

# Bremische Bürgerschaft – SD.NET Vorlagenformular (Ausschüsse und Deputationen)

<b>Ressort:</b>	Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau	<b>Verantwortlich:</b>	Herr Weiss, Herr Rensing
<b>Abteilung/Referat:</b>	5 / 52	<b>Telefon:</b>	11996
<b>Vorlagentyp:</b>	Beschlussvorlage Ausschüsse/Deputationen	<b>Aktenzeichen:</b>	600-3-05-04-16/ 2019-3
<b>öff. / n.öff.:</b>	öffentlich	<b>Wirtschaftlichkeit:</b>	Keine WU

Beratungsfolge	Beratungsaktion
Staatliche Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung - 20. WP	Kenntnisnahme
Wählen Sie ein Element aus.	Wählen Sie ein Element aus.
Wählen Sie ein Element aus.	Wählen Sie ein Element aus.
Wählen Sie ein Element aus.	Wählen Sie ein Element aus.

## **Titel der Vorlage:**

Schienerpersonennahverkehr im Land Bremen, Bericht 2020/21

## **Vorlagentext:**

## **Sachdarstellung**

Seit 1996 ist das Land Bremen Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Der Aufgabenträger stellt nach § 8 BremÖPNVG einen Plan für den Schienenpersonennahverkehr auf. Hierin legt er die Anforderungen an die ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im SPNV fest. Mit Verabschiedung des SPNV-Plans 2015 für das Land Bremen am 30.04.2015 (vgl. Vorlage 18/523 L) bat die Deputation den damaligen Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (SUBV), jährlich über den aktuellen Stand der Umsetzung der dort beschriebenen Maßnahmen zu berichten.

Zuletzt wurde der Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung umfassend am 28.11.2019 über den SPNV berichtet. Am 03.09.2020 wurde die Deputation ergänzend über die Ergebnisse der Ausschreibung des Netzes Dieselnetz Mitte 2021<sup>+</sup> sowie am 25.6. und am 24.09.2020 über Ausbauperträge und Kostenentwicklungen der Bahnhofsneubauten Bremerhaven-Wulsdorf, Bremen-Neustadt sowie Bremen-Oberneuland informiert.

Im folgenden Bericht wird über aktuelle Themen im SPNV im Land Bremen informiert. Dazu gehören sowohl Informationen zum Angebot (Fahrplan, Vergabeverfahren) als auch ein aktueller Überblick über Baumaßnahmen im Bereich der Schieneninfrastruktur und sonstige Themen, die vor allem aus Kundensicht relevant sind.

## **1 Fahrplan 2020/2021, aktuelle Themen aus dem Betrieb**

Das SPNV-Netz im Land Bremen ist in verschiedene Teilnetze gegliedert, in denen jeweils über Vergabeverfahren ermittelte Eisenbahnverkehrsunternehmen vertraglich gebunden sind. Im vorliegenden Bericht wird häufiger auf diese Teilnetze Bezug genommen. Daher gibt die Abb. 1 zur besseren Verständlichkeit eine Übersicht über die Netze.

### **Angebotsänderungen zum Fahrplan 2021**

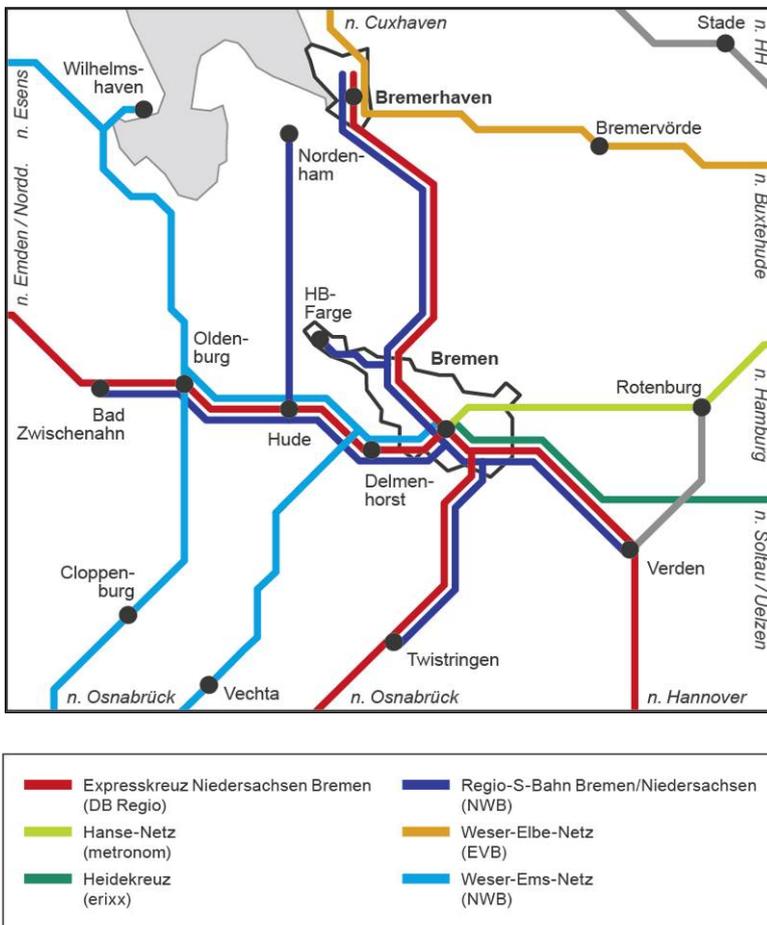
Zum Fahrplan 2020 sowie zum zurückliegenden Fahrplanwechsel im Dezember 2020 („Fahrplan 2021“) gab es keine systematischen Angebotsausweitungen ganzer Linien oder Netze, sondern punktuelle Ergänzungen zur Schließung letzter Taktlücken und zur weiteren Verbesserung des Angebotes für den Freizeitverkehr, hier während der Wochenendnächten.

Generell lässt sich feststellen, dass die deutlichen Ausweitungen des Fahrplanangebotes seit der Übernahme der Verantwortung der Länder für den SPNV im Jahr 1996 mittlerweile zu einem über den gesamten Tag und über alle Wochentage gleichmäßigen, vertakteten Angebot geführt haben und weitere Ausweitungen alleine aus kapazitiven Gründen im Bahnknoten Bremen nicht ohne weiteres mehr realisierbar sind. Ein mittlerweile zu beachtender Grundsatz bei der Angebotsplanung im Bereich hoch belasteter Bahnstrecken lautet: Mehrleistungen dürfen nicht auf Kosten der Betriebsqualität gehen.

Zuletzt sind die Nachtverkehre an den Wochenendnächten (Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag) noch einmal deutlich ausgeweitet worden. Nachdem bis 01:00 Uhr nachts bereits seit einigen Jahren in alle Richtungen noch Abfahrten ab Bremen Hbf angeboten werden, findet nun auf den drei regional und lokal wichtigen Achsen Bremen – Hamburg, Bremen – Hannover sowie Bremen Mitte – Bremen-Nord seit 2020 darüber hinaus ein nächtlich durchgehender Betrieb statt, auf den überregionalen Achsen im 2-Std.-Takt, innerbremisch im 1-h-Takt. Aufgrund des Einbruchs der Fahrgastzahlen während der Corona-Pandemie insbesondere im Freizeitverkehr, kann über den Erfolg dieser neuen Angebote noch nicht berichtet werden.

Ferner wurden im Mai 2020 letzte Taktlücken im Weser-Ems-Netz geschlossen. So gibt es auf der Bremen berührenden Linie RB58 (Bremen – Vechta – Osnabrück) seither eine tägliche Abfahrt um 22:22 Uhr ab Bremen Hbf (vorher nur samstags) mit Ziel Vechta und ebenso eine neue tägliche Ankunft um 23:38 Uhr. Die in den vergangenen Jahren äußerst positive Fahrgastentwicklung dieser Linie haben die beiden Aufgabenträger Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) und die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (SKUMS) dazu veranlasst, schrittweise den Angebotszeitraum auszuweiten und die Züge nunmehr durchgehend an allen Wochentagen im 1-h-Takt verkehren zu lassen.

Auf den übrigen, Bremen berührenden Linien gab es nur vereinzelt geringfügige Anpassungen der Fahrplanzeiten im Minutenbereich.



**Abb. 1:** Teilnetze des SPNV, die das Land Bremen bedienen, mit den aktuell beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen

### Auswirkung der Corona-Pandemie auf den SPNV

Wie auf alle Bereiche des privaten und öffentlichen Lebens, hat die Corona-Pandemie auch auf den SPNV seit März 2020 erhebliche Auswirkungen. Neben Fragen zur Einhaltung der Hygiene- und Abstandsgebote sind dies vor allem der massive Nachfragerückgang während der Lockdown-Phasen mit einhergehenden Einnahmerückgängen und auch erhöhte Krankenstände des Personals. Neben Lokführer und Zugbegleiter, sind dabei auch die Personale im Bereich der Infrastruktur, beispielsweise bei Stellwerken für den Betrieb essentiell.

Bezüglich der Thematik „Einnahmeausfälle“ kann hier auf die Deputations-Vorlage „Rettungsschirm für den SPNV“ vom 03.12.2020 verwiesen werden.

Die Auswirkungen auf die Personale im Eisenbahnwesen haben sich vor allem zu Beginn des ersten Lockdowns bemerkbar gemacht, als eine größere Anzahl an Mitarbeitern prophylaktisch in Quarantäne ging, um mögliche Ansteckungen im Kollegenkreis unbedingt zu vermeiden. Trotz der hohen Zahl an Kundenkontakten ist nach Untersuchungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen aber mittlerweile klar, dass die Verbreitung von Covid 19 bei Mitarbeitern der Eisenbahnen (und des ÖPNV) eher unterdurchschnittlich ist. Insofern konnten kurzfristige Angebotsreduzierungen im Netz des Expresskruzes Bremen/Niedersachsen (DB Regio) bereits im Mai 2020 wieder zurückgenommen werden. Auch bei den Infrastrukturunternehmen ist bisher keine wesentliche pandemiebedingte Einschränkung zu verzeichnen gewesen.

Die SPNV-Aufgabenträger LNVG und die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau haben bewusst auch während der Lockdowns mit teilweisen Nachfragerückgängen auf unter 40 % des Vorjahresniveaus auf Reduzierungen im Fahrplanangebot verzichtet. Selbst Kapazitätsreduzierungen (weniger Wagen oder Triebwagen) wurden nicht in Betracht gezogen, um die gebotenen Abstände zwischen den Reisenden besser einhalten zu können. Seitens der Eisenbahnverkehrsunternehmen sind weitreichende Maßnahmen zur Steigerung der Hygiene umgesetzt worden, wie verstärkte Reinigungsintervalle der gesamten

Züge und insbesondere der Bereiche, bei denen es zu Kontakten mit den Händen der Reisenden oder des Personals kommt. Die Gefährdungslage ist auch dadurch reduziert, dass mittlerweile alle Fahrzeuge im SPNV mit Klimaanlage ausgestattet sind und daher eine kontinuierliche Filterung der Innenluft erfolgt.

