen Mehrkosten. Hieraus ergibt sich für das jeweilige Geschäftsjahr rückwirkend die genaue Höhe des anzusetzenden Betrags.

### **§ 3 Anpassung des Bedienungsangebots**

- (1) Zur Umsetzung des Finanzierungskonzepts treten abweichend von dem in Anlage 4 des ÖDLA vereinbarten Leistungsumfangs die in Anlage 2 dargestellten Angebotsmaßnahmen zu den jeweils in der Anlage 2 aufgeführten Zeitpunkten in Kraft.
- (2) Die hieraus erfolgende Ergebnisverbesserung ist ein Bestandteil des unter § 1 Abs. 1 aufgeführten Finanzierungsbeitrags der BSAG.

#### **§ 4 Bürgschaft zur Fremdfinanzierung der neu zu beschaffenden Straßenbahnen**

Die Stadtgemeinde kann der BSAG zur Ermöglichung der Fremdfinanzierung der Beschaffung der neuen Straßenbahnen eine Bürgschaft gewähren bis zu einer Höhe von 100% des Finanzierungsbedarfs. Der aus der Bürgschaft resultierende Vorteil stellt eine Ausgleichsleistung für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Stadtverkehr dar und ist daher über den ÖDLA gerechtfertigt. Die Ausgleichsleistung wird im aktuellen und zukünftigen ÖDLA transparent dargestellt. Da die Bürgschaft zu einer Reduzierung der ansonsten höheren ausgleichsfähigen Kapitalkosten führt, ist der resultierende Vorteil in jedem Falle ausgleichsfähig; einer genauen Bezifferung bedarf es daher nicht.

#### **§ 5 Förderung der Beschaffungen im Projekt U-NOSE**

- (1) Der BSAG wird ein anteiliger Ausgleich (§1 Abs. 1 Satz 4) für die Aufwendungen gewährt, die sich aus dem Projekt U-NOSE ergeben. § 2 gilt entsprechend. Maßgeblich sind die Ergebnisse der Ausschreibungen für die Neubeschaffung der Straßenbahnfahrzeuge incl. der Finanzierungskosten.
- (2) Die Stadtgemeinde fördert das Projekt U-NOSE aus Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz bzw. Entflechtungsgesetz. Die erste Zahlung der Stadtgemeinde soll mit Vertragsabschluss der Ersatzbeschaffung der Straßenbahnen in 2017 erfolgen. Die BVG übernimmt gegenüber der BSAG eine Verzinsung der Fördersumme. Der aus der Förderung resultierende Vorteil stellt eine Ausgleichsleistung für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Stadtverkehr dar und ist daher über den ÖDLA gerechtfertigt. Diese Ausgleichsleistung wird im aktuellen und zukünftigen ÖDLA transparent dargestellt.
- (3) Für den Fall, dass die BSAG nach einer Beendigung des jeweils bestehenden ÖDLA vor dem 30.06.2041 – gleich aus welchem Grund – keinen Anschlussauftrag erhält, kommt folgende Endschaftsregelung zum Tragen: Die BSAG ist verpflichtet, die geförderten Straßenbahnfahrzeuge zum Restbuchwert auf die Stadtgemeinde zu übertragen. Die Stadtgemeinde verpflichtet sich bereits jetzt, diese Übertragung anzunehmen. Im Gegenzug hat die BSAG die ihr gewährten Ausgleichsleistungen (Bürgschaft, Investitionsförderung) in dem Umfang an die Stadtgemeinde zurück zu gewähren, in dem bei der BSAG noch beihilfenrechtlich relevante Vorteile verbleiben, die dem nicht mehr durch ÖDLA abgedeckten Zeitraum zuzuordnen sind (z.B. auf Förderung beruhender Anteil des Restwerts).

## **2. Abschnitt: Berücksichtigung der bei Abschluss des ÖDLA nicht vorhersehbaren Effekte bei der ÖDLA-Zielerreichung**

### **§ 6 Sonderabschreibungen**

Die BSAG musste in Höhe von 0,5 Mio. € vorzeitige Sonderabschreibungen der nicht mehr einsetzbaren GT8N vornehmen. Die hieraus resultierenden Aufwendungen sind nach dem ÖDLA ausgleichsfähig; geändert hat sich nur die Periodenzuordnung. Diese Effekte sind zugunsten der BSAG zu berücksichtigen.

### **§ 7 Tarifeffekte aus der Weiterführung des StadtTickets**

- (1) Gemäß § 3 Abs. 4 der Vereinbarung über die Weiterführung eines StadtTickets zur Nutzung des ÖPNV-Angebotes der BSAG in der Freien Hansestadt Bremen, Stadtgemeinde sind die von der BSAG getragenen Mindererlöse aus dem StadtTicket bei der Überprüfung der ÖDLA-Zielerreichung zugunsten der BSAG zu berücksichtigen.
- (2) Die Berechnung der zu berücksichtigenden Mindererlöse erfolgt nach Maßgabe der Anlage 3.

### **§ 8 Berücksichtigung bei der ÖDLA-Zielerreichung**

Die nach § 6 und § 7 berechneten Effekte, die bei der BSAG zu einer Minderung des verfügbaren Wagniszuschlags führen, werden bei der Überprüfung der Zielerreichung nach § 8 Abs. 3 und § 10 Abs. 3 ÖDLA abgesetzt. Eine Eigenkapitalzuführung nach § 8 Abs. 3 Nr. 2 ÖDLA wird hierdurch nicht ausgelöst. Die BSAG legt hierzu jährlich im Rahmen der beihilfenrechtlichen Abrechnung eine transparente Aufstellung vor.

## **3. Abschnitt: Schlussbestimmungen**

### **§ 9 Inkrafttreten, Schlussbestimmungen**

- (1) Dieser Vertrag tritt mit Unterschrift in Kraft und hat eine Laufzeit bis zum Auslaufen des ÖDLA am 31.12.2018.

- (2) Sollte eine oder mehrere Bestimmungen dieses Vertrags nebst Anlagen ganz oder teilweise unwirksam sein oder werden oder diese Vereinbarung eine Lücke enthalten, so bleibt die Wirksamkeit der Bestimmung dieses Vertrages im Übrigen hiervon unberührt. Die Vertragsparteien verpflichten sich, anstelle der unwirksamen Bestimmung eine wirksame Regelung zu vereinbaren, die nach Form, Inhalt und Maß dem am nächsten kommt, was nach dem Sinn und wirtschaftlichen Erfolg der unwirksamen Bestimmung von den Vertragsparteien beabsichtigt war. Das gleiche gilt im Falle einer Lücke. Soweit das mit diesem Vertrag angestrebte wirtschaftliche Ergebnis nur durch ergänzende Vereinbarungen erreicht werden kann, verpflichten sich die Vertragsparteien hiermit, diese Vereinbarungen jeweils unverzüglich zu treffen.
- (3) Folgende Anlagen sind Bestandteil dieses Vertrags:
- Anlage 1** Berechnung der Mehrkosten nach § 1
  - Anlage 2** Bedienungsangebot (bestehend aus Anlage 2.1 und 2.2)
  - Anlage 3** Berechnung der von der BSAG getragenen Mindererlöse aus dem StadtTicket

Bremen, den . . .

für den Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN)

.....

Verbandsvorsitzender  
Landrat Bernd Lütjen

für die Freie Hansestadt Bremen, Stadtgemeinde Bremen

.....

Staatsrätin  
Gabriele Friderich

für die Bremer Verkehrsgesellschaft mbH (BVG)

.....

Geschäftsführerin  
Erika Becker

.....

Geschäftsführerin  
Ricarda Schüttrumpf

für die Bremer Straßenbahn Aktiengesellschaft (BSAG)

.....

Vorstand  
Hans Joachim Müller

.....

Vorstand  
Michael Hünig

## **Anlage 1**

zum 2. Nachtrag zum Vertrag über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag  
im straßenbahngebundenen ÖPNV auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen

### **Berechnung der Mehrkosten aus neuem Fahrzeugkonzept (U-NOSE)**

Die Berechnung der Mehrkosten aus dem neuen Fahrzeugkonzept umfasst drei Sachverhalte, die sich in unterschiedlichen Kostenpositionen zeigen und die nachstehend aufgeführt sind.

