

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

Ressort:	Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung	Verantwortlich:	Hr. Weiss, Hr. Rensing
Abteilung/Referat:	Abteilung 5, Referat 52	Telefon:	361-11996
Vorlagentyp:	Beschlussvorlage Ausschüsse/Deputationen	Aktenzeichen:	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
öff. / n.öff.:	öffentlich	Wirtschaftlichkeit:	Keine WU

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

Titel der Vorlage:

Schienerpersonennahverkehr im Land Bremen – 1. Bericht 2024

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 21.09.2023 über den SPNV berichtet. In dieser Sitzung wurde beschlossen, den Bericht bis auf weiteres halbjährlich vorzulegen, um so insbesondere über Fortschritte bei der Betriebsaufnahme des neuen Verkehrsnetzes „Expresskrenz Bremen/Niedersachsen 2“ zeitnah informiert zu werden.

Es ist daher vorgesehen künftig in den Berichten Schwerpunkte zu setzen. Im ersten Halbjahr sind dies die erfolgten und anstehenden Fahrplanänderungen, ein aktueller Sachstand der Vergabestände bei den Verkehrsverträgen im SPNV sowie ein umfassender Überblick über die aktuellen Aktivitäten im Bereich der Eisenbahninfrastruktur. Im Bericht des zweiten Halbjahrs wird es jeweils ein qualitatives Schwerpunktthema geben, im Herbst 2024 voraussichtlich eine Nachfrageanalyse für das Netz der Regio-S-Bahn.

1. Fahrplan 2023/2024, 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. 1** zur besseren Verständlichkeit eine Übersicht über diese Netze.



Abb. 1: Teilnetze des SPNV, die das Land Bremen bedienen, mit den beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen, Stand Fahrplan 2024

In der folgenden Tabelle (**Abb. 2**) wird eine Übersicht aller das Land Bremen berührender SPNV-Linien gegeben mit ihren jeweiligen Taktzeiten. In den dann folgenden beiden Abbildungen (**Abb. 3 und 4**) wird die aktuelle Aufteilung der Betriebsleistung auf die jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie die Entwicklung des bestellten Fahrplanangebotes seit Übernahme der Verantwortung für den SPNV durch das Land Bremen (01.01.1996) dargestellt. Bei den Anteilen der Unternehmen macht sich die deutliche Dominanz des Netzes der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen bemerkbar. Neben diesem Netz bedient die NordWestBahn aktuell auch das Netz „Weser-Ems“, dessen Neuausschreibung in Kürze beginnt (vgl. Kap. 3).

Teilnetz	Linie	Von	nach	Grundtakt	HVZ*
Expresskreuz Bremen/Niedersachsen	RE1/RE8	Bremen Hbf	Hannover Hbf	60'	60' (30')
	RE1	Bremen Hbf	Norddeich-Mole	120'	120'
	RE8/RE9	Bremen Hbf	Bremerhaven Hbf	60'	60'
	RE9	Bremen Hbf	Osnabrück Hbf	60'	60'
Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen	RS1	Bremen-Farge	Bremen-Vegesack	30'	30'
	RS1	Bremen-Vegesack	Bremen Hbf	30'	15'
	RS1	Bremen Hbf	Verden	60'	30'
	RS2	Bremen Hbf	Bremerhaven Hbf	60'	30'
	RS2	Bremen Hbf	Twistingen	60'	60'
	RS3	Bremen Hbf	Oldenburg/Wilhelms- haven	60'	60'
	RS4	Bremen Hbf	Nordenham	60'	60'
	RS30	Bremen Hbf	Bad Zwischenahn	60'	60'
Hanse-Netz	RB41	Bremen Hbf	Hamburg Hbf	60'	60'
	RE4	Bremen Hbf	Hamburg Hbf	60'	60'
Weser-Elbe-Netz	RB33	Bremerhaven Hbf	Cuxhaven	60'	60'
	RB33	Bremerhaven Hbf	Buxtehude	60'	60'
Dieselnetz Mitte	RB37	Bremen Hbf	Uelzen	120'	60'
Weser-Ems-Netz	RB58	Bremen Hbf	Osnabrück Hbf	60'	60'

