

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau
Abteilung 5Referat 52

Hr. WeissHr. Rensing
Tel.: 11996
4. April 2023

Vorlage VL 20/8695

ÖFFENTLICH

NICHT ÖFFENTLICH UND VERTRAULICH

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Staatliche Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung - 20. WP	13. April 2023	Kenntnisnahme

Wirtschaftlichkeit: Keine WU

VL-Nummer Senat:

Titel der Vorlage

Schienepersonennahverkehr im Land Bremen – Bericht 2023

Vorlagentext

A. 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 aktuell gültigen 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, jährlich über den aktuellen Stand der Umsetzung der dort beschriebenen Maßnahmen zu berichten.

Zuletzt wurde der Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung umfassend am 10.03.2022 über den SPNV berichtet. Ebenfalls am 10.03.22 wurde die Deputation über die Vertragsverlängerung im Weser-Elbe-Netz informiert. Am 28.4.22 wurden diverse VBN-Tarifthemen vorgelegt, die maßgeblich auch den SPNV betreffen. Am 1.9.22 wurde die Deputation in jeweils separaten Vorlagen über die Themen „Fahrradmitnahme im Metronom“, „Personenbedienter Verkauf in Bremerhaven“, „Stationsausbau Bremerhaven-Lehe“, der geplanten Fahrzeugfinanzierung im neuen Verkehrsnetz EBN-2 sowie dem Abschluss des Planungsvertrages für die beiden Stationen Universität und Achterdiek in Bremen befasst. Am 24.11.22 wurde die Finanzierung der „Mehrkosten der Stationsmaßnahmen Bremerhaven-Wulsdorf sowie Bremen-Oberneuland“ vorgelegt. Am 12.1.23 schließlich wurde über die aktuelle Performance des Intercitys nach Bremerhaven sowie dem Abschluss eines Übergangsverkehrsvertrages mit der DB Regio AG informiert.

Im folgenden Bericht wird über aktuelle Themen des Eisenbahnverkehrs mit Schwerpunkt auf den 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 2022/2023, aktuelle Themen aus dem Betrieb

Das SPNV-Netz im Land Bremen ist in verschiedene Teilnetze gegliedert, in denen jeweils ein in einem Vergabeverfahren ermitteltes Eisenbahnverkehrsunternehmen vertraglich gebunden ist. Im vorliegenden Bericht wird häufiger auf diese Teilnetze Bezug genommen. Daher gibt die **Abb. 2** zur besseren Verständlichkeit eine Übersicht über diese Netze.

Angebotsänderungen zum Fahrplan 2023

Zentrales Ereignis beim zurückliegenden Fahrplanwechsel im Dezember 2022 (Fahrplan 2023) war die Betriebsaufnahme der zweiten Ausbaustufe der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen (RSBN), siehe hierzu weiter unten.



Bremen Hbf		
NWB RS3	von Oldenburg(Oldb)Hbf	01:43 2
RE 8	von Hannover Hbf	01:47 7
NWB RS2	von Bremerhaven-Lehe	01:48 6
NWB RS2	von Twistringen	01:52 8
NWB RS1	von Bremen-Vegesack	01:54 5
NWB RS1	Bremen-Walle - Bremen- Bremen-Vegesack	02:06 5
RE 8	Bremen-Sebaldsbrück - Bremen- Neustadt am	02:08 7
NWB RS2	Bremen-Hemelingen - Dreye - Twistringen	02:10 8
NWB RS2	Bremen-Burg - Ritterhude - Bremerhaven-Lehe	02:12 6
NWB RS3	Bremen Neustadt - Heidkrug - Oldenburg(Oldb)Hbf	02:15 2

Abb. 1: Einrichtung des neuen „Nachtknotens“ um 02:00 Uhr am Bremer Hauptbahnhof in den Wochenendnächten seit 12.12.2022: Rundum-Umstieg zwischen 5 Linienästen möglich

Fünf der sechs das Land Bremen berührenden Teilnetze fahren auch den Bremer Hauptbahnhof an. Neben der bedeutenden Verknüpfung mit dem straßengebunden ÖPNV (i.W. BSAG) wird hier ebenso eine fahrplanmäßige Verknüpfung zwischen den SPNV-Linien angestrebt. Tagsüber ist dies aufgrund vielfältiger Zwangspunkte bei der Trassenbelegung nur eingeschränkt möglich. Zur spätabendlichen Nebenverkehrszeit hingegen konnten schrittweise Rundum-Anschlüsse in Form sogenannter „Taktknoten“ aufgebaut werden. Bereits seit einigen Jahren sind diese täglich um 23:00 und 00:00 Uhr sowie am Wochenende (Nächte Fr./Sa. Und Sa./So.) um 01:00 Uhr eingeführt. Seit dem zurückliegenden Fahrplanwechsel im Dezember 2022 ist nun durch Hinzubestellung von drei Fahrtenpaaren im Netz der Regio-S-Bahn auch die konzentrierte Ankunft und Abfahrt von Linien rund um die Stunde 02:00 Uhr aus und in fünf Richtungen realisiert: Bremen-Nord (Vegesack), Bremerhaven, Verden/Hannover, Twistringen sowie Oldenburg. Die innerbremische Verbindung nach Bremen-Vegesack wird seit 2020 darüber hinaus an Wochenendnächten durchgehend im 1-h-Takt bedient.

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



Abb. 2: Teilnetze des SPNV, die das Land Bremen bedienen, mit den beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen, Stand Fahrplan 2021

Inbetriebnahme Zweite Ausbaustufe Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen

Über die Vergabe des Netzes der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen (RSBN) ist der Deputation mehrfach berichtet worden. Die Betriebsaufnahme erfolgte zweistufig. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 sind wesentliche Angebotsverbesserungen in Kraft getreten.

Seit einem Jahr bereits werden alle Züge der RSBN mit Servicepersonal begleitet. Außerdem sind im Bereich des Vertriebs schrittweise Neuerungen eingeführt worden. Der neue und einheitliche Automatentyp ist an allen Regio-S-Bahn-Stationen aufgestellt worden, der viele neue Funktionen bietet, nun auch den umfassenden Verkauf von Fernverkehrstickets. Ein Monitor informiert in Echtzeit über die nächsten Zugabfahrten der jeweiligen Station und eine Sprechtafel ermöglicht den Kontakt zur Kundeninformationsstelle der NWB. Neben personenbedienten Verkaufsstellen etwa an den Hauptbahnhöfen in Bremen und Bremerhaven oder in einer Kooperation mit der BSAG in Vegesack, sind erstmals in der Region auch „Videoreisezentren“ neu aufgestellt worden, in Bremen am Haltepunkt Bremen-Mahndorf. Über ein Videosystem ist eine persönliche Beratung beim Ticketkauf aus dem NWB-Kundencenter hier möglich (vgl. **Abb. 3**). Auch nach innen gerichtete Vertragsneuerungen, wie z.B. eine verpflichtende Ausbildungsquote oder zusätzlich vorgeschriebene Reservelokführer an einigen morgendlichen Einsatzorten, gelten nun. Sie werden nicht unmittelbar erkennbar sein, aber langfristig zu einer verbesserten Qualität beitragen. Um die Marke und das Angebot der Regio-S-Bahn in der Metropolregion präsenter zu verankern, ist seitens der NordWestBahn eine Imagekampagne begonnen worden, die auf die Stärken des schienengebundenen Nahverkehrs hinweist. In der nächsten Kampagnephase wird u.a. das Thema Elektromobilität aufgegriffen (vgl. **Abb. 4**).