Zu § 1 Abs. 1 Ziffer 1:

*„Baumaßnahmen zur Ertüchtigung des Betriebshofs Sebaldsbrück für die Generalüberholung der GT8N und die spätere Instandhaltung der neu zu beschaffenden Fahrzeuge.“*

Der Einfluss dieser Maßnahmen auf das Ergebnis besteht aus:

- **Abschreibungen:**  
Diese ergeben sich als Quotient aus den aktivierbaren Anschaffungs- und Herstellungskosten (inkl. Eigenleistungen) einerseits und den angesetzten Nutzungsdauern andererseits. Die Beschaffungskosten werden auf separaten Kontierungsobjekten (Investitionsaufträgen) im SAP-System der BSAG erfasst und nach Abschluss der Baumaßnahmen aktiviert. Die Aktivierung erfolgt unterjährig pro rata temporis.
- **Zinsen:**  
Diese ermitteln sich aus dem zum Finanzierungszeitpunkt gültigen Darlehenszins (inkl. Avalprovision) zur Fremdfinanzierung der Investitionen abzgl. der jährlich erfolgenden Tilgung.
- **Sonstige aktivierte Eigenleistungen:**  
Im Jahr der Leistung wirken sich die erbrachten Eigenleistungen erfolgswirksam (ergebnisverbessernd) aus.

Zu § 1 Abs. 1 Ziffer 2:

*„die Generalüberholung der ersten der vorgesehenen zehn GT8N, sofern der Aufsichtsrat eine Entscheidung zugunsten der Generalüberholung trifft.“*

Der Einfluss hieraus auf das Ergebnis besteht aus:

- **Abschreibungen:**  
Diese ergeben sich als Quotient aus den aktivierbaren Anschaffungs- und Herstellungskosten (inkl. Eigenleistungen) einerseits und den angesetzten Nutzungsdauern andererseits. Die Beschaffungskosten werden auf separaten Kontierungsobjekten (Investitionsaufträgen) im SAP-System der BSAG erfasst und nach Abschluss der Sanierung aktiviert. Die Aktivierung erfolgt unterjährig pro rata temporis.
- **Zinsen:** Diese ermitteln sich aus dem zum Finanzierungszeitpunkt gültigen Darlehenszins (inkl. Avalprovision) zur Fremdfinanzierung der Investitionen abzgl. der jährlich erfolgenden Tilgung.
- **Sonstige aktivierte Eigenleistungen:** Im Jahr der Leistung wirken sich die erbrachten Eigenleistungen erfolgswirksam (ergebnisverbessernd) aus.
- **Gutachterkosten, insbesondere für die Finite-Elemente-Methode (FEM).** Diese werden auf separaten Kontierungsobjekten im SAP-System der BSAG erfasst.



Zu § 1 Abs. 1 Ziffer 3:

*„die neu zu beschaffenden Fahrzeuge.“*

Der Einfluss hieraus auf das Ergebnis besteht aus:

- **Abschreibungen:**  
Diese werden für die Restlaufzeit des ÖDLA nicht erwartet, da ein Zulauf der Neufahrzeuge erst ab dem Jahr 2018 erwartet wird.
- **Zinsen inkl. Bürgschaftsprovisionen:** Mit dem Vertragsabschluss zum Kauf der Neufahrzeuge wird ein Zahlungsmodell festgelegt, welches beschreibt, wann die BSAG Anzahlungen an den Lieferanten zu leisten hat. Die BSAG wird sich für diese Anzahlungen Liquidität bei Kreditinstituten beschaffen, für die sie Darlehenszinsen (inkl. Avalprovisionen) zu entrichten hat. Diese Kosten werden für die Jahre 2017 und 2018 entsprechend dem abzuschließenden Darlehensvertrag angesetzt.
- **Gutachten- und Beratungskosten:** Ggf. fallen hier entsprechende Kosten für das Finanzierungsmodell an. Diese werden auf separaten Kontierungsobjekten im SAP-System der BSAG erfasst.

Die Anpassungen bei der Berechnung des fortgeschriebenen Planverlustes werden beispielhaft am Jahresabschlussbericht zum ÖDLA für 2015 für die Punkte

- *„1. Anpassung der Berechnung der Aktualisierung des Planverlustes (§ 6 Abs. 2 ÖDLA) und des Ausgleichsparameters (§ 6 Abs. 1 ÖDLA)“*
- *„2. Ermittlung des finanziellen Nettoeffekts und des Ausgleichsanspruchs nach § 7 ÖDLA“*

dargestellt.

Auf der nachfolgenden Seite werden die Zeilen 4a und 4b inhaltlich angepasst. Zeile 4a berücksichtigt die Auswirkungen des Programms U-NOSE mit den in § 1 Abs. 1 des 2. Nachtrags zum ÖDLA aufgeführten Einflüssen. Auswirkungen auf den fortgeschriebenen Planverlust werden erst nach 2015 erwartet. Der in dieser Zeile aufgeführte Effekt wurde im Jahresabschlussbericht zum ÖDLA für 2015 in Zeile 4b dargestellt.

Zu § 1 Abs. 2:

*„Die BSAG erhält ferner einen Ausgleich für die zusätzlichen Kosten für die Beschaffung/Abschreibung gebrauchter Busse zur Sicherstellung des Schienenersatzverkehrs einmalig in Höhe von 0,3 Mio. €.“*

Die neue Zeile 4b enthält den Einmaleffekt aus § 1 Abs. 2 des 2. Nachtrags zum ÖDLA (Abschreibungen aus dem Kauf gebrauchter Busse zur Sicherstellung des Schienenersatzverkehrs).

Entsprechend den beschriebenen Anpassungen sind die Kommentare zu diesen Zeilen (vgl. Seite 4) angepasst.

Diese inhaltlichen Anpassungen wirken sich auf den fortgeschriebenen Planverlust (Seite 4, Zeile 38) und auf den fortgeschriebenen Parameter (Seite 4, Zeile 46) sowie auf die Zwischensummen in den Zeilen 5, 31, 40 und 44 aus.

Der finanzielle Nettoeffekt (s. S. 5, Zeile 11) bleibt von diesen Anpassungen unberührt, Der fortgeschriebene Parameter (S. 5, Zeile 12) ändert sich im Jahr 2015. Obwohl er sich in 2015 um 0,4 Mio. € reduziert, bleibt er über dem finanziellen Nettoeffekt, so dass der ausgleichsfähige Betrag (S. 5, Zeile 13) als Minimum dieser beiden Werte unverändert bleibt.

# 1. Anpassung der Berechnung der Aktualisierung des Planverlustes (§ 6 Abs. 2 ÖDLA) und des Ausgleichsparameters (§ 6 Abs. 1 ÖDLA)

2011 Ist	2012 Ist	2013 Ist	2014 Ist	2015 Ist
-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

## Fortschreibung des Planverlustes gem. ÖDLA - Anlage 7 Abs. 1 und Nachtrag zum ÖDLA (neues ATZ-Modell)

	2011 Ist	2012 Ist	2013 Ist	2014 Ist	2015 Ist
1 <b>Planverlust gem. Businessplan vom 29.05.2009</b>	<b>54,7</b>	<b>52,7</b>	<b>50,9</b>	<b>50,7</b>	<b>48,4</b>
2a Anpassungen wg. Veränderungen des Zielnetz-Ausbaus St. 09.03.2010 (in Mio. €)	-0,2	0,2	0,3	0,2	1,0
2 <b>Planverlust gem. ÖDLA, Anlage 7.1 - Fortschreibung v. 09.03.2010 (in Mio. €)</b>	<b>54,5</b>	<b>52,9</b>	<b>51,2</b>	<b>50,9</b>	<b>49,4</b>
2b Anpassungen wg. Veränderungen des Zielnetz-Ausbaus St. 11/2012 (in Mio. €)	0,0	0,0	-0,1	0,3	0,0
2c Anpassungen wg. Veränderungen des Zielnetz-Ausbaus St. 11/2013 (in Mio. €) *)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3 <b>Planverlust gem. ÖDLA, Anlage 7.1 - Fortschreibung v. 19.12.2012 (in Mio. €) *)</b>	<b>54,5</b>	<b>52,9</b>	<b>51,1</b>	<b>51,2</b>	<b>49,4</b>
4 Anpassung neues ATZ-Modell: Bildung Aufstockungsrückstellung (1. Nachtrag zum ÖDLA vom 16.09.2011) in Mio. €	1,1	1,5	-0,9	0,7	1,8
4 a Sondereinfluss: Prgramm U-NOSE, Anteil 2/3 *)					
4 b Abschreibungen aus der Beschaffung gebrauchter Busse zur Sicherstellung der Schienenersatzverkehrs gem § 1 Abs. 2 zum 2. Nachtrag zum ÖDLA *)					0,3
5 <b>Fortschreibung Planverlust vor Indexierung (in Mio. €)</b>	<b>55,6</b>	<b>54,4</b>	<b>50,2</b>	<b>51,9</b>	<b>51,5</b>