Abb. 2: Übersicht der SPNV-Linien im Land Bremen (*HVZ: Hauptverkehrszeit)

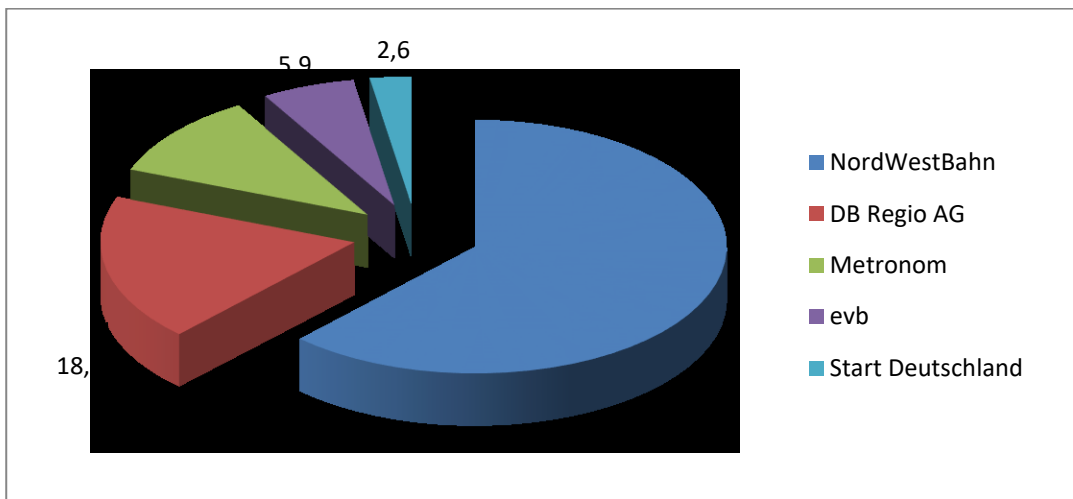


Abb. 3: Anteile der beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen an der Verkehrsleistung (Zugkm) im Land Bremen [in %], Stand Fahrplan 2023

Die Entwicklung der Zugkilometer im Land Bremen zeigt eine kontinuierliche Ausweitung des Angebotes die aus verschiedenen Maßnahmen in den Netzen des überregionalen (RE) und auch beim regionalen Verkehr (Regio-S-Bahn) resultiert. Der für die beiden Folgejahre prognostizierte Anstieg ergibt sich aus der geplanten stufenweisen Umsetzung des 30-Minuten-Taktes zwischen Bremen und Bremerhaven auf der Linie RS2.