Abb. 3: Neues Videoreisezentrum in Bremen-Mahndorf [Foto: NWB, Jan. 23]



Abb. 4: Neue Markenkampagne Regio-S-Bahn [Quelle: NWB/bbs Hamburg]

Mit den im vergangenen Jahr gelieferten zusätzlichen Fahrzeugen (vgl. **Abb. 6**) konnten Angebotsverbesserungen der zweiten Ausbaustufe der RSN umgesetzt werden. So bietet die neue Linie RS30 Bremen – Bad Zwischenahn in Kombination mit dem RegionalExpress und dem für den Nahverkehr freigegebenen IC im schnellen Nahverkehr nun einen 30-Minutentakt zwischen Bremen und Oldenburg über Delmenhorst und Hude. Durch ein neues Haltekonzept der Linie RS4 ist auch im Nahverkehr zwischen Bremen und Hude ein echter und täglich durchgehender 30-Minuten-Takt entstanden. In Bremen wird damit auch der Halt in Bremen-Neustadt erstmalig in einem genauen 30-Minuten-Takt angebunden. Die Taktverdichtung zum halbstündlichen Angebot auf der Strecke Bremen – Bremerhaven kann erst schrittweise eingerichtet werden, da die notwendige Infrastruktur noch nicht vollständig verfügbar ist (vgl. Abschnitt 4). Dennoch sind bereits drei neue Zugpaare montags bis freitags eingeführt, so dass beispielsweise von Bremen nach Bremerhaven zwischen 14:40 und 18:40 Uhr neu ein 30-Minuten-Takt angeboten wird. Auch morgens gibt es nun weitere Verstärkerfahrten. Die

Integration der Strecke Verden – Rotenburg (Wümme) als neue Linie RS6 und einiger Leistungen auf der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven als künftige Verlängerung der Linie RS3 sind ebenfalls realisiert. Die damit einhergehende deutliche Erhöhung der Zahl der Direktverbindungen zwischen Bremen und Wilhelmshaven kann allerdings erst 2024 umgesetzt werden, da baubedingt aktuell noch ein Umstieg in Oldenburg erforderlich ist. Weiterhin konnten durch die Verfügbarkeit der neuen Triebwagen die Sitzplatzkapazitäten im gesamten Netz erhöht werden. So werden die 15'-Takt-Züge morgens zwischen Bremen-Vegesack und Bremen Hbf nun alle in Doppeltraktion gefahren, was eine Erhöhung der Sitzplatzzahl von 300 auf 460 je Zug bedeutet.



Abb. 5: Bisheriger Triebwagentyp im Netz der RSN nach Redesign außen/innen [Foto: NWB/Heese, Okt. 21]



Abb. 6: Neuer Triebwagentyp im Netz der RSN seit Dez. 2022 [Foto: NWB, Dez. 22]

Die Werkstatteerweiterung in Bremerhaven-Wulsdorf ist rechtzeitig mit Inbetriebnahme der ersten neuen Triebwagen fertiggestellt worden und mit einem Werkstattfest, zu dem rund 1.000 Besucher:innen kamen, festlich eröffnet worden (vgl. **Abb. 7**). Das speziell für die Graffiti-Entfernung eingerichtete neue Hallengleis hat bereits in den ersten Monaten deutliche Wirkung gezeigt: die mit Graffiti beschmierten Flächen sind gegenüber den vergleichbaren Vorjahreszeiträumen deutlich zurückgegangen. Die Auslieferung der in Berlin-Pankow gebauten, zusätzlichen 16 Triebwagen mit jeweils 260 Sitzplätzen hat aufgrund globaler Lieferengpässe leicht verzögert erst im Juni 2022 begonnen. Zum Fahrplanwechsel waren von den 16 geordneten Triebwagen daher nicht alle verfügbar, sodass die neue Linie RS30

zunächst mit einem Triebwagen gefahren werden muss. Erste Nachfragezahlen zeigen, dass dies zu keinen Überbelegungen führt. Im Januar 2023 hat ein Redesign der bestehenden Fahrzeugflotte (35 Triebwagen) begonnen, u.a. mit neuen Sitzpolstern, dem Einbau von Fahrgast-WLAN und einer neuen Außenlackierung. Ein erster Prototyp ist bereits 2021 umgebaut worden (vgl. **Abb. 5**).



Abb. 7: Tag der offenen Tür in der RSBN-Werkstatt Bremerhaven-Wulsdorf am 29.10.2022 [Foto: NWB]

Auswirkung der Corona-Pandemie und des 9-Euro-Tickets auf den SPNV

Die Auswirkungen auf den SPNV im ersten Drittel des Jahres 2022 durch die Pandemie waren denen der ersten beiden Pandemiejahre noch durchaus vergleichbar. Wie auf alle Bereiche des privaten und öffentlichen Lebens, hatte die Corona-Pandemie auch auf den SPNV erhebliche Auswirkungen. Im letzten Quartal 2022 haben deutlich erhöhte Erkrankungsquoten leider auch zu personalbedingte Zugausfällen in allen Netzen geführt. Bei den Infrastrukturunternehmen, die bspw. bei der Besetzung von Stellwerken essentiell für den Betrieb sind, ist im Großraum Bremen dagegen keine wesentliche pandemiebedingte Einschränkung zu verzeichnen gewesen.

Eine weiterhin bestehende Folge, mit der sich die SPNV-Aufgabenträger auseinandersetzen müssen, ist die langfristig geminderte Nachfrage und die daraus folgenden Mindereinnahmen. Marketingkampagnen und spezielle Tarifangebote sollen möglichst viele Kunden für den ÖPNV zurückgewinnen. Dennoch ist von einem mittelfristigen Finanzierungsmehrbedarf auszugehen, zum Jahresende 2022 lag die Nachfrage bei knapp 90 % des vergleichbaren Jahresverlaufs 2019. Darüber hinaus steigen auch die Energie- und Lohnkosten stark an und wirken Kostenerhöhend.

Die Wirkung des „9-Euro-Tickets“ in den Monaten Juni bis August 2022 war insbesondere im SPNV deutlich zu spüren und hier wiederum am deutlichsten auf schnellen Linien, die auf Metropolregionen ausgerichtet sind. So lag die Nachfrage im Netz der Regio-S-Bahn in den drei Monaten leicht über derjenigen der drei vergleichbaren Monate im Sommer 2019. In den beiden Expressnetzen „Hansenetz“ und „Expresskruz Bremen/Niedersachsen“ hingegen kam es bei einzelnen Fahrten an einigen besonders nachfragestraken Tagen auch zu Überfüllungen, die ein verzögertes Abfahren der betroffenen Züge oder Teilräumungen durch die Bundespolizei verursachten. Insgesamt war SKUMS als Aufgabenträger des SPNV mit dem Verlauf und der Durchführung der Verkehre durch die Eisenbahnunternehmen aber sehr zufrieden. Es gab weniger Störungen aufgrund deutlicher Überbelastungen, als anfangs befürchtet. Hier zeigt sich auch, dass die im SPNV bestellten Kapazitäten im Großraum Bremen auskömmlich dimensioniert sind und auch für künftig angestrebte Fahrgaststeigerungen noch Reserven bieten.

Pünktlichkeit in den Teilnetzen

Die Pünktlichkeit des SPNV im Großraum Bremen hat sich nach zwei insgesamt eher positiven Jahren 2020 und 2021 während des Jahres 2022 wieder deutlich negativ entwickelt. Hier zeigt sich ganz klar der Zusammenhang zur weiteren Belastung des Schienennetzes sowie der Nachfrage im Personenverkehr. Durch zusätzliche Güterverkehre verschlechtert sich die Pünktlichkeit im Gesamtsystem ab einem bestimmten Auslastungsgrad annähernd exponentiell. Hier wird die hohe Grundauslastung des Bahnknotens Bremen sehr deutlich. Ein Mehr an Fahrgästen verlängert tendenziell die Haltezeiten an den Bahnhöfen. Bei plangemäßen Fahrten ist dies unproblematisch. Im Verspätungsfall können so Verspätungen aber nicht abgebaut werden.

Aktuell befindet sich nur noch eins der sechs Teilnetze im Land Bremen (knapp) über dem vertraglich vereinbarten Zielwert von 95 % Pünktlichkeit. Dieser Wert besagt, dass 95 % der Züge eines Netzes an ausgewählten Messpunkten max. eine Verspätung von 5 Minuten haben dürfen.

Die **Abb. 8** gibt einen Überblick über die Pünktlichkeit, die in den Jahren 2017 bis 2022 in den einzelnen Teilnetzen, die Bremen und Bremerhaven berühren, tatsächlich erreicht wurde. Die Definition der Teilnetze in der Region Bremen ist in der Abb. 2 dargestellt. Grundsätzlich gilt dabei: 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. 9).