## Indexierung gem. ÖDLA § 6 Abs. 4

6	ÖDLA-Ansatz (Mio. €) *)	81,9	81,3	80,7	81,6	82,8
7	Steigerung ggü. Vj. Businessplan	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%
8	Index - Businessplan	1,0200	1,0404	1,0612	1,0824	1,1041
9	Übertragung Tarifabschluss TV-N 2010 auf Basis 2010	2,01%	1,85%	2,10%	2,10%	2,10%
9a	Übertragung Tarifabschluss TV-N 2012	0,00%	2,92%	5,48%	6,42%	6,42%
9b	Übertragung Tarifabschluss TV-N 2014	0,00%	0,00%	0,00%	2,75%	5,30%
10	Wirkung der TV-N-Abschlüsse ab 2010 auf das Basisjahr 2010	1,0201	1,04824	1,076951	1,116428	1,144135
10a	Fortschreibung mit 2% ab 01.06.2014 (Ansatz gem. BP)	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
11	Folgewirkung der Fortschreibung aus Vorjahr	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
12	Index - aktuell (ZI 10 x ZI 11)	1,0201	1,0482	1,0770	1,1164	1,1441
13	Abweichung vom Index-Bus.Plan (ZI 12 - ZI 8)	0,0001	0,0078	0,0157	0,0340	0,0401
14	<b>Wirkung auf Parameter - ZI 6 * ZI 13 - (in Mio. €)</b>	<b>0,0</b>	<b>0,6</b>	<b>1,3</b>	<b>2,8</b>	<b>3,3</b>
15	ÖDLA-Ansatz (Mio. €) *)	7,7	7,9	7,7	7,9	8,1
16	Steigerung ggü. Vj. Businessplan	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%
17	Index - Businessplan	1,0300	1,0609	1,0927	1,1255	1,1593
18	Steigerung ggü. Vj. akt.Ansatz	15,87%	4,90%	-4,69%	-5,69%	-13,99%
19	Folgewirkung Index aus Vorjahr *)	1,0000	1,1587	1,2155	1,1585	1,0925
20	Index - aktuell ((1 + ZI 18) x ZI 19)	1,1587	1,2155	1,1585	1,0925	0,9397
21	Abweichung vom Index-Bus.Plan (ZI 20 - ZI 17)	0,1287	0,1546	0,0657	-0,0330	-0,2196
22	<b>Wirkung auf Parameter - ZI 15 * ZI 21 - (in Mio. €)</b>	<b>1,0</b>	<b>1,2</b>	<b>0,5</b>	<b>-0,3</b>	<b>-1,8</b>
23	ÖDLA-Ansatz (Mio. €) *)	3,8	4,0	4,2	4,3	4,6
24	Steigerung ggü. Vj. Businessplan	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%
25	Index - Businessplan	1,0300	1,0609	1,0927	1,1255	1,1593
26	Steigerung ggü. Vj. akt.Ansatz	9,65%	-1,39%	4,03%	1,85%	-3,22%
27	Folgewirkung Index aus Vorjahr *)	1,0000	1,0965	1,0812	1,1248	1,1455
28	Index - aktuell ((1 + ZI 26) x ZI 27)	1,0965	1,0812	1,1248	1,1455	1,1086
29	Abweichung vom Index-Bus.Plan	0,0665	0,0203	0,0320	0,0200	-0,0506
30	<b>Wirkung auf Parameter - ZI 23 * ZI 29 - (in Mio. €)</b>	<b>0,3</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>-0,2</b>
31	<b>Planverlust nach Indizes § 6 Abs. 4 ÖDLA (Übertrag; Mio. €)</b>	<b>56,9</b>	<b>56,3</b>	<b>52,1</b>	<b>54,5</b>	<b>52,8</b>

\*) Anmerkungen zu den Zeilen siehe Folgeseite

# 1. Anpassung der Berechnung der Aktualisierung des Planverlustes (§ 6 Abs. 2 ÖDLA) und des Ausgleichsparameters (§ 6 Abs. 1 ÖDLA)

2011	2012	2013	2014	2015
Ist	Ist	Ist	Ist	Ist

## Anpassung gem. ÖDLA § 6 Abs. 5

32	§ 45 a PBefG:	ÖDLA-Ansatz (in Mio. €)	4,8	4,7	4,7	4,6	4,6
33	Neutralisierung	aktueller Ansatz (in Mio. €)	5,5	5,3	5,2	5,2	5,0
34	Ausgleichsleistungen	Wirkung auf Parameter (Mio. €)	-0,7	-0,6	-0,5	-0,6	-0,4
35	§ 148 SGB IX:	Umbewertung d. aktuellen Planwerte gem. ÖDLA-Ansatz (in Mio. €) *	-2,8	-3,0	-3,0	-3,3	-3,3
36	Änderung des	Bewertung d. aktuellen Planwerte mit aktuellem Ansatz (in Mio. €) *	-2,8	-3,0	-3,0	-3,3	-3,3
37	Berechnungsmodus	Wirkung auf Parameter (Mio. €)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

## Fortschreibung des ÖDLA-Parameters (§ 6 Abs. 1 ÖDLA)

38	neuer Planverlust gem. Fortschreibung und Indexierung nach § 6 ÖDLA	56,2	55,7	51,6	53,9	52,4
39	abzgl. Fremdkapitalzinsen *)	-5,4	-5,4	-5,3	-5,3	-5,4
40	fortgeschriebenes Ergebnis (=Zielwert) vor Zinsen und Ertrags-/Ergebnissteuern *)	50,8	50,3	46,3	48,6	47,0
41	Gesamtkapital: Bilanzsumme *)	228,0	235,6	243,4	220,2	215,9
42	Wagniszuschlag gem. § 7.4 ÖDLA (in %)	9%	9%	9%	9%	9%
43	9%-Ansatz auf Gesamtkapital (gem. §7.4 ÖDLA; ZI 41 x ZI 42)	20,5	21,2	21,9	19,8	19,4
44	Fortgeschriebener Parameter vor Bonus-/ Maluszahlungen (ZI 40 + ZI 43)	71,3	71,5	68,2	68,4	66,4
45	Bonus-/ Maluszahlungen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
46	Fortgeschriebener Parameter nach Bonus-/ Maluszahlungen	71,3	71,5	68,2	68,4	66,4

\*) Anmerkungen zu Zeile:

