

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

Ressort:	Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau	Verantwortlich:	Herr Weiss, Herr Rensing
Abteilung/Referat:	5 / 52	Telefon:	11996
Vorlagentyp:	Beschlussvorlage Ausschüsse/Deputationen	Aktenzeichen:	600-3-05-04-15/2019-3
öff. / n.öff.:	öffentlich	Wirtschaftlichkeit:	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:

Schienenpersonennahverkehr im Land Bremen, Bericht 2022

Vorlagentext:

A. Problem

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 11.03.2021 über den SPNV berichtet. Am 15.07. wurde die Deputation ergänzend über die Gewinnung von Bundesmitteln zum Ausbau des Bahnhofs Bremerhaven-Lehe sowie am 25.11.2021 über den Vertrag zur Verlängerung von Bahnsteigen entlang der Linie RS1 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.

B. Lösung

1 Fahrplan 2021/2022, 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 2022

Zum zurückliegenden Fahrplanwechsel im Dezember 2021 (Fahrplan 2022) gab es keine systematischen Angebotsausweitungen ganzer Linien oder Netze, sondern punktuelle Ergänzungen zur Schließung letzter Taktlücken.

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. 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 zuletzt ausgeweiteten Nachtverkehre an den Wochenendnächten (Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag) auf den drei regional und lokal wichtigen Achsen Bremen – Hamburg, Bremen – Hannover sowie Bremen Mitte – Bremen-Nord seit 2020 auf einen nächtlich durchgehenden Betrieb (2-stündlich bzw. innerbremisch im 1-h-Takt) können aufgrund des Einbruchs der Fahrgastzahlen während der Corona-Pandemie insbesondere im Freizeitverkehr nach wie vor in ihrem Erfolg nicht bewertet werden.

Das Teilnetz Dieselnetz Mitte 2021+ hat das bisherige Heidekreuz abgelöst. Neuer Betreiber seit Dezember 2021 ist die „Regionalverkehre Start Deutschland GmbH“, eine 100% Tochter der DB Regio AG. Dieses Unternehmen betreibt bereits seit 2018 die „Unterebebahn“ zwischen Hamburg und Cuxhaven. Der Betriebsübergang des Netzes von der erixx GmbH hat nach anfänglichen Problemen bei der Verfügbarkeit im Bereich der Fahrzeuge gut funktioniert.

Im Rahmen der Neuvergabe des Dieselnetzes Mitte 2021+ hat die Senatorin für Mobilität 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 gibt es nun zusätzliche Fahrten am Tagesrand: Bremen Hbf ab 4:51 Uhr montags bis freitags und Soltau ab 22:12 Uhr, an Bremen Hbf 23:15 Uhr. Schließlich ist ein von Kundenseite gelegentlich gewünschtes frühes Zugpaar an Sonn- und Feiertagen neu eingerichtet worden: Soltau ab 6:11 Uhr, Bremen Hbf an 7:14 Uhr und Bremen Hbf ab 6:46 Uhr, Soltau an 7:49 Uhr.

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

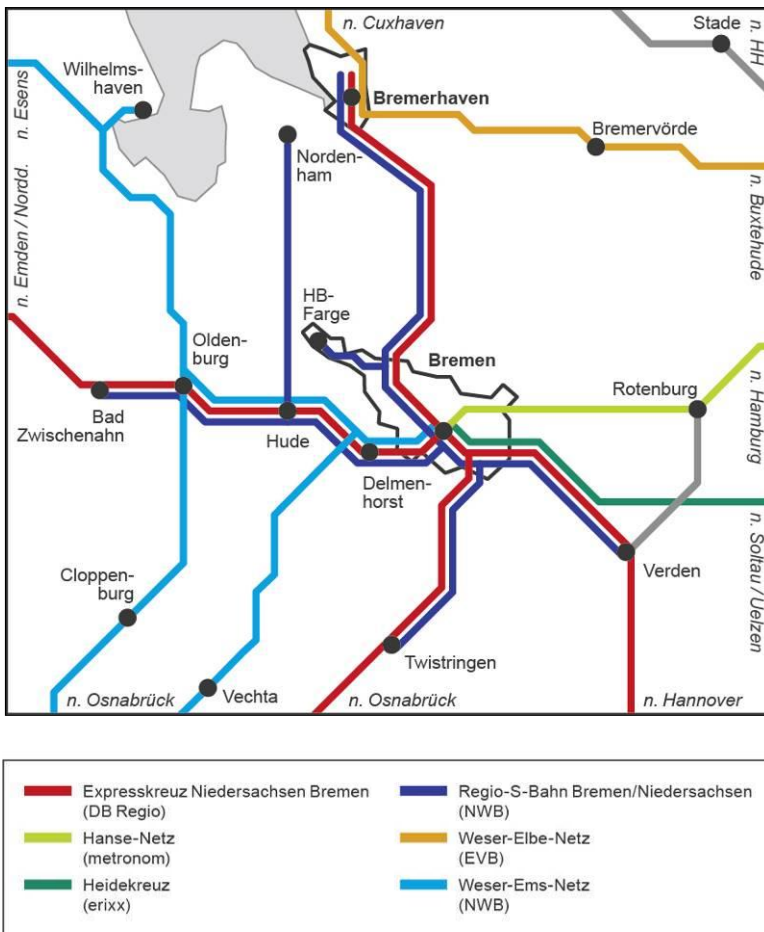


Abb. 1: Teilnetze des SPNV, die das Land Bremen bedienen, mit den beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen, Stand Fahrplan 2021

Auswirkung der Corona-Pandemie auf den SPNV

Die Auswirkungen auf den SPNV im Jahr 2021 durch die Pandemie waren denen des ersten Pandemiejahres durchaus vergleichbar. Wie auf alle Bereiche des privaten und öffentlichen Lebens, hat die Corona-Pandemie auch auf den SPNV weiterhin erhebliche Auswirkungen.

Das Personal der Unternehmen war trotz der hohen Zahl an Kundenkontakten nicht über die Maße erkrankt, so dass personalbedingte Zugausfälle eher die Ausnahme blieben. Auch bei den Infrastrukturunternehmen, die bspw. bei der Besetzung von Stellwerken essentiell für den Betrieb sind, ist keine wesentliche pandemiebedingte Einschränkung zu verzeichnen gewesen.

Die SPNV-Aufgabenträger Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) und SKUMS haben bewusst selbst während der Lockdownphasen mit teilweisen Nachfragerückgängen auf unter 30% des Vorkrisenniveaus auf eine Reduzierung 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 werden weitreichende Maßnahmen für einen hohen Hygienestandard fortgesetzt, 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.

Eine weiterhin schwerwiegende Folge, mit der sich die SPNV-Aufgabenträger auseinandersetzen müssen, ist die scheinbar dauerhaft 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. Für das Jahr 2022 wird es – wie in den beiden Vorjahren – einen ÖPNV-Rettungsschirm von Bund und Ländern geben.

Pünktlichkeit in den Teilnetzen

Die Pünktlichkeit des SPNV im Großraum Bremen hat sich nach einer insgesamt deutlichen Verbesserung im Jahr 2020 während des Jahres 2021 wieder leicht negativ entwickelt. Hier zeigt sich ganz klar der Zusammenhang zur sonstigen 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 reduziert werden.

Auch wenn sich die Pünktlichkeit im längerfristigen Betrachtungsraum aktuell auf einem relativ hohen Niveau befindet, verfehlen dennoch weiterhin 5 der 6 Teilnetze den vertraglich vereinbarten Zielwert von 95% Pünktlichkeit. 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 2020 und 2021 bis Ende Oktober in den einzelnen Teilnetzen, die Bremen und Bremerhaven berühren, tatsächlich erreicht wurde. Die Definition der Teilnetze in der Region Bremen ist in der Abb. 1 dargestellt.

