

**Deputation für Umwelt, Bau,
Verkehr, Stadtentwicklung,
Energie und Landwirtschaft (L)**

**Bericht der Verwaltung
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L)
am 10.03.2016**

Schienenpersonennahverkehr im Land Bremen
Bericht 2016

Im folgenden Bericht wird über aktuelle Themen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Land Bremen informiert. Dazu gehören sowohl Informationen zum Angebot (Fahrplanfortschreibungen, Vergabeverfahren) als auch ein aktueller Überblick über abgeschlossene und in Umsetzung befindliche Baumaßnahmen (Bahnhöfe).

Im Rahmen des vorliegenden Berichts wird auch dem Berichtswunsch vom 15.12.2015 des Abgeordneten Heiko Strohmann (CDU) nachgekommen.

Zuletzt wurde der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie umfassend am 30.04.2015 über den SPNV berichtet. In dieser Sitzung wurde der neue SPNV-Plan für das Land Bremen verabschiedet (vgl. Vorlage 18/523 L).

1 Fahrplan 2016, aktueller Betrieb

Fahrplanänderungen zum Dezember 2015

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 (Fahrplanjahr 2016) gab es folgende Angebotsverbesserungen:

Regio-S-Bahn-Linie 1 (RS1). Der Viertelstundentakt beginnt zwischen Bremen Hbf und Bremen-Vegesack montags bis donnerstags deutlich früher mit zusätzlichen Fahrten um 13:19 Uhr und 13:49 Uhr ab Bremen Hbf und um 13:50 Uhr und 14:20 Uhr ab Bremen-Vegesack. Durch diese zwei ergänzenden Fahrten kann man an Werktagen künftig zwischen 13:04 Uhr und 19:04 Uhr alle 15 Minuten vom Bremer Hbf. nach Vegesack fahren.

Im April 2015 konnte die vollständige Durchbindung der Linie RS1 im Bahnhof Bremen-Vegesack seitens der DB Netz AG realisiert werden. Seither ist eine hohe Zuverlässigkeit des Betriebs auf dem Linienast Bremen Hbf – Bremen-Vegesack – Bremen-Farge zu verzeichnen.

Regionalbahnlinie 37 (RB 37). Um auch den Abendverkehr von und nach Soltau zu stärken, ist an Freitag- und Samstagabenden um 22:46 Uhr je ein zusätzliches Fahrtenpaar ab Bremen Hbf hinzubestellt worden. Damit ist erstmals für abendliche Besucherinnen und Besucher aus der Lüneburger Heide eine Rückfahrt aus Bremen in die Region möglich.

Im Teilnetz Expresskreuz Niedersachsen/Bremen (Expresskreuz) wurde zum Fahrplanwechsel in sämtliche Zuggarnituren direkt hinter den Steuerwagen ein Doppelstockwagen mit Niedrigeinstiegen eingereiht. Im unteren Deck sind in diesem Wagen je nach Jahreszeit auf bis zu zwei Dritteln der Fläche Fahrradabstellmöglichkeiten vorhanden. Radfahrende müssen zukünftig diesen Bereich für ihre Fahrräder nutzen. Der bislang als Mehrzweckabteil ge-

nutzte Bereich im Steuerwagen steht zukünftig ausschließlich mobilitätseingeschränkten Fahrgästen zur Verfügung. Damit wird auch im Expresskrenz die von den Behindertenverbänden geforderte Trennung der Bereiche für Rollstuhlfahrende von denen für Fahrradfahrende vollzogen.

Betriebsqualität

In den vergangenen Jahren fiel die Achse Bremen – Bremerhaven durch eine besonders schlechte, zeitweise nicht akzeptable Betriebsqualität auf. Neben infrastrukturellen Problemen wirkt sich hier insbesondere die starke Zunahme der Zugzahlen im Güterverkehr in den vergangenen Jahren aus. Die Anzahl der Güterzüge im Hafenhinterlandverkehr hat sich seit 2006 annähernd verdoppelt. Auch das Angebot im Personenverkehr zwischen Bremerhaven und Bremen war nie zuvor so hoch, wie heute. Die Quote der pünktlichen (maximal 5 Minuten verspäteten) Züge lag auf dieser Relation sowohl bei der Regio-S-Bahn (RS), als auch beim Regionalexpress (RE) in einigen Monaten unter 80%. Angestrebt wird eine Pünktlichkeit von mindestens 95%.