- 2c) Ergebnisseitig kommt es zu keinen signifikanten Veränderungen durch die Bauverzögerungen.
- 3) Für 2011 ist im fortgeschriebenen Businessplan - ebenso wie in der Version vom 29.05.2009 - der Zuschuss zum StadtTicket als Ausgleich für dadurch entgangene Fahrgelderträge in Höhe von 1,8 Mio. € angesetzt. Die Fortführung des StadtTickets ab dem Jahr 2012 ist zwar nicht in der Fortschreibung des Businessplans berücksichtigt, wird aber in der Berichterstattung zum ÖDLA zur Einhaltung der wirtschaftlichen Ziele dargestellt.
- 4) Werte 2011-2020 (inkl. Zinsanteil gem. BilMoG). Im Zeitraum von 2021 bis 2025 werden weitere -1,8 Mio. € aus der Inanspruchnahme der Aufstockungsrückstellung dazu führen, dass über die Laufzeit des ATZ-Modells diese Ergebnisposition neutralisiert wird. Die BSAG hat sich zudem verpflichtet, die durch die Aufstockung auftretenden Mehraufwendungen im Personalaufwand entsprechend der Inanspruchnahme der Aufstockungsrückstellung zu kompensieren.
- 4a) Diese Zeile war bisher unter Nr. 4b aufgeführt. Beträge fallen erst nach 2015 an. Die bisherige Zeile 4a zu den erhöhten Instandhaltungskosten der GT8N entfällt.
- 4b) Diese Zeile ist gem. §1 Abs. 2 des 2. Nachtrag zum ÖDLA neu eingefügt worden und enthält ausschließlich für 2015 einen Einmalbetrag.
- 6) Basis ist der Personalaufwand des fortgeschriebenen Businessplans gem. Zeile 3
- 15) Basis sind die Treibstoffkosten des fortgeschriebenen Businessplans gem. Zeile 3
- 19) Index des Statistischen Bundesamtes lfd. Nr. 175: Jahresdurchschnitt für 2011: 128,50 und für 2010: 110,90 (der Wert für 2010 stammt aus den sog. „Langen Reihen“ des Statistischen Bundesamtes). Ab 2012 wird diese Reihe unter GP09-1920260052 in "ausgewählte 9-Steller" vom Statistischen Bundesamt weitergeführt
- 23) Basis sind die Stromkosten des fortgeschriebenen Businessplans gem. Zeile 3
- 27) Index des Statistischen Bundesamtes lfd. Nr. 619: Jahresdurchschnitt für 2011: 136,40 und für 2010: 124,40 (der Wert für 2010 stammt aus den sog. „Langen Reihen“ des Statistischen Bundesamtes). Ab 2012 wird diese Reihe unter GP09-3514-01 in "Sonderpositionen" vom Statistischen Bundesamt weitergeführt
- 35) Hier erfolgt die Gegenüberstellung des Ausgleichs gem. § 148 SGB IX bewertet nach der zum Zeitpunkt der Businessplanerstellung gültigen Vorschrift mit der aktuellen Vorschrift. Derzeit hat sich gegenüber dem Businessplanansatz keine Veränderung ergeben, so dass die Daten übereinstimmen
- 36) vgl. Zeile 35
- 39) korrespondierend zum fortgeschriebenen Planverlust ZI 38) sind hier die eingeplanten Fremdkapitalzinsen in Ansatz gebracht
- 40) entspricht dem Ansatz des § 7.4 des ÖDLA
- 41) Das ausgewiesene Gesamtkapital entspricht jahresbezogen jeweils dem Wert der Bilanzsumme

## 2. Ermittlung des finanziellen Nettoeffekts und des Ausgleichsanspruchs nach § 7 ÖDLA

2011 Ist	2012 Ist	2013 Ist	2014 Ist	2015 Ist
-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

gem. § 7.2 und § 7.3 ÖDLA, vgl. Anhang VO 1370/2007 - in Mio. €

1	Ergebnis BSAG (Verlustausgleich)	53,4	54,9	51,2	50,1	50,6
2	Ergebnis Nebengeschäft *)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3	Finanzieller Nettoeffekt vor angemessenem Gewinn (vgl. § 7 Abs.2 ÖDLA) (Zl. 1 - Zl. 2)	53,4	54,9	51,2	50,1	50,6

4	Gesamtkapital: Bilanzsumme	228,0	235,6	243,4	220,2	215,9
5	Wagniszuschlag gem. § 7 Abs. 4 ÖDLA (in % *)	9%	9%	9%	9%	9%
6	Wagniszuschlag gem. § 7 Abs. 4 ÖDLA (Zl. 4 x Zl. 5)	20,5	21,2	21,9	19,8	19,4
7	abzgl. Fremdkapitalzinsen GuV *)	-4,5	-5,4	-5,3	-5,3	-5,4
8	Zwischensumme (Zl. 6 + Zl. 7)	16,0	15,8	16,6	14,5	14,0

9	Finanzieller Nettoeffekt (Zl. 3 + Zl. 8) vor "Ausgleichsbilanz"	69,4	70,7	67,8	64,6	64,6
10	Über den Ansatz im ÖDLA / BP hinaus gewährte Vorteile aus öffentlichen Mitteln *)	-0,9	-0,7	-0,8	-0,8	-0,9
11	Finanzieller Nettoeffekt (Zl. 9 - Zl. 10)	70,3	71,4	68,6	65,4	65,5

12	Fortgeschriebener Parameter nach Bonus-/ Maluszahlungen	71,3	71,5	68,2	68,4	66,4
----	---	------	------	------	------	------

13	Ausgleichsfähiger Betrag (Zl. 11 + Zl. 12) *)	70,3	71,4	68,2	65,4	65,5
----	---	------	------	------	------	------

\*) Anmerkungen zu Zeile:

- 2) Es existierten nach derzeitigem Ist- und Planungsstand keine relevanten, eigenständigen Nebengeschäfte, die gem. Anhang VO 1370/2007 gesondert auszuweisen wären. Hierin nicht enthalten sind Randaktivitäten, die der Kapazitätsauslastung in Schwachlastzeiten zur Verfügung stehen.
- 5) Entsprechender Ansatz wie bei der Fortschreibung des Soll-Parameters
- 7) Fremdkapitalzinsen (Ergebnissteuern fallen nicht an)
- 10) Hierzu zählen Vorteile aus Fördermitteln, Zuschüssen, Bürgschaften u.a.
- 13) Für die Jahre 2011 und 2012 wurde diese Position nachträglich berücksichtigt