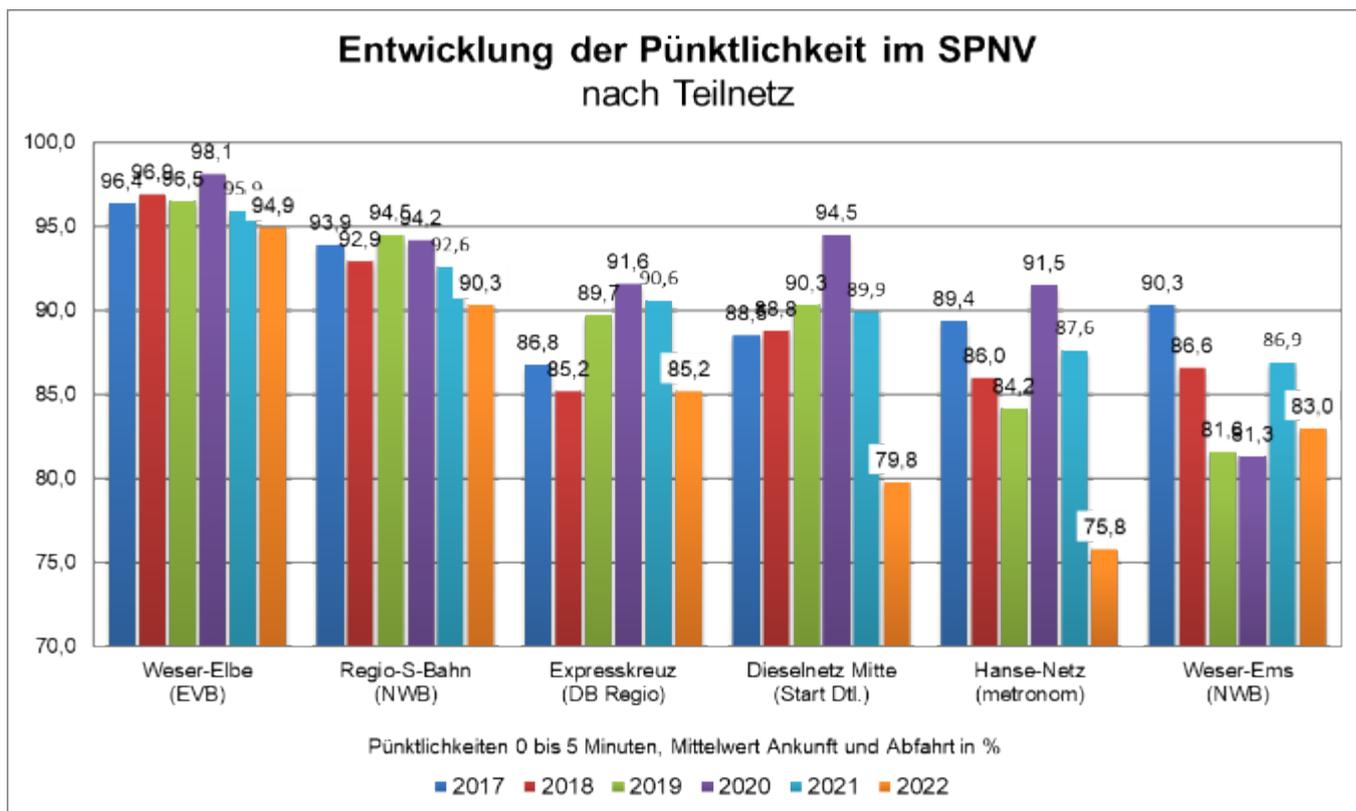


Abb. 8: Jahrespünktlichkeit 2017 bis 2022, jeweils bis 5 Minuten Verspätung [Zahlen und Darstellung: SKUMS]

Insbesondere die Teilnetze, die gleich mehrere hochbelastete Knoten in Norddeutschland berühren, sind in ihrer Pünktlichkeit deutlich eingeschränkt: Neben dem Hansenetz mit seinem betrieblichen Schwerpunkt in Hamburg ist dies das Expresskruz, das auch sehr lange Linienvläufe aufweist

(Hannover – Norddeich). Aber auch das Netz „Weser-Ems“ (u.a. Linie Bremen – Vechta – Osnabrück) weist eine nicht zufriedenstellende Pünktlichkeitsquote auf. Der hohe Anteil eingleisiger Streckenabschnitte erzeugt systematische Verspätungen: Bei Zugbegegnungen überträgt sich die Verspätung auf die Gegenrichtung. Wesentlicher Hebel zur strukturellen Steigerung der Pünktlichkeit ist eine umfassende Modernisierung des Eisenbahnnetzes. Dieses Vorhaben wollen der Bund und die DB Netz AG unter der Überschrift „Hochleistungsnetz“ in den kommenden Jahren angehen.

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, bei Ausfällen über längere Strecken (z.B. Bremen – Bremerhaven) auch mit ergänzenden Schnellbussen. Aufgrund der deutlich gestiegenen Bautätigkeit im Schienennetz in den vergangenen Jahren ist ein anhaltend hohes Maß an geplanten Zugausfällen 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 spielen z.B. Personalengpässe oder 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 verursacht.

Die **Abb. 9** gibt einen Überblick der 2017 bis 2022 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. Bei der Bewertung der Zahlen ist zu berücksichtigen, dass erhebliche Einschränkungen in Folge des Sturms „Zeynep“ im Februar 2022 relevante negative Auswirkungen auf das Jahresergebnis aller Netze hatte. Dennoch muss auch so konstatiert werden, dass die Ausfallquoten aktuell zu hoch sind und den Anforderungen der Aufgabenträger und insbesondere der Fahrgäste nicht entsprechen. Insbesondere im zweiten Halbjahr sind die personalbedingten Zugausfälle wieder deutlich angestiegen. Neben sehr hoher Krankheitsquoten in den Verkehrsunternehmen spiegelt sich hier weiter die Problematik eines äußerst knappen Fachkräftemarkts im Bereich der Triebfahrzeugführer:innen wider.

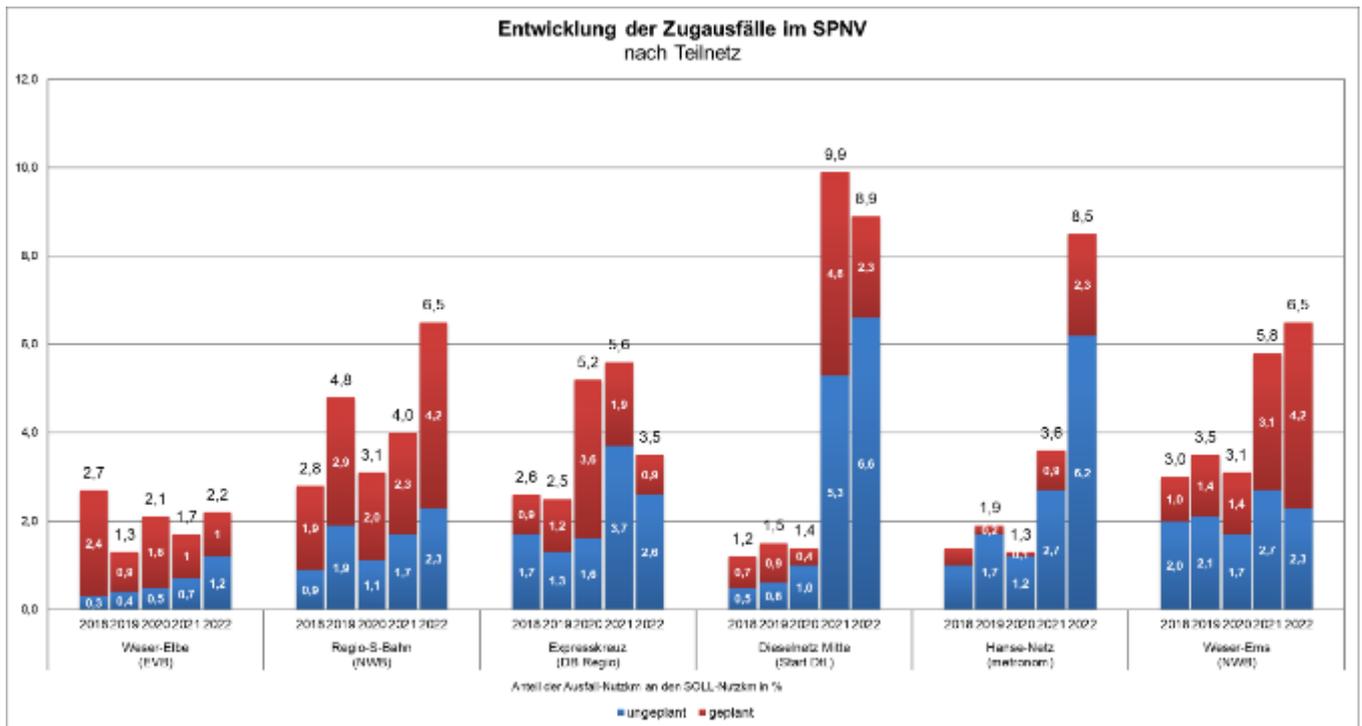


Abb. 9: Zugausfälle geplant (Baustellen) und ungeplant in % der bestellten Zugkilometer, 2017 bis 2022 je Verkehrsnetz [Zahlen und Darstellung: SKUMS]