### **Qualitätsprobleme im Netz der Regio-S-Bahn**

Das Fahrplanjahr 2019 und die erste Hälfte des Jahres 2020 wurden auch von Zugausfällen der NordWestBahn (NWB) in den Teilnetzen Regio-S-Bahn und Weser-Ems geprägt. Ursache für die Zugausfälle waren fehlende Triebfahrzeugführer. Nach zunächst spontanen, für die Fahrgäste nicht kalkulierbaren Zugausfällen (Höhepunkt im Juni 2019 mit knapp über 3 % Ausfall der bestellten Zugleistungen) wurde seitens der NWB Ersatzkonzepte in den beiden Netzen Regio-S-Bahn und Weser-Ems-Netz eingeführt, um die gefahrene Zugleistung und damit die benötigten Personale zu reduzieren. Mit Einführung des Ersatzkonzeptes hat sich die Zahl der ungeplanten Zugausfälle im Netz der Regio-S-Bahn spürbar verringert.

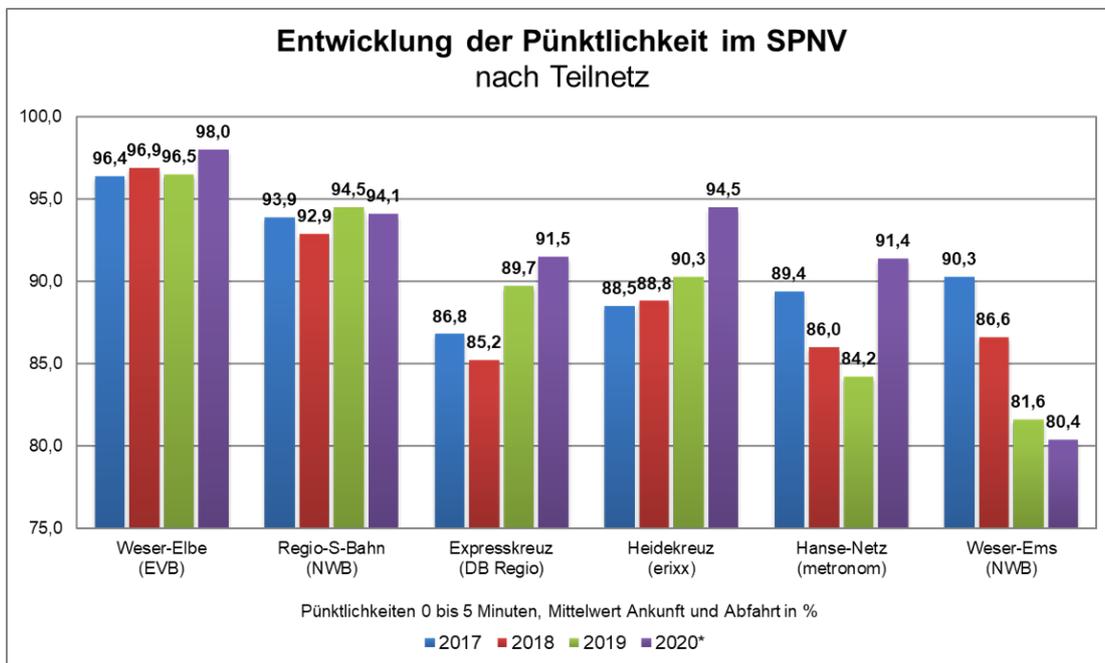
In Gesprächen der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mit der Geschäftsführung der deutschen Tochter des NWB-Mutterkonzerns Transdev konnte erreicht werden, dass mit einer massiven Neuausbildungskampagne die Anzahl der verfügbaren Triebfahrzeugführer schrittweise soweit erhöht werden konnten, dass ab Oktober 2019 und in einem zweiten Schritt ab Mai 2020 die Angebotseinschränkungen schrittweise wieder zurückgenommen werden konnten. Seit September 2020 wird in beiden Netzen der NWB wieder der bestellte und vertragskonforme Leistungsumfang erbracht. Alle ausgefallenen Fahrten und Kapazitätsschwächungen werden gemäß den Regularien des Verkehrsvertrages pönalisiert und bei der Jahresabrechnung des der NWB zustehenden Zahlungsbetrags mindernd berücksichtigt.

Seit September 2020 bewegt sich der Anteil der aufgrund Personalmangels ausgefallenen Zugfahrten im Netz der RSBN im ähnlichen Bereich, wie in anderen Netzen: im niedrigen Promillebereich. Das generelle Problem einer zu geringen Zahl ausgebildeter Triebfahrzeugführer hat sich in Deutschland leicht entschärft, ist aber noch nicht gänzlich beseitigt.

### **Pünktlichkeit in den Teilnetzen**

Die Pünktlichkeit des SPNV im Großraum Bremen hat sich im Jahresverlauf 2020 insgesamt stabilisiert, in einzelnen Netzen auch deutlich verbessert. Nur ein Teilnetz hat sich nochmals verschlechtert. Damit verfehlen allerdings weiterhin 5 der 6 Teilnetze den vertraglich vereinbarten Zielwert von 95 % Pünktlichkeit, wenn auch teilweise nur noch knapp. Dieser Wert besagt, dass 95 % der Züge an ausgewählten Messpunkten max. eine Verspätung von 5 Minuten haben dürfen.

Die Abb. 2 gibt einen Überblick über die Pünktlichkeit, die in den Jahren 2017 bis 2019 und 2020 bis Ende November in den einzelnen Teilnetzen, die Bremen und Bremerhaven berühren, tatsächlich erreicht wurde. Die Lage der Teilnetze in der Region Bremen kann der Abb. 1 entnommen werden.



**Abb. 2:** Jahrespünktlichkeit 2017, 2018, 2019 und 2020 (Jan. – Nov.), jeweils bis 5 Minuten

Es zeigt sich, dass das Bahnnetz im Jahr 2020 durch die Corona-Pandemie insgesamt etwas weniger als in den Vorjahren belastet war und damit auch langlaufende SPNV-Linien, die hochbelastete Strecken wie Hannover-Bremen-Bremerhaven und Knoten wie Hannover oder Hamburg befahren, weniger vom Güterverkehr negativ beeinflusst waren. Die weiterhin besonders schlechte Qualität im Netz „Weser-Ems“ (u.a. Linie Bremen – Vechta – Osnabrück) ist sowohl mit einer hohen Bautätigkeit zu erklären (Streckensanierung und Elektrifizierung der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven) als auch mit der weitgehenden Eingleisigkeit in diesem Netz, die bei notwendigen Zugbegegnungen schnell zu Verspätungsübertragungen auf die Gegenrichtung führt.

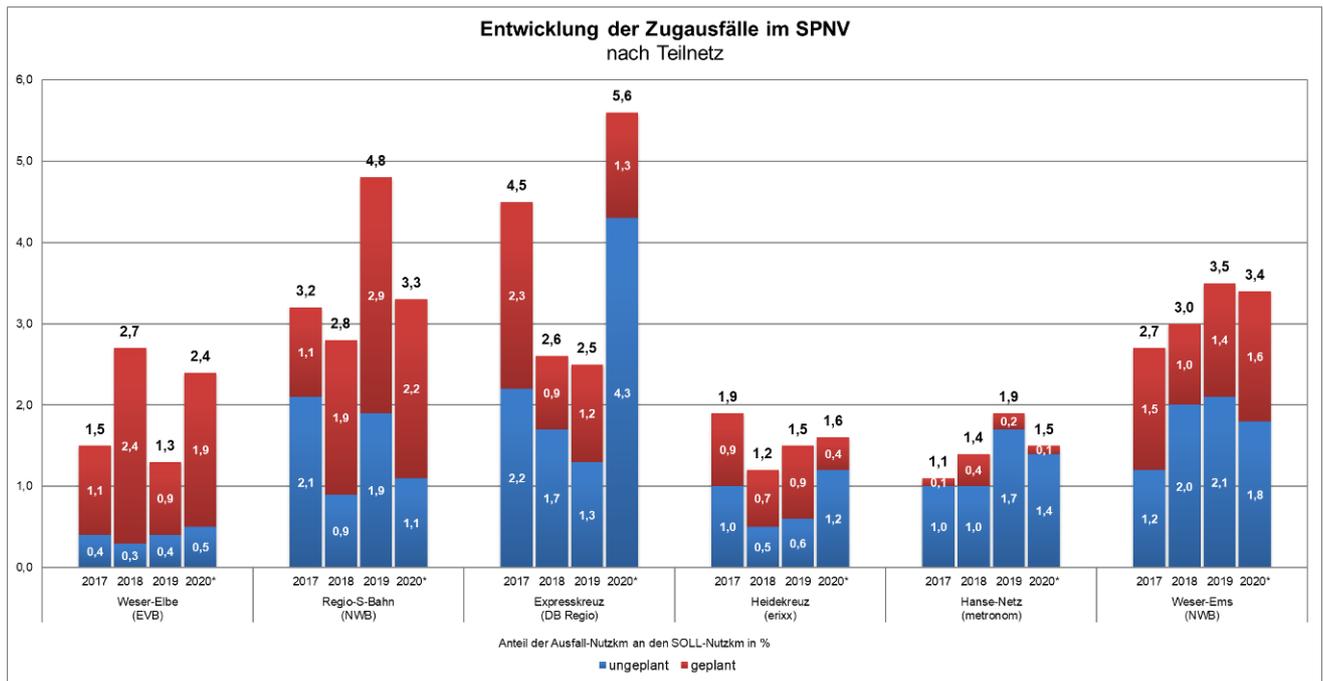
*Anmerkung: Die Pünktlichkeit wird für jeden Zug in verschiedenen Klassen erfasst und im Rahmen des Verkehrsvertrages gestaffelt mit Maluszahlungen belegt. Als Qualitätskennwert hat sich generell die 5-Min.-Klasse als Standard etabliert. Jeder einzelne Zug wird an definierten Messstellen (zwischen 3 und 5 je Linie) in seiner Abweichung zum Soll-Fahrplan bei Ankunft und Abfahrt erfasst. Züge mit einer Verspätung bis 5 Minuten gelten im Rahmen dieser Bewertung als pünktlich. Ausgefallene Züge werden nicht in der Pünktlichkeitsübersicht erfasst, sondern in einer separaten Übersicht dargestellt (s. Abb. 3).*

### Zugausfälle in den Teilnetzen

Die Quote der ausfallenden Züge ist eine weitere wesentliche Qualitätskenngröße im SPNV. Hier sind geplante und ungeplante Zugausfälle zu differenzieren. Geplante umfassen im Wesentlichen baubedingte Einschränkungen bei der Trassennutzung. Sie werden lange vorher geplant, in den Fahrgastinformationskanälen kommuniziert und durch Busfahrten ersetzt. Hier ist aufgrund der deutlich steigenden Investitionstätigkeit des Bundes in sein Schienennetz in den vergangenen Jahren insgesamt eine Zunahme zu erkennen. Die ungeplanten Zugausfälle sind für den Fahrgast besonders ärgerlich, da sie häufig erst unmittelbar oder wenige Stunden vor der geplanten Fahrt kommuniziert werden können. Sie entstehen z.B. durch technische Probleme bei Bahnübergängen oder in Stellwerken, werden aber auch von den Eisenbahnverkehrsunternehmen selbst verursacht. Hier spielten bis in das Jahr 2020 hinein die oben erwähnten Personalengpässe oder z.B. technische Probleme an Triebfahrzeugen eine Rolle. Weitere Ausfallgründe sind beispielsweise die Folgen von Suiziden oder extremen Wetterlagen. Viele dieser Gründe sind nicht durch das Eisenbahnunternehmen bestimmt. Dennoch erwarten die Aufgabenträger, dass die Marke von 1,0 % hierbei nicht überschritten wird. Niedrigere Werte sind in der Praxis nicht realistisch.