**Übersicht Taktzeiten, Stand: 15. März 2017 (Jahresfahrplan 2017/18)**

Linie	Linienverlauf	Liniencharakter	montags - freitags						samstags			sonntags	
			SVZ 1	HVZ 1	NVZ 1	HVZ 2	NVZ 2	SVZ 2	SVZ 1	NVZ 1	SVZ 2	SVZ 1	SVZ 2
			BB-6:30	6:30-8:30	8:30-15:00	15:00-18:30	18:30-20:30	20:30-23:40(S)	BB-9:30	9:30-19:30	19:30-23:40(S)	BB-10:00	10:00-23:40(S)
Takt	Takt	Takt	Takt	Takt	Takt	Takt	Takt	Takt	Takt	Takt	Takt		
Li. 1	Bf Mahndorf - Roland-Center	H	20	10	10	7,5	10	20	20	10	20	30	20
Li. 1S/1E	Tenever-Zentrum - Kirchbachstraße	H	-	20(8)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Li. 2	Gropelingen - Sebaldsbrück	H	20	10	10	10	10	20	20	10	20	30	20
Li. 3	Gropelingen - Weserwehr	H	20	10	10	10	10	20	20	10	20	30	20
Li. 3S	Gropelingen - Humboldtstraße (z. Z. kein Verkehr wg. Notfallmaßnahmen)	H	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Li. 4	Lillenthal - Arsten	H	20	5-10(5)	10(14)/5-10(1)	5-10(5,69)	10(14)	20	20	10(14)	20	30	20
Li. 4S	Lillenthal - Kirchbachstraße (weiter als Linie 4 bis Arsten)	H	-	15	-	15	-	-	-	-	-	-	-
Li. 6	Flughafen-Süd - Universität-Nord	H	20	6(2)	10(2)	6(2)	10	20	20	10	20	30	20
Li. 8	Roland-Center - Kulenkampffallee	H	20	10/20(6/7)	20	20	20	20(3)	20	20	20(3)	30	20(3)
Li. 10	Gropelingen - Sebaldsbrück	H	20	10	10	10	10	20	20	10	20	30	20(15)
Li. 10E	Gropelingen - Hauptbahnhof (- Humboldtstraße)	H	-	EF	EF	-	-	-	-	-	-	-	-
Li. 10E	Hauptbahnhof - Wartburgstraße (Schienersatzverkehr mit Bussen)	H	-	10(4)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Li. 20	Hohweg - Oberseestadt - Hauptbahnhof (- Messe-Zentrum) (63)	Z	30	30(30)	30	15/30(31)	30	60	60	30(64)	60(64)	60	60
Li. 21	(Universität-Nord -) Horn - Sebaldsbrück (- Blockdiele) (7)	VT	20	15	15	15	15	20	20	20	40	60	40/2040
Li. 22	Universität-Ost - Kattenturm-Mitte	VT	20	15	15	15	20	20	20	20	40	60	40/2040
Li. 24	Neue Vahr Nord - Rablinghausen	H	20	7,5	10	7,5	10	20	20	10	20	30	20
Li. 25	Schweizer Eck - Weidedamm-Süd	H	20	7,5	10/7,5(0)	7,5	10	20	20	10	20	30	20
Li. 26	Huckelriede - Emdor Straße	H	20	15	20/15(0)	15	20	20	20	20	20	30	20
Li. 27	Huckelriede - Weidedamm-Nord	H	30	15	20/15(0)	15	20	30(10)	30(10)	20	30(10)	30(10)	30/20/30(10)
Li. 28	Universität-Nord - Emdor Straße	Z	30	30/15(11)	30	15(11)	30	60(66)	60(66)	30	60(66)	60(66)	60(66)
Li. 29	Neue Vahr Nord - Kattenturm-Mitte	Z	30(12)	30	30	30	30(12)	30/60(12)	-	30(13)	-	-	-
Li. 31	Nedderland - Universität - Borgfeld-Ost	Z	EF	30	30	30	30	40(9)	40(9)	30(9)	40(9)	-	40(9)
Li. 33	Horn - Sebaldsbrück	VT	40	20	30	20	20	40	40	30	40	120	80/40
Li. 34	Horn - Sebaldsbrück	VT	40	20	30	20	20	40	40	30	40	120	80/40
Li. 37	Sebaldsbrück - Schweizer Eck - Am Großen Kuhkamp - Bf Mahndorf	Z	30	15	30/15(0)	15	30	30	30	20	30	30	30
Li. 38	Weserpark-Süd - Bf Mahndorf	Z	30	30	30	30	30	-	-	-	-	-	-
Li. 39	Weserpark-Süd - Bf Mahndorf	Z	EF	-	-	-	-	20	20	30(64)	20(64)	30	20
Li. 40	Bf Mahndorf - Weserwehr	VT	40	30	30	30	30	40	40	30(64)	40(64)	60	40
Li. 41	Bf Mahndorf - Weserwehr	VT	40	30	30	30	30	40	40	10(64)	40(64)	60	40
Li. 41S	Marschstraße - Weserwehr	VT	-	30	-	30(D)	30	-	-	-	-	-	-
Li. 42	Weserwehr - Gewerbetpark Hansalinie	Z	EF	30	-	30(D)	-	-	EF	EF	-	-	EF(65)
Li. 44	Sebaldsbrück - Bf Mahndorf	Z	30	30	30	30	-	-	-	-	-	-	-
Li. 51	Kattenturm - Huckelriede	VT	20	15	20	15	20	20	20	20	20	60	20
Li. 52	Roland-Center - Kattenturm-Mitte	Z	30	30	30	30	-	-	-	-	-	-	-
Li. 53	Huckelriede - Brinkum-Nord (33)	VT	20	15	20	15	20	20	20	20	20	60	20
Li. 55	Roland-Center - Brinkum ZOB	Z	60(19)	60(19)	60(19)/30	30	30	60	60	60	60	60	60
Li. 57	Huchting - Sodenmatt - Mittelschuchting - Huchting (Ringverkehr)	VT	EF	10	10	10	10	20	20	10(64)	20(64)	-	40/20
Li. 58	Huchting - Mittelschuchting - Sodenmatt - Huchting (Ringverkehr)	VT	20	10	10	10	10	40	20	10(64)	20(64)/40	30	40/20/40
Li. 61	Rablinghausen - Sandhausen	Z	60(20)	60(20)	60(20)	60(20)	60(20)	-	-	-	-	-	-
Li. 62	Rablinghausen - Hasenbüren	Z	60(21)	60(21)	60(21)	60(21)	60(21)	-	-	-	-	-	-
Li. 63	Hauptbahnhof - Güterverkehrszentrum - Hauptbahnhof (Ringverkehr)	Z	15(22)	15(22)	30/15(0,22)	15(22)	30	30	EF	EF	EF	-	-
Li. 65/66 (T)	Stromer Straße - Hasenbüren - Stromer Straße (Ringverkehr)	T	-	-	-	-	-	EF(23)	60	60	60	-	60
Li. 80	Gropelingen - Stahlwerk - Industriefähren - Bf Oslebshausen	Z	EF	-	-	-	60(T, 24)	60(T, 25)	30(T)	30(T)	60(T, 6)	EF(T, 26)	60(T, 27)
Li. 81	Gropelingen - Bf Oslebshausen - Stahlwerk - Industriefähren	Z	30	30	30(28)	30(62)	-	-	-	-	-	-	-
Li. 82	Gropelingen - Schwarzer Weg - In den Barken - Gropelingen	Z	-	30	-	30(D)	-	-	-	30(29)	-	-	-
Li. 83	Vege sack - St. Magnus	Z	-	EF	EF	EF	-	-	-	EF	-	-	-
Li. 90	Gropelingen - Neuenkirchen/Heidstraße	H	30/15(34)	15	15/30(32)	15	15/30(32, 35)	30(36)	30/15(37)	15/30(32)	15/30	30	30/15/30
Li. 90E (SV)	Fahrten zu den Schulzentren Sandwehen und Lerchenstraße	-	-	EF	EF	EF	-	-	-	-	-	-	-
Li. 91	Gropelingen - Vege sack - Rönnebeck	VT	30(16)	30	30(38)	30(39)	-	-	-	60(16)	-	-	-
Li. 92	Gropelingen - Vege sack - Farge	VT	30(17)	30(17)	-	30(18, 28)	-	-	-	60(40)	-	-	-
Li. 93	Gropelingen - MarBel	H	15	15	15	15	15/30	30	30/15(41)	15	15/30(42)	30	30/15/30(43)
Li. 94	Gropelingen - Bf Burg - Bf Vege sack - Schwane wede	H	30/15(44)	15	15	15	15/30	30(45)	30/15(37)	15	15/30(46)	30	30/15/30(43)
Li. 95	MarBel - Vege sack - Bockhorn/Landesgrenze	VT	EF	15	30	15	15/30(48)	30(49)	30(50)	30(51)	30(52)	30(53)	30(53)
Li. 96	Bf Blumenthal - Rönnebeck	VT	30	30(60)	30	30(61)	30	30(54)	30	30	30(55)	30	30/15/30(56)
Li. 97	Bf Blumenthal - Rönnebeck	VT	30	30	30	30	30(57)	-	-	30(58)	-	-	-
Li. 98	Bf Vege sack - Ascherfeld - Hammersbeck - Bf Vege sack	VT	30	15	15	15	15	30	30	15	15/30(59)	30	30/15/30(56)
N1	Bf Mahndorf - Roland-Center	N											
N3	Rablinghausen - Oberneuland - Osterholz - Bf Mahndorf	N											
N4	Lillenthal - Arsten	N											
N5	Domshede - Neue Vahr - Sebaldsbrück - Bf Mahndorf	N											
N6	Roland-Center - Sodenmatt - Mittelschuchting - Roland-Center	N											
N7	Hauptbahnhof - Neuenkirchen/Heidstraße	N											
N9	Huckelriede - Neue Vahr Nord	N											
N10	Gropelingen - Sebaldsbrück	N											
N94 (T)	Bf Blumenthal - Schwane wede	N											
Betriebsfahrten mit Fahrgastbedienun g	Lillenthal bzw. Borgfeld - Betriebshof Neue Vahr												
	Arsten - Betriebshof Neue Vahr												
	Weserwehr - Betriebshof Sebaldsbrück												
	Arsten - Betriebshof Neustadt												
	Lillenthal bzw. Borgfeld - Betriebshof Neustadt												
	Bf Mahndorf - Betriebshof Neustadt												
Bf Mahndorf - Betriebshof Neue Vahr													
Roland-Center - Solinger Straße													

**Anmerkungen:**

BB/BE	Betriebsbeginn/Betriebsende	SV	Unter der Bezeichnung 90E zusammengefasste Fahrten zu den
D	HVZ2 bereits ab 12:30 Uhr		Schulzentren Sandwehen und Lerchenstraße
EF	Einzelfahrten	T	Taxibus
H	Hauptlinien	VT	Haupt-Zubringer/Verteiler- und Tangentiallinien
N	Nachtlinien	W	nur im Winterhalbjahr
S	Dauer der SVZ2 in Bremen-Nord bis 0:00/0:30 Uhr des Folgetages	Z	Zubringer- u. Verteiler- sowie Tangentiallinien