Erkennbar ist, dass sich aufgrund dieser Gemengelage die besonders kritischen „ungeplanten“ Zugausfälle in 4 der 6 Netze erhöht haben. Die von den Aufgabenträgern angestrebte Marke von max. 1,0 % ungeplanter Zugausfälle wurde 2022 in allen Netzen überschritten. Besonders negativ hat sich im Jahr 2022 das Hansenetz (Metronom) sowie im zweiten Jahr in Folge das Netz „Dieselnetz Mitte“ (Start Dtl.) entwickelt. Beim Hansenetz waren dies neben einer Vielzahl von Baustellen im ohnehin überlasteten Knoten Hamburg auch sehr hohe Krankheitsquoten. Im Dieselnetz Mitte dominieren technische Probleme bei den Triebwagen und ein Mangel an Triebfahrzeugführer:innen in der Anfangsphase des neuen Betreibers Start Deutschland (100 % Tochter der DB Regio AG).

2. Fahrplanänderungen zum Dezember 2023 (Fahrplan 2024)

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 wird es keine Angebotsausweitungen im SPNV geben. Generell lässt sich feststellen, dass die deutlichen Ausweitungen des Fahrplanangebotes von rd. 60 % 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. So muss nun zwingend der Grundsatz bei der Angebotsplanung im Bereich hoch belasteter Bahnstrecken beachtet werden: Mehrleistungen dürfen nicht auf Kosten der Betriebsqualität gehen. Die nächste substantielle Angebotsverdichtung, die Einführung des 30-Minuten-Taktes auf der Linie RS2 zwischen Bremen und Bremerhaven erfordert Infrastrukturausbauten an beiden Linienendpunkten (vgl. Kap. 4), die erst zum Dezember 2024 abgeschlossen sein werden.

Fernverkehr: Zum Fahrplan 2022 ist Bremerhaven nach 20 Jahren ohne planmäßigen Fernverkehr wieder an das Netz der DB Fernverkehr AG angebunden worden. Zunächst verkehrt ein tägliches Zugpaar. Dieser Zug ist in seiner Fahrlage und seiner Streckenführung stark auf die Bedürfnisse des Tourismus ausgerichtet. Der Ziel- und Endpunkt ist Koblenz bzw. Köln, womit im Streckenverlauf das gesamte Ruhrgebiet erschlossen wird. Die Abfahrtzeit in Bremerhaven ist um 10:11 Uhr, die Ankunftszeit

in der Gegenrichtung um 15:46 Uhr. Zum Einsatz kommen moderne, doppelstöckige InterCity-Fahrzeuge, die auch eine Fahrradbeförderung erlauben.

Die ersten Monate waren geprägt durch eine generell schwache Nachfrage im deutschen Fernverkehr aufgrund der erheblichen Corona-Restriktionen sowie anfänglicher technischer Probleme bei der nächtlichen Abstellung der Züge in Bremerhaven-Lehe, was wiederholt zu technischen Störungen und damit Zugausfällen geführt hat. Seitdem wird die Zuggarnitur über Nacht nach Bremen gebracht, wo die Bahnstromversorgung stabiler ist. Seither ist die Ausfallquote deutlich geringer (vgl. auch BdV vom 12.1.2023, Frage der Abgeordneten Astrid Milch).

Die DB hat deutlich gemacht, dass eine Mindestnachfrage die Bedingung für einen längerfristigen Betrieb dieses Zugpaares darstellt. Konkrete Zahlen zur Auslastung dieser Verbindung sind seitens der DB Fernverkehr AG noch nicht kommuniziert worden. Aufgrund der zuvor geschilderten Anlaufschwierigkeiten in den ersten Monaten setzt sich SKUMS für die Verlängerung des Probezeitraums auf ein drittes komplettes Jahr (2024) ein, sofern die gesetzten Zielzahlen nicht bereits 2022 ohnehin erreicht worden sein sollten.

Auf der Achse Hamburg – Bremen – Ruhrgebiet wird mit dem aktuellen Fahrplan auch die zweite zweistündliche Linie zwischen Hamburg und dem Ruhrgebiet neu über die Schnellfahrstrecke nach Frankfurt (Flughafen) und weiter über Stuttgart nach München bzw. Basel geführt. Damit wird diese für Bremen wichtige Fernverkehrssachse stündlich mit den modernsten ICE-Triebwagen („ICE4XL“) bedient. Ein Umstieg in Köln auf die bisher befahrene Strecke entlang des Rheins ist weiterhin stündlich möglich. Ab Dezember 2023 wird ein weiterer Direktzug von Bremen nach Berlin verkehren. Der heute um 08:09 Uhr nach Leipzig verkehrende Zug wird ab Magdeburg in Richtung Hauptstadt geführt. Durch bahnsteiggleichen Umstieg bleibt die Reisekette nach Leipzig erhalten.

Negativ zu berichten ist, dass ein morgendlicher Verstärker-ICE von Bremen nach Hamburg baubedingt (Brückenbaustelle in Hamburg) 2023 nicht verkehren kann. Für 2024 ist dieser Zug wieder eingeplant. Auch sieht die Firma Flixtrain im aktuellen Fahrplan von einer Anbindung Bremens ab.

3. Vergabeverfahren

Sechs Teilnetze berühren das Land Bremen. Die zugehörigen SPNV-Verkehrsverträge, bei denen die Senatorin für Mobilität als SPNV-Aufgabenträgerin Vertragspartner ist, werden in regelmäßigen Perioden europaweit 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 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. 10** gibt einen Überblick über den aktuellen Planungsstand.

Teilnetz	Betriebsaufnahme	Laufzeit bis	Beginn nächstes Vergabeverfahren
Weser-Ems-Netz	2016	2026	vsl. 2024
Hanse-Netz	2018	2033	vsl. 2031
Dieselnetz Mitte 2021+	2021	2029	vsl. 2027
Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen	2021/2022	2036	vsl. 2032
Expresskreuz Bremen/Niedersachsen	2012/2022	2024/2025	läuft
Weser-Elbe-Netz	2021	2025	1.Quartal 2024

Abb. 10: Ausschreibungskalender SPNV

Zuletzt ist die zweite Inbetriebnahmestufe der Regio-S-Bahn sowie jeweils recht kurzlaufende Übergangsverkehrsverträge für die Netze „Weser-Elbe“ sowie „Expresskreuz Bremen/Niedersachsen“ in Betrieb gegangen. Als neues größeres Vergabeprojekt hat 2022 die Neuvergabe des für das Land Bremen besonders wichtigen Teilnetzes Expresskreuz Bremen/Niedersachsen (EBN) begonnen.

Laufendes Vergabeverfahren: Expresskreuz Bremen/Niedersachsen 2024+

Für dieses Netz werden neue Fahrzeuge über den Fahrzeugpool der LNVG bereitgestellt. Das Beschaffungsverfahren der LNVG für 34 teils doppelstöckige Elektrotriebwagen ist bereits 2021 abgeschlossen worden. Beauftragt worden ist die Firma Alstom GmbH mit dem Fahrzeug Coradia Stream HC (vgl. **Abb. 11**) sowie mit Instandhaltungs- und Wartungsleistungen, zu deren Zweck eine Werkstatt in Bremen-Oslebshausen derzeit projiziert wird. Die Einleitung des entsprechenden Planfeststellungsverfahrens ist für das erste Halbjahr 2023 angekündigt. Eine ursprünglich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 vorgesehene Komplettaufnahme des neuen Netzes ist aufgrund von Lieferverzögerungen jetzt auf eine gestaffelte Betriebsaufnahme im Dezember 2024 und Dezember 2025 umgestellt worden. Dies hat u.a. auch für die Ausbildung neuer Mitarbeiter und den Aufbau des Vertriebsnetzes positive Nebeneffekte. Zum Dezember 2024 soll nach derzeitigem Planungsstand zunächst die Linie RE8 Hannover – Bremen – Bremerhaven auf den neuen Betreiber und die neuen Fahrzeuge umgestellt werden.