Vor diesem Hintergrund haben sich 2014 die beiden verantwortlichen Aufgabenträger, die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) und der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (SUBV) Bremen in Abstimmung mit der Seestadt Bremerhaven und dem ebenfalls betroffenen Landkreis Cuxhaven entschlossen, ein Maßnahmenbündel zur Verbesserung der Betriebsqualität umzusetzen:

1. Für den Richtungswechsel der Linie RS2 in Bremerhaven-Lehe wird ein zweiter Lokführer eingesetzt, um die Übertragung von Verspätungen in die Gegenrichtung zu reduzieren.
2. Gemeinsam mit der DB Netz AG wurde ein neues Fahrplankonzept entwickelt. Die Züge in Twistringen starten etwa 20 Minuten früher als bisher und erreichen Bremen Hbf entsprechend früher. Ab Bremen Hbf in Richtung Bremerhaven bleiben die Fahrzeiten unverändert. Durch den entstehenden längeren Aufenthalt in Bremen Hbf können Verspätungen besser ausgeglichen und damit der Verkehr auf dem Nordabschnitt zuverlässiger abgewickelt werden. Die Umsetzung dieses Konzeptes ist im Dezember 2015 erfolgt.

Die Entwicklung der Betriebsqualität auf der Achse Bremen – Bremerhaven wird weiter intensiv beobachtet. Im Herbst 2016 wird in Abhängigkeit von der dann erreichten Betriebsqualität geprüft, ob die ergriffenen Maßnahmen den gewünschten Erfolg erzielt haben.

Fernverkehr

Seit Dezember 2015 kommen neue Doppelstock-Garnituren auf der InterCity-Linie 56, Leipzig – Magdeburg – Hannover – Bremen – Emden – Norddeich-Mole, zum Einsatz. Gegenüber den vorher eingesetzten älteren InterCity-Waggons sind die Erhöhung der Sitzplatzzahl von 405 auf 469 Plätze, eine verbesserte Fahrradmitnahmemöglichkeit sowie ein modernes Interieur positiv hervorzuheben. Technische Anfangsschwierigkeiten, wie vermehrte Türstörungen oder eine Nachjustierung der Fahrwerksdämpfer sollen nach Auskunft der DB Fernverkehr AG bis zum Sommerbeginn beseitigt werden. Die Züge der IC-Linie 56 sind seit Dezember 2014 auf dem Abschnitt Bremen – Oldenburg – Emden – Norddeich-Mole für Fahrgäste mit Nahverkehrstickets geöffnet. Diese Öffnung hat zu einer sprunghaft angestiegenen Nachfrage in diesen Zügen geführt, insbesondere zwischen Bremen und Oldenburg. Vor diesem Hintergrund wird das gewählte Kooperationsmodell von Fern- und Nahverkehr positiv bewertet.

Nachfrage/Kapazitäten

Derzeit ist die Nachfrageentwicklung im SPNV insgesamt stabil, an Wochenenden sind weiterhin leichte Steigerungen festzustellen. Auf zwei Linien gibt es eine positive Abweichung vom Trend:

Die im Dezember 2014 eingeführte neue Direktverbindung Bremerhaven – Bremen – Hannover im Expresskruz hat zu deutlichen Nachfragesteigerungen auf dieser Relation geführt. Im Vergleich der jeweils ersten Jahreshälfte der Jahre 2015 zu 2014 gab es im gesamten „Expresskruz“ nur einen leichten Anstieg der Fahrgastzahlen im Bereich von 2 bis 3 %. Dagegen stieg die Nachfrage auf der Linie Bremerhaven – Bremen – Hannover (RE8) um rund 20%. Trotz der gesteigerten Nachfrage stehen in den Zügen weiterhin in ausreichender Anzahl Plätze zur Verfügung, da alle RE-Züge zum Fahrplan 2014 um je einen Doppelstockwagen verstärkt worden sind.

Ebenfalls signifikante Steigerungen sind auf der RS1 zwischen Bremen-Farge und Bremen Hbf festzustellen. An Montagen bis Freitagen ist im Vergleich des ersten Halbjahres 2015 zu 2014 eine Steigerung der Fahrgastzahlen von über 15% festzustellen, an Samstagen und Sonntagen sogar von über 30%. Hier wirken sich zwei verbesserte Rahmenbedingungen positiv aus: Die Durchbindung sämtlicher Züge im Bahnhof Vegesack seit April 2015 sowie die seit 01.01.2015 reduzierten Fahrpreise zwischen Bremen-Nord und Bremen Mitte („Eine Stadt – ein Tarif“). Aufgrund der enormen Fahrgaststeigerungen, die insbesondere an Samstagen zu sehr stark besetzten Zügen führen, werden aktuell Erweiterungen des Angebotes in Betracht gezogen.

