

**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 16.03.2017**

**Schienenpersonennahverkehr im Land Bremen
*Bericht 2017***

Sachdarstellung

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 Baumaßnahmen im Bereich der Infrastruktur (Bahnhöfe).

Zuletzt wurde der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft umfassend am 10.03.2016 über den SPNV berichtet. Mit Verabschiedung des neuen SPNV-Plans für das Land Bremen am 30.04.2015 (vgl. Vorlage 18/523 L) bat die Deputation den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (SUBV), jährlich über den aktuellen Stand der Umsetzung der dort beschriebenen Maßnahmen zu berichten.

1 Fahrplan 2017, aktueller Betrieb

Fahrplanänderungen zum Dezember 2016

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 (Fahrplanjahr 2017) gab es folgende Angebotsverbesserungen:

Regio-S-Bahn-Linie 1 (RS1): Zur Stärkung der wichtigen innerbremischen Achse vom Bremer Hbf. über Sebaldsbrück und Mahndorf nach Achim und Verden ist der 30-Minuten-Takt auf der RS1 weiter ausgedehnt worden. Drei neue Fahrten sind durch die Aufgabenträger Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) und SUBV an Werktagen hinzubestellt worden. So sind neue attraktive Verbindungen für ArbeitnehmerInnen mit Arbeitsbeginn um 10:00 Uhr in Bremen sowie für Teilzeitbeschäftigte und SchülerInnen aus dem Umland entstanden:

Bremen Hbf. ab 08:27 Uhr, Verden ab 09:03 Uhr und 14:03 Uhr.

Die im letztjährigen Bericht angekündigte probeweise Einführung eines 15-Minuten-Taktes an den Adventssamstagen konnte aufgrund der angespannten Personalsituation bei der NordWestBahn nicht realisiert werden, soll nun aber ein Jahr später in erweiterter Form eingeführt werden (s. hierzu Kap. 2).

Regionalbahnlinie 33 (RB33): Die Regionalbahn Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude ist eine der wenigen Strecken in Bremen und Niedersachsen, die noch keinen durchgehenden 1-h-Takt an allen Tagen der Woche aufweist. In einem ersten Schritt wurden nun montags bis freitags die letzten Lücken geschlossen. Drei neue Zugpaare wurden hinzubestellt:

Bremerhaven Hbf ab: 09:36, 11:36 und 21:36 Uhr sowie in der Gegenrichtung ab Bremervörde um 09:38, 11:38 und 20:38 Uhr.

Damit verfügt diese für den Stadt-Umland-Verkehr Bremerhavens aber auch als Zulauf der Region nach Hamburg bedeutsame Strecke an Werktagen nun zwischen 05:00 Uhr morgens und ca. 23:00 Uhr über einen durchgehenden 1-Stunden-Takt.

Regionalbahnlinie 37 (RB37): Die Linie Bremen – Soltau – Uelzen (erixx) hält seit Dezember 2016 auch in Bremen-Mahndorf. Ziel des SUBV ist es, diesen neuen ÖPNV-Umsteigebahnhof für den Bremer Osten weiter zu stärken. Erste Einschätzungen zur Nachfrage durch erixx deuten auf eine positive Wirkung dieser Maßnahme hin.

Regionalbahnlinie 58 (RB58): Das Teilnetz Weser-Ems mit der RB 58 (Bremen – Ganderkesee – Vechta – Osnabrück) wurde nach einer Neuausschreibung zum zurückliegenden Fahrplanwechsel neu in Betrieb genommen. Da die NordWestBahn weiterhin den Betrieb durchführt, sind die Veränderungen für die Fahrgäste nur in Nuancen erkennbar. So stehen die Automaten nun nicht mehr in den Fahrzeugen, sondern auf den Bahnsteigen. Auch hier ist nun das elektronische Ticket BOB im VBN-Raum verfügbar. Die Fahrzeuge sind modernisiert worden, neue Schiebetritte verbessern die Zugänglichkeit für Mobilitätseingeschränkte.

Zwei Fahrten sind auf der Linie Bremen – Ganderkesee – Vechta – Osnabrück neu hinzugekommen: Ankunft Bremen an Samstagen um 06:39 Uhr, Abfahrt ab Bremen um 07:22 Uhr.

Regionalexpresslinie 1 (RE1): Zum Fahrplanwechsel wurden auf der Linie zwei neue Fahrtenpaare zwischen Bremen und Hannover eingeführt: Bremen Hbf. ab 05:45 und 06:45 Uhr, Hannover Hbf. ab 16:52 und 17:52 Uhr, am Freitag verkehren die Züge ab Hannover nachfragegerecht zwei Stunden früher

Aufgrund einer extrem hohen Auslastung des für den Nahverkehr freigegebenen Doppelstock-InterCity zwischen Bremen und Oldenburg sind an Freitagnachmittagen zwei RE-Fahrten nach Oldenburg neu bestellt worden: Abfahrten Bremen Hbf. 15:31 und 17:38 Uhr.