Die Abb. 3 gibt einen Überblick der 2017 bis Ende November 2020 in den einzelnen Teilnetzen festgestellten geplanten und ungeplanten Zugausfallquoten. Die Prozentzahlen beziehen sich auf die bestellten Zugkilometer und nicht auf die Zahl der gefahrenen Züge, da ein Zug z.B. bei Bauarbeiten auch nur abschnittsweise entfallen kann. Umgerechnet auf die Zahl der gefahrenen Züge bedeutet z.B. eine Ausfallquote von 1 % auf der Linie RS 1 zwischen Bremen-Vegesack und

dem Hauptbahnhof, dass von 118 Zügen, die täglich von Montag bis Freitag dort verkehren, im Durchschnitt etwa alle 2 Tage ein Zugpaar ausfällt.

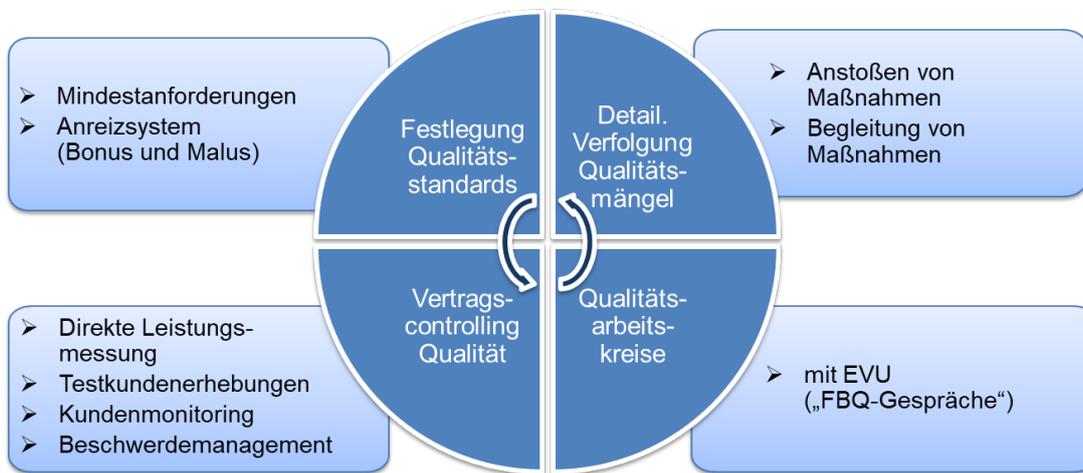


**Abb. 3:** Zugausfälle geplant (Baustellen) und ungeplant in % der bestellten Zugkilometer, 2017 bis 2020 je Verkehrsnetz (2020 nur Jan. – Nov.)

Erkennbar ist, dass fast alle Netze die angestrebte Marke von max. 1,0 % ungeplanter Zugausfälle überschreiten. Besonders negativ hat sich im Jahr 2020 das Expresskrenz Bremen/Niedersachsen (DB Regio) entwickelt. Neben Problemen bei der Fahrzeugverfügbarkeit sind hier auch die Ausfälle während des ersten Corona-Lockdowns summiert. Außerdem war die Anzahl der Infrastrukturstörungen in diesem Netz 2020 ungewöhnlich hoch.

### Qualitätsmanagement der SPNV-Aufgabenträger

Neben den oben beispielhaft aufbereiteten Kennzahlen zum Betrieb auditiert die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mit ihren Partner-Aufgabenträgern aus Niedersachsen, Hamburg und Westfalen laufend die aktuelle Betriebsqualität in den jeweiligen Verkehrsnetzen. Insbesondere zwei Mal jährlich stattfindende FBQ-Termine („Fahrplan/Betrieb/Qualität“) mit den verantwortlichen Netzleitern der jeweiligen Verkehrsunternehmen dienen einer umfassenden Offenlegung der aktuellen Qualitätssituation und Darlegung eingeleiteter Schritte zur Verbesserung einzelner Merkmale. Eingebettet ist dieses Gesprächsformat in ein vertraglich festgelegtes Qualitätsmanagementsystem, das je nach Verkehrsvertrag leicht variiert, aber im Grundsatz entsprechend der Abb. 4 aufgebaut ist. Neben den oben erläuterten Herausforderungen im Bereich des Personals („Lokführermangel“) ist auch die hochbelastete Infrastruktur eine verstärkte Quelle für Qualitätsmängel. Und auch die Fahrzeuge sind nach vielfältigen Hinzubestellungen stärker beansprucht als noch vor einigen Jahren. Insofern bestehen vielfältige Veranlassungen, besondere Energie auf die Erhaltung bzw. Steigerung der Qualität im SPNV-Betrieb zu legen.



**Abb. 4:** Qualitätsmanagement der SPNV-Aufgabenträger in Niedersachsen und Bremen [Darstellung: LNVG]

### Graffiti im Netz der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen

Ein vor rund fünf Jahren besonders gravierendes Problem im Raum Bremen waren Farbanschläge auf Fahrzeuge des SPNV, teilweise auch des Fernverkehrs. Schwerpunktmäßig betroffen war und ist die Flotte der Regio-S-Bahn. Erklärt wird dies u.a. von der Bundespolizei damit, dass diese Fahrzeuge eine hohe Präsenz in einem abgesteckten Raum aufweisen. Im Gegensatz dazu fahren einzelne Fahrzeuge der überregionalen RE-Linien relativ seltener den Raum Bremen an. Durch konzentrierte Reinigungsaktionen der NWB, auch in speziell konstruierten Umlaufblöcken im Fahrplan, während derer jeweils zwei Fahrzeuge aus dem Betrieb genommen werden konnten, ist es gelungen, das Sauberkeitsniveau in relativ kurzer Zeit signifikant zu verbessern: von in der Summe über 500 auf unter 100 Quadratmeter gleichzeitig vorhandener Graffitiflächen. Dazu beigetragen haben sicherlich auch die von den SPNV-Aufgabenträgern LNVG und der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau eingeführten und über den betrachteten Zeitraum verschärften Strafzahlungen für nicht kurzfristig entfernte Graffiti.

### Mobilitätsgarantie des VBN auch im SPNV

Die bereits im straßengebundenen ÖPNV eingeführte Mobilitätsgarantie des VBN soll auch auf den gesamten SPNV der Region ausgeweitet werden. Hierzu haben die LNVG und die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau als verantwortliche SPNV-Aufgabenträger ihre Zustimmung erteilt und den VBN mit der Umsetzung beauftragt. Nach Anpassung der internen Softwarelösung zur Abwicklung der Garantiefälle soll noch im ersten Halbjahr 2021 die Garantie eingeführt werden. Bei Verspätungen ab 20 Minuten am Zielort und insbesondere bei verpassten Anschlüssen sind Entschädigungen in Form einer Erstattung bis zum halben Ticketpreis geplant. Bei den jeweils letzten Fahrten des Tages sind auch Taxierstattungen vorgesehen. Die Beantragung und Abwicklung soll für den Kunden unter möglichst geringem Aufwand erfolgen.

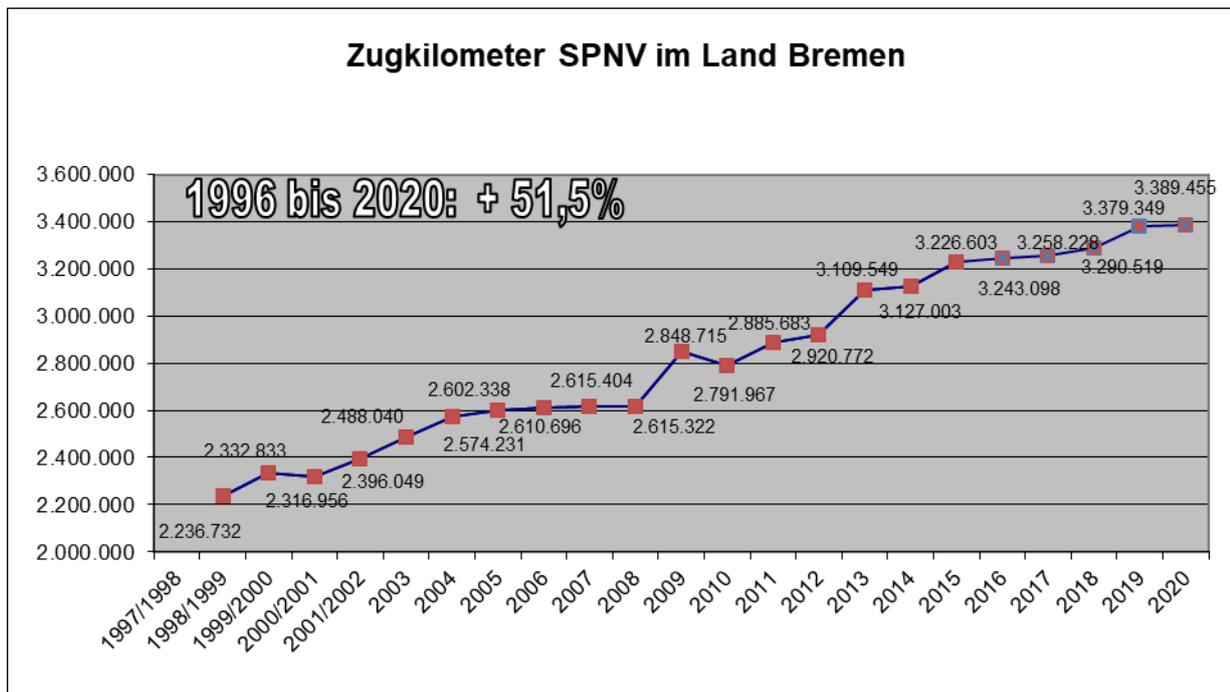
### Ökostrom im Bahnverkehr

Die Eisenbahn als Verkehrsträger und damit auch der SPNV ist ein besonders energieeffizientes Verkehrsmittel. Darüber hinaus wird der Großteil der Verkehrsleistung mit elektrischen Antrieben erbracht. Dieser elektrische Bahnstrom wird aktuell (Jahreswert 2020) bereits zu 61 % aus erneuerbaren Energien produziert. Dieser Wert kann ja nach Liefervertrag der einzelnen Verkehrsunternehmen variieren. Bis 2030 ist geplant, diese Quote bereits auf 80 % zu erhöhen. Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau wird bei anstehenden Vergabeverfahren darauf drängen, eine besonders hohe Quote Ökostrom künftig auch vertraglich zu fixieren. Ferner ist die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau über verschiedene Projekte daran beteiligt, den heute noch vorhandenen Anteil des Dieselantriebs weiter zu reduzieren. Hierzu zählt die Umstellung des Weser-Elbe-Netzes ab 2022 auf Wasserstoffantrieb sowie die Elektrifizierung der Strecken Soltau – Uelzen und Oldenburg – Wilhelmshaven, die jeweils die Umstellung von Linien bis nach Bremen

auf Elektrobetrieb ermöglichen werden. Lediglich für die Relation Delmenhorst – Vechta – Osnabrück ist dann noch ein Lösungsansatz für die Ablösung der heute eingesetzten Dieseltriebwagen (Euro 6) zu finden.