Das Expresskreuz Bremen/Niedersachsen (EBN) wird derzeit von der DB Regio AG mit lokbespannten Doppelstockzügen betrieben. Die Fahrzeuge befinden sich im Eigentum der DB Regio AG. Über den Abschluss eines notwendig gewordenen Übergangsverkehrsvertrages als Notmaßnahme nach Art. 5 Abs. 5 der Verordnung (EU) 1370/2007 ist die staatliche Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung in der Sitzung am 12.01.2023 unterrichtet worden.

Das Teilnetz EBN besteht derzeit aus folgenden Linien:

- RE 1 Hannover Hbf– Bremen Hbf – Norddeich Mole (2-stdl.),
- RE 8 Bremerhaven-Lehe – Bremen Hbf – Hannover Hbf (2-stdl.),
- RE 9 Bremerhaven-Lehe –Bremen Hbf – Osnabrück Hbf (2-stdl. / stdl.).

Im bisherigen Verkehrsvertrag „RE-Kreuz Bremen“ werden insgesamt etwa 5,63 Mio. Zugkm jährlich erbracht. Bremen hat nach der LNVG und der Region Hannover mit 0,66 Mio. Zugkm (11,7 %) den drittgrößten Anteil.

Das EU-weite Vergabeverfahren zum neuen Vertrag ab Dezember 2024 hat im April 2022 begonnen. Nach einem Teilnahmewettbewerb hat sich ab September 2022 die Angebotsphase angeschlossen. Die Submission ist aktuell für Mai 2023 geplant. Die Vergabe soll in einem Los erfolgen, die Vergabeentscheidung wird bis September 2023 angestrebt.

Wesentliche Neuerung im künftigen Betriebskonzept des Expresskreuzes Bremen/ Niedersachsen ist neben dem Einsatz der neuen Triebwagen die vorgesehene Flügelung der Züge der Linie RE 1 in Oldenburg in Richtung Norddeich bzw. Wilhelmshaven. 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.

Eine Ausweitung des Leistungsumfanges im EBN soll darüber hinaus entsprechend der Nachfrageentwicklung und den bestehenden Fahrgastpotenzialen sowie im Hinblick auf Klimaschutzziele insbesondere zwischen Hannover und Bremen optional vorgesehen werden. Der Umfang der bereits heute angebotenen Verstärkerzüge in der Hauptverkehrszeit soll langfristig zum ganztägigen Stundentakt ausgeweitet werden, so dass sich ein 30-Min.-Takt im RE-Verkehr zwischen Hannover und Bremen ergibt. Dies ist aber vollständig erst nach 2030 möglich, wenn im Knoten Hannover die Durchbindung der RE-Linien in Richtung Braunschweig im Hinblick auf die dortige Leistungsfähigkeit ertüchtigt sowie die Ergänzung eines dritten Gleises zwischen Langwedel und Bremen erfolgt ist, jeweils unter Berücksichtigung der Planungen im Deutschland-Takt.

Gegenüber dem aktuellen Vertrag wird es neben den neuen Fahrzeugen eine Reihe weiterer Verbesserungen im qualitativen Bereich geben. Als Beitrag zur Erhöhung des Service und der

Fahrgastinformation in den Fahrzeugen, wird die Zugbegleitquote generell bei 100 % liegen, bei einzelnen langen Zügen auch bei einer doppelten Besetzung. Darüber hinaus wird in den Vorgaben der Ausschreibung großer Wert auf hohe Qualitätsstandards in den Bereichen Betriebs- und Notfallmanagement sowie Datenlieferung an und Betreuung von Informationssystemen gelegt werden. Als Anreiz, den Kunden eine hohe Qualität anzubieten, kommt ein qualitätsbasiertes Anreizsystem mit Bonuszahlungen zur Anwendung. Als Grundlage zur Qualitätsbewertung dienen dabei Kundenbefragungen, die durch den Einsatz von Profitestern, die im Auftrag der Aufgabenträger die Qualität des Verkehrsunternehmens regelmäßig prüfen, ergänzt werden.



Abb. 11: Triebwagen Coradia Stream HC für das Netz EBN [Bilder: Alstom GmbH]

Auslaufen des Dieselantriebs im SPNV

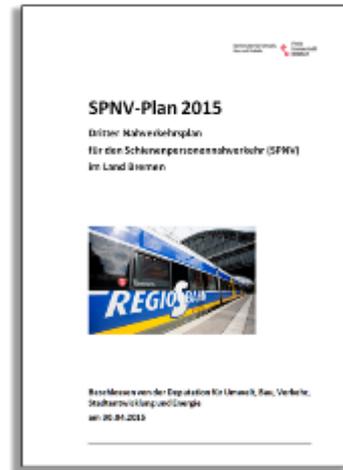
Mit Umstellung der Linie RE19 auf elektrischen Antrieb (Einbindung in das Netz der Regio-S-Bahn), der Aufnahme des Regio-S-Bahn-Betriebs auf der bisher mit Dieselfahrzeugen betriebenen Strecke Rotenburg – Verden sowie der laufenden Umstellung des Weser-Elbe-Netzes auf wasserstoffbetriebene Fahrzeuge werden im Land Bremen nur noch auf zwei RegionalBahn-Linien dieselbetriebene Nahverkehrsfahrzeuge eingesetzt: auf der RB58 nach Wildeshausen/Osnabrück sowie der RB37 nach Soltau/Uelzen. Für beide Teilnetze laufen bereits Überlegungen für eine geeignete Zukunftstechnologie und ggf. Übergangslösungen. Fest steht, dass für den Einsatz in Niedersachsen und Bremen zukünftig keine neuen Dieseltriebwagen mehr beschafft werden (vgl. hierzu auch die Ausführungen im letztjährigen Bericht zu „Wasserstoff als neue Antriebsenergie im SPNV“).



Abb. 12: Serienzug eines Wasserstofftriebwagen iLINT im Weser-Elbe-Netz
[Foto: T. Nawrocki]

Fortschreibung SPNV-Plan

Der aktuell gültige SPNV-Plan des Landes Bremen ist 2014/2015 parallel mit dem VEP aufgestellt und am 30.4.2015 von der damaligen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie beschlossen worden (<https://www.bauumwelt.bremen.de/mobilitaet/schienerverkehr/spnv-nahverkehrsplan-des-landes-bremen-344507>). Seither haben sich mit einigen Neuvergaben von Verkehrsverträgen im SPNV, der Konkretisierung von Infrastrukturvorhaben des Bundes in Region und auch mit Veröffentlichung des Deutschlandtaktes als künftigem bundesweiten Fahrplangrundgerüst wesentliche Eckpunkte weiterentwickelt. Dies macht auch eine Fortschreibung der Zielplanung Land Bremen erforderlich. Dieser soll im Rahmen einer Überarbeitung des SPNV-Plans mit dem neuen Planungshorizont 2040 erfolgen. Es beabsichtigt, die Fortschreibung noch im Jahr 2023 zu beginnen.



der
im
ist

4. Eisenbahninfrastruktur und Bahnhöfe im Land Bremen

Projekte an Verkehrsstationen

Im Land Bremen gibt es derzeit 23 Verkehrsstationen von denen 10 Bestandteil laufender Projekte sind. Dazu kommen bis zu 10 Stationen, die als vollständiger Standortneubau vorgesehen sind. Einteilen lassen sich diese Projekte in drei Bereiche (siehe **Abb. 13**):

1. Infrastrukturprojekte für künftige SPNV-Konzepte
2. Investpaket 2020 (Modernisierung und Barrierefreiheit)
3. Stationsneubau insbesondere gemäß Verkehrsentwicklungsplan 2025

Für einen großen Teil dieser Projekte wurde Seitens der DB eine Informationsseite im sogenannten BauInfoPortal (<https://bauprojekte.deutschebahn.com>) eingerichtet, die regelmäßig aktualisierte Informationen enthält.