Pünktlichkeit in den Teilnetzen

Abbildung 1 gibt einen Überblick über die Pünktlichkeit, die in den Jahren 2015 und 2016 in den einzelnen Teilnetzen erreicht wurde, die Bremen und Bremerhaven berühren. Die Lage der Teilnetze in der Region Bremen kann der Abb. 2 entnommen werden:

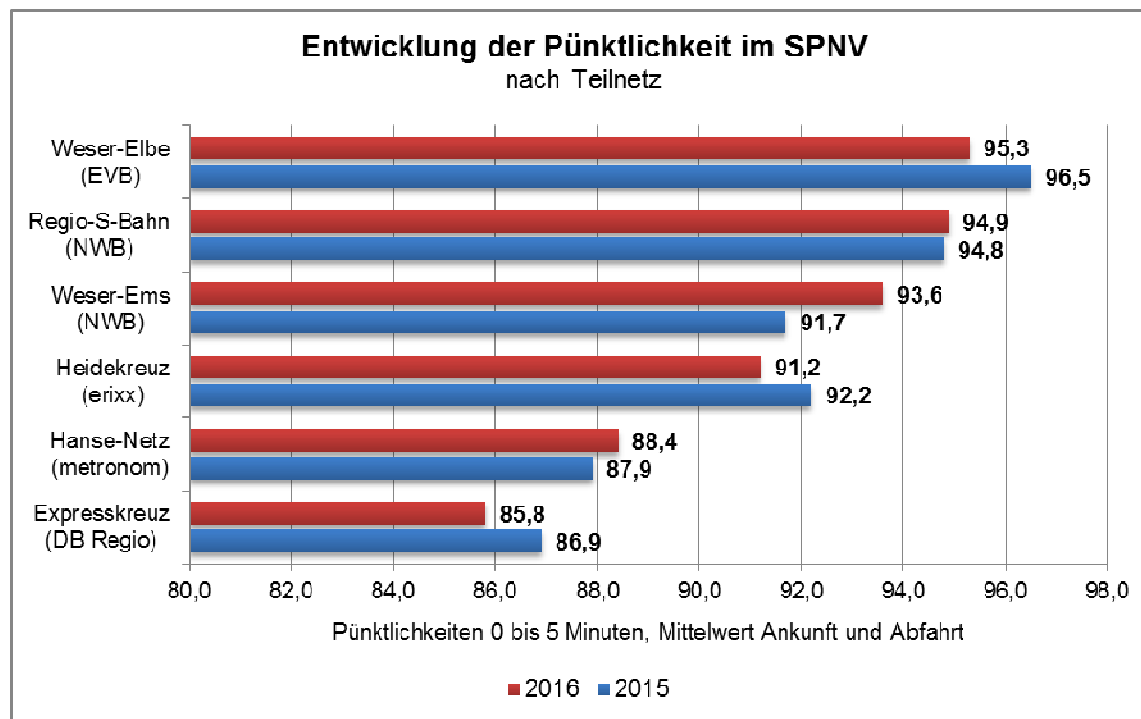


Abb. 1: Jahrespünktlichkeit 2015 und 2016, jeweils bis 5 Min., Mittelwert Ankunft und Abfahrt¹

Die Übersicht zeigt, dass langlaufende SPNV-Linien, die hochbelastete Strecken wie Hannover-Bremen-Bremerhaven und Knoten wie Bremen, Hannover oder Hamburg befahren, generell störanfälliger sind, als die anderen Linien. Die beiden Teilnetze Hanse-Netz- und Expresskreuz Niedersachsen/Bremen weichen daher deutlich von der Zielpünktlichkeit von 95% ab.

Erfreulich ist die Entwicklung im Teilnetz der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen. Sowohl 2015 als auch 2016 wurde in diesem Netz der Zielwert von 95% fast erreicht. Allerdings gibt es Unterschiede zwischen den einzelnen Linien. Während die Linien RS1, RS3 und RS4 Pünktlichkeitswerte über 95% erreichten, lag die Pünktlichkeit auf der RS2 im Jahr 2016 mit rund 93% immer noch knapp unter dem Zielwert.

Bereits in den vergangenen Jahren fiel die RS2 Bremerhaven-Twistringen durch eine schlechte, zeitweise nicht akzeptable Betriebsqualität auf. Daraufhin wurde zum Fahrplan 2016 ein neues Fahrplankonzept zwischen Bremen und Bremerhaven umgesetzt. In der Folge hat sich die Pünktlichkeit auf der Achse deutlich verbessert; um den Zielwert von 95% zu erreichen, sind jedoch Maßnahmen an der Infrastruktur erforderlich. Zudem erarbeitet die DB Netz AG aktuell ein Programm zur Modernisierung der Bahnübergangstechnik in der Region. In den kommenden fünf Jahren sollen alle Altanlagen, die als wesentliche Störungstreiber identifiziert wurden, durch moderne Anlagen ersetzt werden.