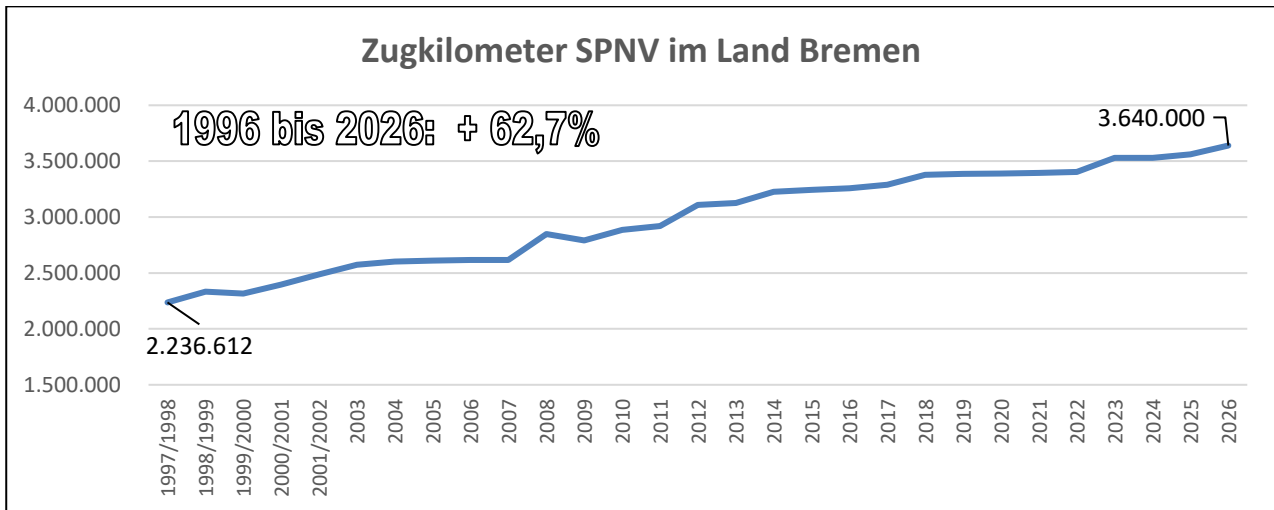


Abb. 4: Entwicklung der bestellten Verkehrsleistung im Land Bremen [in Zugkm] seit Übernahme der SPNV-Aufgabenträgerschaft durch das Land (2024 vorläufiger Wert, 2025 + 2026 prognostizierte Werte)

Angebotsänderungen zum Fahrplan 2024

Nach der Betriebsaufnahme der zweiten Ausbaustufe der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen (RSBN) zum Fahrplan 2023 und vor Umsetzung der Neuerungen im Netz Expresskreuz Bremen/Niedersachsen (ab Dezember 2025) sind keine grundsätzlichen Fahrplanänderungen vorgesehen. Die noch ausstehende Realisierung des 30-Minuten-Taktes auf der Linie RS2 zwischen Bremen und Bremerhaven wird erst schrittweise mit Fertigstellung der dafür zwingend erforderlichen neuen Infrastruktur in Bremen Hbf und Bremerhaven-Lehe erfolgen können (vgl. dazu Kap. 2 und 4).

Erste Erfahrungen der Zweiten Ausbaustufe Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen

Mit der Neuvergabe des Netzes der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen (Zweite Ausbaustufe) sind maßgebliche Angebotsverbesserungen verbunden, von denen zwei bereits realisiert werden konnten und erste Erfahrungswerte vorliegen.

Neue Linie RS30: Mit Einführung dieser neuen schnellen Regio-S-Bahn-Linie Bremen – Bad Zwischenahn zum Dezember 2022 konnte in Kombination mit dem RegionalExpress und dem für den Nahverkehr freigegebenen IC im schnellen Nahverkehr ein exakter 30-Minuten-Takt zwischen Bremen und Oldenburg über Delmenhorst und Hude neu eingerichtet werden. Diese Angebotsneuerung hat sich als sehr erfolgreich erwiesen. In den Hauptverkehrszeiten, in Einzelfällen auch an Samstagen sind mittlerweile Doppeltraktionen mit bis zu 520 Sitzplätzen erforderlich. Im monatlichen Reporting der nachfragestärksten Fahrten tauchen zunehmend Fahrten dieser Linie auf. Dies sind für eine gänzlich neue Linie bemerkenswerte Nachfragezahlen.

Neues Haltekonzept der Linie RS4: In Kombination mit der Linie RS3 ist auch im Nahverkehr zusätzlich zu den genannten beiden schnellen Linien zwischen Bremen und Hude ein täglich durchgehender 30-Minuten-Takt entstanden. In Bremen wird damit auch der Halt in Bremen-Neustadt neben der stündlichen Bedienung mit der RB58 von/nach Wildeshausen/Vechta erstmalig mit einem 30-Minuten-Takt der Regio-S-Bahn angebunden. Durch diese Maßnahme sind noch keine signifikanten Nachfragesteigerungen bei den nun deutlich häufiger frequentierten „kleinen“ Stationen festzustellen. Da hier insbesondere Pendler angesprochen werden, wird erst mittelfristig eine Aktivierung des Potenzials erwartet. Auch die noch ausstehende Sanierung des Neustädter Bahnhofs (vgl. Kap. 4) wird zu einer Nachfragesteigerung führen.

Im Bereich des Vertriebs ist insbesondere die Ausweitung der personenbedienten Verkaufsstellen zu nennen. Erstmals in der Region werden „Videoreisezentren“, u.a. in Bremen-Mahndorf, angeboten. Auch der flächendeckende Verkauf von Fernverkehrstickets über alle Vertriebskanäle ist als Neuerungen zu nennen. Der Fernverkehrsvertrieb hat insbesondere bei den personenbedienten

Verkaufsstellen zu sprunghaft gestiegenen Umsätzen geführt. An den Fahrausweisautomaten hingegen besteht noch Verbesserungsbedarf bei der eingesetzten Software, da diese nicht stabil läuft. Vor diesem Hintergrund ist im ersten Halbjahr 2024 eine Softwareoptimierung durch DB Vertrieb und die NordWestBahn vorgesehen.