## 2 Geplante Fahrplanänderungen zum Dezember 2021 (Fahrplan 2022)

Vor dem Hintergrund der in den vergangenen Jahren getätigten erheblichen Mehrbestellungen (vgl. Ausführungen in Abschnitt 1 und Abb. 5) wird es erst zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 mit der Betriebsaufnahme des neuen Regio-S-Bahn-Netzes zu signifikanten Angebotsausweitungen kommen.



**Abb. 5:** Entwicklung der bestellten Zugkilometer im Land Bremen seit Übernahme der Verantwortung des SPNV durch SKUMS 1996

Allerdings erfolgen auch vorher Anpassungen einzelner Fahrten oder Hinzubestellungen in kleinem Rahmen. So werden zum Fahrplan 2022 Angebotsverbesserungen auf der Linie Bremen – Soltau – Uelzen im Zusammenhang der erfolgten Neuvergabe des Teilnetzes realisiert. Außerdem wird aktuell im Zusammenhang mit der anstehenden Eröffnung des Amazon-Verteilzentrums in Achim ein zusätzliches frühmorgendliches Fahrtenpaar auf der RS1 zwischen Bremen Hbf und Verden geprüft. Auch an Samstagen ergibt sich möglicherweise der Bedarf einer oder mehrerer zusätzlicher Fahrten auf diesem Linienabschnitt. Sobald die genaueren Schichtzeiten unternehmensseitig festgelegt sind, erfolgen hier weitere Abstimmungen mit den SPNV-Aufgabenträgern und der NWB.

Im Rahmen der Neuvergabe des Dieselnetzes Mitte 2021+ hat die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau Verbesserungen für den Bremen berührenden Linienast Bremen – Soltau in das Verfahren eingebracht. Das Grundangebot wird weiterhin im 2-h-Takt gefahren. An Nachmittagen wird aber die Verdichtung zum 1-h-Takt zeitlich ausgedehnt. Weitere Fahrten ab Bremen Hbf um 13:35 Uhr an Freitagen und um 15:35 Uhr montags bis donnerstags machen diese Linie für Berufspendler aus den Bereichen Langwedel/Visselhövede/Soltau deutlich attraktiver. Perspektivisch ist auch ein neuer Haltepunkt in Kirchlinteln geplant. Weiterhin wird es zusätzliche Fahrten am Tagesrand geben: Bremen Hbf ab 4:51 Uhr montags bis freitags und Soltau ab 22:12 Uhr, an Bremen Hbf 23:15 Uhr. Schließlich wird ein von Kundenseite gelegentlich gewünschtes frühes Zugpaar an Sonn- und Feiertagen neu eingerichtet: Soltau ab 6:11 Uhr, Bremen Hbf an 7:14 Uhr und Bremen Hbf ab 6:46 Uhr, Soltau an 7:49 Uhr.

Die Anmeldung des Jahresfahrplans 2022 (mit Beginn zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2021) durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen muss spätestens zum 12. April 2021 erfolgen. Bis dahin können den Aufgabenträgern zugehende Fahrplananregungen noch geprüft und ggf. zur Trassenvergabe angemeldet werden.

Fernverkehr: Zum Fahrplan 2021 wird Bremerhaven nach 20 Jahren ohne planmäßigen Fernverkehr wieder an das Netz der DB Fernverkehr AG angebunden. In Verhandlungen des Magistrats gemeinsam mit dem Senat ist mit zunächst einem täglichen Zugpaar der Wiedereinstieg in die Fernverkehrsanbindung der Seestadt gelungen. Dieser Zug wird in seiner Fahrlage und seiner Streckenführung stark auf die Bedürfnisse des Tourismus ausgerichtet sein. Der Ziel- und Endpunkt wird vsl. Koblenz sein, womit im Streckenverlauf das gesamte Ruhrgebiet erschlossen wird. Die Abfahrtszeit in Bremerhaven wird gegen 10:30 Uhr liegen, die Ankunftszeit in der Gegenrichtung um etwa 15:30 Uhr. Zum Einsatz kommen moderne, doppelstöckige InterCity-Fahrzeuge, die auch eine Fahrradbeförderung erlauben.

Die seit einem Jahr nach langem Bemühen der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau realisierte Anbindung des ICE-Flügels Bremen – Hannover an die schnelle weiterführende Linie nach München über Nürnberg – Ingolstadt (Fahrzeit 5h25min) ist nun auch im Deutschlandtakt als langfristiges Grundangebot enthalten. Eine im Zusammenhang der Inbetriebnahme des Projektes Stuttgart 21 befürchtete Schlechterstellung dieser Relation konnte damit abgewandt werden.

Auf der Achse Hamburg – Bremen – Ruhrgebiet wird zum kommenden Fahrplan der Einsatz von ICE-Zügen erneut ausgeweitet, es ist seitens DB Fernverkehr vorgesehen etwa die Hälfte der Fahrten dann mit modernisierten ICE-Fahrzeugen anzubieten.

Auch die Flixtrain GmbH beabsichtigt auf der Relation Hamburg – Ruhrgebiet künftig Bremen mit anzuschließen. Aufgrund der Corona-Pandemie hatte das Unternehmen allerdings vorübergehend den gesamten Betrieb eingestellt und seine bundesweiten Ausbaupläne unter Vorbehalt gestellt. Nach Rücksprache der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mit der Unternehmensentwicklung ist allerdings versichert worden, dass der Anbindung Bremens weiterhin eine hohe Bedeutung beigemessen wird und diese spätestens zum Dezember 2021 realisiert werden soll.

### **Eisenbahnregulierung als wichtige Unterstützung der Planung**

Die Regulierung des Eisenbahnsektors auf europäischer und auf Bundesebene hat unmittelbare Auswirkung auf die Planung des SPNV in den Regionen.

Das Eisenbahnregulierungsrecht soll den Wettbewerb auf der Schiene gewährleisten und dafür einen rechtlichen Rahmen schaffen, indem Unternehmen mit marktbeherrschender Stellung ihre Leistungen zu Konditionen anbieten, wie sie in einem wettbewerblichen Markt entsprechen. Seit der Bahnreform hat dieser Wettbewerb insbesondere im SPNV ohne gravierende Erhöhung der verfügbaren Finanzmittel zu einer erheblichen Ausweitung des Angebots und der Erhöhung der Qualität beigetragen, die in den jährlich gefahrenen Zugkilometern und Fahrgastzahlen ihren Ausdruck finden.

Jedoch stößt das System Schiene mittlerweile an seine kapazitiven Grenzen, die eine weitere bedarfsgerechte Ausweitung des Angebots erschweren und massive negative Auswirkungen auf die Zuverlässigkeit und Qualität des Angebots haben. Beleg sind abnehmende Pünktlichkeitsquoten und hohe Zugausfallzahlen. Das System Bahn wird von den Kunden in allen Verkehrssegmenten als zunehmend weniger zuverlässig wahrgenommen. Die gewollte Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene findet bislang nicht statt.

Ein wichtiges Thema für den SPNV bei der Eisenbahnregulierung ist hier die Sicherung verlässlicher Trassen („Slots“) über einen langfristigen Zeitraum um Taktsysteme anbieten zu können. Hier spielt die Abwägung mit Interessen (neuer) Fernverkehrsanbieter eine wichtige Rolle. Die Länder engagieren sich daher bei der gerade begonnenen Novellierung des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) auf Bundesebene.



Auf niederländischer Seite ist die Baustufe 1 des „Wunderline“-Projekts in 3 Phasen unterteilt:

1. Geschwindigkeitserhöhung Hoogezand-Zuidbroek. Die Geschwindigkeitserhöhung Hoogezand-Zuidbroek soll nach dem Zeitplan 2022 in Betrieb genommen werden, die Realisierung ist für 2021 geplant. Die Vorbereitungen hierfür verlaufen planmäßig. Der Baubeginn ist für Februar 2021 geplant.
2. Verbesserung der Schienen und Erhöhung der Geschwindigkeit Bad Neuschanz-Grenze. Die Verbesserung der Strecke und die Erhöhung der Geschwindigkeit auf 120 km/h im Grenzgebiet von Bad Neuschanz soll 2023 abgeschlossen sein.
3. Zweigleisiger Ausbau Scheemda-Winschoten. Der zweigleisige Ausbau der Strecke zwischen Scheemda und Winschoten ist für 2024 geplant, so dass "Wunderline Baustufe 1" für die niederländische Seite ebenfalls ab dem Fahrplan 2025 gestartet werden kann. Die Vorbereitungen für die Arbeiten verlaufen planmäßig.

Schlüsselprojekt für die Wiedereröffnung der Strecke ist der Neubau der im Jahr 2015 zerstörten Friesenbrücke. Es ist geplant, die Überführung als sogenannte Hub-Drehbrücke neu zu bauen. Das 145 Meter lange, bewegliche Brückenteil erhält einen Drehpfeiler auf der Ihrhover Seite, um die Fahrrinne freizuhalten. Die neuen Überbauten werden dabei durch tiefgründende Pfeiler an Land und flachgründende Pfeiler im Fluss getragen. Das Bauwerk erhält einen 2,5 Meter breiten Fuß- und Radweg sowie einen separaten Dienst- und Rettungsweg. Seit Dezember 2019 läuft das Planfeststellungsverfahren.



**Abb. 7:** Visualisierung: Schiffspassage an der neuen Hub-Drehbrücke  
[Quelle: ARGE Friesenbrücke]

#### 4 Vergabeverfahren

Sechs Teilnetze berühren das Land Bremen. Die zugehörigen SPNV-Verkehrsverträge, bei denen die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau als SPNV-Aufgabenträgerin 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 Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) beigestellt werden (Beispiel: Dieseltriebwagen für das Netz Weser-Ems) 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 den künftigen Ausschreibungen wird regelmäßig auf bundesweiten Plattformen

dargestellt, um so potentielle Bieter rechtzeitig darauf aufmerksam zu machen. Abb. 8 gibt einen Überblick über den aktuellen Planungsstand.

Teilnetz	Beginn Vergabeverfahren	Betriebsaufnahme zum	Laufzeit bis
Weser-Ems-Netz	abgeschlossen	Dez. 2016 erfolgt	2028
Hanse-Netz	abgeschlossen	Dez. 2018 erfolgt	2032
Dieselnetz Mitte 2021+	abgeschlossen	Dez. 2021	2028
Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen	abgeschlossen	Dez. 2021/Dez. 2022	2036
Expresskreuz Bremen/Niedersachsen	2021	Dez. 2024	vsl. 2039
Weser-Elbe-Netz	vsl. 2024	vsl. Dez. 2026	N/A

**Abb. 8:** Ausschreibungskalender SPNV

Das neu konzipierte Teilnetz „Dieselnetz Mitte 2021+“ ist ein Zusammenschluss aus dem bisherigen Teilnetz „Heidekreuz“ mit der RB-Linie Bremen – Soltau – Uelzen und der Linie Hannover – Soltau – Buchholz sowie der früheren Weser-Lammetalbahn mit den Linien Herford – Hildesheim und Bodenburg – Hildesheim. Das ebenfalls dieselbetriebene Weser-Elbe-Netz bleibt ein eigenständiges Netz, deren Neuausschreibung aufgrund der geplanten Umstellung auf Wasserstoffantrieb um einige Jahre verschoben wird.