¹ Die Pünktlichkeit wird für jeden Zug in verschiedenen Klassen erfasst und im Rahmen des Verkehrsvertrages gestaffelt mit Maluszahlungen belegt. Als Qualitätskennwert hat sich generell die 5-Min.-Klasse als Standard etabliert. Jeder einzelne Zug wird an definierten Messstellen (zwischen 3 und 5 je Linie) in seiner Abweichung zum Soll-Fahrplan bei Ankunft und Abfahrt erfasst. Verzögert sich die Abfahrt zur Herstellung eines Anschlusses an einen verspäteten anderen Zug, kann die Maluszahlung teilweise reduziert oder ausgesetzt werden.



Abb. 2: Teilnetze des SPNV, die das Land Bremen bedienen, und je Teilnetz die aktuell beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen

Zugausfälle im Netz der Regio-S-Bahn

Im Spätsommer des Jahres 2016 waren im Netz der Regio-S-Bahn verstärkt Zugausfälle zu verzeichnen. Aufgrund einer hohen Ausfallquote bei den Triebfahrzeugführern musste schließlich über vier Wochen sogar einer von vier Zügen je Stunde zwischen Bremen Hbf. und Vegesack am Nachmittag geplant ausfallen (siehe hierzu auch Bericht der Verwaltung vom 27.10.2016). In den Wochen mit den höchsten Krankheitsständen sind damals über 3 % der Fahrten im Netz der Regio-S-Bahn ausgefallen.

Seitdem hat sich die Lage deutlich verbessert. Im Januar 2017 ist die Quote ungeplanter Zugausfälle auf 1,2 % der Fahrten gesunken. Aufgrund der Randbedingungen im Eisenbahnverkehr ist aus der Erfahrung vergleichbarer Verkehrsnetze in Deutschland ein Wert von unter 1 % ungeplanter Ausfälle in Deutschland kaum zu erreichen. Dies ist zum einen auf technische Störungen zurückzuführen, zum anderen erhöht die in den Ballungsräumen deutlich gestiegene Auslastung des deutschen Eisenbahnnetzes die Störanfälligkeit.

Um die Verkehrsunternehmen anzuhalten, die Zahl der Ausfälle zu minimieren, haben die Aufgabenträger in den Verkehrsverträgen an verschiedenen Stellen so genannte Pönalen verankert, die bei Schlechtleistungen Abzüge der Bezahlung nach sich ziehen. Im Bereich der Regio-S-Bahn wird dies für das Jahr 2016 ein Betrag von voraussichtlich etwa einer Million Euro sein.

Nachfrage/Kapazitäten

Die Nachfragezahlen in den beiden Netzen Regio-S-Bahn und Expresskreuz zeigen 2016 gegenüber 2015 eine Steigerungen von rund 3,0 % bei der Regio-S-Bahn bzw. 3,6 % im Expresskreuz.

Der Dezember 2016 war der insgesamt stärkste Einzelmonat seit Inbetriebnahme des Regio-S-Bahn-Netzes im Dezember 2010. An den Freitagen wurden im Mittel über 70.000 und an den Adventssamstagen im Mittel über 60.000 Fahrgäste gezählt. Die Linie mit den deutlichsten Zuwächsen ist die RS1 (Farge - Vegesack – Hbf – Verden). Insbesondere sind die Steigerungen in 2016 gegenüber 2015 an Samstagen mit annähernd 10% besonders erfreulich. Die zum 1.1.2015 vollzogene deutliche Preissenkung in Form der Abschaffung der Preisstufe II hat sich bei der Nachfrage damit spürbar bemerkbar gemacht. Gegenüber 2014 ist die Nachfrage auf der Linie RS1 um über 20 % angestiegen.

Im Netz des Expresskreuzes weist die erst zum Fahrplan 2014 neu eingerichtete Direktlinie RE8 Bremerhaven – Bremen – Hannover mit plus 8,6 % in 2016 gegenüber 2015 einen weiterhin deutlich überdurchschnittlichen Fahrgastzuwachs auf.

Bei den Stationen verdient die Entwicklung der Nachfrage am Bahnhof Bremen-Mahndorf besondere Erwähnung. Als neuer Verknüpfungspunkt und Systemhalt des Regionalexpresses (RE) hat er in den vergangenen Jahren deutliche Nachfragezuwächse zu verzeichnen. Der VBN hat in seiner Erhebung im Sommer 2009 montags bis freitags noch rd. 1.100 tägliche Ein- und AussteigerInnen gezählt, bei der Erhebung im Sommer 2014 waren es bereits rd. 1.900 Ein- und AussteigerInnen. Bei der jüngsten Erhebung des VBN (2015/16) sind nunmehr rund 2.500 Ein- und AussteigerInnen werktätlich registriert worden. Mit dem zusätzlichen Halt der Linie RB37 (erixx) seit Dezember 2016 ist die Attraktivität dieses Verknüpfungspunktes nochmals gestärkt worden.