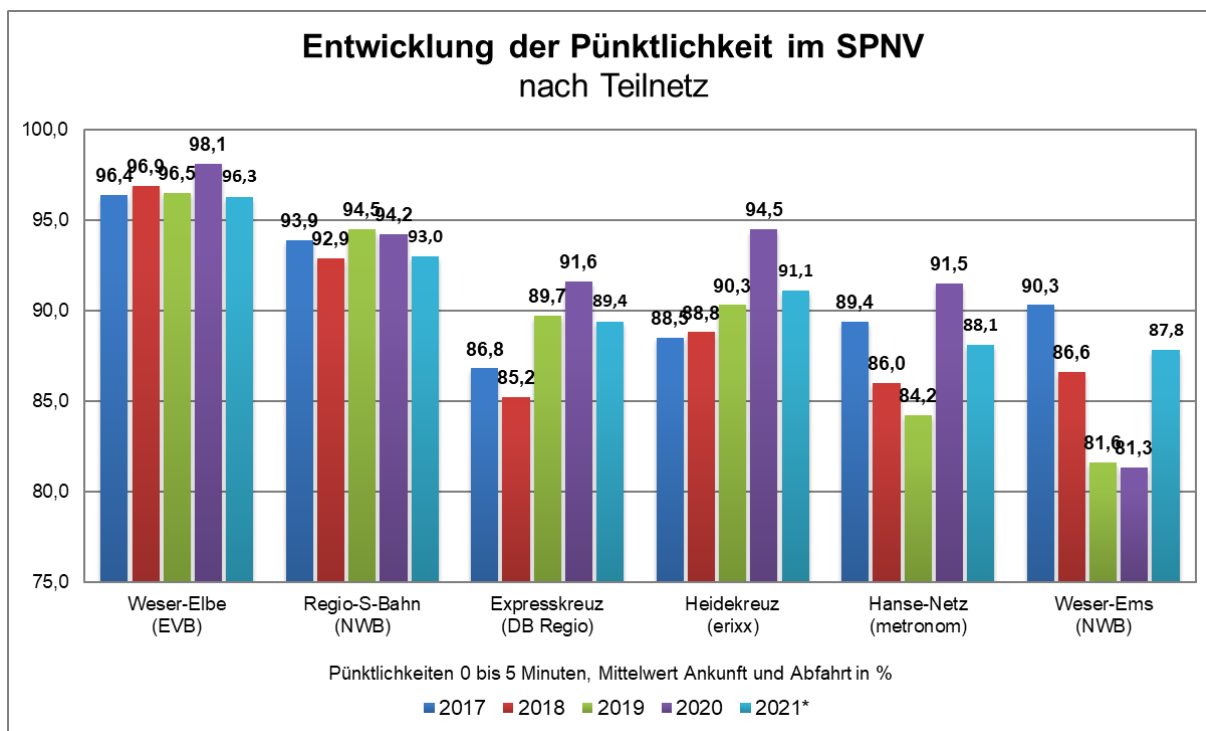


Abb. 2: Jahrespünktlichkeit 2017, 2018, 2019, 2020 und 2021 (Jan. – Okt.), jeweils bis 5 Minuten

Weiterhin Schlusslicht bei der Pünktlichkeit ist das Netz „Weser-Ems“ (u.a. Linie Bremen – Vechna – Osnabrück), auch wenn es 2021 das einzige mit einer (sogar signifikant) positiven Entwicklung ist. Die Bautätigkeit neigt sich dem Ende zu (Streckensanierung und Elektrifizierung der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven), aber weiterhin ist der hohe Anteil eingleisiger Streckenabschnitte in diesem Netz ein systematischer Verspätungsproduzent: Bei Zugbegegnungen überträgt sich die Verspätung auf die Gegenrichtung.

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, bei Ausfällen über längere Strecken (z.B. Bremen – Bremerhaven) auch mit ergänzenden Schnellbussen. Aufgrund der deutlich gestiegenen Investitionstätigkeit des Bundes in sein Schienennetz in den vergangenen Jahren ist hier 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 spielen z.B. Personalengpässe (bis 2020 sehr relevant) 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 bestimmt. Dennoch erwarten die Aufgabenträger, dass die Marke von 1,0% hierbei nicht wesentlich überschritten wird. Niedrigere Werte sind in der Praxis nicht realistisch.

Die **Abb. 3** gibt einen Überblick der 2017 bis Ende Oktober 2021 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. Positiv hervorzuheben ist, dass die Ursache „Fehlendes Personal“ bei Zugausfällen nicht mehr dominierend ist, in einzelnen Netzen (auch in der einst problembehafteten RSBN) beinahe gar nicht mehr auftritt. Die Gespräche der SKUMS mit der Geschäftsführung der deutschen Tochter des NWB-Mutterkonzerns Transdev haben insofern zum Erfolg geführt. Belastet wurden die Zahlen für 2021 durch den Schneesturm „Tristan“ im Februar, der beinahe eine Woche lang den Schienenverkehr im Norden erheblich einschränkte. Insbesondere essentiell notwendige Abstell- und Servicegleise im SPNV konnten dabei von der DB Netz AG erst relativ spät wieder zugänglich gemacht werden.

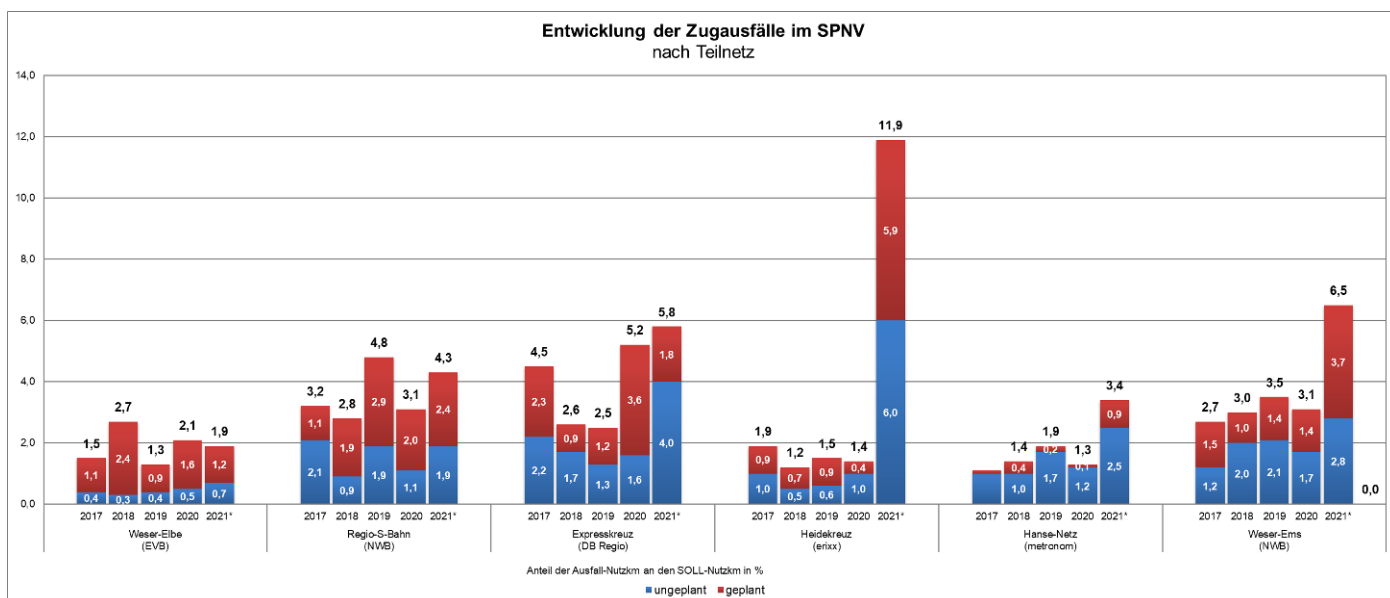


Abb. 3: Zugausfälle geplant (Baustellen) und ungeplant in % der bestellten Zugkilometer, 2017 bis 2021 je Verkehrsnetz (2021 nur Jan. – Okt.)

Erkennbar ist, dass aufgrund dieser Einschränkung bis auf ein Netz die angestrebte Marke von max. 1,0 % ungeplanter Zugausfälle überschritten wurde. Besonders negativ hat sich im Jahr 2021 das Expresskreuz Bremen/Niedersachsen (DB Regio) sowie insbesondere das Netz „Heidekreuz“ (erixx) entwickelt. Aufgrund des Vertragsendes im Dezember 2021 hat sich die Personalsituation

beim Unternehmen erixx ab Mitte des Jahres 2021 so verschlechtert, dass täglich einzelne Umläufe auf Busverkehr umgestellt werden mussten. Dies betraf auch den Ast von Soltau nach Bremen. Außerdem war dieses Netz in besonderem Maße von Baustellen betroffen.

Mobilitätsgarantie des VBN nun auch im SPNV

Zum 01.04.2021 erfolgte der Start der neuen VBN-Mobilitätsgarantie. Seitdem können Fahrgäste der meisten VBN-Tickets ab einer Ankunftsverspätung von mehr als 20 Minuten eine Entschädigung beantragen. Sind hohe Verspätungen von mehr als 60 Minuten (im Spätverkehr auch schon ab 30 Minuten) zu erwarten, gibt es die Möglichkeit zur Erstattung von Taxikosten. Es werden sowohl Direktverbindungen als auch Umsteigeverbindungen berücksichtigt. Die Erstattung von Ticket- oder Taxikosten erfolgt unabhängig vom Verspätungs- oder Ausfallgrund einer Verbindung.

In den ersten neun Monaten bis zum 31.12.2021 wurden fast 2.100 Garantiefälle eingereicht und 1.883 Fälle mit einer Auszahlungssumme von ca. 7.500 Euro positiv beschieden. In 80% der eingereichten Fälle war eine Verspätung oder ein Ausfall von Linien des SPNV verantwortlich für die verspätete Zielankunft des Fahrgastes. Die höchsten Fallzahlen gab es im Expresskreuz (524 eingereichte Fälle), dem Regio-S-Bahn-Netz (452 eingereichte Fälle) und im Weser-Ems-Netz (411 eingereichte Fälle).