- (1) 12:30-15:00 Uhr: 5-10'-Takt (9 Fahrten pro Stunde, davon 3 Fahrten ab bzw. bis Lillenthal)
- (2) HVZ 1 bis ca. 10:00 Uhr, HVZ 2 bis ca. 19:00 Uhr. In der Vorlesungszeit zuzügl. E-Wagen (nachmittags Busersatzverkehr) zwischen Innenstadt und Universität jeweils zu Veranstaltungsbeginn/-ende
- (3) ab ca. 20:30 Uhr nur noch Bedienung des nördlichen Streckenastes (Kulenkampffallee - Innenstadt - Kulenkampffallee)
- (4) verkehrt zwischen 7:29 und 8:19 Uhr
- (5) nur bis Borgfeld
- (6) ab ca. 16:00 Uhr bis ca. 22:30 Uhr
- (7) verkehrt zwischen Universität-Nord und Horn sowie zwischen Sebaldsbrück und Blockdiele nur zeitweise
- (8) ab Kirchbachstraße weiter als Linie 1E bis Domshede
- (9) verkehrt freitags ab 20:30 Uhr, samstags vor 9:00 Uhr und ab 16:00 Uhr sowie sonntags ganztägig zwischen Nedderland und Horn
- (10) verkehrt zwischen Weidedamm-Nord und Hauptbahnhof
- (11) HVZ1 von ca. 8:00 bis 10:00 Uhr, HVZ2 ab ca. 14:00 Uhr
- (12) über Hemelinger Hafendamm. Mo. bis Fr. werden in der SVZ 2 einige Fahrten in den Erweiterungsstrecken der Hansalinie geführt.
- (13) verkehrt zwischen Neue Vahr Nord und Bottroper Straße bis ca. 15:00 Uhr
- (14) 20'-Takt zwischen Borgfeld und Lillenthal
- (15) zuzügl. 20'-Takt mit E-Wagen zwischen Waller Friedhof und Bennigsenstraße im Zeitbereich 13:00 bis 18:00 Uhr (nur im Winter)
- (16) montags bis freitags bis ca. 7:00 Uhr sowie samstags nur zwischen Rönnebeck und Vege sack
- (17) zuzügl. Verstärkerfahrten zwischen Farge und Vege sack
- (18) von Gropelingen nach Bf Burg bis ca. 20:45 Uhr
- (19) mindestens eine Fahrt pro Stunde (kein durchgehender Takt), einige Fahrten bis Schule Brunnenweg
- (20) ca. eine Fahrt pro Stunde (kein durchgehender Takt), teilweise als Linientaxi oder Anruf-Linien-Taxi. Einige Fahrten ab/bis Stromer Straße.
- (21) ca. eine Fahrt pro Stunde (kein durchgehender Takt). Einige Fahrten ab/bis Stromer Straße.
- (22) zuzügl. Verdichtungen zu den Schichtwechselzeiten. Teilweise mit verkürzten Linienwegen.
- (23) drei Fahrtenpaare der Linie 65
- (24) ab ca. 17:15 Uhr
- (25) bis ca. 22:30 Uhr
- (26) bis ca. 6:30 Uhr
- (27) ab ca. 13:00 Uhr, bis ca. 22:15 Uhr
- (28) ab ca. 13:00 Uhr
- (29) verkehrt bis ca. 16:30 Uhr, zwischen 12:00 und 13:00 Uhr nur eine Fahrt
- (30) Verdichtung des Angebotes von Hauptbahnhof in Richtung Hafenkante mit einzelnen Verstärkerfahrten
- (31) Verdichtung auf 15-Minuten-Takt nur im Abschnitt Hafenkante - Messe-Zentrum in beiden Richtungen.
- (32) 30-Minuten-Takt im Abschnitt Buschdeel - Neuenkirchen: Montag - Freitag ca. 09:00 - 13:00 und ab ca. 18:30 Uhr: Samstag ganztägig
- (33) zeitweise nur bis/ab Haltestelle Ochtm Park
- (34) 15'-Takt ab ca. 5:30 Uhr
- (35) Ende des 15'-Taktes Richtung Gropelingen um ca. 19:30 Uhr
- (36) Richtung Neuenkirchen bis 22:00 Uhr zuzügl. drei Verstärker-Fahrten
- (37) 15'-Takt bereits ab ca. 8:15 Uhr
- (38) in der Zeit von 9:00 bis 12:30 Uhr nur zwischen Bf Burg und Buschdeel
- (39) in Fahrtrichtung Rönnebeck bis ca. 19:30 Uhr
- (40) verkehrt zwischen Buschdeel und Bf Vege sack
- (41) 15'-Takt ab ca. 8:30 Uhr
- (42) 30'-Takt ab ca. 20:30 Uhr
- (43) 15'-Takt ab ca. zwischen 13:30 und 19:00 Uhr
- (44) 15'-Takt ab ca. 6:00 Uhr
- (45) verkehrt zwischen Bf Burg und Schwane wede
- (46) 30'-Takt ab ca. 19:00 Uhr
- (47) bis ca. 19:00 Uhr
- (48) verkehrt von ca. 18:00 bis 20:30 zwischen Helsingborger Platz und Bf Vege sack
- (49) verkehrt von ca. 20:30 bis 0:00 Uhr zwischen Helsingborger Platz und Bf Burg
- (50) verkehrt zwischen Bf Burg und Helsingborger Platz bis ca. 8:30 Uhr
- (51) verkehrt zwischen Bf Vege sack und Bockhorn/Landesgrenze bis ca. 19:00 Uhr
- (52) verkehrt zwischen Bf Burg und Helsingborger Platz von ca. 19:30 bis 0:00 Uhr
- (53) verkehrt zwischen Bf Burg und Helsingborger Platz
- (54) bis ca. 0:45 Uhr
- (55) in Fahrtrichtung Buschdeel zwischen 18:30 und 20:00 Uhr Verdichtung auf einen 15'-Takt
- (56) 15'-Takt etwa von 13:30 bis 19:00 Uhr
- (57) in Fahrtrichtung Blumenthal bis ca. 19:00 Uhr
- (58) verkehrt zwischen 8:00 und 19:00 Uhr
- (59) 15'-Takt von ca. 19:00 bis 20:00 Uhr, 30'-Takt bis ca. 0:30 Uhr
- (60) zuzügl. 4 Verstärkerfahrten bis Neuenkirchener Weg an Schullagen
- (61) zuzügl. 4 Verstärkerfahrten ab Neuenkirchener Weg an Schullagen
- (62) bis ca. 17:30 Uhr
- (63) montags bis freitags und samstags tagsüber bis Messe-Zentrum. Bedienung des Gewerbegebiets Bayernstraße nur zeitweise.
- (64) Wechsel von der NVZ 1 in die SVZ 2 gegen 18:00 Uhr
- (65) Eine Fahrt im Abendverkehr
- (66) Im Bereich Universität zeitweise Ringverkehr
- (67) Verdichtung im Abschnitt Roland-Center - Domshede auf einen 10-Minuten-Takt