2 Fahrplanänderungen zum Dezember 2017 (Fahrplan 2018)

Zum Fahrplan 2018 wird es keine Betriebsaufnahmen neuer Netze oder Betreiber geben. Dennoch ist seitens der Aufgabenträger beabsichtigt, für die Fahrgäste deutlich wahrnehmbare Angebotsausweitungen umzusetzen. Die für Bremen erfreuliche Neuverteilung der Regionalisierungsmittel ab 2016 soll auch unmittelbar den Kunden in Form neuer Angebote zu Gute kommen. Gegliedert nach den sechs aktuellen Verkehrsverträgen (Teilnetzen) des Landes Bremen (s. Abb. 2) sollen folgende Angebotsverbesserungen gemeinsam mit dem Land Niedersachsen bei der DB Netz AG als Trassenbedarf für den Zeitraum ab Dezember 2017 angemeldet werden.

Expresskreuz Niedersachsen/Bremen (DB Regio)

- Um ein einheitliches Angebotsniveau der einzelnen von Bremen ausgehenden Linienäste im Expresskreuz zu erreichen, sollen zwischen Bremen und Osnabrück Fahrten am Tagesrand hinzubestell werden:

Bremen Hbf ab 04:07 Uhr, Osnabrück Hbf an 05:22 Uhr montags bis samstags;
Osnabrück Hbf ab 23:52 Uhr, Bremen Hbf an 01:09 Uhr montags bis samstags;
Bremen Hbf ab 06:07 Uhr, Osnabrück Hbf an 07:22 Uhr sonntags;
Osnabrück Hbf ab 06:34 Uhr, Bremen Hbf an 07:51 Uhr sonntags.

- Als neues Angebotsselement soll der Nachtverkehr zwischen Bremen und Hannover in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag im 2-Stunden-Takt durchgehend angeboten werden. Hierzu ist die Ergänzung eines Fahrtenpaares erforderlich:

Neu Bremen Hbf ab 02:08 Uhr (mit Halt an allen Zwischenhalten bis Verden), Hannover Hbf an 03:38 Uhr;
Hannover Hbf ab 02:20 Uhr, Bremen Hbf an 03:46 Uhr (mit Halt an allen Zwischenhalten ab Verden).

Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen (NWB)

Alle vorgesehenen Verbesserungen im Netz der Regio-S-Bahn beziehen sich auf die RS1, die in den letzten drei Jahren die Linie im Netz der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen ist, die das stärkste Nachfrageplus verzeichnet hat. Im Einzelnen werden folgende Änderungen von der DB Netz AG geprüft:

- Neuordnung des Nachtverkehrs nach Bremen-Nord mit durchgehendem Angebot am Wochenende: Als gänzlich neues Angebotselement soll künftig in den Wochenendnächten der Verkehr zwischen Bremen Hbf und Vegesack zusätzlich zum Nachtbus durchgehend auch mit der Regio-S-Bahn durchgeführt werden. Die Nachtfahrten der Regio-S-Bahn werden zwischen Bremen Hbf. und Vegesack angeboten, in Vegesack wird der Anschluss an die BSAG-Nachtlinie N7 nach Neuenkirchen über Blumenthal und Farge hergestellt. Aufgrund der geringen Nachfrage zwischen Vegesack und Farge entfallen die Abfahrten um 01:34 und 02:34 Uhr von Vegesack nach Farge und die zugehörigen Fahrten in der Gegenrichtung. Die Nachtlinie N7 der BSAG verkehrt auf dieser Relation in zeitlich gleicher Lage wie die Regio-S-Bahn und ersetzt diese.
- Nach dem neuen Konzept soll täglich um 00:06 Uhr ab Bremen Hbf die letzte Fahrt nach Farge verkehren, ab Farge vsl. um 00:11 Uhr. Samstags und sonntags soll die Regio-S-Bahn zwischen Bremen Hbf und Vegesack zwischen 01:06 Uhr und 05:06 Uhr im 1-Stunden-Takt verkehren. In Vegesack besteht Anschluss an die Nachtlinie N7 der BSAG, die den Bereich bis Neunkirchen bedient (Gegenrichtung vsl.: 01:35 Uhr bis 05:35 Uhr ab Vegesack). Ab 06:06 Uhr ab Bremen Hbf beginnt dann der Übergang zum Tagesverkehr mit der durchgehenden Bedienung bis Farge und der Aufnahme des 30-Min.-Taktes. Details werden derzeit noch mit den beteiligten Verkehrsunternehmen und dem VBN abgestimmt.
- Als weitere wesentliche Angebotsausweitung im SPNV zum Fahrplan 2018 plant der SUBV die Einführung eines 15-Min.-Taktes an allen Samstagen zwischen Bremen Hbf und Vegesack. Diese Angebotsausweitung ist vor allem durch die gerade an den Samstagen auf dieser Relation stark gestiegenen Nachfrage begründet: wurden 2014 an einem durchschnittlichen Samstag noch rd. 18.500 Fahrgäste gezählt, waren es 2016 bereits über 23.000. Zahlreiche Fahrten auf dieser Relation weisen am Samstag eine höhere Auslastung als zur Hauptverkehrszeit unter der Woche auf. Zur Kapazitätssteigerung wurde dem 15-Minuten-Takt der Vorzug vor dem Verlängern der Züge auf eine Doppeltraktion gegeben, da so die zusätzliche Kapazität nachfragegerecht auf den Abschnitt Bremen Hbf. – Vegesack beschränkt werden kann und darüber hinaus die Attraktivität der Verbindung durch ein höheres Fahrtenangebot weiter steigt.
- Neu soll die RS 1 an Samstagen zwischen 10:20 Uhr ab Vegesack und 19:19 Uhr ab Bremen Hbf durchgängig im 15-Minuten-Takt verkehren. Die Einführung dieses neuen Angebotes soll bereits zum 1. Samstag in der Adventszeit erfolgen und damit vor dem eigentlichen Fahrplanwechsel im Dezember.
- Für Arbeitnehmer/-innen, die bis 20:00 Uhr arbeiten müssen und ihr Ziel in Richtung Verden nicht mit dem RE erreichen können soll eine neue Abfahrt um 20:27 Uhr die Rückfahrtmöglichkeit deutlich attraktiver machen. Ebenso soll eine neue Abfahrt ab Verden um 13:03 Uhr auch Teilzeitbeschäftigten und Schüler/innen in der Region zu Gute kommen. Damit wird diese Achse weiter gestärkt:

ab Verden 13:03 Uhr, an Bremen Hbf 13:31 Uhr;
ab Bremen Hbf. 20:27 Uhr, an Verden 20:54 Uhr.

- Die morgendliche Hauptverkehrszeit aus und nach Bremen-Nord hat sich zeitlich ausgedehnt. Die beiden Fahrten 09:05 und 09:35 Uhr ab Vegesack sind regelmäßig sehr stark nachgefragt. Eine Verlängerung des 15-Min.-Taktes ist hier aus Kapazitätsgründen sinnvoll:

ab Bremen Hbf 08:49 Uhr, an Vegesack 09:10 Uhr;
ab Vegesack 09:20 Uhr, an Bremen Hbf 09:39 Uhr.

- Auch abends soll der 15-Min.-Takt um eine halbe Stunde ausgedehnt werden, damit wird der gleiche Übergang zum 30-Min.-Takt wie künftig an Samstagen erzielt und der nach wie vor weit verbreitete Ladenschluss um 19:00 Uhr mit einer attraktiven neuen Abfahrtszeit berücksichtigt:

ab Bremen Hbf 19:19 Uhr, an Vegesack 19:40 Uhr.

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 2018 soll der seit dem Fahrplan 2017 werktäglich durchgehend angebotene 1-Stunden-Takt nun auch auf das gesamte Wochenende ausgedehnt werden. Durch diese Verdichtung wird eine höhere Potentialausschöpfung im Freizeitverkehr erwartet, beispielsweise beim samstäglichen Einkaufsverkehr von und nach Bremerhaven.
- Auch auf der Strecke Bremerhaven – Cuxhaven soll ein spezielles Nachtangebot an Wochenenden eingeführt werden. In den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag soll eine Fahrt ab ca. 00:00 Uhr ab Bremerhaven den Anschluss an die RS2 aus Bremen herstellen. Damit sind Angebote des Nachtlebens in Bremerhaven für die BewohnerInnen des niedersächsischen Umlandes mit dem SPNV noch komfortabler nutzbar.

Hanse-Netz (Metronom)

- Hier sind keine Änderungen vorgesehen. Das Angebotskonzept hat sich bewährt, die Nachfrage entwickelt sich weiterhin positiv. Insbesondere das RegionalBahn-Produkt, das der Erschließung der kleineren Zwischenbahnhöfe, wie Bremen-Oberneuland, dient hat einen deutlichen Nachfragezuwachs zu verzeichnen.

Weser-Ems-Netz (NWB)

- Aufgrund der weiter stetig wachsenden Nachfrage auf der Regionalbahnlinie Bremen – Ganderkesee – Vechta – Osnabrück werden mit Zulauf neuer Triebwagen verschiedene Kapazitätsverstärkungen realisiert. Werktags werden dann fast alle Fahrten mit zwei Triebwagen durchgeführt. Zusätzlich sollen Frühfahrten von und nach Bremen an Sonntagen ergänzend bestellt werden:

neu Bremen Hbf. sonntags an 07:38 und 08:38 Uhr (bislang nur eine Fahrt an 8:00 Uhr),
Bremen Hbf. ab 07:22 Uhr;

- neu: in den Nächten Freitag/Samstag sowie Samstag/Sonntag soll erstmals auf dieser Linie ein Nachtangebot eingeführt werden: um 00:22 Uhr ab Bremen Hbf bis nach Vechta/Lohne.

Die Prüfungen der dargestellten Fahrplanausweitungen durch die DB Netz AG werden bis zum Sommer 2017 andauern. Dann wird ein vorläufiger Netzfahrplanentwurf vorgelegt und die Eisenbahnverkehrsunternehmen erhalten die Möglichkeit, dazu Stellung zu nehmen. Der neue Fahrplan tritt dann im Dezember 2017 in Kraft.