### **Abgeschlossenes Vergabeverfahren: Dieselnetz Mitte 2021+**

Das Verfahren für die Vergabe dieses Netzes ist der damaligen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft in einem Bericht der Verwaltung am 21.03.2019 erläutert worden. Für Bremen ersetzt es das bisherige Teilnetz „Heidekreuz“, wie oben geschildert. Die Submission der Angebote erfolgte im April 2020, die Bezuschlagung des Bestbieters Anfang September 2020. Im Bericht der Verwaltung vom 3.09.2020 wurde die Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung über die Ergebnisse informiert. Das Vergabeverfahren konnte die DB Regio AG für sich entscheiden. Mittlerweile hat diese erklärt, die in der Ausschreibung ermöglichte Übertragung der Leistungen auf ihre 100 %ige Tochterfirma, die „Regionalverkehre Start Deutschland GmbH“ vorzunehmen. Dieses Unternehmen betreibt bereits seit 2018 die „Untere Elbebahn“ zwischen Hamburg und Cuxhaven. Das Netz im Überblick:

- Betriebsaufnahme im Dezember 2021
- Vertragslaufzeit 8 Jahre
- die Angebotsstruktur und der Fahrzeugeinsatz bleiben prinzipiell unverändert
- Bremen ist über die RB-Linie 37 Bremen – Soltau – Uelzen angebunden
- hier sind zusätzliche Fahrten am Tagesrand, zur Hauptverkehrszeit und an Wochenenden eingeplant, vgl. Kap. 3
- die Werkstatteleistungen werden in Braunschweig und Hannover erbracht, Teilleistungen, wie Außenwäsche, auch in Bremen
- Angebotsausweitungen insgesamt um ca. 200.000 Zkm
- während der Vertragslaufzeit Reaktivierung des Haltepunktes Kirchlinteln.

Die Betriebsaufnahmephase ist bei diesem Verfahren relativ kurz. Aktuell sind die Vorbereitungen aber im Zeitplan, so dass im Dezember 2021 von einem geregelten Übergang des Verkehrs von der erixx GmbH auf die Start Deutschland GmbH ausgegangen werden kann.

### **Kommendes Vergabeverfahren: Expresskreuz Bremen/Niedersachsen 2024+**

Als für das Land Bremen besonders wichtiges Teilnetz steht 2021 die Neuvergabe des Expresskreuzes Niedersachsen/Bremen mit einer Betriebsaufnahme im Dezember 2024 an. Für dieses Netz sollen neue Fahrzeuge über den Fahrzeugpool der LNVG bereitgestellt werden. Derzeit läuft bei der LNVG das Beschaffungsverfahren für 33 doppelstöckige Elektrotriebwagen.

Für die Neufahrzeuge besteht eine Zweckbindung für dieses Netz, die für 30 Jahre gilt. Die Kosten der Fahrzeugbeschaffung werden von allen am Netz beteiligten Aufgabenträgern übernommen, entsprechend ihres Anteils an den Zugkilometern in dem Netz. Die Konditionen der Finanzierung und des Fahrzeugeinsatzes regelt eine Rahmenvereinbarung zwischen den Aufgabenträgern, die aktuell in Arbeit ist. Hierzu wird eine gesonderte Vorlage der Deputation vsl. im April 2021 vorgelegt.

An der Struktur des Fahrplankonzeptes zwischen Hannover, Bremen und Bremerhaven/Oldenburg wird es auf der Linie RE1 Hannover – Bremen – Norddeich Änderungen geben. Neu ist, dass die Linie in Oldenburg geflügelt wird; ein Zugteil fährt wie bisher auf der Strecke weiter nach Norddeich, der zweite Zugteil bedient neu den Linienast nach Wilhelmshaven, der derzeit elektrifiziert wird. Damit wird es aus Bremen neu zweistündliche direkte und schnelle Fahrtmöglichkeiten nach und von Wilhelmshaven geben. Die Direktanbindung Bremerhavens über Bremen an Hannover wird unverändert bestehen bleiben.

### **Weitere Vergabe: Weser-Elbe-Netz**

Im Dezember 2021 endet die reguläre Laufzeit des Weser-Elbe-Netzes. Vom Herbst 2018 bis zum Frühjahr 2020 sind in diesem Netz die zwei ersten kommerziell genutzten, mit Wasserstoff angetriebenen Eisenbahntriebwagen der Welt eingesetzt worden. Die Betriebserfahrung sind nach Angaben des Verkehrsunternehmens EVB positiv. Die Zuverlässigkeit der Triebwagen liegt tendenziell höher, als die der üblicherweise im Netz eingesetzten Dieseltriebwagen. Die Erfahrungen mit diesen Prototypen sind in die Weiterentwicklung der Serienfahrzeuge eingeflossen, die bestellten 16 Serienfahrzeuge des Typs iLINT sind bereits bei Alstom in Salzgitter im Bau. Der Einsatz der ersten Fahrzeuge ist zum Jahresende 2021 geplant, die vollständige Umstellung des Teilnetzes auf Wasserstoffantrieb zum Dezember 2022. Wichtige Erkenntnisse ergaben sich auch bei der Tanktechnologie. Die gerade im Bau befindliche stationäre Tankstelle in Bremervörde wird deutlich schnellere Tankvorgänge erlauben, als noch in der Erprobungsphase. Aufgrund der neuen Technologie und der bisher nicht ausreichend vorhandenen Betriebserfahrung in einem gesamten Teilnetz wird ein wettbewerbliches Verfahren sowohl für die Aufgabenträger als auch für die Bieter als äußerst risikobehaftet eingeschätzt. Daher soll zunächst das bisherige Verkehrsunternehmen, die EVB Weser-Elbe, den Betrieb für vsl. 4 Jahre fortführen. Mit den dann gesammelten Erfahrungswerten kann eine reguläre wettbewerbliche Ausschreibung durchgeführt werden.



**Abb. 9:** Wasserstofftriebwagen im Weser-Elbe-Netz, Testbetrieb 2018 - 20 [Foto: Alstom AG]

### **Vorbereitung Betriebsaufnahme Regio-S-Bahn 2021+**

Über das Vergabeverfahren zur Neuvergabe des Netzes der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen ist der Deputation am 14.6.2018 und am 21.3.2019 berichtet worden. Die Vorbereitungen der Betriebsaufnahme befinden sich im vorgesehenen Zeitplan. Trotz Beibehaltung der Auftragnehmerin NWB sind aufgrund einer Vielzahl neuer vertraglicher, personeller und technischer Anforderungen erhebliche Vorbereitungsarbeiten zu leisten.

Die Betriebsaufnahme erfolgt zweistufig. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 wird der neue Vertrag aktiviert, es ergeben sich nach außen sichtbar aber noch wenige Änderungen. Am ehesten wird die dann bereits umgesetzte 100 %-Begleitung aller Züge wahrnehmbar sein. Nach innen gerichtete Vertragsneuerungen, wie z.B. die verpflichtende Ausbildungsquote, gelten dann aber

bereits. Ein Jahr später zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 werden dann die 16 zusätzlichen Fahrzeuge (vgl. Abb. 10) verfügbar sein und erste Angebotsverbesserungen können umgesetzt werden. So wird die neue Linie RS3X in Kombination mit dem RegionalExpress und dem für den Nahverkehr freigegebenen IC im schnellen Nahverkehr einen 30-Minutentakt zwischen Bremen und Oldenburg über Delmenhorst und Hude bieten. Durch ein neues Haltekonzept der Linie RS4 wird auch im Nahverkehr zwischen Bremen und Hude ein echter und täglicher 30-Minuten-Takt entstehen. Der 30-Minuten-Takt auf der Strecke Bremen – Bremerhaven wird erst schrittweise eingerichtet werden können, bis die notwendige Infrastruktur vollständig verfügbar ist (vgl. Abschnitt 6). Auch die Integration der Strecke Verden – Rotenburg (Wümme) und einiger Leistungen auf der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven wird erst zum Fahrplan 2023 erfolgen.



**Abb. 10:** Neuer Triebwagentyp im Netz der RSBN ab Dez. 2022 [Quelle: Stadler AG]

Die Werkstatterweiterung in Bremerhaven-Wulsdorf ist im Bau und soll Ende 2021 fertiggestellt werden. Dort wird auch ein spezielles Gleis für Graffiti-Entfernung eingerichtet. Die Detailkonstruktion der zusätzlichen Triebwagen mit jeweils 260 Sitzplätzen wurde inzwischen abgeschlossen und die Produktion hat begonnen. Ab 2022 beginnt dann auch ein Redesign der bestehenden Fahrzeugflotte (35 Triebwagen), u.a. mit dem Einbau von Fahrgast-WLAN und einer neuen Außenlackierung.

## 5 Deutschland-Takt

Das 2018 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ins Leben gerufene Zukunftsbündnis Schiene hat als wesentliches Arbeitsergebnis im Sommer 2020 den sogenannten „Deutschland-Takt“ in einer ersten Gesamtversion präsentiert. Durch einen externen Gutachter ist unter Beteiligung einer Vielzahl von Akteuren der Schienenbranche der Zielfahrplan 2030 entwickelt worden. Dieser stellt ein deutschlandweites Fahrplankonzept für den Personen- und Güterschienenverkehr dar und soll als Grundlage für eine angebotsorientierte Weiterentwicklung des Schienenverkehrs und der entsprechenden Infrastruktur dienen. Das heißt, künftige Ausbauprojekte im deutschen Schienennetz sollen so bemessen werden, dass sie zur Erreichung dieses Zielfahrplans beitragen. Beispielsweise werden Zulaufstrecken zu einem Knotenbahnhof genau in dem Maß ausgebaut, dass eine optimale Anschlussituation erreicht ist, nicht aber darüber hinaus.