Fahrplanänderungen zum Dezember 2016 (Fahrplan 2017)

Zur Umsetzung konzeptioneller Bausteine des neuen SPNV-Plans 2015 bedarf es infrastruktureller Erweiterungen und geänderter oder erweiterter Fahrzeugkonzepte. Bis diese umgesetzt sind, wird der Fahrplan in den kommenden Jahren punktuell über Fahrzeoptimierungen und Angebotsausweitungen über ergänzende Einzelfahrten weiter entwickelt.

Gegliedert nach den sechs derzeitigen Verkehrsverträgen (Teilnetzen) des Landes Bremen (s.u.) sind folgende Angebotsverbesserungen gemeinsam mit dem Land Niedersachsen geprüft worden. Sie sollen bei der DB Netz AG als Trassenbedarf für den Zeitraum ab Dezember 2016 angemeldet werden.



Abb.: Teilnetze des SPNV, die das Land Bremen bedienen

Expresskruz Niedersachsen/Bremen (DB Regio)

- Um den Nacht- bzw. frühmorgendlichen Verkehr zwischen Bremen und Verden zu verbessern, wird geprüft, die erste Abfahrt des RE um 04:18 Uhr nach Hannover bis Verden an allen Zwischenstationen halten zu lassen. Für Besucherinnen und Besucher des Bremer Nachtlebens würde dies eine attraktive frühe Rückfahrt in das Umland ermöglichen.

Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen (NWB)

- Zur Stärkung der Achse über Sebaldsbrück und Mahndorf nach Achim und Verden soll auf dem Südast der RS1 der 30-Minuten-Takt montags bis freitags zeitlich ausgedehnt werden. Derzeit endet der 30-Minuten-Takt von Bremen nach Verden am Vormittag bereits um 07:57 und beginnt erst wieder um 12:57 Uhr, in der Gegenrichtung endet er am Vormittag um 08:33 Uhr und beginnt erst wieder um 14:33 Uhr. Folgende zusätzliche Fahrten werden durch die NordWestBahn und die DB Netz AG derzeit geprüft: ab Bremen Hbf. 08:27 Uhr, 12:27 Uhr und 20:27 Uhr; ab Verden 09:03 Uhr, 13:03 Uhr, 14:03 Uhr und 20:03 Uhr.
- Die Nachfrage der RS1 ist im Jahr 2015 insgesamt deutlich angestiegen, insbesondere aber an Samstagen (s. **Abschnitt 1**). An den über den Jahresverlauf am stärksten nachgefragten Samstagen in der Adventszeit soll daher auf der RS1 zwischen Bremen-Nord und Bremen Hbf 2016 versuchsweise der 15-Minuten-Takt angeboten werden. Auch diese Maßnahme steht unter dem Vorbehalt der Prüfung auf verfügbare Fahrplantrassen.
- Zur Attraktivierung des Berufsverkehrs zwischen Bremen und Bremerhaven wird eine Ausweitung des nachmittäglichen 30-Minuten-Taktes auf der RS2 durch Einsatz eines weiteren Verstärkerzuges um 18:12 Uhr ab Bremen Hbf geprüft.
- Um nachmittäglichen Überlastungen zwischen Bremen und Oldenburg, die sich auch durch die Freigabe des InterCity für Nahverkehrskunden nicht entschärft haben, entgegenzuwirken, wird ein Verstärkerzugpaar auf der Linie RS3 mit folgenden Abfahrtszeiten geprüft: Montag bis Donnerstag ab Bremen Hbf. nach Oldenburg um ca. 17:45 Uhr, Freitag um ca. 15:45 Uhr.

Heidekreuz (erixx)

- Die Linie RB37 (Bremen – Soltau – Uelzen) hat heute ihren ersten Halt nach Bremen Hbf. außerhalb Bremens in Achim. Zukünftig sollen alle Züge dieser Linie auch in Bremen-Mahndorf halten. Damit wird das Zielgebiet Bremer Osten aufgrund der komfortablen Umstiegsmöglichkeit auf Straßenbahn und Bus für Fahrgäste aus dem niedersächsischen Umland deutlich besser erreicht, zum anderen wird die Anbindung Mahndorfs an den Hauptbahnhof weiter verdichtet. Bei positivem Prüfergebnis durch die DB Netz AG soll die Bestellung realisiert werden.