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

3 Sachstand Projekt „Wunderline“

Im Jahr 2011 wurde von der Provinz Groningen das Wunderline-Projekt ins Leben gerufen. Schnell und bequem mit dem Zug von Bremen nach Groningen und zurück reisen: Das ist das Ziel des Wunderline-Projekts. Um dieses Ziel zu erreichen, setzen sich die Provinz Groningen, das Land Niedersachsen, das Land Bremen sowie Gebietskörperschaften und Unternehmen aus dem deutsch-niederländischen Grenzgebiet für die Aufwertung der Strecke als Teil einer internationalen Bahnverbindung ein. Eine kürzere Fahrzeit und mehr Komfort sollen mehr Fahrgäste auf die Schiene holen. Von einer verbesserten Verbindung sollen nicht nur die Reisenden selbst, sondern auch Tourismus, Gesellschaft, Kultur und Wirtschaft in Deutschland und in den Niederlanden profitieren.

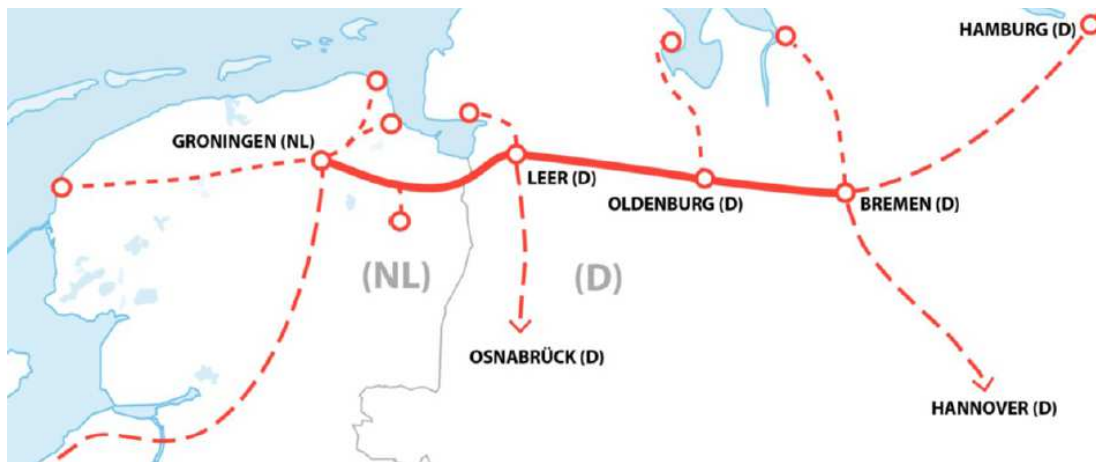


Abb. 3: Verlauf der Wunderline Groningen – Bremen

Im Rahmen des Projektes Wunderline führen die Partner gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG (DB) und den Niederländischen Eisenbahnen (NS) verschiedene Untersuchungen zur Machbarkeit des Projektes durch. Dazu zählen z.B. Fahrplanstudien, technische Machbarkeitsstudien oder sozioökonomischen Studien. Durch die Zerstörung der Eisenbahnbrücke über die Ems (Friesenbrücke) zwischen Leer und Groningen im Dezember 2015 ist eine weitere große Herausforderung dazugekommen. Der Wiederaufbau der Brücke wird mit mindestens 5 Jahren veranschlagt.

2018 soll eine Entscheidung getroffen werden, ob und in welcher Form das Wunderline-Projekt verwirklicht werden kann oder nicht. Bis dahin laufen Umwelt- und Baugenehmigungsverfahren und werden Arbeitsskizzen erstellt, um die schnelle internationale Bahnverbindung zu realisieren. Nach derzeitigen Planungen soll bei einem positiven Beschluss der Gremien 2024 eine verbesserte Bahnverbindung zwischen Bremen und Groningen für den Personenverkehr realisiert sein. In rund zwei Stunden käme man dann sicher und bequem mit der Bahn von Bremen nach Groningen.

Weitere Informationen können unter <http://wunderline.nl/de/> abgerufen werden.

4 Ausschreibungskalender

Sechs Teilnetze berühren das Land Bremen. Die zugehörigen SPNV-Verkehrsverträge, bei denen der SUBV als SPNV-Aufgabenträger Vertragspartner ist, 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 Netz Heidekreuz) ist die Laufzeit tenden-

ziell kürzer als bei solchen Netzen, in denen das Eisenbahnverkehrsunternehmen die Fahrzeuge selbst beschaffen muss (Beispiel: Elektrotriebwagen der Regio-S-Bahn). Die aktuelle Planung zu den künftigen Ausschreibungen wird regelmäßig auf bundesweiten Plattformen dargestellt, um so potentielle Bieter rechtzeitig darauf aufmerksam zu machen. Abbildung 4 gibt einen Überblick über den aktuellen Planungsstand.