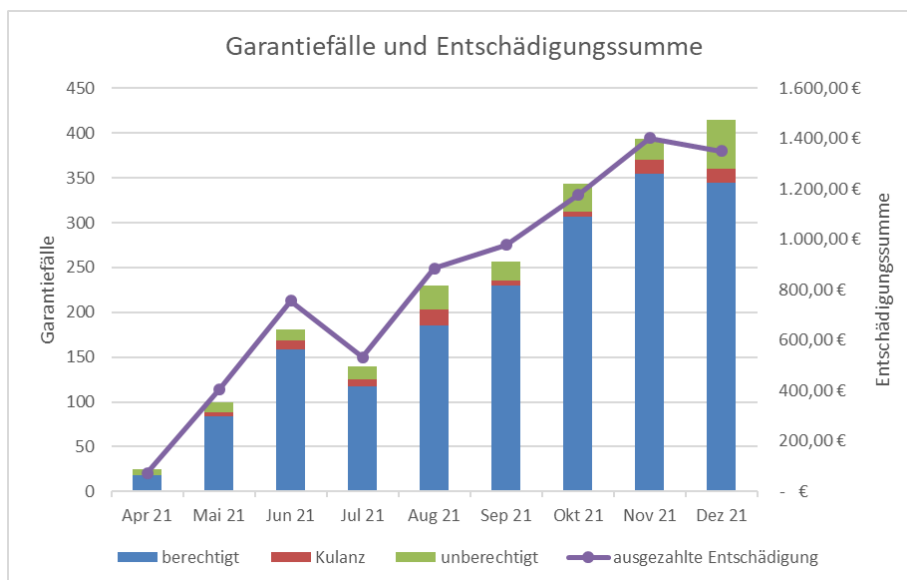


Abb. 4: Entwicklung der Entschädigungen 2021 [Quelle: VBN GmbH]

Wasserstoff als neue Antriebsenergie im SPNV

Wie im letztjährigen SPNV-Bericht beschrieben wird bereits heute der Bahnstrom zu gut 60% aus erneuerbaren Primärenergien erzeugt, bis 2030 soll diese Quote auf 80% steigen. Parallel forcieren die Aufgabenträger des SPNV die Ablösung von Dieselantrieben auf den letzten verbliebenen Relationen. Auf der Verbindung Bremen – Wilhelmshaven werden die Dieseltriebwagen bereits im Dezember 2022 von Elektrotriebwagen abgelöst (Verlängerung der Linie RS3 über Oldenburg hinaus). Im Netz Weser-Elbe wird ab Frühjahr 2022 sukzessive die Gesamtflotte auf 14 neue Triebwagen mit Wasserstoffantrieb umgestellt. Damit beteiligt sich das Land Bremen am weltweit ersten fahrplanmäßigen Einsatz vom Wasserstoffantrieben im Schienenverkehr. Bundesweit sind weitere Netze sowohl mit Wasserstoff- als auch Batterieelektrischen Antrieben als den beiden Hauptalternativen zum Dieselantrieb in Vorbereitung und werden in den folgenden Jahren ihren Betrieb aufnehmen. Die Erfahrungen aus dem Weser-Elbe-Netz sollen auf weitere heute noch mit Diesel betriebene Netze übertragen werden. Der in Bremervörde bereitgestellte Wasserstoff wird in der Anfangsphase größtenteils als sogenannter

grauer Wasserstoff als Abfallprodukt der chemischen Industrie bereitgestellt. Schrittweise soll vor Ort produzierter grüner Wasserstoff aus Wind und Solarenergie verwendet werden.



Abb. 5: Wasserstofftankstelle im Netz Weser-Elbe (Bremervörde) [Foto: LNVG]

2 Fahrplanänderungen zum Dezember 2022 (Fahrplan 2023)

Ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 findet schrittweise die Betriebsaufnahme der zweiten Ausbaustufe des Regio-S-Bahn-Netzes statt, die im Zielzustand zu signifikanten Angebotsausweitungen führt. Damit wird das Volumen der jährlich vom Land bestellten Zugleistungen erstmals die Schwelle von 3,5 Mio. Zugkilometern pro Jahr überschreiten (vgl. **Abb. 6**).

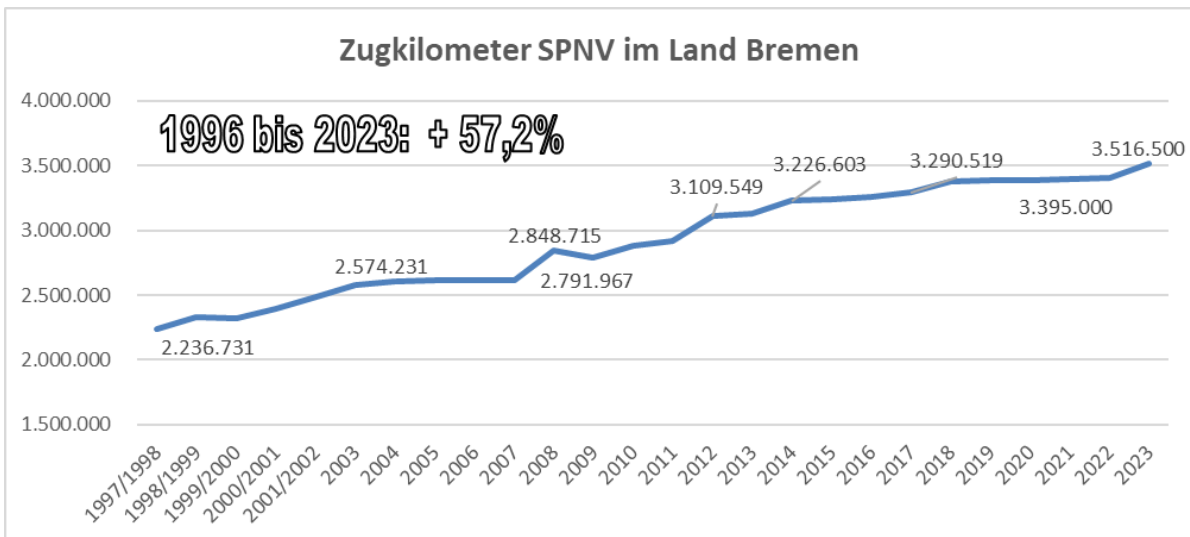


Abb. 6: Entwicklung der bestellten Zugkilometer im Land Bremen seit 1997 (2021 und 2022: vorläufige Werte, 2023: Prognose)

Die Anmeldung des Jahresfahrplans 2023 (mit Beginn zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2022) durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen muss spätestens zum 11. April 2022 erfolgen. Bis dahin können den Aufgabenträgern zugehende Fahrplananregungen noch geprüft und ggf. zur Trassenvergabe angemeldet werden. Neben den im Folgenden geschilderten Angebotsausweitungen im Netz der Regio-S-Bahn sind in den weiteren Netzen zum Fahrplan 2023 keine Fahrplanänderungen vorgesehen.

Inbetriebnahme Zweite Ausbaustufe Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen

Über die Neuvergabe des Netzes der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen (RSBN) ist der Deputation mehrfach berichtet worden. Die Betriebsaufnahme erfolgt zweistufig. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 ist der neue Vertrag in Kraft getreten, es ergeben sich nach außen sichtbar aber noch wenige Änderungen. Am ehesten ist die jetzt bereits umgesetzte 100%-Begleitung aller Züge wahrnehmbar. Außerdem sind im Bereich des Vertriebs erste Neuerungen sichtbar. Ein neuer Automatentyp ist an allen Regio-S-Bahn-Stationen aufgestellt worden, der viele neue Funktionen bietet, zuvorderst 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. Ferner ist im Juli 2021 das neue, erweiterte Kundencenter der NWB im Bremer Hbf eröffnet worden (vgl. **Abb. 9**). Auch nach innen gerichtete Vertragsneuerungen, wie z.B. eine verpflichtende Ausbildungsquote oder zusätzlich vorgeschriebene Reservelokführer an einigen morgendlichen Einsatzorten, gelten bereits.

Ein Jahr später, zum kommenden Fahrplanwechsel im Dezember 2022, werden dann die 16 zusätzlichen Fahrzeuge (vgl. **Abb. 8**) verfügbar sein und erste Angebotsverbesserungen der konzipierten zweiten Ausbaustufe der RSBN können umgesetzt werden. So wird die neue Linie RS30 Bremen – Bad Zwischenahn 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 täglich durchgehender 30-Minuten-Takt entstehen. Der 30-Minuten-Takt auf der Strecke Bremen – Bremerhaven wird erst schrittweise eingerichtet werden können, da die notwendige Infrastruktur noch nicht vollständig verfügbar ist (vgl. Abschnitt 4). Dennoch werden 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 wird es weitere Verstärkerfahrten geben. Die Integration der Strecke Verden – Rotenburg (Wümme) als neue Linie RS6 und einiger Leistungen auf der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven als Verlängerung der Linie RS3 wird zum kommenden Fahrplan ebenfalls realisiert. Damit erhöht sich die Zahl der Direktverbindungen zwischen Bremen und Wilhelmshaven deutlich und statt der bisher auf der Linie RE19 eingesetzten Diesel- kommen nun fabrikneue Elektrotriebwagen zum Einsatz.