Bremen-Mahndorf wurde vor zwei Jahren zum RE-Systemhalt aufgewertet. Es sind bereits erhebliche Nachfragezuwächse zu verzeichnen. Der VBN hat in seiner Erhebung im Sommer 2009 montags bis freitags rd. 1.100 tägliche Ein- und Aussteiger gezählt, eine Erhebung im Sommer 2014 ergab rd. 1.900 Ein- und Aussteiger.

Weser-Elbe-Netz (EVB)

- Die Strecke von Bremerhaven über Bremervörde nach Buxtehude ist die letzte im Land Bremen, die am Wochenende mit einem 2-Stunden-Takt ein signifikant schwächeres Fahrplanangebot aufweist, als wochentags. Zum Fahrplan 2017 wird geprüft, auf der genannten Strecke einen 1-Stunden-Takt auch am Wochenende einzurichten.

Hanse-Netz (Metronom)

- Keine Änderungen vorgesehen. Das Angebotskonzept hat sich bewährt, die Nachfrage entwickelt sich weiterhin positiv.

Weser-Ems-Netz (NWB)

- Aufgrund der stetig gewachsenen Nachfrage in diesem Netz werden verschiedene Kapazitätsverstärkungen ab Sommer 2017 realisiert. Werktags werden künftig fast alle Fahrten mit zwei Triebwagen durchgeführt. Zusätzlich sollen Frühfahrten von und nach Bre-

men an Samstagen neu angeboten werden: Bremen Hbf. an 06:39 Uhr, Bremen Hbf. ab 07:22 Uhr.

Die von der DB Netz AG im Zusammenhang mit den zuvor dargestellten Angebotsverbesserungen durchzuführenden Prüfungen werden bis zum Sommer 2016 abgeschlossen. Dann wird ein vorläufiger Netzfahrplanentwurf vorgelegt und die Eisenbahnverkehrsunternehmen erhalten die Möglichkeit, dazu Stellung zu nehmen. Der neue Fahrplan tritt dann im Dezember 2016 in Kraft.

Die zuvor dargestellten Verbesserungen des SPNV-Angebotes sind in der Budgetplanung für SPNV-Verkehre berücksichtigt und werden aus Regionalisierungsmitteln finanziert.

2 Ausschreibungskalender

Die sechs SPNV-Teilnetze, die Bremen bzw. Bremerhaven berühren, werden in regelmäßigen Perioden neu ausgeschrieben. Abhängig vom Fahrzeugkonzept schwankt die Dauer einer Vertragslaufzeit. Bei Teilnetzen, in denen Fahrzeuge aus dem Fahrzeugpool der LNVG beigestellt werden (Beispiel: Dieseltriebwagen für das Weser-Ems-Netz) ist die Laufzeit tendenziell kürzer als bei solchen Netzen, in denen das Eisenbahnverkehrsunternehmen die Fahrzeuge selbst beschaffen muss (Beispiel: Elektrotriebwagen der Regio-S-Bahn). Die aktuelle Planung zu künftigen Ausschreibungen wird regelmäßig auf bundesweiten Plattformen dargestellt, um so potentielle Bieter rechtzeitig auf bevorstehende Ausschreibungen aufmerksam zu machen. Nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über den aktuellen Planungsstand:

Teilnetz	Beginn Vergabeverfahren	Betriebsaufnahme zum
Weser-Ems-Netz	abgeschlossen	Dez. 2016
Hanse-Netz	Mitte 2016	Dez. 2018
Heidekreuz	2017	Dez. 2019
Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen	2017	Dez. 2021
Weser-Elbe-Netz	2019	Dez. 2021
Expresskreuz Niedersachsen/Bremen	2017	Dez. 2022

Nächstes Vergabeverfahren: Hanse-Netz

Mit Ablauf des Fahrplanjahres 2018 läuft der aktuelle Vertrag für das „Hanse-Netz“, der die Regionalbahn- sowie Regionalexpress-Verkehre zwischen Bremen und Hamburg, sowie zwischen Hamburg und Lüneburg bzw. Uelzen umfasst, aus. Aktueller Auftragnehmer ist die Metronom Eisenbahngesellschaft. Die Vorabbekanntmachung im EU-Amtsblatt für die Neuausschreibung ist am 08.05.2015 erfolgt.