Teilnetz	Beginn Vergabeverfahren	Betriebsaufnahme zum
Weser-Ems-Netz	abgeschlossen	Dez. 2016
Hanse-Netz	Herbst 2016	Dez. 2018
Heidekreuz	2018	Dez. 2019 bzw. Dez. 2020
Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen	2018	Dez. 2021
Weser-Elbe-Netz	2019	Dez. 2021
Expresskreuz Niedersachsen/Bremen	2018	Dez. 2022

Abb. 4: Ausschreibungskalender

Laufende Vergabeverfahren: Hanse-Netz

Mit Ablauf des Fahrplanjahres 2018 läuft der aktuelle Vertrag für das „Hanse-Netz“, der die Regionalbahn- und Regionalexpress-Verkehre zwischen Bremen und Hamburg, sowie zwischen Hamburg Uelzen umfasst, aus. Aktuelle Auftragnehmerin ist die Metronom Eisenbahngesellschaft. Das Verfahren zur Neuvergabe, über das der SUBV der Deputation am 27.10.2016 berichtet hat, ist im Dezember 2016 mit der ersten Vergabestufe, dem Teilnahmewettbewerb, eingeleitet worden. Im April 2017 wird die eigentliche Angebotsphase beginnen, im Spätsommer 2017 soll die Vergabeentscheidung herbeigeführt werden.

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. Wesentliche Änderungen bei der Neuausschreibung sind:

- Die Linie Uelzen – Hannover – Göttingen wird in das neue Ausschreibungsnetz integriert.
- Die Kapazität der Züge wird einheitlich auf 6 Doppelstockwagen für die Regionalbahn-Linie und 7 Wagen beim Regionalexpress erhöht; zur weiteren Erhöhung der Gesamtsitzplatzzahl werden die Bereiche der ersten Klasse zugunsten der zweiten Klasse reduziert.
- Im Nachtverkehr ist zwischen Bremen und Hamburg in den Wochenendnächten ein durchgehender Taktverkehr vorgesehen.
- Die Fahrzeuge aus dem niedersächsischen Fahrzeugpool werden sukzessive einer umfassenden Modernisierung unterzogen. Dabei ist auch die Nachrüstung eines Videoüberwachungssystems, einer WLAN-Anlage und von Steckdosen an den Sitzen vorgesehen.
- Die Maluszahlungen bei Schlechtleistung werden geschärft, so z.B. bei Versäumnissen im Bereich des Vertriebs oder bei Fehlern in der Personaldisposition, die zum Ausfall von Zügen führen.
- Im Gegenzug wird ein Bonussystem eingeführt, das auf den beiden Säulen „Kundenmonitoring“ und „Mystery Shopping“ (Testkundenverfahren) beruht.

Anstehende Vergabeverfahren: Regio-S-Bahn und Expresskreuz

Die beiden für die SPNV-Bedienung des Landes Bremen wichtigsten Verkehrsverträge der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen sowie des Expresskreuzes Niedersachsen/Bremen

enden im Dezember 2021 bzw. 2022. Die Ausschreibungsverfahren beider Netze sollen im Jahr 2018 eingeleitet werden. Die inhaltlichen Vorbereitungen, insbesondere zur Umsetzung der im SPNV-Plan 2015 des Landes Bremen verankerten Angebotsausweitungen, laufen bereits. Schwerpunkt ist hier das Thema Leistungsfähigkeit des Streckennetzes im Knoten Bremen.

In enger Abstimmung mit den zu berücksichtigenden Kapazitäten für den Seehafenhinterlandverkehr werden die Möglichkeiten zur Angebotsausweitung im SPNV im Detail durch die DB Netz AG gemeinsam mit dem SUBV untersucht. Diese Prüfung berücksichtigt auch den Infrastrukturausbau aus der Umsetzung des neuen Bundesverkehrswegeplans. Daneben werden kleinere, kurzfristig zu erreichende Maßnahmen in die Untersuchung einbezogen. Hierzu zählen z. B. eine neue Signaltechnik an einzelnen Gleisen des Hauptbahnhofs oder der Einbau von Weichen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit einzelner Betriebsstellen.

Vor Einleitung der beiden Vergabeverfahren wird die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft jeweils über inhaltliche Rahmenfestsetzungen informiert.

5 Bahnhöfe im Land Bremen

Fortsetzung der Qualitätskontrollen

Seit 2012 lässt der 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 nach Schulnoten über alle Wertungskategorien und alle Stationen hat sich über die bisherigen 5 Erhebungswellen von der Note 2,8 im Jahr 2012 auf die Note 2,3 im Jahr 2016 verbessert. Die regelmäßigen Rücksprachen mit den Bahnhofsbetreibern auf Grundlage der externen Einschätzung haben zu spürbaren Verbesserungen geführt. Genannt seien hier die Themen Müllentsorgung und Beseitigung kleinerer baulicher Mängel. Die Gesamtbewertungen für die einzelnen Stationen im Jahr 2016 sind der Abbildung 5 zu entnehmen. Dabei fallen die beiden Stationen Burg und Neustadt in der Bewertung durch Verschmutzungen und Graffiti negativ auf. In Burg funktionierte überdies am Tag der Erhebung einer der Aufzüge nicht. Beide Stationen erhielten daher 2016 nur ein „ausreichend“.