Abb. 7: Bisheriger Triebwagentyp im Netz der RSBN nach Redesign außen/innen
[Foto: NWB/Heese, Okt. 21]



Abb. 8: Neuer Triebwagentyp im Netz der RSBN ab Dez. 2022, im Bau
 [Fotos: NWB/Grothaus, Jan. 22]

Die Werkstatterweiterung in Bremerhaven-Wulsdorf ist weitestgehend fertiggestellt. Dort wird auch ein spezielles Gleis für die Graffiti-Entfernung eingerichtet. Die Auslieferung der in Berlin-Pankow gebauten zusätzlichen 16 Triebwagen mit jeweils 260 Sitzplätzen beginnt im Juni 2022. Ab Anfang 2023 beginnt dann ein Redesign der bestehenden Fahrzeugflotte (35 Triebwagen), u.a. mit neuen Sitzpolstern, dem Einbau von Fahrgast-WLAN und einer neuen Außenlackierung. Ein erster Prototyp ist bereits 2021 umgebaut worden (vgl. **Abb. 7**). Weitere Neuerungen zum Fahrplan 2023 werden ein weiterer Ausbau des Vertriebs mit neuen personenbedienten Verkaufsstellen (z.B. wird das erste Videoreisezentrum im Land Bremen in Bremen-Mahndorf eröffnet) sowie die Installation weiterer Fahrkartenautomaten des neuen Standardtyps sein. Damit wird an den Stationen der Regio-S-Bahn in der Regel nur noch ein Automatentyp vertreten sein (vgl. **Abb. 9**).

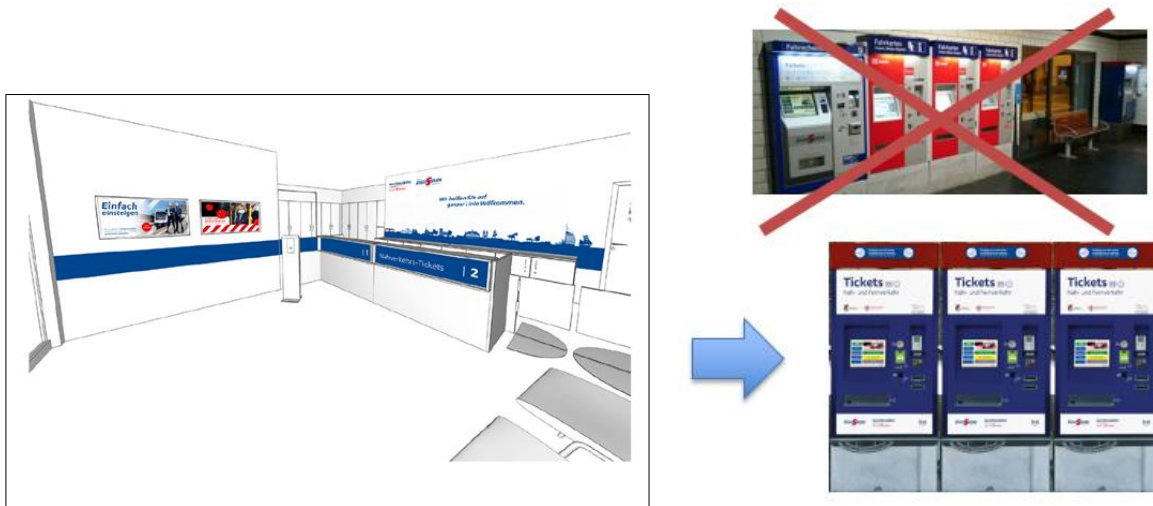


Abb. 9: Vertrieb: Neues KundenCenter im Bremer Hbf;
 neue Generation Standard-Fahrkartenautomaten [Simulation: NWB; Foto: SKUMS, BHV Hbf]

Fernverkehr: Zum Fahrplan 2021 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 Fahrplangestaltung 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 Abfahrtszeit 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. Konkrete Zahlen zur Auslastung dieser Verbindung sind noch nicht verfügbar. Allerdings hat die DB deutlich

gemacht, dass eine Mindestnachfrage Bedingung für einen längerfristigen Betrieb dieses Zugpaares darstellt. Zumindest zwei Jahre ist der Betrieb nun gesichert.

Auf der Achse Hamburg – Bremen – Ruhrgebiet ist zum aktuellen Fahrplan der Einsatz von ICE-Zügen erneut ausgeweitet worden, neu ist insbesondere die neue Linienführung dieser zweistündlich eingesetzten neuen ICE4-Triebwagen: Südlich Kölns wird die Schnellfahrstrecke nach Frankfurt und weiter nach Stuttgart/München befahren. Damit gibt es eine neue, sehr schnelle Direktverbindung aus Bremen zum Flughafen Frankfurt. Eine gesamthafte Umstellung dieser Achse auf neueste ICE-Triebwagen ist in den kommenden Jahren fest eingeplant.

Der Wettbewerb im bundesdeutschen Schienenfernverkehr nimmt seit einigen Jahren langsam an Intensität zu. Auch Bremen profitiert von dieser Entwicklung, indem die Flixbahn GmbH auf der Relation Hamburg – Ruhrgebiet nun auch Bremen mit anschließt. Nach aktuellem Fahrplan werden 2 bzw. 3 tägliche Zugpaare angeboten. 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 Mobilität mit der Unternehmensentwicklung ist allerdings versichert worden, dass der Anbindung Bremens auch künftig eine hohe Bedeutung beigemessen wird.

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 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	Beginn Vergabeverfahren	Betriebsaufnahme zum	Laufzeit bis
Weser-Ems-Netz	vsl. 2026	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	2022	Dez. 2024	vsl. 2037
Weser-Elbe-Netz	vsl. 2024	Dez. 2025	N/A

Abb. 10: Ausschreibungskalender SPNV

Zuletzt ist das neu konzipierte Teilnetz „Dieselnetz Mitte 2021+“ als Zusammenschluss des bisherigen Teilnetzes „Heidekreuz“ mit der RB-Linie Bremen – Soltau – Uelzen und der Linie Hannover – Soltau – Buchholz sowie der Weser-Lametalbahn mit den Linien Herford – Hildesheim und Bodenburg – Hildesheim in Betrieb gegangen. Das ebenfalls dieselbetriebene Weser-Elbe-Netz bleibt ein eigenständiges Netz, dessen Neuausschreibung aufgrund der geplanten Umstellung auf Wasserstoffantrieb um einige Jahre verschoben wird. Als neues Vergabeprojekt beginnt 2022 die Neuvergabe des Expresskreuzes Bremen/Niedersachsen (EBN).

Abgeschlossenes Verfahren: Weser-Elbe-Netz

Im Dezember 2021 endete 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 durch des Verkehrsunternehmens EVB waren sehr 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 14 Serienfahrzeuge des Typs iLINT (**Abb. 11**) befinden sich aktuell in der Auslieferung. Der Einsatz der ersten Fahrzeuge ist zum Mai 2022 geplant, die vollständige Umstellung des Teilnetzes auf Wasserstoffantrieb zum Dezember 2022. Wichtige Erkenntnisse ergaben sich auch bei der Tanktechnologie. Die im Herbst 2021 fertiggestellte stationäre Tankstelle in Bremervörde (vgl. **Abb 5**) 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 wurde ein wettbewerbliches Verfahren sowohl für die Aufgabenträger als auch für die Bieter als äußerst risikobehaftet eingeschätzt. Daher soll zunächst das bisherige Verkehrsunternehmen, die EVB, den Betrieb für weitere 3 Jahre fortführen. Mit den dann gesammelten Erfahrungswerten kann eine reguläre wettbewerbliche Ausschreibung durchgeführt werden. Über Einzelheiten und den Auswirkungen auf Bremen wird die Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung in einer gesonderten Vorlage informiert.



Abb. 11: Serienzug eines Wasserstofftriebwagen iLINT im Weser-Elbe-Netz [Foto: T. Nawrocki]

Beginnendes Vergabeverfahren: Expresskrenz Bremen/Niedersachsen 2024+

Als für das Land Bremen besonders wichtiges Teilnetz steht 2022 die Neuvergabe des Expresskreuzes Bremen/Niedersachsen mit einer Betriebsaufnahme im Dezember 2024 an. Für dieses Netz werden neue Fahrzeuge über den Fahrzeugpool der LNVG bereitgestellt. Das Beschaffungsverfahren der LNVG für 34 teils doppelstöckige Elektrotriebwagen ist im 1. Quartal 2021 abgeschlossen worden. Beauftragt worden ist die Firma Alstom GmbH mit dem Fahrzeuge Coradia Stream HC (vgl. **Abb. 12**) sowie mit Wartungsleistungen, zu deren Zweck eine Werkstatt in Bremen-Gröpelingen derzeit projektiert wird. Zur Fahrzeugbeschaffung wird der Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung eine gesonderte Vorlage vorgelegt.

Das Expresskrenz Bremen/Niedersachsen (EBN) wird derzeit von der DB Regio AG mit lokbespannten Doppelstockzügen betrieben. Die Fahrzeuge befinden sich im Eigentum der DB Regio AG.

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.