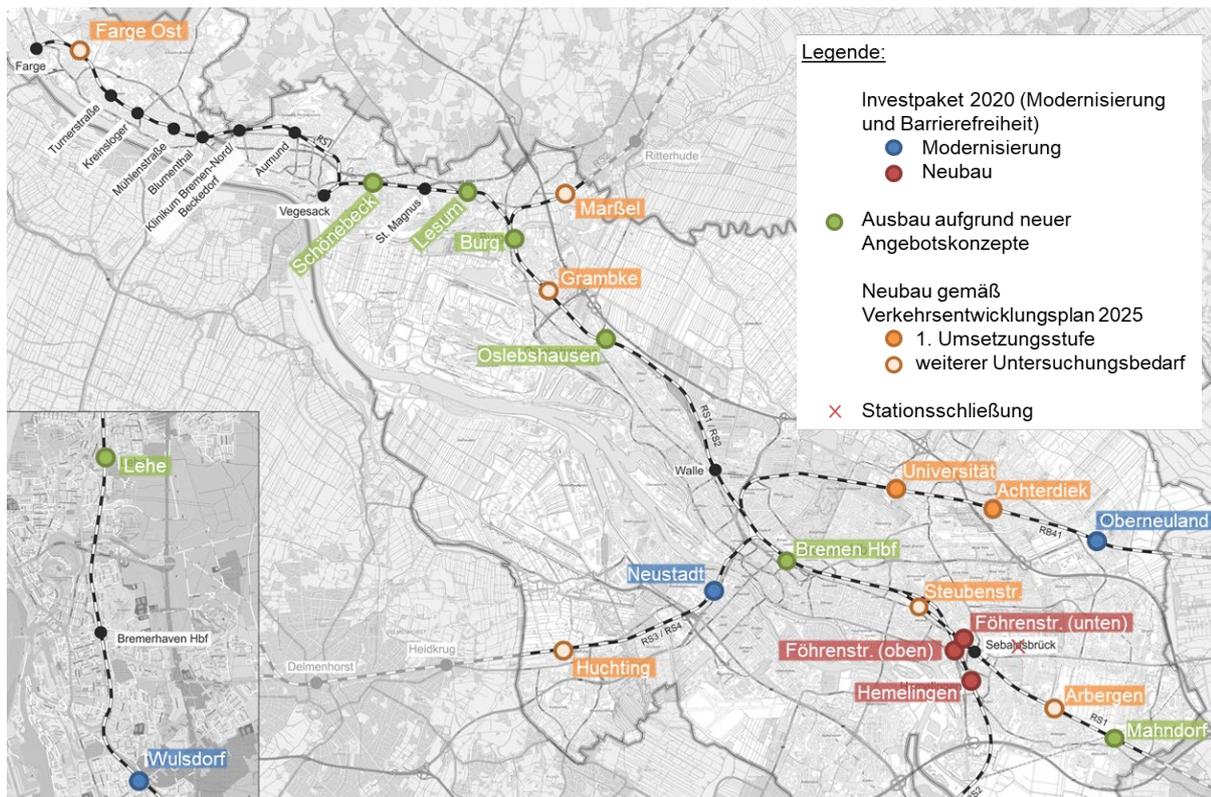
Die erforderlichen Netzausbauten sind erst teilweise ermittelt und sollen im Laufe des Jahres 2021 mit den Ländern und den Eisenbahnunternehmen weiter erörtert werden. Im Deutschlandtakt werden alle regelmäßig verkehrenden Linien als konfliktfreie Trassen geplant und in einer Netzgrafik dargestellt. Für den Bereich Bremen sind die bekannten Konzepte wie z.B. eine weitere Ausbaustufe der Regio-S-Bahn (gem. SPNV-Plan Bremen 2015), die Wunderline oder die Forderung nach einer Verdichtung der IC-Linie Hamburg – Bremen – Ruhrgebiet zum 30-Minuten-Takt berücksichtigt worden. Zudem ist ein möglicher ICE-Anschluss Bremerhavens in dem Konzept berücksichtigt. Der ab 2023 schrittweise einzuführende 30-Minuten-Takt der Regio-S-Bahn zwischen Bremen und Bremerhaven zählt bundesweit zu den ersten Maßnahmen aus dem Deutschlandtakt.

## 6 Eisenbahninfrastruktur und Bahnhöfe im Land Bremen

Alle Angaben im Kapitel 6 zu Kosten und zur Finanzierung der Einzelprojekte sind rein nachrichtlich zu verstehen. Für jedes Einzelprojekt sind gesonderte Gremienbefassungen bereits erfolgt oder stehen nach einer hinreichenden Planungstiefe und damit Verbindlichkeit bei den Kosten noch bevor.

### Projekte an Verkehrsstationen

Im Land Bremen gibt es derzeit 23 Verkehrsstationen von denen 12 Bestandteil laufender Projekte sind. Dazu kommen bis zu 8 Stationen, die als vollständiger Standortneubau vorgesehen sind. Einteilen lassen sich diese Projekte in (1) Infrastrukturprojekte für künftige SPNV-Konzepte, (2) Investpaket 2020 (Modernisierung und Barrierefreiheit) sowie (3) Stationsneubau gemäß Verkehrsentwicklungsplan 2025 (siehe Abb. 11).



**Abb. 11:** Projekte an Verkehrsstationen im Land Bremen (Stand 01/2021) [Quelle: SKUMS; Agentur BahnStadt]

### Infrastrukturerweiterungen für künftige SPNV-Konzepte

Die im Abschnitt 4 beschriebenen Angebotsausweitungen für die Folgeausschreibungen in den Netzen Expresskreuz Bremen/Niedersachsen und Regio-S-Bahn gemäß dem Zielkonzept des SPNV-Plans 2015 des Landes Bremen sind auf der heutigen Schieneninfrastruktur nicht realisierbar. Dies hängt u.a. mit der ebenfalls deutlich gestiegenen Nachfrage im Schienengüterverkehr, den infrastrukturellen Engpässen zwischen den Verkehrsstationen und mit

der Stationsinfrastruktur selbst zusammen. Bezogen auf den letzten Punkt variieren derzeit die Längen der Bahnsteige im regionalen Bahnnetz, da in Abhängigkeit vom Zeitpunkt einer Sanierung unterschiedliche Bemessungssysteme für Bahnsteiglängen der DB Station&Service AG zur Anwendung kamen und auch die eingesetzten Fahrzeugtypen unterschiedliche Längen aufwiesen.

Im Bremer Hauptbahnhof führen Mehrverkehre und veränderte Taktlagen im Bereich der Gleise 5 bis 10 spätestens ab 2025 zu einer neuen Gleisbelegung, die häufiger den Halt von zwei Zügen an einer Bahnsteigkante vorsieht. Um diesen zu ermöglichen, ist die Nachrüstung von Zugdeckungssignalen erforderlich. Zusätzlich führt eine abgestufte Geschwindigkeitssignalisierung für die Gleise 5 bis 10 zu einer schnelleren Einfahrt der Züge in die genannten Gleise. Darüber hinaus werden drei neue Weichenverbindungen sowie eine Ertüchtigung einer einfachen Kreuzungsweiche zu einer doppelten Kreuzungsweiche in den Gleisvorfeldern des Hauptbahnhofs benötigt, um zusätzliche Fahrmöglichkeiten herzustellen, Verspätungsübertragungen zu vermeiden und so eine bessere Betriebsqualität zu gewährleisten. Um eine ausreichende Bahnsteignutzlänge beizubehalten, ist im Zusammenhang mit der Maßnahme der Inselbahnstieg zwischen den Gleisen 7 und 8 um rund 18 Meter zu verlängern. Außerdem wird ein Ausfahrtsignal an Gleis 3 Richtung Delmenhorst versetzt, um ebenfalls eine ausreichende Bahnsteignutzlänge herzustellen.

Im Jahr 2019 ist bei der DB Netz AG ein entsprechendes Projekt eingerichtet worden. Nachdem die Vorentwurfsplanung im Jahr 2020 abgeschlossen wurde, soll die Entwurfsplanung im ersten Quartal 2021 vorgelegt werden. Da für die Maßnahme ein Planfeststellungsverfahren mit einer Dauer von rund 24 Monaten vorgesehen ist, wird mit der Inbetriebnahme im Dezember 2024 gerechnet. Die Gesamtkosten belaufen sich auf rund 20.000 T€. Die DB Netz AG erwartet bei einer Umsetzung des Vorhabens eine Mitfinanzierung durch das Land Bremen. Die Verhandlungen wurden Mitte 2020 aufgenommen.

An Stationen, die nur von der Regio-S-Bahn bedient werden, sind im neuen Angebotskonzept durch den Einsatz längerer Triebwageneinheiten Bahnsteiglängen von mindestens 180 m erforderlich. Im Einzelnen sind Anpassungen an folgenden Stationen entlang der Linie RS1 erforderlich: Bremen-Schönebeck, Bremen-Lesum, Bremen-Burg sowie Bremen-Oslebshausen. Die zu ergänzenden Bahnsteiglängen bewegen sich zwischen 10 und 18 Metern. Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau hat zu diesem Zweck einen Planungsvertrag mit der DB Station&Service AG abgeschlossen. Die Vorentwurfsplanung ist im Jahr 2020 abgeschlossen worden, die Entwurfsplanung wird im ersten Quartal 2021 vorgelegt. Die bauliche Umsetzung wird aufgrund der Abhängigkeit von Sperrpausen erst einige Monate nach Betriebsaufnahme des neuen Verkehrsvertrages im Herbst 2023 erfolgen. Durch vorübergehende betriebliche Maßnahmen lassen sich negative Auswirkungen vermeiden. Die Gesamtkosten belaufen sich auf rund 2.400 T€ und sollen von der Freien Hansestadt Bremen und der DB finanziert werden. Die Verhandlungen hierzu laufen noch.

In Bremerhaven-Lehe ist eine zusätzliche, dritte Bahnsteigkante zu errichten, um das geplante Fahrplankonzept mit einem 30-Minuten-Takt der Regio-S-Bahn-Linie RS2 realisieren zu können. Diese zusätzliche Bahnsteigkante ermöglicht im Bereich Lehe eine kreuzungsfreie Führung der Regionalbahn aus Cuxhaven, schafft Kapazitäten für die zusätzlich in Lehe endenden Fahrten der RS2 und verbessert zudem den Betriebsablauf auch im Güterverkehr von und zum Seehafen Bremerhaven. Zusätzlich muss der heutige Mittelbahnsteig verlängert werden, da das künftige Fahrzeugkonzept im Expresskreuz Bahnsteiglängen von mindestens 225 m erfordert; die heutige Länge des Bahnsteigs in Bremerhaven-Lehe beträgt 170 m. Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau hat mit der DB Station&Service AG auch für diese Maßnahmen eine entsprechende Planungsvereinbarung geschlossen. Die Vorentwurfsplanung ist im Jahr 2020 mit einem Variantenentscheid unter Einbeziehung des Magistrats Bremerhaven abgeschlossen worden – die barrierefreie Erschließung des neuen Bahnsteigs wird über einen Aufzug erfolgen (siehe Abb. 12). Die Entwurfsplanung wird im Sommer 2021 abgeschlossen sein, die Inbetriebnahme kann voraussichtlich erst im Jahr 2024 und damit nach Betriebsaufnahme des neuen Verkehrsvertrages der RSBN erfolgen. Für den Zwischenzeitraum wurde ein Übergangskonzept zusammen mit DB Netz und der LNVG entwickelt, um bereits einige zusätzliche Fahrten auf der RS2 zu ermöglichen. Die Gesamtkosten belaufen sich auf rund 5.000 T€ und sollen von der Freien Hansestadt Bremen und der DB finanziert werden. Die Verhandlungen zur Umsetzung dieser Maßnahme konnten noch nicht abgeschlossen werden.