Das Angebotskonzept zwischen Bremen und Hamburg mit zwei durchgehenden Nahverkehrslinien hat sich als sehr erfolgreich bei den Fahrgästen und effizient im Betriebsablauf herausgestellt und bildet daher auch die Grundlage für die Neuausschreibung. Die Fahrzeuge aus dem niedersächsischen Fahrzeugpool werden auch für den neuen Vertrag beigestellt. Weitere Details zur Ausschreibung werden der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft rechtzeitig vor Einleitung des Vergabeverfahrens mitgeteilt.

3 Bahnhöfe im Land Bremen

Fortsetzung der Qualitätskontrollen

Seit 2012 lässt der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (SUBV) in Kooperation mit dem Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) jährlich die Qualität der Bahnstationen im Land Bremen durch einen externen Gutachter bewerten. Wichtiger Grundsatz ist dabei die konsequente Sichtweise auf kundenrelevante Aspekte. Die drei Themenfelder Fahrgastinformation, Wartekomfort/Aufenthaltsqualität und Service/Vertrieb bilden die Bewertungsschwerpunkte. Die Ergebnisberichte werden jeweils zeitnah auf der Internetseite des SUBV zum Download bereitgestellt (<http://www.bauumwelt.bremen.de>).

Die Gesamtbewertung über alle Wertungskategorien und alle Stationen hat sich über die bisherigen 4 Erhebungswellen von 2012 bis 2015 in der Benotung von 2,8 auf 2,3 signifikant verbessert. Die regelmäßigen Rücksprachen mit den Bahnhofsbetreibern auf Grundlage der externen Einschätzung haben zu spürbaren Verbesserungen geführt. Die Gesamtbewertungen für die einzelnen Stationen sind der folgenden Abbildung zu entnehmen.

Die Erhebung der Bremer Stationen 2016 erfolgt Ende April, die Ergebnisse werden voraussichtlich im Juli vorliegen und im Internet auf der o. g. Seite des SUBV abrufbar sein.