Die Vorhabenträgerin aller Stationsprojekte ist als Stationseigentümerin die DB Station&Service AG. Die DB Netz AG als Eigentümerin der Eisenbahnstrecken ist, insbesondere bei Betrachtung der Streckenleistungsfähigkeit, ebenfalls intensiv beteiligt. Das Land Bremen tritt durch die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Wohnungsbau und Stadtentwicklung als Aufgabenträgerin für den SPNV auf und fördert in dieser Funktion Infrastrukturmaßnahmen durch fachliche Begleitung und die maßgebliche Finanzierung der Planung und des Baus.

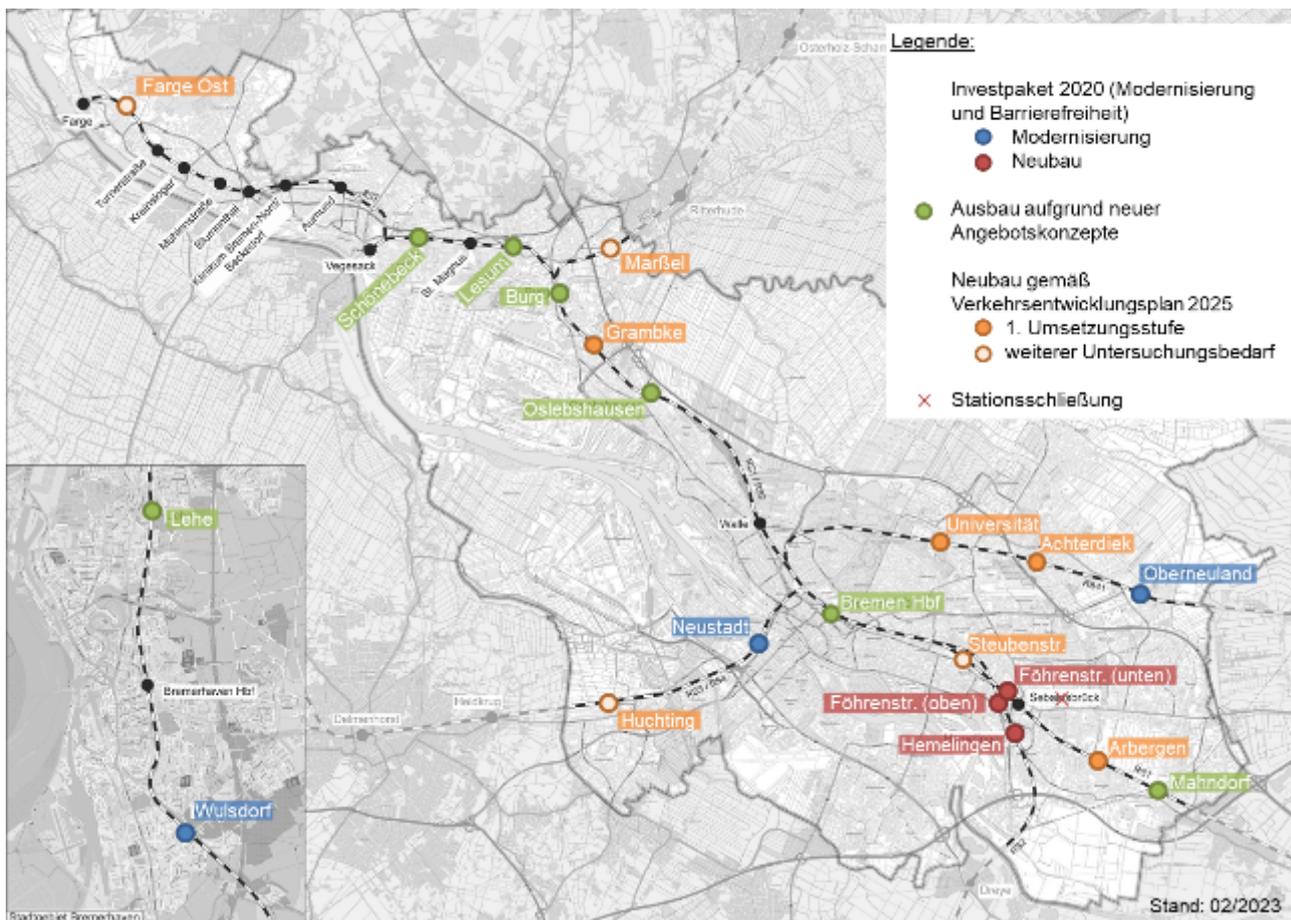


Abb. 13: Projekte an Verkehrsstationen im Land Bremen (Stand 01/2022) [Quelle: SKUMS; Agentur BahnStadt]

Infrastrukturweiterungen für künftige SPNV-Konzepte

Die im Abschnitt 4 beschriebenen Angebotsausweitungen in den Netzen Expresskruz 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.

Die Plangenehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes liegt vor, so dass derzeit die Ausschreibung der Bauleistungen erfolgt. Mit den ersten Baumaßnahmen in 2023 und den Hauptbaumaßnahmen in 2024 ist die Inbetriebnahme für Dezember 2024 vorgesehen. Die Gesamtkosten belaufen sich nach derzeitigen Berechnungen auf rund 12.000 T€. In Verhandlungsgesprächen mit der DB Netz AG konnte erreicht werden, dass diese Kosten vollständig von der DB finanziert werden. Dabei werden vor allem Mittel aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) Anlage 8.7 genutzt.

Auf der Regio-S-Bahn-Linie RS1 werden bereits heute vereinzelt Fahrzeuge als lange Doppeltraktion mit zwei fünfteiligen Triebwagen eingesetzt. Dies ist an den Stationen **Bremen-Schönebeck, Bremen-Lesum, Bremen-Burg sowie Bremen-Oslebshausen** nur unter betrieblichen Auflagen und einer gesonderten Genehmigung möglich. Um diese Ausnahmesituation zu beenden und im Verlauf des neuen Verkehrsvertrages durch vermehrten Einsatz von langen Doppeltraktionen die Sitzplatzkapazitäten auf der RS 1 weiter erhöhen zu können, ist eine Bahnsteigverlängerung um rund 10 bis 13 Metern auf mindestens 180 Metern notwendig. Die Planungen konnten inzwischen soweit vorangebracht werden, dass auf Grundlage des Investitionsbeschleunigungsgesetzes Baurecht vorliegt. Derzeit werden die Bauleistungen ausgeschrieben, sodass die Bauarbeiten vsl. im Sommer 2023 beginnen können. Die im Realisierungs- und Finanzierungsvertrag mit der DB Station&Service AG enthaltenen Kosten belaufen sich auf rund 2.700 T€ und werden von der DB aus Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) Anlage 8.7 sowie aus Regionalisierungsmitteln der Freien Hansestadt Bremen finanziert.

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 170m.

Im Rahmen der Vorentwurfsplanung wurde im Jahr 2020 unter Einbeziehung des Magistrats Bremerhaven die Variante eines Aufzuges für die barrierefreie Erschließung des neuen Bahnsteigs ausgewählt (siehe **Abb. 14**). Die Planung wurde konkretisiert und befindet sich derzeit im Planfeststellungsverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt. Die Baumaßnahmen sind von Ende 2023 bis Ende 2024 vorgesehen.

Die Gesamtkosten belaufen sich vsl. auf rund 5.000 T€ und werden von der Freien Hansestadt Bremen und der DB Station&Service AG aus Regionalisierungsmitteln und Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) Anlage 8.7 sowie dem Sonderprogramm Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen Säule 2 (FABB 2) finanziert.