**Abb. 12:** Visualisierung Vorzugsvariante des Zugangs zum neuen Bahnsteig in Bremerhaven-Lehe [Quelle: Pbf Bremerhaven-Lehe: Vorstellung der Vorplanung, Emch+Berger]

In Bremen-Mahndorf wird die Verlängerung der beiden bestehenden Bahnsteige um rund 50 m erforderlich. Hier ergibt sich aus dem geänderten Betriebskonzept auf der RE-Linie Hannover – Bremen – Norddeich das Ziel eine höhere Sitzplatzkapazität anzubieten, somit die Züge zu verlängern und in der Folge auch die Infrastruktur entsprechend anzupassen. Dieses Erfordernis trifft auch auf weitere Station im Land Niedersachsen zu, sodass ein gemeinsames Vorgehen mit der LNVG, der Region Hannover und DB Station&Service AG vereinbart wurde. Ein entsprechender Planungsvertrag wurde abgestimmt und soll der Deputation im März 2021 zum Beschluss vorgelegt werden. Die bauliche Umsetzung ist für 2027 geplant. Die Gesamtkosten werden zu diesem frühen Projektstadium auf rund 2.300 T€ geschätzt, die von der Freien Hansestadt Bremen und der DB finanziert werden sollen. Die Verhandlungen zur Umsetzung dieser Maßnahme laufen noch.

#### Investpaket 2020 (Modernisierung und Barrierefreiheit)

Ziel des Investpakets 2020 ist die Modernisierung und vollständige Barrierefreiheit an allen SPNV-Stationen im Land Bremen. Von den 23 bestehenden Stationen sind bisher 20 umfassend modernisiert und barrierefrei umgebaut worden. Davon befinden sich Anfang 2021 die Station Bremerhaven-Wulsdorf im Abnahmeverfahren und Bremen-Oberneuland noch im Bau. Bei drei Stationen steht die barrierefreie Sanierung noch aus: Bremen-Neustadt, Bremen-Sebaldsbrück sowie Bremen-Hemelingen. Bremen-Sebaldsbrück soll dabei durch die Station Föhrenstraße (unten) ersetzt werden. In diesem Zusammenhang soll auch die neue Station Föhrenstraße (oben) zur Schaffung eines großen ÖPNV-Verknüpfungspunktes errichtet werden. Alle diese Stationen befinden sich derzeit in unterschiedlichen Planungsphasen zwischen Vorentwurfsplanung, Entwurfsplanung und Genehmigungsplanung.

Für die Stationen Bremerhaven-Wulsdorf und Bremen-Oberneuland besteht seit 2018 ein Bau- und Finanzierungsvertrag zwischen der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau und der DB Station&Service AG. Für beide Projekte war ein Planfeststellungsverfahren erforderlich. Die Bauarbeiten für die Station Wulsdorf starteten im Sommer 2019 und konnten im Dezember 2020 abgeschlossen werden. Die Abnahme und anschließende offizielle Inbetriebnahme soll im ersten Quartal 2021 erfolgen. Unabhängig davon können die neue Treppenanlage und der Bahnsteig bereits genutzt werden. Mit der Maßnahme wurde ein neuer Bahnsteig mit einer Höhe von 76 cm zum niveaugleichen Einstieg in die Regio-S-Bahn geschaffen. Außerdem wurde eine neue Zugangssituation von der Straßenbrücke mit großzügigem Bewegungsraum am oberen Ende inkl. einer neuen Treppen- und Aufzugsanlage sowie eine insgesamt modernisierte Ausstattung der Verkehrsstation (taktiles Leitsystem, Beleuchtung, Wetterschutzhäuser, Beschilderung etc.) erstellt (siehe Abb. 13). Die Gesamtkosten betragen rund 4.700 T€ (Stand Juni 2020).



**Abb. 13:** Fotos der modernisierten Verkehrsstation Bremerhaven-Wulsdorf (Dezember 2020) [Quelle: DB Station&Service AG; SKUMS]

In Bremen-Oberneuland konnten die Bauarbeiten erst im Sommer 2020 beginnen. Der Grund liegt in erforderlichen Umplanungen der Baustelleneinrichtungsfläche, da für die vorherige Planung keine Einigung mit einem Anlieger erzielt werden konnte. Mit Stand Dezember 2020 sind die Bauarbeiten soweit abgeschlossen, dass die Bahnsteige und der jeweilige Hauptzugang vollständig errichtet und nutzbar sind (siehe Abb. 14). Die weiteren Zugänge am Bahnsteig 2 und die gesamte Ausstattung der Bahnsteige sollen bis zum Frühjahr 2021 erstellt werden. Die für die endgültige Abnahme der gesamten Verkehrsstation erforderlichen Anpassungen der Leit- und Sicherungstechnik können erst im Herbst 2021 erfolgen. Für den Bahnsteig 1 ist eine neue Zuwegung am westlichen Ende in Richtung Rockwinkler Landstr./Franz-Schütte-Allee vorgesehen. Die Anbindung an den Bahnsteig wird auf DB-Grundstück bereits hergestellt, für den weiteren Verlauf des Fuß-/Radweges ist die Rechtsgültigkeit des Bebauungsplans 2371 abzuwarten. Die Gesamtkosten betragen rund 3.300 T€ (Stand Juni 2020).



**Abb. 14:** Fotos der Bauarbeiten an der Verkehrsstation Bremen-Oberneuland (Oktober 2020 & Januar 2021) [Quelle: SKUMS]

Aufgrund größerer technischer Herausforderungen bei der Entwurfsplanung der Station Bremen-Neustadt musste der Zeitplan zum Umbau angepasst werden. Durch eine deutlich von den

Sollwerten abweichende tatsächliche Lage der Gleise mussten hier mehrfach Umbauvarianten entwickelt werden, um eine Längsstufe in der Mitte des Bahnsteigs zu vermeiden. Die Entwurfs- und Genehmigungsplanung konnten soweit fortgeführt werden, dass die Genehmigungsunterlagen im Dezember 2020 beim EBA eingereicht werden konnten. Die bauliche Umsetzung ist im Jahr 2022 und die Inbetriebnahme Anfang 2023 vorgesehen. Eine entsprechende Realisierungs- und Finanzierungsvereinbarung mit der DB wurde im August 2020 – nach Beschluss durch den Senat (09.06.2020) und der Deputation MoBS (VL 20/1533) – abgeschlossen. Die veranschlagten Gesamtkosten belaufen sich auf 4.300 T€ und werden durch die Freie Hansestadt Bremen und die DB finanziert.

Die Stationen Bremen-Hemelingen, Bremen-Föhrenstraße (oben) und (unten) im Bremer Osten werden neu geschaffen bzw. im Fall von Bremen-Hemelingen an einem anderen Standort neu errichtet. Gegenüber einer Modernisierung am bestehenden Standort ist der planerische Aufwand bei Neubauten an bestehenden Bahnstrecken erheblich höher. Dies trifft insbesondere bei den in Rede stehenden Stationen zu, da es sich dort um stark ausgelastete Streckenabschnitte handelt und eine Verringerung der Leistungsfähigkeit zwingend vermieden werden muss. Daraus folgen umfangreiche und zum Teil iterative Planungsschritte, die eine Abstimmung zwischen verschiedenen Gewerken und Akteuren erfordert.

Aufgrund zusätzlicher umfangreicher Planungen der Oberleitungsanlage sowie der Leit- und Sicherungstechnik haben sich die Planungen für die Station Bremen-Hemelingen weiter verzögert. Eine belastbare Terminalschiene bis zum Beginn des Planfeststellungsverfahrens kann erst bei Vorliegen von Zwischenergebnissen, die für das erste Quartal 2021 angekündigt sind, benannt werden. Eine bauliche Umsetzung und entsprechende Anmeldung der Sperrpausen ist für 2025 vorgesehen. Die derzeitige Schätzung der Gesamtkosten beläuft sich auf rund 8.100 T€ und sollen von der Freien Hansestadt Bremen und über eine GVFG-Förderung des Bundes finanziert werden.

Für die Station Föhrenstraße (oben) wurde die Genehmigungsplanung im Jahr 2020 abgeschlossen und beim EBA zur Durchführung des Planfeststellungsverfahrens eingereicht. Die bauliche Umsetzung ist für das Jahr 2024 vorgesehen, die entsprechenden Sperrpausen sollen im ersten Quartal 2021 angemeldet werden. Die Gesamtkosten belaufen sich auf rund 12.450 T€ und sollen von der Freien Hansestadt Bremen und über eine GVFG-Förderung des Bundes finanziert werden. Dabei soll auch die in Abb. 15 gezeigte Lösung für die beiden Hauptzugänge der Station an der Hastedter Heerstraße umgesetzt werden. Diese enthält einen geraden, durch transparente Elemente hellen und einsehbaren Treppenverlauf und Fahrstuhlschacht, sowie einen großzügigen, überdachten Wartebereich am Bahnsteig.



**Abb. 15:** Transparente Gestaltung der Zugangsbauwerke an der neuen Station Bremen-Föhrenstraße (oben) [Quelle: Agentur BahnStadt]

Für die Station Föhrenstraße (unten) werden derzeit betriebliche Untersuchungen zum Einfluss auf die Leistungsfähigkeit der Strecke sowie zur Realisierbarkeit der geplanten Leit- und Sicherungstechnik durchgeführt. Mit den Ergebnissen und einer belastbaren Terminalschiene ist im ersten Quartal 2021 zu rechnen.

#### Stationsneubau gemäß Verkehrsentwicklungsplan 2025

Die Planung und Umsetzung neuer Haltepunkte aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2025 (VEP 2025) musste in der Priorität aufgrund der zahlreichen zuvor genannten Projekte bisher zurückgestellt werden. Einige Haltepunkte erfordern weiteren Untersuchungsbedarf, da sie teilweise abseits von Siedlungsschwerpunkten liegen und schwer erschließbar sind (Marßel, Farge Ost, Steubenstr.) oder ihr Betrieb eine perspektivische Ausweitung der Streckenkapazität voraussetzt (Arbergen, Grambke, Huchting).

Eine Ausnahme hiervon stellen die beiden Haltepunkte Achterdiek und Universität/Technologiepark dar. Nachdem sich der Senat im Juni 2020 bei dem zuletzt genannten Haltepunkt für die Standortvariante A „Achterstraße“ ausgesprochen hat, soll im nächsten Schritt eine Planungsvereinbarung mit der DB Station&Service AG für beide Haltepunkte abgeschlossen werden. Von einer Realisierung ist aktuell frühestens ab 2025 auszugehen.

Darüber hinaus wird derzeit eine Machbarkeitsuntersuchung zu einem möglichen Haltepunkt Überseestadt im Auftrag der Wirtschaftsförderung Bremen durchgeführt, die durch die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau fachlich begleitet wird. Der Untersuchungsraum umfasst die Eisenbahnstrecke von Bremen nach Delmenhorst/Oldenburg im Bereich zwischen Doventorsteinweg und Eduard-Schopf-Allee. Eine wichtige Anforderung stellt, neben den baulichen Herausforderungen in diesem durch Verkehrswege dicht bebauten Gebiet, die Gewährleistung einer ausreichenden Leistungsfähigkeit der Strecke dar. Mit aussagekräftigen Ergebnissen ist im Jahr 2021 zu rechnen. In diesem Kontext wurde ebenfalls auch die Machbarkeit der Verlegung der Oldenburger Kurve im Bereich des alten Güterbahnhofs untersucht. Diese hätte weniger Bedeutung für den Eisenbahnverkehr selbst, als vielmehr die Schaffung neuer Möglichkeiten einer städtebaulichen Entwicklung der dortigen Flächen.