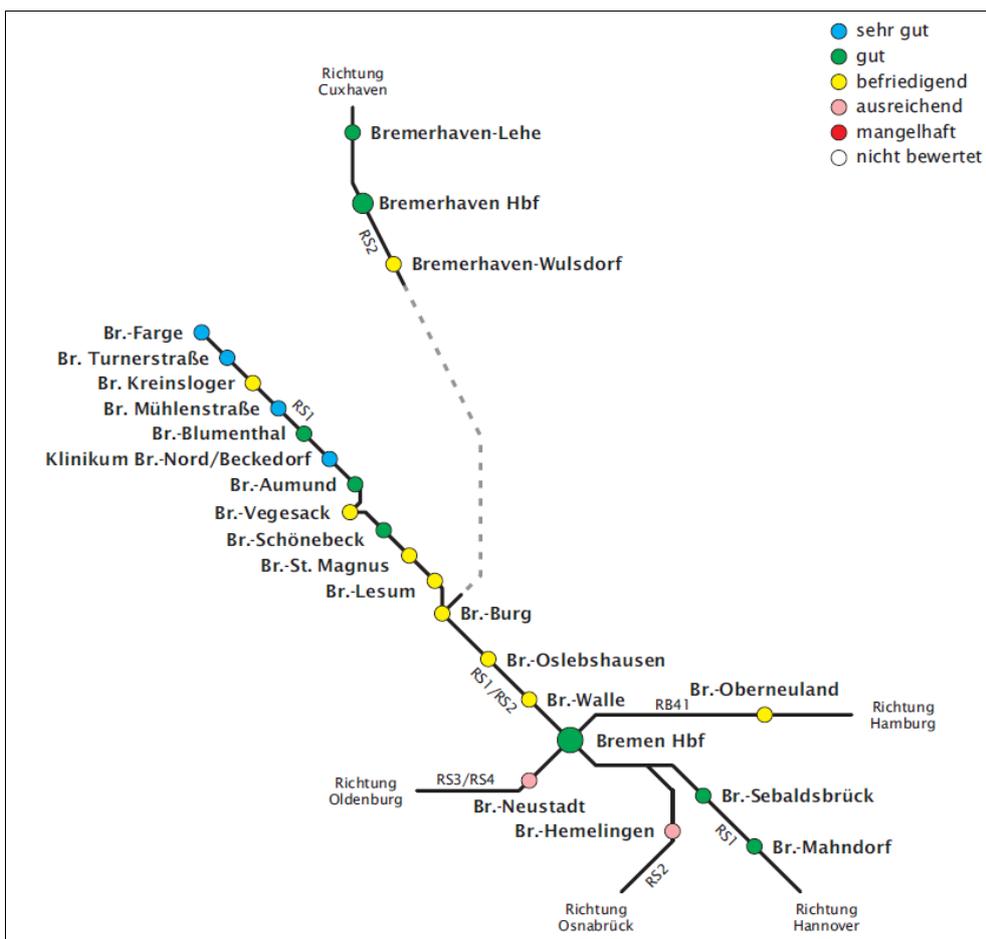


Abb.: Gesamtbewertung der Bahnhöfe im Land Bremen im Jahr 2015 [Quelle: Qualitätskontrolle an den Bahnstationen im Land Bremen, Frühjahr 2015, Ergebnisbericht, ZVBN/Agentur BahnStadt]

Abgeschlossene Sanierungsmaßnahmen

Die zum „Integrierter Schienenausbauplan Bremen“ im GVFG-Großvorhabenprogramm des Bundes gehörende Teilmaßnahme „Sanierung der Bahnhöfe entlang der RS1“ ist mit ihrer ersten Ausbaustufe und den Stationen Veogesack, St. Magnus und Mahndorf baulich abgeschlossen worden. Zusammen mit weiteren Projekten in Achim und dem Flecken Langwedel verfügen nun alle 22 Bahnhöfe der Regio-S-Bahn-Linie RS1 über erhöhte Bahnsteigkanten (76 cm) und ermöglichen so an allen Türen einen barrierefreien Einstieg in die Fahrzeuge der Regio-S-Bahn.

Damit wurden im Land Bremen seit 1996 mit finanzieller Unterstützung des Landes 18 der 23 Stationen modernisiert und komplett barrierefrei ausgebaut (vgl. folgende Abbildung).