Fachkräftemangel im Eisenbahnverkehr

In allen Verkehrsnetzen des SPNV ist der Mangel an Fachkräften weiterhin das dominierende Thema. Dieser hat erhebliche Auswirkungen auf die Angebotsqualität, insbesondere auf die Quote der ungeplanten Zugausfälle. Bei den Triebfahrzeugführer:innen ist eine unter dem Soll liegende Mitarbeitendenzahl unmittelbar im Betrieb negativ wahrnehmbar. Verstärkt wird dieser Effekt durch eine anhaltend hohe Krankheitsquote, die in einigen Monaten bei einzelnen Unternehmen 10 % überschritt. Im Jahr 2023 und zu Beginn des Jahres 2024 sind insbesondere das Hanse-Netz des Metronom, aber auch das Netz Weser-Elbe und das Expresskreuz betroffen. Im Fall des Hanse-Netzes haben temporär eingeführte „Ersatzkonzepte“ mit einem verringerten Zugangebot zur Verringerung der benötigten Mitarbeitendenzahl und damit zu einer Stabilisierung des Betriebes geführt. Bei der Start Deutschland GmbH sind ebenfalls Ersatzkonzepte erforderlich, hier jedoch primär durch eine mangelnde Verfügbarkeit der Fahrzeuge verschuldet. Diese ist durch unzureichende Werkstattkapazitäten verursacht, die wiederum teilweise auf fehlende Fachkräfte zurückzuführen ist.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen berichten, dass zumindest die Zahl der Kandidat:innen für die Ausbildungskurse im Jahr 2023 wieder leicht zugenommen hat und die angebotenen Kurse mit Kandidat:innen besetzt werden konnten. Die Abbruch- und Durchfall-Quote ist bei allen Eisenbahnverkehrsunternehmen nach wie vor höher als in vergangenen Jahren. Dennoch wird erwartet, dass mit Abschluss der kommenden Ausbildungskurse im Laufe der zweiten Jahreshälfte 2024 in allen Verkehrsnetzen wieder ausreichend Personal zur Verfügung stehen wird, um den vertraglich geschuldeten Verkehr wieder stabil fahren zu können.

Auswirkung des Deutschland-Tickets auf den SPNV

Nach Überwindung der drei signifikant durch die Corona-Pandemie gezeichneten Jahren 2020 bis 2022 konnte bereits ab Juni 2022, deutlich getrieben durch das „9-Euro-Ticket“, eine schrittweise Rückkehr zu einer Nachfrage festgestellt werden, die im Bereich derjenigen des Jahres 2019 lag. In den Folgemonaten ging dieser Effekt allerdings wieder zurück. Die anhaltend geringere Präsenzquote im Berufsleben macht sich auch bei den Nutzerzahlen des SPNV bemerkbar.

Allerdings ist die Einführung des Deutschland-Tickets (D-Ticket) ab Mai 2023 bei den Nachfragezahlen positiv erkennbar. Insbesondere bei schnellen Linien, die auf Metropolregionen ausgerichtet sind und längere Relationen bedienen, hat sich die Nachfrage deutlich erhöht und liegt seither teilweise über den Zahlen des Jahres 2019. Bei den kürzeren Entfernungen (z.B. bei der Regio-S-Bahn) ist die Erholung nicht ganz so deutlich. Kapazitiv führen diese Nachfragesteigerungen im Land Bremen zu keinen Überlastungen. Hier zeigt sich, dass die im SPNV bestellten Kapazitäten im Großraum Bremen auskömmlich dimensioniert sind und auch für künftig angestrebte Fahrgaststeigerungen noch Reserven bieten.

In der folgenden Abbildung ist beispielhaft die Nachfrageentwicklung im Netz „Expresskreuz Bremen/Niedersachsen“ der vergangenen zehn Jahre dargestellt, um die beschriebenen Effekte auch quantitativ zu unterlegen.