#### **Großprojekt Hamburg – Bremen – Hannover (HHBH)**

Das im BVWP 2030 unter dem Titel „Optimiertes Alpha-E mit Bremen“ geführte Großprojekt HHBH ist das größte Bahnprojekt im norddeutschen Raum und umfasst zwölf Streckenabschnitte (siehe Abb. 16). Umfangreiche Informationen zum gesamten Großprojekt sind unter [www.hamburg-bremen-hannover.de](http://www.hamburg-bremen-hannover.de) zu finden. Im Land Bremen befindet sich zum einen der Streckenabschnitt K (Langwedel – Bremen-Sebaldsbrück und Bremen Rbf – Bremen-Burg) sowie der Streckenabschnitt L (Stubben – Bremerhaven-Speckenbüttel). Im Abschnitt K ist ein Ausbau der 2-gleisigen zu einer 3-gleisigen Strecke und im Abschnitt L eine Blockverdichtung vorgesehen. Das Ziel ist für beide Abschnitte die Streckenkapazität für den Personen- und Güterverkehr zu erhöhen, um mehr Zugfahrten, eine bessere Betriebsqualität sowie in diesem Zuge auch neue Haltepunkte zu ermöglichen. Nachdem bislang der Fokus im Großprojekt auf anderen Streckenabschnitten, insbesondere zwischen Hamburg und Hannover, lag, wurden im Jahr 2020 die personellen Ressourcen für die Planung der Abschnitte K und L geschaffen. Nach derzeitigem Stand sind die Ergebnisse der Vorplanung Ende 2023 zu erwarten. Eine bauliche Umsetzung ist derzeit noch nicht belastbar abzuschätzen, wird aber voraussichtlich nicht vor 2035 stattfinden und ist von dem Fortschritt des gesamten Großprojektes abhängig. Da das gesamte Projekt für Bremen und den Seehafenhinterlandverkehr eine sehr hohe Bedeutung hat, beteiligt sich die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau und die Senatorin für Wissenschaft und Häfen regelmäßig an Besprechungsformaten und platziert das Thema immer wieder an wichtigen Stellen.



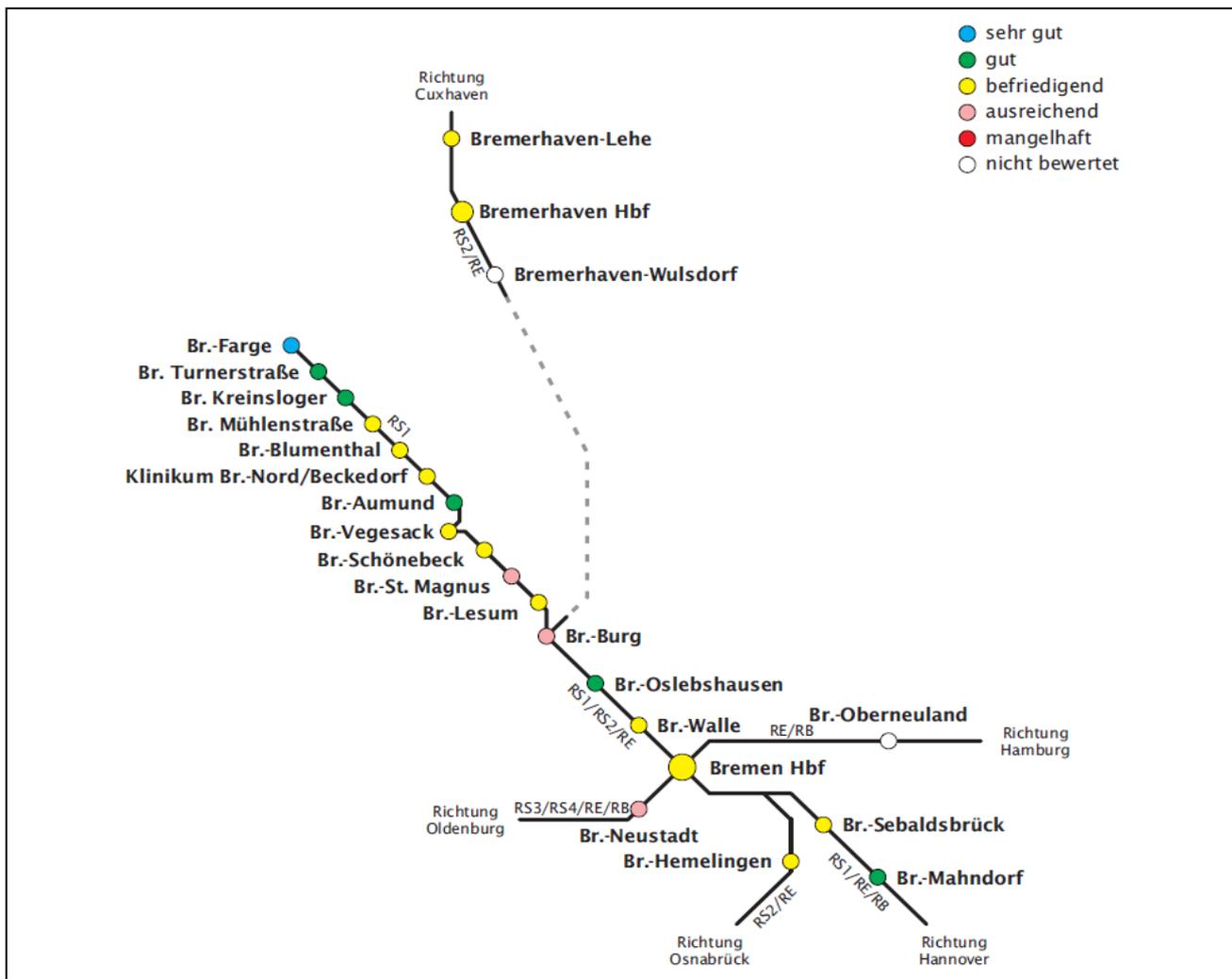
**Abb. 16:** Übersicht der Streckenabschnitte im Großprojekt Hamburg-Bremen-Hannover (HHB) [Quelle: DB Netz, [www.hamburg-bremen-hannover.de](http://www.hamburg-bremen-hannover.de)]

### Fortsetzung der Qualitätskontrollen an den Stationen

Seit 2012 lässt die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau 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 Kontrolle der Stationen aus Kundenperspektive. Die drei Themenfelder Fahrgastinformation, Wartekomfort/Aufenthaltsqualität und Service/Vertrieb bilden die Bewertungsschwerpunkte. Die Ergebnisberichte werden jeweils zeitnah auf der Internetseite der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau zum Download bereitgestellt (<https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/Bericht-QK-Bremen2020.pdf>), ein gedrucktes Exemplar für das Jahr 2020 befindet sich in der **Anlage** dieses Berichts.

In der Gesamtbewertung ist die Qualität der Bremer Stationen 2020 insgesamt gegenüber dem Vorjahr leicht zurückgegangen. Geprägt ist das Ergebnis 2020 von dem schlechtesten Jahreswert im Bereich „Service“ seit Beginn der Erhebungen mit einem Wert von 3,13. Auslöser dabei ist ganz überwiegend eine schlechte Performance der Vertriebsinfrastruktur an den Bahnhöfen, insbesondere also der Fahrkartenautomaten und der Ticketentwerter. Ist an einem Bahnhof kein ordentliches Lösen oder Entwerten einer Fahrkarte möglich, führt dies zu einer deutlichen Abwertung der Station. Auch der Sauberkeitszustand vieler Automaten war nicht zufriedenstellend. Hier führt die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau Gespräche mit dem VBN und der NWB, um schnellstmöglich eine Verbesserung der Situation herbeizuführen.

Der Wertungsbereich „Wartekomfort“ ist dauerhaft negativ geprägt von einer nicht zufriedenstellenden Reinigungsleistung bei den Stationen der DB Station&Service AG. Hier drängt die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau regelmäßig auf strukturelle Änderungen im DB-Konzern zur Vergabe der Leistungen an leistungsfähige Dienstleister und eine strengere Überwachung dieser Leistungen. Angekündigte Nachjustierungen haben bisher keine signifikante Verbesserung der Situation erkennen lassen. Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau sieht die Reinigung und fortlaufende Instandhaltung als Kernaufgaben der Stationsbetreiber und als wesentliche Voraussetzung für einen angenehmen Aufenthalt der Fahrgäste an den Stationen. Der Zustand und die Reinlichkeit der Stationen in Bremen-Nord entlang der Farge-Vegesacker Eisenbahn ist weiterhin signifikant besser als im Bereich der DB-Stationen (Gesamtergebnis je Station vgl. Abb. 17).



**Abb. 17:** Gesamtbewertung der Stationen im Land Bremen im Jahr 2020 [Quelle: Qualitätskontrolle an den Bahnstationen im Land Bremen, Sommer 2020, Ergebnisbericht, ZVBN/Agentur BahnStadt]

### Bike+Ride-Ausbauprogramm an Bahnhöfen

Die Situation der Fahrradabstellanlagen ist an den meisten Bahnstationen in Bremen nicht zufriedenstellend. An vielen Stationen ist die Qualität der Abstellplätze unzureichend. Oft sind auch zu wenig Stellplätze vorhanden. An einzelnen Stationen gibt es keine überdachten Abstellplätze. Ein Mangel besteht insbesondere auch an gesicherten Abstellmöglichkeiten für die Fahrräder. Mit Umsetzung des ebenfalls der Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung vorzulegenden „B+R-Ausbauprogramm an Bahnhöfen der Stadtgemeinde Bremen 2021 – 2025“ soll dieser Mangel mittelfristig an sämtlichen Bahnstation Bremens behoben werden. Die Umsetzung von zwei Pilotanlagen in Bremen-Mahndorf und vsl. auch Bremen-Neustadt (vgl. Abb. 18) ist für das Jahr 2021 beabsichtigt. Als Bauherrin und Betreiberin wird hier die BREPARK auftreten. An den drei Stationen in Bremerhaven weisen die B+R-Abstellmöglichkeiten bereits heute ein deutlich höheres Qualitätsniveau auf (Lehe, Hbf), bzw. sind in konkreter Planung (Wulsdorf).



**Abb. 18:** Simulation der geplanten B+R-Abstellanlage am Bahnhof Bremen-Neustadt [Quelle: Agentur BahnStadt/BREPARK]

### **Erneuerung Gleishallen Bremen Hauptbahnhof**

Die beiden Gleishallen des Bremer Hauptbahnhof sollen nach historischem Vorbild erneuert werden. Dabei sollen auch wieder Oberlichter eingebaut werden, um zusätzliche Tageslichteinstrahlung an den Bahnstiegen zu ermöglichen. Die in der vorliegenden Vorentwurfsplanung der DB Station&Service AG enthaltene Vorzugsvariante ist in Abb. 19 als Visualisierung dargestellt. Das Denkmalschutzamt ist in die Planung involviert. Die Erneuerung wird voraussichtlich Ende 2024 beginnen und drei bis vier Jahre dauern.



**Abb. 19:** Visualisierung der Vorzugsvariante zur Erneuerung der Gleishallen mit Oberlichtern im Bremer Hauptbahnhof [Quelle: DB Station&Service AG]

### **Beschlussempfehlung:**

Die staatliche Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.