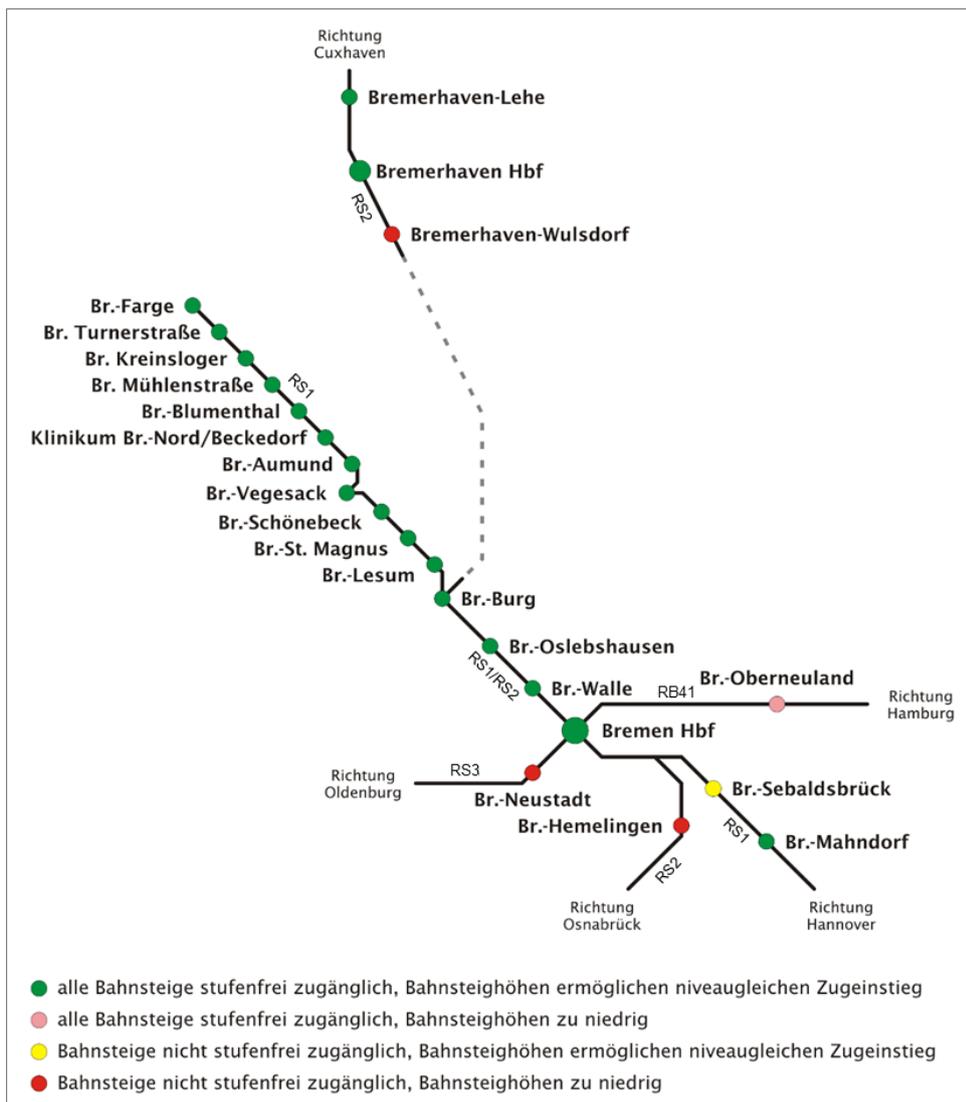


Abb.: Barrierefreiheit an den Bahnhöfen im Land Bremen im Jahr 2015 [Quelle: Qualitätskontrolle an den Bahnstationen im Land Bremen, Frühjahr 2015, Ergebnisbericht, ZVBN/Agentur BahnStadt]

InvestPaket 2020

Der SUBV hat mit der DB Station&Service AG vereinbart, für die noch nicht barrierefrei ausgebauten Stationen in Bremen und Bremerhaven alle Planungen bis zum Abschluss der Leistungsphase 4 nach HOAI durchzuführen. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft ist über Planungsstand der einzelnen Statio-

nen in der Sitzung am 10.09.2015 (vergl. Vorlage 19/12 L) informiert worden und hat Planungsmittel in Höhe von insgesamt 1,73 Mio. € für den Stationsumbau freigegeben.

Zur Durchführung der Planungsarbeiten wurden zwei Arbeitspakete gebildet, die jeweils im Planungsablauf und bei der Finanzierung separat zu betrachten sind:

- Für die Bestandsstationen in Bremerhaven-Wulsdorf, Oberneuland und Neustadt liegen bereits Vorentwurfsplanungen vor. Der Planungsgegenstand ist insofern bereits zwischen den zuständigen Stellen in Bremen, Bremerhaven und bei der DB abgestimmt.
- Im Paket des GVFG-Großvorhabens RS1, 2. Stufe mit den Stationen Föhrenstraße (unten), Föhrenstraße (oben) und Hemelingen sind neue Standorte vorgesehen, die ggf. noch Variantenbetrachtungen erfordern. Dem Fachausschuss Bau des Beirates Hemelingen werden erste Entwürfe vorgestellt sobald diese vorliegen.

Bremerhaven-Wulsdorf. Hier bleibt der heutige Standort bestehen. Der Mittelbahnsteig soll für einen niveaugleichen Einstieg in die Regio-S-Bahn auf 76 cm erhöht werden, der barrierefreie Zugang soll mit einem Lift erfolgen. Im nächsten Arbeitsschritt werden die HOAI-Leistungsphasen 3 und 4 mit Entwurfsplanung, Kostenberechnung und Genehmigungsplanung in enger Abstimmung mit der Stadt Bremerhaven durchgeführt werden.

Bremen-Oberneuland. Der heutige Standort bleibt bestehen. Nach Fertigstellung der Straßenunterführungen im Zuge der Mühlenfeldstraße sowie der Straße Auf der Heide wird der Bahnsteig auf 76 cm erhöht und für den Halt der Metronom Züge auf 220 m verlängert. Die Seitenbahnsteige werden über Rampen barrierefrei erreichbar sein.

Bremen-Neustadt. Der Mittelbahnsteig soll für einen niveaugleichen Einstieg in die Regio-S-Bahn auf 76 cm erhöht werden. Der Zugang zum Bahnsteig, der heute noch durch das Bahnhofsgebäude erfolgt, wird zukünftig ähnlich wie in Bremen-Oslebshausen um das Gebäude herum geführt. Der barrierefreie Zugang erfolgt mit einem Lift. Eine enge Abstimmung erfolgt mit der ebenfalls von SUBV betriebenen Umfeldneugestaltung des Bahnhofs im Rahmen des Sanierungsvorhabens Hohentor.