Abb. 14: Visualisierungen des Zugangs zum neuen Bahnsteig in Bremerhaven-Lehe [Quelle: Entwurfsplanung zu Bremerhaven-Lehe, Emch+Berger]

In **Bremen-Mahndorf** ist 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 und somit die Züge zu verlängern. In der Folge muss auch die Infrastruktur entsprechend angepasst werden. Ein entsprechender Planungsvertrag wurde mit Beschluss der staatlichen Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung vom März 2021 (VL 20/3172) abgeschlossen. Nach wiederholter Ausschreibung aufgrund mangelnder Angebote konnte inzwischen die DB Engineering&Consulting GmbH als Planungsbüro gebunden werden. Die ersten Ergebnisse der Vorentwurfsplanung liegen vor, eine Variantenentscheidung ist aufgrund bahninterner Abstimmungen noch nicht erfolgt. Die bauliche Umsetzung ist für 2027 geplant. Die Gesamtkosten werden zu diesem frühen Projektstadium auf 2.300 T€ geschätzt, die von der Freien Hansestadt Bremen und der DB finanziert werden sollen. Die Verhandlungen zur Finanzierungsaufteilung werden zu gegebener Zeit erfolgen.

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. 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.

Die Stationen **Bremerhaven-Wulsdorf** und **Bremen-Oberneuland** sind bereits in 2021 mit moderner Bahnsteigausstattung und barrierefreien Zugängen sowie Bahnsteigen für den niveaufreien Einstieg in Betrieb genommen worden. Letzte Restarbeiten, die den Betrieb der Station bzw. deren barrierefreien Zugang nicht behindern, sind an beiden Stationen noch ausstehend und sollen in diesem Jahr abgeschlossen werden. Die neue Zuwegung in Bremen-Oberneuland an den Bahnsteig 3 von der Rockwinkeler Landstraße aus soll durch das ASV errichtet werden, sobald der Bebauungsplan 2371, vsl. im Jahr 2023, Rechtsgültigkeit erlangt hat.

Für die barrierefreie Modernisierung der Bahnhofs **Bremen-Neustadt** ist die Detailplanung abgeschlossen und die Plangenehmigung des Eisenbahnbundesamtes liegt vor. Der geplante Bau in den angemeldeten Sperrpausen während der Sommerferien 2022 konnte nicht erfolgen, da es für die Ausschreibung der Bauleistungen kein Angebot gab. Da die Vorlaufzeit zur Anmeldung neuer Sperrpausen im Regelprozess drei Jahre dauert, ist der Bau aktuell für 2026 eingeplant. Es wird derzeit durch die DB Station&Service AG jedoch geprüft, das vorgesehene Bauverfahren bzw. die Vorgaben aus der Plangenehmigung dahingehend zu verändern, dass ein Bau im Rahmen anderer Sperrpausen zu einem früheren Zeitpunkt möglich ist. Die veranschlagten Gesamtkosten der Modernisierung belaufen sich derzeit auf 4.300 T€ und werden durch die Freie Hansestadt Bremen und die DB finanziert. Dazu wurde im August 2020 eine entsprechende Realisierungs- und Finanzierungsvereinbarung mit der DB abgeschlossen.

Die Stationen **Bremen-Hemelingen**, **Bremen-Föhrenstraße (oben)** und **(unten)** im Bremer Osten werden neu gebaut. 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 erfordern.

In **Bremen-Hemelingen** haben die Untersuchungen zum Stellwerk ergeben, dass für die bisherige Vorzugsvariante mit zwei Außenbahnsteigen ein enormer Umbauaufwand der rund 40 Jahre alten

Technik erforderlich wird. Zusammen mit den notwendigen Anpassungen an der Oberleistungsanlage und dem Neubau von zwei Weichen ergeben sich hohe Investitionen, die nicht unmittelbar dem SPNV nutzen. Gemeinsam mit der DB wurde daher eine neue Vorzugsvariante an vergleichbare Stelle nördlich der Eisenbahnüberführung Hannoversche Straße entwickelt, jedoch mit insgesamt drei Bahnsteigkanten (Gleis 1 weiterhin als Außenbahnsteig und Gleis 2+3 als neuer Mittelbahnsteig, vgl. **Abb. 15**). Die Zuwegung erfolgt durch eine neu zu errichtende Personenüberführung mit insgesamt drei Aufzügen, vergleichbar der Station in Bremen-Mahndorf. Auf einen Austausch der Weichen und die damit verbundene Anpassung des Stellwerks kann nach Auskunft der DB Netz AG verzichtet werden. Hingegen muss die Lage des Gleises 3 innerhalb des Bahngeländes nach außen verschoben werden, um den Mittelbahnsteig mit einer ausreichenden Breite zu realisieren. Die Kosten verändern sich nach derzeitigen Abschätzungen kaum, jedoch bietet die neue Variante den Vorteil einer flexiblen Gleisnutzung durch die dritte Bahnsteigkante und damit verbundene Qualitätsverbesserungen. Derzeit werden die Planungen mit dieser neuen Vorzugsvariante fortgesetzt, sodass zum Jahresende die Vorentwurfsplanung mit einer belastbaren Kostenschätzung und Terminalschiene erwartet wird.

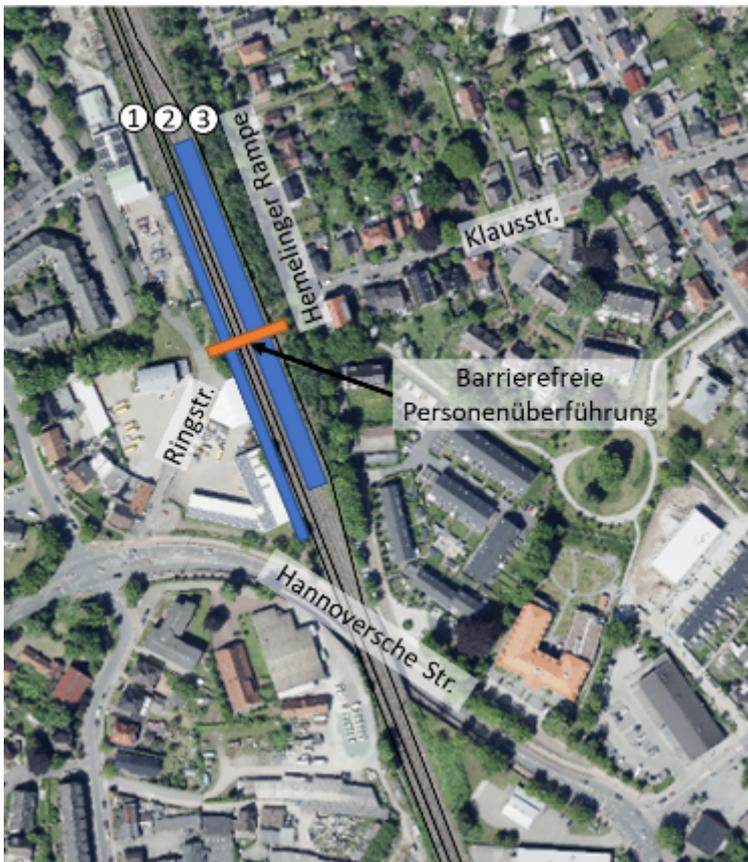


Abb. 15: Neue Vorzugsvariante Bremen-Hemelingen (ein Außenbahnsteig und ein Mittelbahnsteig nördlich der Eisenbahnüberführung Hannoversche Straße)

Das Planfeststellungsverfahren für die Station **Bremen Föhrenstraße (oben)** wurde letztes Jahr gestartet und die dazugehörige Planauslegung erfolgte im 4. Quartal 2022. Parallel dazu wird derzeit die Entwurfsplanung abgeschlossen, indem die überarbeitete Oberleitungsplanung in die Gesamtplanung integriert wird. Nach Abschluss können die Sperrpausen für die Bauarbeiten angemeldet und der Bauzeitraum festgelegt werden, nach aktueller Einschätzung ist dies frühestens 2026 möglich. Die Gesamtkosten belaufen sich auf rund 16.000 T€ und sollen von der Freien Hansestadt Bremen und über eine GVFG-Förderung des Bundes finanziert werden.