Abb. 5: Gesamtbewertung der Bahnhöfe im Land Bremen im Jahr 2016 [Quelle: Qualitätskontrolle an den Bahnstationen im Land Bremen, Frühjahr 2016, Ergebnisbericht, ZVBN/Agentur BahnStadt]

Die Erhebung der Bremer Stationen im laufenden Jahr erfolgt im April 2017, die Ergebnisse werden voraussichtlich im Juli vorliegen und im Internet auf der o. g. Seite des SUBV abrufbar sein.

Investpaket 2020 und neue Stationen

Der Abbildung 6 ist zu entnehmen, dass von den 23 bestehenden Bahnstationen im Land Bremen bisher 18 umfassend modernisiert und barrierefrei umgebaut worden sind. Bei 5 Stationen steht die barrierefreie Sanierung noch aus: Bremerhaven-Wulsdorf, Bremen-Neustadt, Bremen-Sebaldsbrück, Bremen-Hemelingen sowie Bremen-Oberneuland. Für alle diese Standorte werden derzeit die Planungen in den Phasen Vorentwurfsplanung oder Entwurfsplanung durchgeführt. Bis zum Sommer des laufenden Jahres werden die Ergebnisse der Planungen vorliegen.

Für die Stationen Bremerhaven-Wulsdorf, Bremen-Neustadt sowie Bremen-Oberneuland soll zeitnah ein Bau- und Finanzierungsvertrag mit der DB Station&Service AG verhandelt werden. Die Ergebnisse der Planungen, die Umsetzungszeitpläne sowie die Finanzierung werden der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft im Sommer 2017 zur Entscheidung vorgelegt. Ebenfalls werden die Planungsergebnisse der Stationen Bremen-Hemelingen und Bremen-Föhrenstraße (als Ersatz für Sebaldsbrück) nach Vorliegen der Entwurfsplanungen der Deputation zur Kenntnis gegeben.

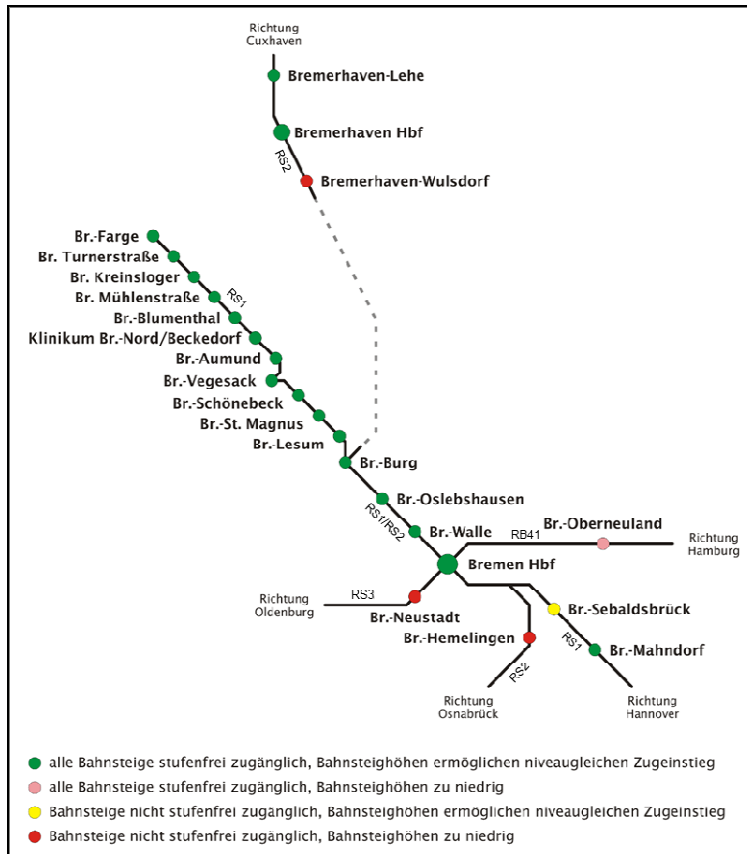


Abb. 6: Barrierefreiheit an den Bahnhöfen im Land Bremen [Quelle: Qualitätskontrolle an den Bahnstationen im Land Bremen, Frühjahr 2015, Ergebnisbericht, ZVBN/Agentur Bahn-Stadt]

Die erste Prüfstufe für die im SPNV-Plan 2015 identifizierten möglichen neuen Standorte für SPNV-Stationen ist noch nicht abgeschlossen. Insbesondere die Prüfung der bahntechnischen und bahnbetrieblichen Aspekte (z.B. Signaltechnik und Streckenleistungsfähigkeitsnachweise) gestalten sich aufwändiger, als zunächst eingeschätzt. Im Einzelnen werden folgende Standorte geprüft:

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

Nach Abschluss der Voruntersuchungen wird der SUBV eine Liste der vorrangig zu realisierenden Stationen der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft vorlegen.

Beschlussvorschlag

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