Bremen-Sebaldsbrück. Dieser Standort soll durch die Stationen Bremen-Föhrenstraße unten (an der Strecke Bremen – Hannover) und Bremen-Föhrenstraße oben (an der Strecke Bremen – Osnabrück) ersetzt werden. Im nächsten Arbeitsschritt sollen die HOAI-Leistungsphasen 1 bis 4 mit Grundlagenermittlung, Vorplanung, Entwurfsplanung, Kostenberechnung und Genehmigungsplanung durchgeführt werden. Die bereits vorliegenden Planungen der HOAI-Leistungsphasen 1 und 2 müssen dabei vollständig überarbeitet werden, da derzeit seitens der DB Netz AG umfangreiche Planungen für die Straßenunterführung im Zuge der Sebaldsbrücker Heerstraße („Zeppelintunnel“) begonnen werden, die Auswirkungen auf den geplanten Standort der Bahnsteige haben.

Bremen-Hemelingen. Wie in der o.g. Deputationsvorlage vom 10.09.2015 dargestellt, bestehen hier zwei Optionen: Die beiden Hauptvarianten A (Modernisierung mit zusätzlicher Rampe in bestehender Lage) und C (Neubau an der Unterführung der Hannoverschen Straße). Der SUBV sieht deutliche Vorteile für die Fahrgäste und für den Ortsteil in der Variante C. Der hierfür erforderliche Umbau eines Güterüberholgleises mit schlankeren („schnelleren“) Weichen wird im Rahmen der Planungen auf seine Realisierbarkeit hin überprüft.

Die oben genannten Planungsleistungen wurden mittlerweile durch die DB Station&Service AG ausgeschrieben, ein Planungsbeginn für alle sechs Stationen ist noch im Frühjahr 2016 vorgesehen. Auf der Grundlage der dann vorliegenden Planungsergebnisse einschließlich einer Kostenberechnung werden die weiteren Realisierungsschritte wie z.B. Realisierungszeiträume und Finanzierungsanteile der Projektbeteiligten weiter konkretisiert.

Neue Stationen

Im Koalitionsvertrag ist das Ziel vereinbart, zusätzliche Haltepunkte im Land Bremen zu errichten, einige mögliche Standorte sind dabei beispielhaft genannt. Auch mit dem Beschluss des SPNV-Plans 2015 durch die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie im April 2015 ist dieses Ziel formuliert worden, verbunden mit einem Prüfungsauftrag für die acht folgenden Standorte in der Stadtgemeinde Bremen:

- Mittelshuchting/Huchting
- Grambke
- Universität/Technologiepark
- Arbergen
- Achterdiek
- Steubenstraße (Stadtamt)
- Marßel
- Farge-Ost.

Vom Magistrat in Bremerhaven wird im Rahmen der Aufstellung eines Verkehrsentwicklungsplans auch folgender, im Koalitionsvertrag des Landes Bremen genannter Standort geprüft:

- Bremerhaven-Speckenbüttel.

Die Realisierbarkeit neuer Haltepunkte an den bestehenden Bahnstrecken hängt von vielerlei Aspekten ab. Beispielhaft genannt seien hier

- der infrastrukturelle Aufwand (Zuwegungen, Kreuzungsbauwerke, Lärmschutzbauwerke, Anpassung der Signaltechnik etc.)
- die betriebliche Machbarkeit/das Bedienungssystem (Sprungkosten durch zusätzlichen Fahrzeugbedarf, Auswirkungen auf die Betriebsqualität, Leistungsfähigkeit der Strecke) oder
- die Integration in die Siedlungsstruktur (vorhandene Fahrgastpotentiale, mögliche Verknüpfung mit dem bestehenden ÖPNV-System).

Für die acht im SPNV-Plan genannten neuen Stationsstandorte in der Stadtgemeinde Bremen hat der SUBV im Jahr 2015 begonnen, die notwendigen Untersuchungen zusammenzutragen und dabei potentielle Standorte in den einzelnen Ortsteilen herauszuarbeiten. Für jede Standortvariante werden anschließend die oben dargestellten Aufgabenstellungen bearbeitet. Der SUBV beabsichtigt, diese Arbeiten bis zum Ende des Jahres 2016 abzuschließen und eine Liste der vorrangig zu realisierenden Stationen der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft vorzulegen.

Beschlussvorschlag

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.