Der aktuelle Verkehrsvertrag endet im Dezember 2022 und beinhaltet keine Verlängerungsoption. Da die von der LNVG durchgeführte Ausschreibung für die Neubeschaffung von Poolfahrzeugen als flügelungsfähige Doppelstockfahrzeuge deutlich länger gedauert hat als zunächst geplant und sich dementsprechend auch der mögliche Auslieferungszeitpunkt der Fahrzeuge nach hinten verschiebt, haben sich die beteiligten Aufgabenträger auf die Festlegung einer Betriebsaufnahme im Dezember 2024 in der Ausschreibung verständigt. Für den Zwischenzeitraum soll eine Vertragsverlängerung als Notmaßnahme nach Art. 5 Abs. 5 der Verordnung (EU) 1370/2007 vereinbart werden, da ansonsten eine Unterbrechung des Verkehrsdienstes droht. Zu Einzelheiten dieses Übergangsverkehrsvertrages von Dezember 2022 bis Dezember 2024 wird die staatliche Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung im Laufe des Jahres 2022 noch gesondert informiert.

Das EU-weite Vergabeverfahren zum neuen Vertrag ab Dezember 2024 soll im April 2022 begonnen werden. Zunächst wird ein Teilnahmewettbewerb durchgeführt, dem sich dann ab etwa Anfang Juni bis ca. Ende Oktober die Angebotsphase anschließt. Die Vergabe soll in einem Los erfolgen. Die Vergabeentscheidung wird bis Januar 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 ergeben würde. Dies ist aber vollständig erst ab 2030 möglich, wenn im Knoten Hannover die Durchbindung der RE-Linien im Hinblick auf die dortige Leistungsfähigkeit und unter Berücksichtigung der Planungen im Deutschland-Takt verändert wird.

Für die Umsetzung des neuen Betriebskonzeptes und den Einsatz der neuen Fahrzeuge sind neben der Elektrifizierung Oldenburg – Wilhelmshaven noch weitere Infrastrukturmaßnahmen wie die Verlängerung von Bahnsteigen an mehreren Stationen zwischen Bremen und Hannover erforderlich, u.a. in Bremen-Mahndorf. Deren Fertigstellung ist Voraussetzung für die Umsetzung der 2. Betriebsstufe. Es ist hierbei vorgesehen, die Fahrzeugeinheiten dann um jeweils einen Wagenteil zu verlängern und so die Kapazitäten insbesondere im nachfragestärksten Abschnitt Hannover – Bremen – Oldenburg weiter zu erhöhen.

Über eine noch zu schließende Verwaltungsvereinbarung wird die Zusammenarbeit, Finanzierung und Abwicklung von Vergabeverfahren und Verkehrsvertrag zwischen den beteiligten Aufgabenträgern LNVG, Region Hannover, Nahverkehr Westfalen-Lippe und SKUMS geregelt. Sie ist so angelegt, dass die Federführung bei der LNVG liegt, in deren Zuständigkeitsbereich rund 76% der Verkehrsleistungen erbracht werden.

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 dient dabei eine Kundenbefragung, die durch den Einsatz von Profitestern, die im Auftrag der Aufgabenträger die Qualität des Verkehrsunternehmens regelmäßig prüfen, ergänzt wird.

In den letzten fünf Jahren betrug der Zuschuss des Landes Bremen für das Angebot im Netz des Expresskreuzes rund 4,6 Mio. € jährlich. Dieser Zuschuss wird sich künftig durch

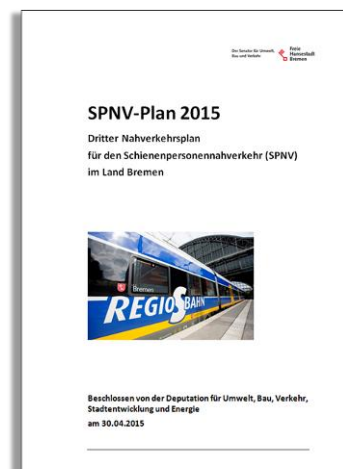
Qualitätsverbesserungen und ggf. Angebotsausweitungen voraussichtlich erhöhen. Die Kosten dafür werden im Rahmen der Ausschreibung ermittelt. Der Zuschussbedarf für das Land Bremen wird auf der Grundlage des Bremischen ÖPNV-Gesetzes finanziert; die entsprechenden Mittel werden dem Land vom Bund über das Regionalisierungsgesetz zur Verfügung gestellt (Regionalisierungsmittel).



Abb. 12: Triebwagen Coradia Stream HC für das Netz EBN [Bilder: Alstom GmbH]

SPNV-Plan 2040

Der aktuell gültige SPNV-Plan des Landes Bremen ist 2015/2016 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 der Region und auch mit Veröffentlichung des Deutschlandtaktes als künftigem bundesweiten Fahrplangrundgerüst wesentliche Eckpunkte weiterentwickelt. Dies macht auch eine Fortschreibung der Zielplanung im Land Bremen erforderlich, die im Rahmen einer Überarbeitung des SPNV-Plans mit dem neuen Planungshorizont 2040 erfolgen soll. Die Fortschreibung soll im Jahr 2023 erfolgen.



4 Eisenbahninfrastruktur und Bahnhöfe im Land Bremen

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 drei Bereiche (siehe **Abb. 13**):

1. Infrastrukturprojekte für künftige SPNV-Konzepte
2. Investpaket 2020 (Modernisierung und Barrierefreiheit)

3. Stationsneubau gemäß Verkehrsentwicklungsplan 2025

Für einen großen Teil dieser Projekte wurde Seitens der DB eine Informationsseite im sogenannten BauInfoPortal (<https://bauprojekte.deutschebahn.com/>) eingerichtet, die in Kürze zugänglich gemacht wird und 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.

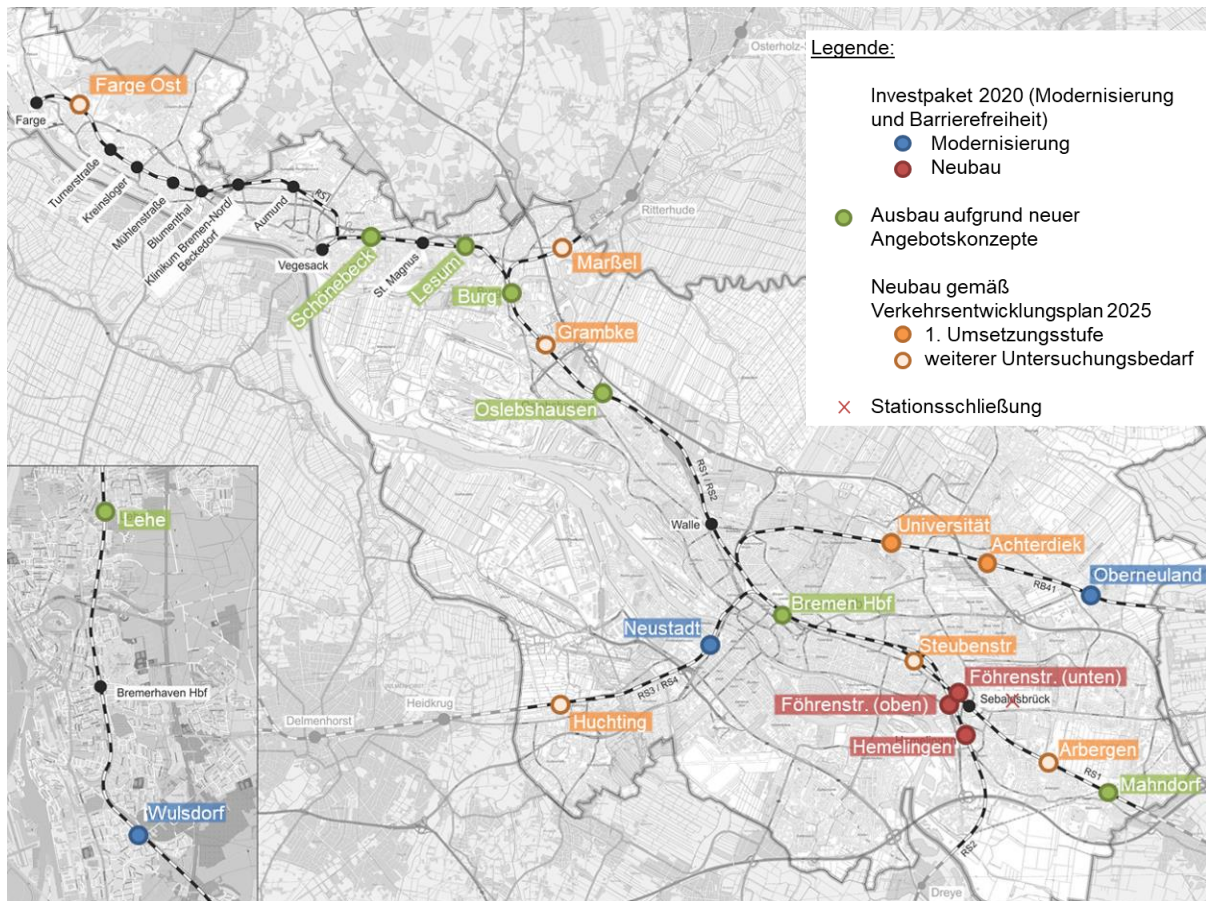


Abb. 13: Projekte an Verkehrsstationen im Land Bremen (Stand 01/2022) [Quelle: SKUMS; Agentur BahnStadt]

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 Inselbahnsteig 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, konnten die Planungen im letzten Jahr soweit fortgeführt werden, sodass diese beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht wurden. Aufgrund des Projektinhaltes ist lediglich eine Plangenehmigung notwendig, welche vsl. in diesem Jahr vorliegen wird. 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 16.000 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. Nachdem die Vorentwurfsplanung im Jahr 2020 durchgeführt wurde, sind die Planungen inzwischen soweit abgeschlossen worden, dass vsl. im ersten Quartal 2022 auf Grundlage des Investitionsbeschleunigungsgesetzes Baurecht vorliegt. Für den Beginn der Ausführungsphase mit einer baulichen Umsetzung im Sommer und Herbst 2023 konnte inzwischen ein Realisierungs- und Finanzierungsvertrag mit der DB Station&Service AG abgeschlossen werden. Die dort 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.