Ergänzung zur Anlage 2.1

Linie	Linienverlauf	Liniencharakter	montags - freitags						samstags			sonntags	
			SVZ 1	HVZ 1	NVZ 1	HVZ 2	NVZ 2	SVZ 2	SVZ 1	NVZ 1	SVZ 2	SVZ 1	SVZ 2
			BB-6:30	6:30-8:30	8:30-15:00	15:00-18:30	18:30-20:30	20:30-23:40(S)	BB-9:30	9:30-19:30	19:30-23:40(S)	BB-10:00	10:00-23:40(S)
Änderungen zum 11.12.2016 (in Anlage 2.1, Stand 15.03.2017 bereits enthalten)													
Li. 83 (T)	Blumenkamp - Gustav-Heinemann-Bürgerhaus	T	-	EF	EF	EF	-	-	-	EF	-	-	-
Li. 87 (T)	Gewerbekamp - Bf Vegesack	T	-	30(74)	60	60(75)	-	-	-	60(76)	-	-	60(77)
Li. 90	Gropelingen - Neuenkirchen/Heldstraße	H	30/15(34)	15	15/30 (32)	15	15/30 (32, 35)	30(36)	30/15(37)	15/30 (32)	15/30	30	30/15/30
Li. 98	Bf Vegesack - Ascherfeld - Hammersbeck - Bf Vegesack	VT	30	15	15	15	15	30	30	15	15/30(59)	30	30/15/30(56)
Li. 99	Bf Vegesack - Aumunder Heide - Hammersbeck - Bf Vegesack	VT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Änderungen zum 15.03.2017 (in Anlage 2.1 Stand 15.03.2017 bereits enthalten)													
Li. 20	Hohweg - Überseestadt - Hauptbahnhof (- Messe-Zentrum) (63)	Z	30	30 (30)	30	15/30 (31)	30	60	60	30(64)	60(64)	60	60
Li. 39	Weserpark-Süd - Bf Mahndorf	Z	EF	-	-	-	-	20	20	30(64)	20(64)	30	20
Li. 65/66 (T)	Stromer Straße - Hasenbüren - Stromer Straße (Ringverkehr)	T	-	-	-	-	-	EF(23)	60	60	60	-	60
Li. 83	Vegesack - St. Magnus	Z	-	EF	EF	EF	-	-	EF	EF	-	-	-
Li. 87	Gewerbekamp - Bf Vegesack	T	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Änderungen zum 10.12.2017													
Li. 91	Gropelingen - Bf Vegesack - Bf Blumenthal - Buschdeel	VT	30(69)	30	15	30	15	30(69)	30(69)	15(70)	30(69)	30(69)	30/15/30(69)
Li. 92	Bf Burg - Bf Vegesack - Bf Blumenthal - Buschdeel	VT	-	30	-	30	-	-	-	-	-	-	-
Li. 94	Helsingborger Platz - Bf Burg - Bf Vegesack - Ostlandstraße	H	30/15	15	15	15	15	30	30	15	30	30	30/15/30(71)
Li. 95	Gropelingen - Vegesack - Bockhorn/Landesgrenze	VT	-	15	15(72)	15	15(73)	-	-	30(73)	-	-	-
Li. 96	Bf Blumenthal - Ronnebeck	VT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Li. 97	Bf Blumenthal - Ronnebeck	VT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Änderungen zum 17.03.2018													
Li. 22	Universität-Ost - Kattenurm-Mitte	VT	20(68)	15	15	15	20	20(68)	20(68)	20	40(68)	60(68)	40/20/40(68)
Li. 26	Emden Straße - Brinkum-Nord (33)	H	20	15	20/15(D)	15	20	20	20	20	20	30	20
Li. 27A	Heukämpendamm - Weidedamm-Nord	H	-	15	20/15(D)	15	20	-	-	20	-	-	-
Li. 27B	Hauptbahnhof - Weidedamm-Nord	H	30	-	-	-	-	30	30	-	30	30	30/20/30
Li. 27C	Heukämpendamm - Huckelriede	H	20	-	-	-	-	20	20	-	20	60	20
Li. 28	Universität-Nord - Emden Straße	Z	30	30/20(11)	30	20(11)	30	60(66)	60(66)	30	60(66)	60(66)	60(66)
Li. 51	Kattenurm - Huckelriede	VT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Li. 53	Huckelriede - Brinkum-Nord	VT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Anmerkungen:

Linientaxi zwischen Blumenkamp und Gustav-Heinemann-Bürgerhaus (Mo, Di, Do, Sa)  
 Annullinentaxi  
 Auf dem Abschnitt Buschdeel - Neuenkirchen in der NVZ 30'-Takt statt 15'-Takt  
 Linien 98 und 99 zusammengefasst und die Linienführungen vereinheitlicht und begründigt  
 entfällt, Leistung wird von der Li. 98 übernommen

Erweiterung Hafenkante. HVZ 2 Verdichtung mit 20E Messe-Zentrum - Hafenkante  
 Einstellung der Li. 39 in der HVZ/NVZ. Sa: Li. 39 tagsüber nur 30-Minuten-Takt.  
 Li. 65/66 wird auf ALT-Betrieb umgestellt.

montags bis freitags 3 Fahrtenpaare zwischen Blumenkamp und Gustav-Heinemann-Bürgerhaus, zwei Fahrtenpaare samstags per Linientaxi  
 entfällt, Erschließung durch die Linie 677

Neue Führung über Turnerstraße, Neuenkirchener Weg und Kreinsloger, anschließend über Bf Blumenthal weiter bis Gropelingen  
 Neue Führung über Turnerstraße, Neuenkirchener Weg und Kreinsloger, anschließend über Bf Blumenthal weiter bis Bf Burg  
 Führung über Mühlenstraße statt Lüssumer Straße, weiter in Richtung Marbel statt Gropelingen  
 Führung nach Gropelingen statt Marbel in der HVZ, sonst bis Bf Burg  
 entfällt, Erschließung durch in der der Linienführung veränderte Linien 91, 92 und 94  
 entfällt, Erschließung durch in der der Linienführung veränderte Linien 91, 92 und 94

Einstellung des Betriebes in der SVZ zwischen Universität-Ost und Kulenkampffallee  
 Verlängerung bis Brinkum-Nord  
 Verlängerung bis Heukämpendamm. Führung über Habenhauser Landstraße  
 Unverändert gegenüber JFP 2017  
 Pendelverkehr zwischen Huckelriede und Heukämpendamm in der SVZ  
 Taktreduktion auf einen 20'-Takt in der HVZ ganzjährig  
 entfällt, Übernahme der Verkehrsleistung durch die Linien 26 und 27  
 entfällt, Übernahme der Verkehrsleistung durch die Linien 26 und 27

- (68) in der SVZ nur zwischen Kattenurm-Mitte und Kulenkampffallee
- (69) verkehrt nur zwischen Bf Blumenthal und Buschdeel
- (70) verkehrt nur zwischen Bf Vegesack und Buschdeel
- (71) 15'-Takt zwischen ca. 13:00 und 19:00 Uhr
- (72) verkehrt in der Zeit von ca. 9:30 und 13:00 Uhr nur zwischen Bockhorn/Landesgrenze und Bf Vegesack
- (73) nur zwischen Bockhorn/Landesgrenze und Bf Vegesack
- (74) bis ca. 7:45 Uhr nur zwischen Gewerbekamp und Bf Vegesack
- (75) ab ca. 17:45 Uhr nur zwischen Gewerbekamp und Bf Vegesack
- (76) verkehrt ab ca. 8:30 Uhr, ab 14:20 Uhr nur zwischen Blumenkamp und Bf Vegesack
- (77) ab ca. 12:30 Uhr bis ca. 17:30 Uhr, verkehrt nur zwischen Bf Vegesack und Blumenkamp

**Anlage 2.2**

zum 2. Nachtrag zum Vertrag über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag  
im straßenbahngebundenen ÖPNV auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen

**Anpassung des Bedienungsangebots**

Mit den in der Anlagen 2.1 aufgeführten Anpassungen des Bedienangebots im Busbereich (Verkehre nach §§ 9 und 42 PBefG einschließlich Anruf-Linien-Taxi [ALT]) ändert sich die in Anlage 4 Abschnitt A des ÖDLA aufgeführte Tabelle für die Jahre 2017 und 2018 wie folgt:

<b>Angaben in Mio. Nutz-km<sup>1</sup></b>	<b>Nachrichtl.: Kontrakt 2006 – 2010</b>	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Gesamtnetz	21,5	21,9	22,0	21,4	21,4	21,6	21,6	21,3	21,2
Straßenbahn	7,3	7,3	7,4	7,6	7,7	8,1	8,0	8,0	8,0
Bus	14,2	14,6	14,6	13,8	13,7	13,5	13,6	13,3	13,2

Die Jahre 2019 und 2020 entfallen aufgrund der im Aufhebungsvertrag vom 25.10.2016 vereinbarten Aufhebung des ÖDLA mit Wirkung zum 31.12.2018 24:00Uhr.

<sup>1</sup> Bezugsgröße sind die Fahrten aus der elektronischen Fahrplanauskunft inkl. aller Ein- und Ausrückfahrten etc.