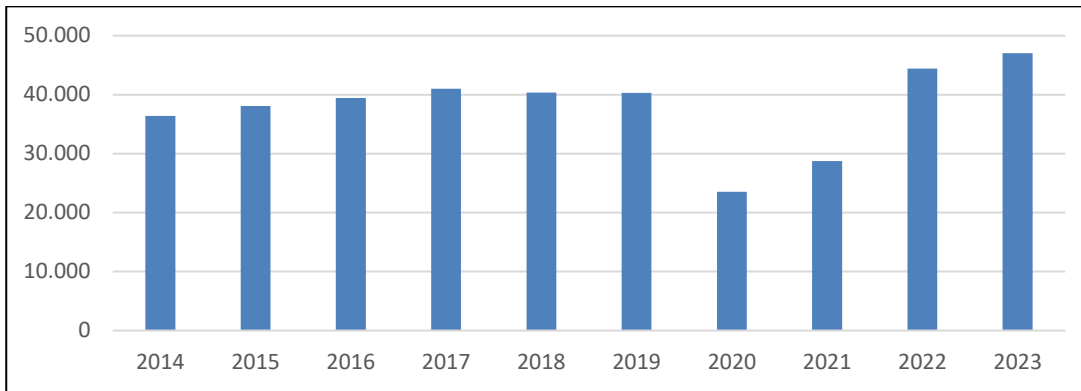


Abb. 5: Entwicklung der Fahrgastnachfrage am Beispiel des Expresskreuz Bremen/Niedersachsen 2014 – 2023, jeweils gemittelte Tageswerte des zweiten Halbjahres [Einsteiger im Gesamtnetz über alle Linien]

Pünktlichkeit und Zugausfälle in den Teilnetzen

Über Gründe und netzspezifische Entwicklungen zu Pünktlichkeit und Zugausfälle in den Teilnetzen ist sowohl in dem letztjährigen SPNV-Bericht, als auch in der Antwort zur Kleinen Anfrage der Fraktion der LINKEN zu dem Thema vom Januar 2024 umfassend berichtet worden.

Link zur Antwort der Kleinen Anfrage „Verbindungsausfälle in Bremen-Nord“:

https://www.rathaus.bremen.de/sixcms/media.php/13/top%2020240109_Verbindungsausfaelle_im_SPN_Bremen_Nord_N.pdf

Aktuelle Zahlen und sich ggf. neu abzeichnende Trends werden in den zukünftigen Berichten wieder ausgewertet und erläutert. Zu einer wesentlichen Ursache der (ungeplanten) Zugausfälle wird oben unter dem Punkt Fachkräftemangel berichtet.

2. Fahrplanänderungen zum Dezember 2024 (Fahrplanjahr 2025)

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 ist als wesentliche Angebotsverbesserung die Ausweitung des Angebotes auf der Regio-S-Bahn-Linie RS2 zwischen Bremen und Bremerhaven um vier weitere Verstärkerfahrten zu den Hauptverkehrszeiten montags bis freitags vorgesehen. Der durchgängige 30-Minuten-Takt auf dieser Relation kann aufgrund der verzögerten Umsetzung der erforderlichen neuen Infrastruktur seitens der DB AG weiterhin nicht bestellt werden (vgl. Kap. 4 – Infrastruktur im Bahnhof Bremerhaven-Lehe). Von den geplanten 10 Verstärkerzugpaaren im Zielzustand sind dann 6 realisiert. Die Fahrbarkeit dieser 4 neuen Zugverbindungen kann allerdings erst nach Abschluss des ordentlichen Trassenanmeldeprocedures bis zum Sommer verbindlich bestätigt werden.

Des Weiteren wird die zum Dezember 2022 neu konzipierte Linie RS3 wie bereits ursprünglich geplant durchgehend bis Wilhelmshaven verkehren. Auch hier verhinderte eine verspätete Baumaßnahme in Oldenburg eine frühere Umsetzung. Damit wird es zu den Hauptverkehrszeiten mit voraussichtlich sechs Fahrtenpaaren wieder Direktfahrten zwischen Bremen und Wilhelmshaven geben.