Das Land Bremen 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 durchgeführt worden – die barrierefreie Erschließung des neuen Bahnsteigs wird über einen Aufzug erfolgen (siehe **Abb. 14**). Die Planung wurde konkretisiert und wird vsl. im ersten Quartal 2022 dem Eisenbahn-Bundesamt zur Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens vorgelegt. Die Baumaßnahmen sind von Ende 2023 bis Ende 2024 vorgesehen und liegen somit erst nach Betriebsaufnahme des neuen Verkehrsvertrages der RSBN. Für den Zwischenzeitraum wurde ein Übergangskonzept zusammen mit der DB Netz AG und der LNVG entwickelt, um bereits einige zusätzliche Fahrten auf der RS2 zu ermöglichen.

Um diesen engen Zeitplan und die Übergangsphase einzuhalten, soll parallel zum Planfeststellungsverfahren bereits in der ersten Jahreshälfte 2022 die Ausführungsphase (HOAI-Leistungsphasen 5-9) beginnen, welche u.a. die Detailplanung, Ausschreibung, Vergabe und die bauliche Umsetzung umfasst. Ein dafür erforderlicher Realisierungs- und Finanzierungsvertrag wird der staatlichen Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung entsprechend zum

Beschluss vorgelegt. Die Gesamtkosten belaufen sich vsl. auf rund 5.000 T€ und sollen von der Freien Hansestadt Bremen und der DB Station&Service AG aus Regionalisierungsmitteln und Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) Anlage 8.7 finanziert werden. Darüber hinaus wurde aus Fristgründen bereits im Juni 2021 eine Vereinbarung mit der DB Station&Service AG geschlossen, um Fördermittel in Höhe von rund 500 T€ aus dem Sonderprogramm Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen Säule 2 (FABB 2) zu sichern. (siehe Vorlage 20/4094)

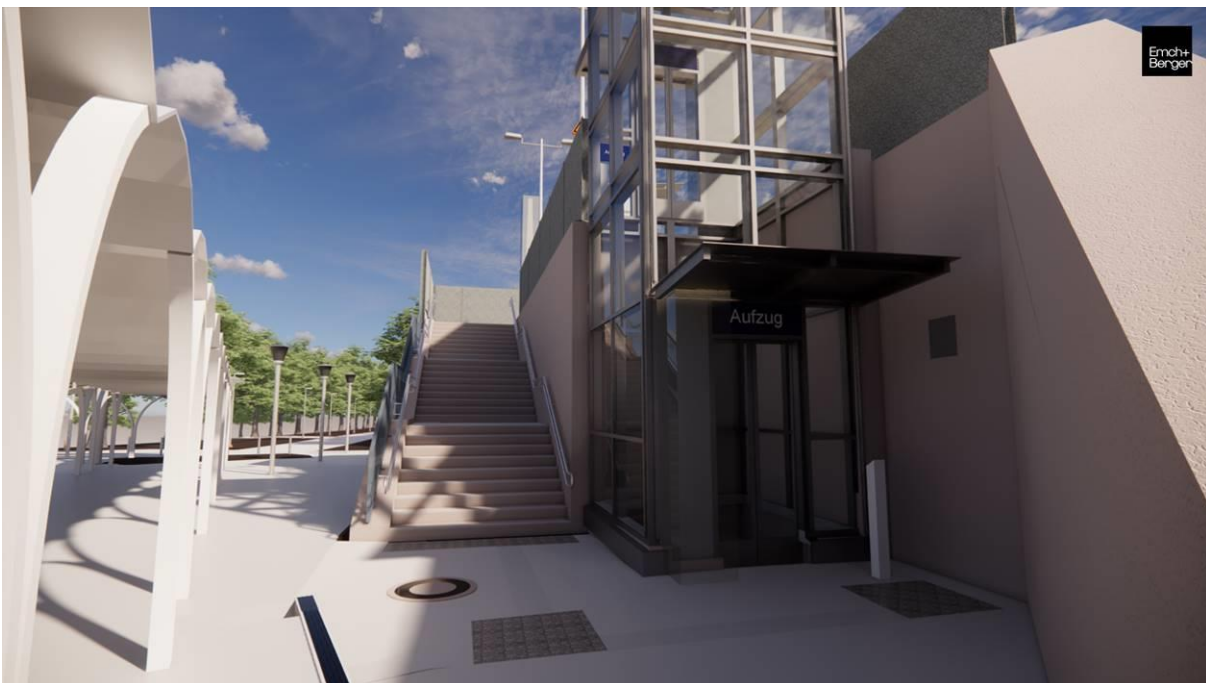
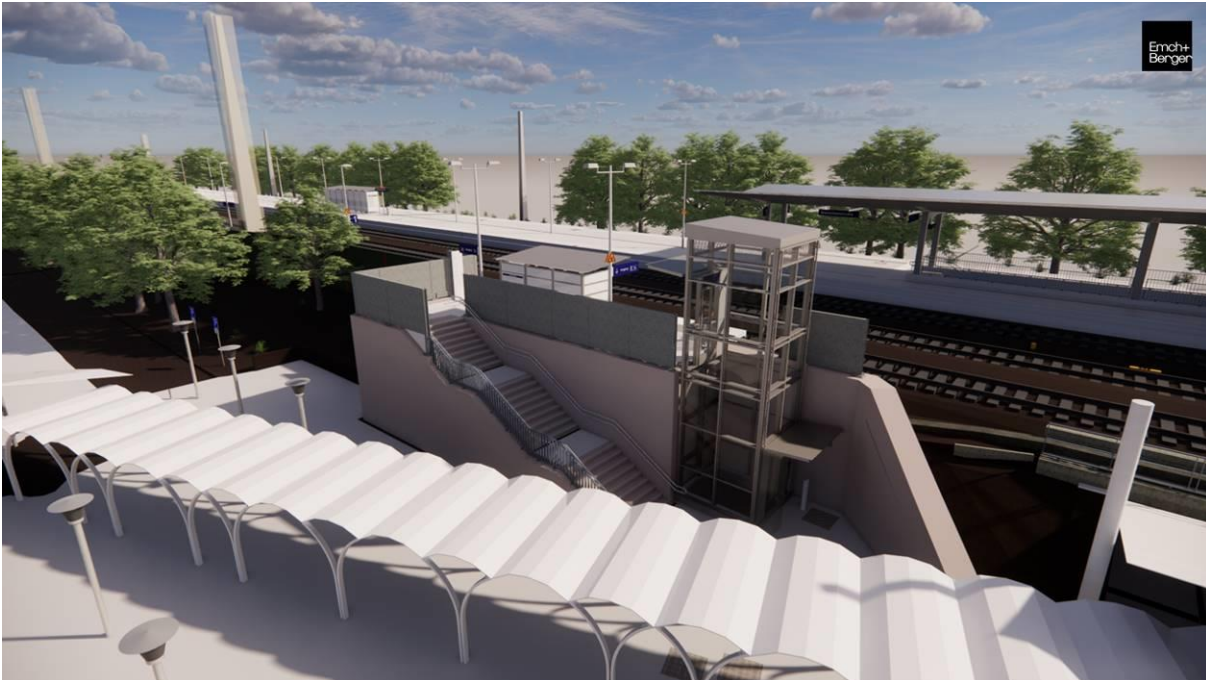


Abb. 14: Visualisierungen des Zugangs zum neuen Bahnsteig in Bremerhaven-Lehe [Quelle: Entwurfsplanung zu Bremerhaven-Lehe, Emch+Berger]

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 und somit die Züge zu verlängern. In der Folge muss auch die Infrastruktur entsprechend angepasst werden. Dieses Erfordernis trifft auch auf weitere Station im Land Niedersachsen zu, sodass ein gemeinsames Vorgehen mit der LNVG, der Region Hannover und der DB Station&Service AG vereinbart wurde. 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 Ergebnisse der Vorentwurfsplanung sollen dieses Jahr vorgelegt werden und 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. Diese Stationen des Investpakets 2020 befinden sich derzeit in unterschiedlichen Projektphasen:



Abb. 15: Fotos der modernisierten Verkehrsstation Bremerhaven-Wulsdorf (Juli 2021) [Quelle: Agentur Bahnstadt]

Die Inbetriebnahme der modernisierten Station **Bremerhaven-Wulsdorf** konnte im letzten Jahr erfolgen. 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. 15**). Derzeit stehen noch kleine Restarbeiten aus, welche z.T. in Abhängigkeit zu Arbeiten im Gleisbereich stehen und die Nutzung der Station nicht einschränken. Darüber hinaus errichtet die Stadt Bremerhaven derzeit eine neue Bike+Ride-Anlage in unmittelbarer Nähe zum Stationszugang.