### Anlage 3

zum 2. Nachtrag zum Vertrag über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag  
im straßenbahngebundenen ÖPNV auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen

#### **Zu § 8: Tarifeffekte aus der Weiterführung des StadtTickets:**

Vorbemerkungen:

Am 08.12.2009 schlossen die Freie Hansestadt Bremen, vertreten durch die Senatorin für Arbeit, Frauen, Gesundheit und Soziales sowie durch den Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, und die Bremer Straßenbahn AG, vertreten durch den Vorstand, einen Vertrag über die Einführung eines StadtTickets zur Nutzung des ÖPNV-Angebotes der BSAG in der Freien Hansestadt Bremen, Stadtgemeinde. Dieser Vertrag war befristet vom 01.01.2010 – 31.12.2011.

In § 3 Abs. 4 dieses Vertrages wurde festgestellt:

*„Die Partner sind sich einig, dass bei Anwendung von § 10 Abs. 4 des ÖDLA bei der Feststellung der Höhe der Überschreitung der Planverluste (§ 6 Abs. 2 des ÖDLA) die von der BSAG zur Verfügung gestellten Anteile zur Finanzierung der Einnahmeausfälle gemäß Abs. 2 Punkt 2 von den tatsächlichen Verlusten abgezogen werden müssen.“*

Eine erste Verlängerung dieses Vertrages zeichneten die Vertragsparteien im September / Oktober 2012, befristet bis zum 31.12.2013, eine zweite Verlängerung über den 31.12.2013 hinaus im Juli / August 2014.

Die Regelung aus § 3 Abs. 4 zur Einführung eines StadtTickets wurde unverändert in beide Verlängerungen übernommen.

Die Berechnungsvorschriften, die den Verträgen beigelegt sind, führten zu einer jährlichen Kürzung von 500 T€. In den Jahresabschlussberichten zum ÖDLA wurde auf diese Regelung in einer Fußnote hingewiesen, die Regelung aber nicht in der Berechnung zur Zielerreichung berücksichtigt.

Die Berichtsseite „3. Nebenrechnung und Planzieleinhaltung gem. § 8 ÖDLA und Einhaltung der 5%-Linie nach § 10 ÖDLA“ berücksichtigt diese Regelung in den neuen bzw. umgestellten Zeilen **6b – 6d**. Auf der Grundlage der beispielhaften Neuberechnung des Jahresabschlussberichtes zum ÖDLA 2015 in der Anlage 1 wird diese Veränderung dargestellt. Dadurch wird die Ziellinie angepasst, ohne dass der fortgeschriebene ÖDLA-Parameter bzw. der ausgleichsfähige Betrag sich verändern (vgl. Anlage 1).

**Die Zeile 6b** berücksichtigt die Kürzungen der Ausgleichszahlungen des StadtTickets, die in Zeile 5c bisher als Kürzungsgröße bereits ausgewiesen wurden. Zeile 6c enthält den Summenzug aus den Zeilen 6, 6a und 6b.

**Die Zeile 6d** zeigt die in Zeile 6c bereits im Businessplan berücksichtigten Ausgleichszahlungen zum StadtTicket. Diese wurden bisher in Zeile 6a ausgewiesen.

#### **Hinweis zu § 7 Sonderabschreibungen:**

**In der neuen Zeile 6a** werden nun die in § 7 des 2. Nachtrags zum ÖDLA festgelegten Sonderabschreibungen für die GT8N, deren Laufzeit sich aufgrund des schlechten Zustands verkürzt und die früher als geplant nicht mehr eingesetzt werden können, als Einmalbetrag ausgewiesen.



### 3. Nebenrechnung und Planzieleinhaltung gem. § 8 ÖDLA und Einhaltung der 5%-Linie nach § 10 ÖDLA

2011 Ist	2012 Ist	2013 Ist	2014 Ist	2015 Ist
-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

#### Nebenrechnung nach § 8 Abs. 1 ÖDLA

zur Erfassung von Differenzen aus den Ausgleichszahlungen der  
FHB im Vergleich zum Ausgleichsanspruch (in Mio. €)

1	Ausgleichsfähiger Betrag (s. Seite 4, Zl. 13)	70,3	71,4	68,2	65,4	65,5
2a	Verlustrausgleich = Ergebnis BSAG (s. Seite 4, Zl. 1)	53,4	54,9	51,2	50,1	50,6
2b	Über den Ansatz im ÖDLA / BP hinaus gewährte Vorteile aus öffentlichen Mitteln (s. Seite 4 Zl. 10)	0,9	0,7	0,8	0,8	0,9
2	Summe aus Verlustrausgleich und sonstigen Vorteilen aus öffentlichen Mitteln, die nicht im fortgeschriebenen Planverlust berücksichtigt sind (Zl. 2a + Zl. 2b)	54,3	55,6	52,0	50,9	51,5
3	Differenz der Ausgleichsleistung zum Ausgleichsanspruch (Zl.1 - Zl.2)	16,0	15,8	16,2	14,5	14,0
4	kumulierte Differenz der Ausgleichsleistung zum Ausgleichsanspruch	16,0	31,8	48,0	62,5	76,6

#### Einhaltung der fortgeschriebenen Planziele ("wirtschaftlichen Geschäftsführung") vgl. § 8 Abs. 3 Nr. 1 ÖDLA)

vgl. Ziff. 7 Anhang VO 1370/07 (in Mio. €)

5	Ergebnisentwicklung der BSAG	53,4	54,9	51,2	50,1	50,6
5a	darin: enthaltene Reduzierung der Fahrgelderträge aufgrund des StadtTickets	-1,4	-2,4	-3,1	-2,8	-2,8
5b	darin: enthaltene Ausgleichszahlungen für das StadtTicket *)	0,9	1,9	2,6	2,3	2,3
5c	darin: enthaltene Kürzung des Anspruchs auf Ausgleich zum StadtTicket	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5
6	Planverlust gem. § 6 Abs. 1 ÖDLA nach Fortschreibung und Indexierung (entspr. §6 Abs. 4 und 5 ÖDLA) vor Regelungen des 2. Nachtrags z. ÖDLA	56,2	55,7	51,6	53,9	52,4
6a	zuzüglich der vorzeitigen Sonderabschreibung von GT8N-Fahrzeugen gem. § 7 des 2. Nachtrags zum ÖDLA	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5
6b	zuzüglich der Kürzung des Anspruchs auf Ausgleich zum Stadtticket gem. § 8 Abs. 1 des 2. Nachtrags zum ÖDLA	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
6c	Planverlust gem. § 6 Abs. 1 ÖDLA nach Fortschreibung und Indexierung (entspr. §6 Abs. 4 und 5 ÖDLA) nach Regelungen des 2. Nachtrags z. ÖDLA	56,7	56,2	52,1	54,4	53,4
6d	darin: enthaltener Ausgleich zum StadtTicket **)	1,8	0,0	0,0	0,0	0,0
7	Abweichung vom fortgeschriebenen Zielwert (Zl 5 - Zl 6c)	-3,3	-1,3	-0,9	-4,3	-2,8
8	kumulierte Abweichung vom fortgeschriebenen Zielwert	-3,3	-4,6	-5,5	-9,8	-12,6

\*) Ab 2013 ist in der Planung die Kürzung des Ausgleichs zum StadtTicket in Höhe von 0,5 Mio. Eberücksichtigt.

\*\*) Die geänderten Auswirkungen des StadtTickets ab 2012 sind im fortgeschriebenen Businessplan weder in den Fahrgelderträgen noch in den Ausgleichszahlungen zum StadtTicket berücksichtigt.

Zeile 6a ist neu gem. §7 des 2. Nachtrags zum ÖDLA und ersetzt die bisherige Zeile 6a, die nun unter 6d ausgewiesen wird

Zeile 6b ist neu gem. § 8 Abs. 1 des 2. Nachtrags zum ÖDLA

Zeile 6c ist neu und die Summe der Zeilen 6, 6a und 6b und geht in die Differenz der Zeile 7 ein.

Zeile 6d ist die vormalige Zeile 6a

#### Einhaltung der 5%-Linie nach § 10 Abs. 3 ÖDLA

(in Mio. €)

9	Fortschreibung des Soll-Parameters vor Indexierung (nach Anlage 1, Tabelle Nr. 1 Zeile 5)	55,6	54,4	50,2	51,9	51,5
10	Ergebnisentwicklung der BSAG	53,4	54,9	51,2	50,1	50,6
11	Abweichung (Zl 11 - Zl 10)	-2,2	0,5	1,0	-1,8	-0,9
12	jährliche Abweichung in %	-4,0%	0,9%	2,0%	-3,5%	-1,7%