Wie bereits im letzten SPNV-Bericht erläutert, kann die die Station **Bremen Föhrenstraße (unten)** unter den heutigen Bedingungen aufgrund fehlender Streckenleistungsfähigkeit nicht realisiert werden. Im letzten Jahr konnte erreicht werden, dass die Planung der Station in das DB-Großprojekt Hamburg/Bremen – Hannover (HHBH) aufgenommen wird. Der Streckenausbau innerhalb dieses

Projektes ist zwingende Voraussetzung für die Realisierung der Station, somit können ab sofort die Planungen aus einer Hand erfolgen. Erste Planungsergebnisse sind im kommenden Jahr und eine bauliche Umsetzung ist in den 2030er Jahren zu erwarten. Bis zu diesem Zeitpunkt bleibt die Station Sebaldsbrück in Betrieb. Die Finanzierung soll durch die Freie Hansestadt Bremen und über eine GVFG-Förderung des Bundes erfolgen.

Stationsneubau gemäß Verkehrsentwicklungsplan 2025

Die Planungen der beiden Stationen **Bremen-Arbergen** und **Bremen-Grambke** wurden ebenso wie für Bremen Föhrenstraße (unten) im vergangenen Jahr an das DB-Großprojekt Hamburg/Bremen – Hannover übergeben. Derzeit wird die Ausschreibung der Planungsleistung vorbereitet. Erste Planungsergebnisse sind im kommenden Jahr und eine bauliche Umsetzung ist in den 2030er Jahren zu erwarten. Die Finanzierung soll durch die Freie Hansestadt Bremen und über eine GVFG-Förderung des Bundes erfolgen.

Für die Stationen **Bremen Achterdiek** und **Bremen Universität/Technologiepark** besteht seit September letzten Jahres eine rechtsgültige Planungsvereinbarung mit der DB Station&Service AG. Derzeit wird die Ausschreibung der Planungsleistungen vorbereitet, eine Vergabe wird bis zum Sommer 2023 mit anschließendem Planungsstart erwartet. Mit einer Realisierung ist aktuell bis zum Jahr 2030 zu rechnen. Die Finanzierung soll durch die Freie Hansestadt Bremen und über eine GVFG-Förderung des Bundes erfolgen.

Zur Station **Bremen Überseestadt** wurde in einer Machbarkeitsstudie die grundsätzliche bauliche Machbarkeit von Bahnsteigen an der Strecke im Bereich Hans-Böckler-Straße und Eduard-Schopf-Allee nachgewiesen. In einer derzeit noch laufenden Untersuchung wird die betriebliche Machbarkeit durch die DB Netz AG geprüft und ggf. notwendige Anpassungen der Infrastruktur identifiziert. Diese Untersuchung betrachtet in gleicher Hinsicht die Station **Bremen-Huchting**. Dabei wird der in einer Untersuchung von 2017 empfohlene Standort westlich des Bahnübergangs „Am Wardamm“ unterstellt.

Die Planung und Umsetzung der weiteren neuen Haltepunkte aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2025 (VEP 2025) musste in der Priorität aufgrund der zahlreichen zuvor genannten Projekte bisher zurückgestellt werden.

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 mehrere Streckenabschnitte zwischen Hamburg, Bremen und Hannover. Im Land Bremen befindet sich zum einen der Streckenabschnitt Langwedel – Bremen-Sebaldsbrück und Bremen Rbf – Bremen-Burg, für welchen ein Ausbau der 2-gleisigen zu einer 3-gleisigen Strecke vorgesehen ist. Darüber hinaus der Streckenabschnitt Stubben – Bremerhaven-Speckenbüttel, in welchem eine Blockverdichtung geplant wird. Diese Streckenabschnitte sind Bestandteil des in der **Abb. 16** rot markierten Projektabschnittes.

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 Streckenabschnitte in Bremen geschaffen. Es besteht ein regelmäßiger, konstruktiver Austausch mit dem Projekt, bei dem tangierende bzw. ergänzende Planungen, wie z.B. die Fahrradpremiumroute D.15 im Bereich Bahnhof Mahndorf oder die Planungsaufnahme zusätzlicher Haltepunkte erfolgreich abgestimmt werden konnten. Nach derzeitigem Stand sind die ersten Ergebnisse der Vorplanung im Jahr 2024 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. Umfangreiche Informationen zum gesamten Großprojekt sind unter www.hamburg-bremen-hannover.de zu finden.



Abb. 16: Die 4 Abschnitte des DB-Großprojektes Hamburg/Bremen – Hannover (Quelle: DB Netz AG)

Sonstige Vorhaben

Elektronisches Stellwerk (ESTW) Bremen-Burg

In dem Projekt der DB Netz AG wird die Leit- und Sicherungstechnik der Bahnhöfe Bremen-Vegesack, Bremen-Burg und Osterholz-Scharmbeck einschließlich zugehöriger Streckenabschnitte als modernes elektronisches Stellwerk erneuert. Dadurch wird die betriebliche Flexibilität erhöht und zahlreiche Bahnübergänge erneuert bzw. angepasst. Zudem werden die Voraussetzungen einer späteren Erweiterung für das European Train Control System (ETCS) geschaffen. Die Inbetriebnahme des ESTW ist im Jahr 2024 geplant.

Wunderline

Unter dem Titel „Wunderline“ wird derzeit der stufenweise Ausbau der Strecke zwischen Bremen und Groningen unter Mitwirkung des Landes Bremen vorangetrieben (siehe **Abb. 17**). Insbesondere vor dem Hintergrund des europäischen Gedankens und der länderübergreifenden Zusammenarbeit wird dem Projekt eine hohe Bedeutung beigemessen. Zentraler Baustein ist der Wiederaufbau der infolge eines Unfalls zerstörten Friesenbrücke über die Ems, welcher für 2024 vorgesehen ist, sodass anschließend wieder ein grenzüberschreitender Schienenverkehr erfolgen kann. Ob das Ziel einer umsteigefreien Direktverbindung zwischen Bremen und Groningen mit dieser Ausbaustufe bereits frühzeitig umgesetzt werden kann, wird derzeit in einer Studie untersucht. Perspektivisch wäre aus Sicht des Senats eine Verlängerung der seit Dezember 2022 stündlich verkehrenden Regio-S-Bahn Linie RS 30 (Bremen – Oldenburg – Bad Zwischenahn) bis nach Groningen denkbar.



Abb. 17: Strecke der „Wunderline“ zwischen Groningen – Bremen (Quelle: Durchführungsprogramm Anschlussmobilität der Provinz Groningen, 2021)

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 bereitgestellt¹, ebenso befindet sich der Ergebnisbericht für das Jahr 2022 in der **Anlage** dieses Berichts.

In der Gesamtbewertung ist die Qualität der Bremer Stationen 2022 gegenüber dem Vorjahr in Schulnoten von 2,6 auf 2,5 weiter gestiegen. Grund sind hierfür die Verbesserungen im Bereich Service, während die Qualität der Information stagnierte und der Wartekomfort sich leicht verschlechtert hat.

Im Bereich Servicequalität hat die Erneuerung der Fahrkartenautomaten an den Regio-S-Bahn-Stationen und die Funktionsfähigkeit aller Aufzüge im Ergebnis zur besten Bewertung der Servicequalität seit dem Jahr 2014 geführt. Die Qualität der Fahrgastinformation an den Stationen der Farge-Vegesacker Eisenbahn (FVE) konnte weiter zulegen und damit auch Verschlechterung an den DB-Stationen, insbesondere durch zerstörte Vitrinen, in der Benotung kompensieren. Die Qualität des Wartekomforts ist insbesondere durch starke Verschmutzungen und Glasschäden insgesamt etwas schlechter bewertet worden. Alle Gesamtnoten je Station sind in **Abb. 18** dargestellt.

¹ <https://www.bauumwelt.bremen.de/mobilitaet/schienenverkehr/qualitaetskontrolle-der-bahnhoefe-im-land-bremen-59766>



Abb. 18: Gesamtbewertung der Stationen im Land Bremen im Jahr 2022 [Quelle: Qualitätskontrolle an den Bahnstationen im Land Bremen, Frühjahr 2022, Ergebnisbericht, ZVBN/Agentur BahnStadt]

B. Finanzielle, personalwirtschaftliche und genderspezifische Auswirkungen

Mit dem vorliegenden Bericht sind keine finanziellen, personalwirtschaftlichen und genderspezifischen Auswirkungen verbunden.

C. Öffentlichkeitsarbeit/Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

geeignet

Anlage: Qualitätsbericht Stationen im Land Bremen 2022

Beschlussempfehlung

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

Anlage(n):

1. Teil B_Anlage_BdV__SPNV-Bericht 2023