Die modernisierte Verkehrsstation **Bremen-Oberneuland** konnte ebenfalls im letzten Jahr in Betrieb genommen werden. Die Bahnsteige wurden auf die Standardhöhe von 76 cm gebracht und die Ausstattung, wie Beleuchtung, Beschilderung, taktiles Leitsystem und Wetterschutzhäuser vollständig erneuert und erweitert. Darüber hinaus wurden die vorhandenen barrierefreien Rampenzugänge der Bahnsteige modernisiert sowie am Bahnsteig in Fahrtrichtung Bremen Hbf ein neuer Treppenzugang in Bahnsteigmitte ergänzt. Am Bahnsteig in Fahrtrichtung Hamburg ist ein neuer Zugang am westlichen Ende in Richtung Rockwinkeler Landstraße/Franz-Schütte-Allee geschaffen worden, welcher jedoch erst nach Rechtsgültigkeit des Bebauungsplans 2371 angeschlossen werden kann. Die für die formale vollständige Inbetriebnahme der gesamten Bahnanlage erforderliche Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik kann erst zum Ende dieses Jahres erfolgen. Einschränkungen für das Angebot im SPNV entstehen in diesem Jahr dadurch nicht.

Die Gesamtbaukosten für die Stationen Bremerhaven-Wulsdorf und Bremen-Oberneuland werden über einen gemeinsamen Realisierungs- und Finanzierungsvertrag abgerechnet und betragen zusammen rund 8.000 T€, wovon ca. 20% die DB Station&Service AG trägt. Da noch Restarbeiten ausstehen sowie derzeit Nachtragsverhandlungen zwischen der DB Station&Service AG und den Bauunternehmen geführt werden, steht die Schlussabrechnung noch aus.



Abb. 16: Fotos der modernisierten Verkehrsstation Bremen-Oberneuland (Juli 2021) [Quelle: Agentur Bahnstadt]

Die Detailplanungen für die barrierefreie Modernisierung des Bahnhofs **Bremen-Neustadt** sind abgeschlossen, sodass die Ausschreibung und Vergabe noch innerhalb des 1. Quartals dieses Jahres beginnen soll. Die Genehmigung durch das Eisenbahn-Bundesamt liegt nach Aussage der DB ebenfalls kurzfristig vor, sodass die Baumaßnahmen wie geplant ab dem kommenden Sommer durchgeführt werden können. Dazu ist es notwendig, die Station während der Sommerferien für 4 Wochen vollständig zu sperren. Im Anschluss werden die abschließenden Arbeiten bei laufendem Betrieb und temporären Einschränkungen durchgeführt. Die Inbetriebnahme ist für Anfang 2023 vorgesehen. Im Rahmen der Modernisierung soll auch die Personenunterführung zu den Gleisaufläufen neugestaltet werden. Um einen lokalen Bezug für die Wandgestaltung herzustellen, ist geplant, diese in das Programm „Kunst im öffentlichen Raum“ des Senators für Kultur aufzunehmen. Ein entsprechendes Wettbewerbsverfahren wird vsl. in diesem Jahr

durchgeführt. 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 – nach Beschluss durch den Senat (09.06.2020) und der Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung (VL 20/1533) – 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** umfasst die derzeitige Vorzugsvariante den Neubau von 2 Außenbahnsteigen direkt nördlich angrenzend an die Straßenunterführung Hannoversche Straße. Dafür wurden zuletzt umfangreiche Planungsanpassungen für die Oberleitungsanlage notwendig, welche das Projekt verzögert haben. Da die mit der Variante notwendige Anpassung des Stellwerks sowie die grundsätzliche Leistungsfähigkeit der Strecke aus Sicht der DB Netz AG bisher nicht ausreichend untersucht wurden, konnte die Vorentwurfsplanung bislang nicht abgeschlossen werden. Im vergangenen Jahr wurden daher diese Aspekte umfassend untersucht. Die Leistungsfähigkeit der Strecke ist demnach grundsätzlich gegeben. Die Untersuchungen zum Stellwerk sind jedoch noch nicht abgeschlossen, da die Kapazitäten zur Abstimmung des Planungsbüros mit dem Hersteller der über 40 Jahre alten Technik stark begrenzt sind. Ergebnisse werden im ersten Quartal dieses Jahres erwartet, sodass im Anschluss die Vorentwurfsplanung abgeschlossen sowie die Entwurfsplanung beginnen und eine belastbare Terminalschiene für das Projekt benannt werden kann.

Nachdem die Genehmigungsplanung zum Haltepunkt **Föhrenstraße (oben)** bereits im Herbst des Jahres 2020 beim Eisenbahn-Bundesamt zur Planfeststellung eingereicht wurde, liegen diese inzwischen vollständig vor. Auch für diese Station ist sichergestellt, dass eine ausreichende Leistungsfähigkeit der Strecke weiterhin grundsätzlich gegeben ist. Die für die Festlegung des Bauzeitraumes erforderliche Anmeldung der Sperrpausen konnte im vergangenen Jahr noch nicht erfolgen, da eine Überarbeitung der Oberleitungsplanung erforderlich wurde. Nach Aussage der DB können die entsprechenden Planungen dazu nächsten Herbst abgeschlossen werden, sodass im Anschluss die Sperrpausen für die Bauarbeiten, vsl. für das Jahr 2026, angemeldet werden können. Die Gesamtkosten belaufen sich auf rund 14.000 T€ und sollen von der Freien Hansestadt Bremen und über eine GVFG-Förderung des Bundes finanziert werden.

Die Vorentwurfsplanung zur Station **Föhrenstraße (unten)** ist zu dem Ergebnis gekommen, dass einer Realisierung am geplanten Standort in unmittelbarer Nähe zur Station Föhrenstraße (oben) unter den heutigen Bedingungen durch die DB Netz AG nicht zugestimmt wird. Der Grund liegt in einer zu starken Einschränkung der Streckenleistungsfähigkeit, da die Streckengeschwindigkeit sehr stark herabgesetzt werden müsste. Die Chance den Haltepunkt dennoch am geplanten Standort zu realisieren, wird im Zusammenhang mit dem dreigleisigen Ausbau der Strecke durch das Großprojekt Hamburg/Bremen – Hannover (HHBH) gesehen. Die Streckenleistungsfähigkeit wird in diesem Projekt erhöht und die Leit- und Sicherungstechnik angepasst, sodass sich die Rahmenbedingungen entsprechend verbessern werden. Damit Station und Strecke planerisch gut aufeinander abgestimmt werden können, soll die weitere Planung der Station Föhrenstraße (unten) in diesem Jahr an das Großprojekt HHBH übergeben werden. Erste Planungsergebnisse sind dann Ende 2023 und eine bauliche Umsetzung in den 2030er Jahren zu erwarten. Bis zu diesem Zeitpunkt bleibt die Station Sebaldsbrück in Betrieb.

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).

Bezogen auf die beiden Haltepunkte **Arbergen und Grambke** kann diese Ausweitung der Streckenkapazität mit dem dreigleisigen Ausbau der Strecke im Großprojekt Hamburg/Bremen – Hannover (HHBH) erfolgen. Derzeit wird eine Untersuchung der Leistungsfähigkeit für das Großprojekt inklusive dieser beiden neuen Haltepunkte erstellt. Bei einem positiven Ergebnis, sollen die Planungen der Haltepunkte, genauso wie für Föhrenstraße (unten) direkt an das Großprojekt übergeben werden, um Station und Strecke planerisch gut aufeinander abzustimmen.

Einen Schritt weiter sind die Vorbereitungen der Planungen für die beiden Haltepunkte **Achterdiek und Universität/Technologiepark**. Nachdem sich der Senat im Juni 2020 bei dem zuletzt genannten Haltepunkt für die Standortvariante A „Achterstraße“ ausgesprochen hat, wurde inzwischen eine Planungsvereinbarung mit der DB Station&Service AG für beide Haltepunkte abgeschlossen, welche derzeit noch unter einem Gremienvorbehalt steht. Mit einer Realisierung ist aktuell bis zum Jahr 2030 zu rechnen. Die Grobkostenschätzung für beide Stationen zusammen beläuft sich derzeit auf rund 26.000 T€.

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 Bahnstrecke dar. Nachdem mögliche Varianten mit der DB Netz AG diskutiert wurden, ist mit aussagekräftigen Ergebnissen aus einer Leistungsfähigkeitsuntersuchung durch die DB Netz AG im Laufe dieses Jahres zu rechnen.

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 (siehe **Abb. 17**). Um die Abstimmung der beteiligten Länder mit der DB bei diesem und auch weiteren Projekten in Norddeutschland zu verbessern und gemeinsam zu kommunizieren, wurde im Januar 2022 das Konzept „Zukunft Schiene Nord“ ins Leben gerufen (siehe BdV 20/5510). Umfangreiche Informationen zum gesamten Großprojekt sind unter 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. Im vergangenen Jahr wurde der Austausch mit dem Projekt intensiviert und es konnten bereits tangierende bzw. überschneidende Planungen, wie z.B. der Fahrradpremiumroute D.15 im Bereich Bahnhof Mahndorf, erfolgreich abgestimmt werden. Ein wichtiger weiterer Abstimmungsprozess soll dieses Jahr mit der Planung der neuen Haltepunkte Arbergen, Föhrenstraße (unten) und Grambke angestoßen werden (siehe oben). Nach derzeitigem Stand sind die ersten 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.



Abb. 17: Übersicht der Streckenabschnitte im Großprojekt Hamburg-Bremen-Hannover (HHBH) [Quelle: DB Netz, www.hamburg-bremen-hannover.de]

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.

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 2021 in der **Anlage** dieses Berichts.

In der Gesamtbewertung ist die Qualität der Bremer Stationen 2021 gegenüber dem Vorjahr in Schulnoten von 2,8 auf 2,6 wieder gestiegen. Grund sind hierfür die Verbesserungen im Bereich Wartekomfort und Service, während sich die Qualität der Information leicht verschlechtert hat. Letzteres ist u.a. auf die Stationen der Farge-Vegesacker Eisenbahn (FVE) zurückzuführen, welche grundsätzlich eine höhere Qualität als die DB-Stationen aufweisen, aber bei der Fahrgastinformation noch leichte Defizite zeigen.

Die Qualitätsverbesserung des Wartekomforts sind maßgeblich auf die beiden modernisierten DB-Stationen Bremerhaven-Wulsdorf und Bremen-Oberneuland zurückzuführen. Der Zustand und die

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

Reinlichkeit der Stationen in Bremen-Nord entlang der FVE ist weiterhin signifikant besser als im Bereich der DB-Stationen.

Beim Thema Service konnte im vergangenen Jahr eine merkbliche Verbesserung an allen Station erzielt werden. Es stand mindestens ein betriebsbereiter Fahrkartenautomat je Station zur Verfügung, jedoch gab es an drei Stationen keine funktionsfähigen Ticketentwerfer. Am Hauptbahnhof Bremen war zum Erhebungszeitpunkt der Aufzug zum Gleis 5/6 außer Betrieb. Die strenge Bewertungsmethodik sieht in diesem Fall die Note mangelhaft im Bereich Service vor und eine Gesamtnote, die maximal eine Notenstufe höher liegen kann. Demnach wurde der Hauptbahnhof Bremen in diesem Jahr mit ausreichend bewertet. Alle weiteren Gesamtnoten je Station sind in **Abb. 18** dargestellt.

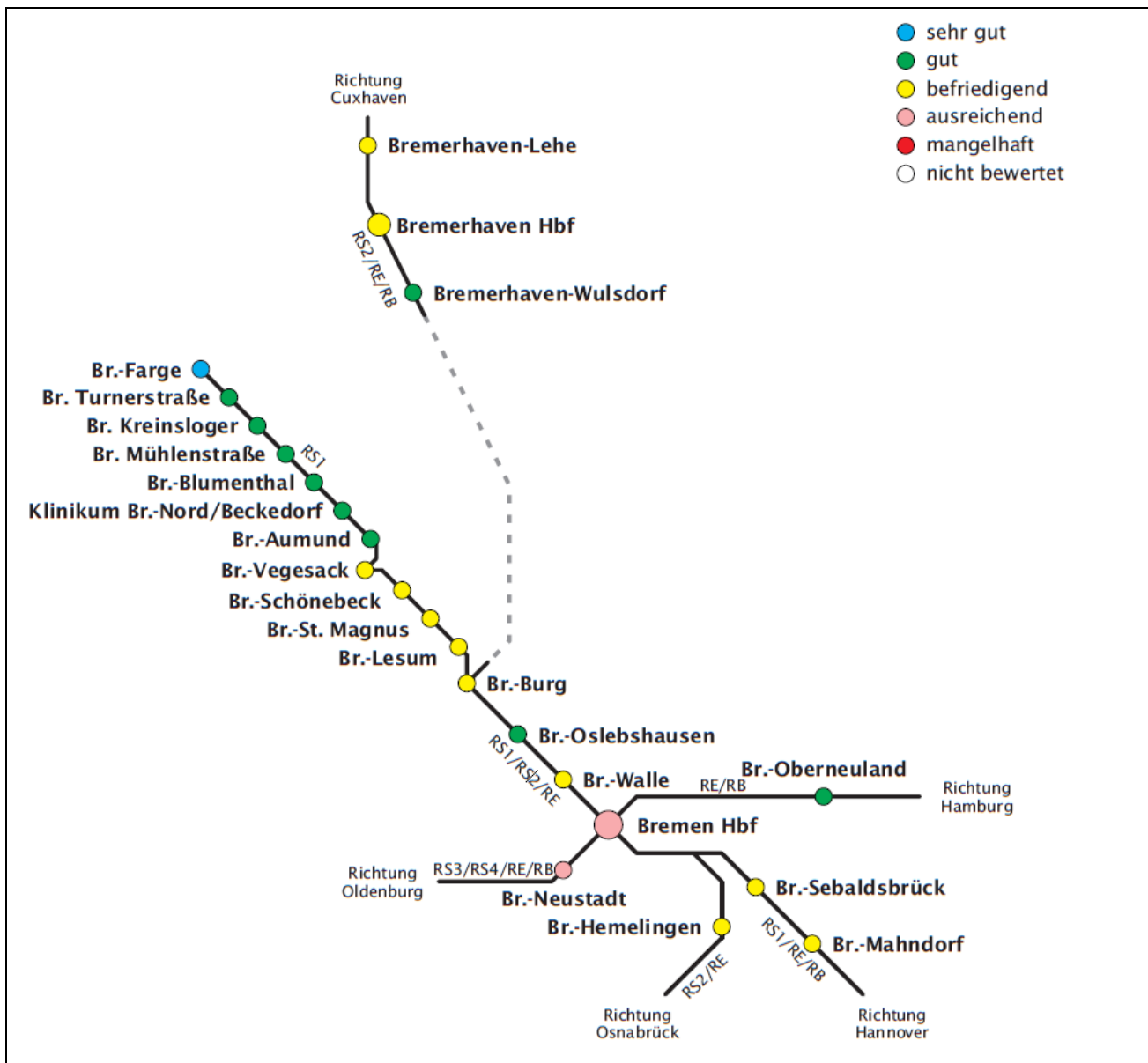


Abb. 18: Gesamtbewertung der Stationen im Land Bremen im Jahr 2021 [Quelle: Qualitätskontrolle an den Bahnstationen im Land Bremen, Sommer 2021, Ergebnisbericht, ZVBN/Agentur BahnStadt]

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 Senatsbeschluss „B+R-Ausbauprogramm an Bahnhöfen der Stadtgemeinde Bremen 2021 – 2025“ vom 2.2.2021 ist ein Startsignal zur Verbesserung des Fahrradparkens an sämtlichen Bahnstation Bremens gegeben worden.

Die Umsetzung einer ersten Pilotanlage in Bremen-Mahndorf mit insgesamt 146 Abstellplätzen (davon 66 in einer gesicherten Sammelschließanlage) befindet sich kurz vor der Fertigstellung im März 2022. Als Bauherrin und Betreiberin wurde hier die BREPARK beauftragt. An den drei Stationen in Bremerhaven weisen die B+R-Abstellmöglichkeiten bereits heute ein deutlich höheres Qualitätsniveau auf (Lehe, Hbf), bzw. befinden sich aktuell in Umsetzung (Wulsdorf).

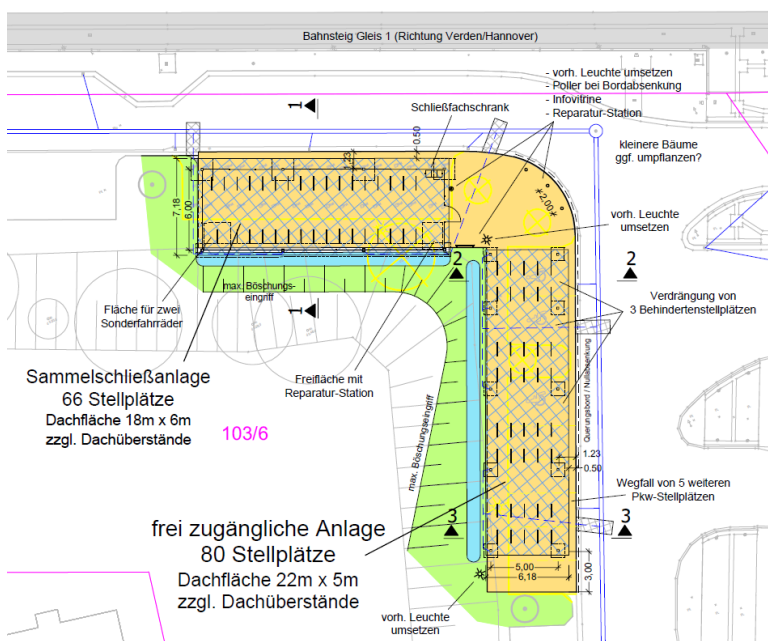


Abb. 19: Lageplan der im Bau befindlichen B+R-Abstellanlage am Bahnhof Bremen-Mahndorf [Quelle: Agentur BahnStadt/BREPARK]

C. Finanzielle, personalwirtschaftliche und genderspezifische Auswirkungen

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

D. Öffentlichkeitsarbeit/Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

geeignet

Beschlussempfehlung:

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