Generell lässt sich feststellen, dass die deutlichen Ausweitungen des Fahrplanangebotes um gut 60 % seit der Übernahme der Verantwortung der Länder für den SPNV im Jahr 1996 (vgl. **Abb. 4**) mittlerweile zu einem über den gesamten Tag und über alle Wochentage gleichmäßigen, vertakteten Angebot geführt haben. Weitere Ausweitungen des Angebotes sind alleine aus kapazitiven Gründen im Bahnknoten Bremen nur noch sehr begrenzt realisierbar. Bei der Angebotsplanung im Bereich hoch belasteter Bahnstrecken muss zwingend beachtet werden, dass Mehrleistungen nicht auf Kosten der Betriebsqualität gehen dürfen. Sie erfordern daher in der Regel neue, erweiterte Infrastruktur.

Betriebsaufnahme Expresskreuz Bremen/Niedersachsen 2024+

Das Teilnetz Expresskreuz Bremen/Niedersachsen (EBN) besteht derzeit aus folgenden Linien:

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

Zur Neuvergabe des Netzes EBN-2 sind Einzelheiten zum Fahrplanangebot sowie weiteren Neuerungen im Fahrgastservice im letztjährigen SPNV-Bericht sowie der separaten Vorlage zur Neuvergabe des Netzes an die DB Regio AG vom 21.09.2023 ausführlich dargestellt worden.

Für dieses Netz werden neue Fahrzeuge über den Fahrzeugpool der LNVG bereitgestellt. Beauftragt worden ist mit der Lieferung von 34 teils doppelstöckige Elektrotriebwagen des Typs Coradia Stream HC die Firma Alstom GmbH. Diese wird auch für die Instandhaltungs- und Wartungsleistungen zuständig ist, zu deren Zweck eine Werkstatt in Bremen-Oslebshausen gebaut werden soll.

Das EU-weite Vergabeverfahren zum neuen Vertrag über die Verkehrsleistungen konnte zwischenzeitlich die DB Regio AG für sich entscheiden. Wie bereits im SPNV-Bericht 2023 dargestellt, wird es im Netz Expresskreuz Bremen/Niedersachsen 2024+ (EBN-2) eine zweistufige Betriebsaufnahme geben, die so auch bereits im neuen Verkehrsvertrag mit der DB Regio AG berücksichtigt wurde. Zum Dezember 2024 wird zunächst der Betrieb der Linie RE8 Hannover – Bremen – Bremerhaven-Lehe über den neuen Vertrag EBN-2 beauftragt. Aufgrund von Lieferverzögerungen der Coradia Stream HC werden bis zur Auslieferung der neuen Triebzüge voraussichtlich bis zum Sommer 2025 gebrauchte Triebzüge eingesetzt, die die Firma Alstom bereitstellt. Diese werden in Komfort und Ausstattung den heute eingesetzten Doppelstockwagen vergleichbar sein. Eine Verschlechterung für die Kunden ist insofern nicht zu erwarten.

Auf den Linien RE1 (Hannover – Norddeich) und RE9 (Osnabrück – Bremerhaven), werden im Fahrplanjahr 2025 noch die seit 2002 eingesetzte Flotte an Doppelstockwagen zum Einsatz kommen. Betreiber dieser Linien wird ebenfalls die DB Regio AG sein, Vertragsgrundlage hier ist jedoch der mit der DB Regio AG abgeschlossene Übergangsverkehrsvertrag (vgl. Kap. 3).

Die vorgesehene Angebotsausweitung mit einem neuen 2-stündlichen Linienast von Oldenburg nach Wilhelmshaven wird erst in der zweiten Inbetriebnahmestufe ab Dezember 2025 erfolgen.

Elektrotriebwagen und Werkstatt. Die ersten vier neuen Fahrzeuge des Typs Coradia Stream HC sind als Vorserie aktuell in Salzgitter bzw. Katowice (Polen) im Bau (vgl. **Abb. 6**). Erste Testfahrten finden seit Februar 2024 statt. Dennoch ist – insbesondere wegen des für eine neue Fahrzeuggeneration vorgeschriebenen umfassenden Zulassungsprozesses – eine Inbetriebnahme im regulären Personenverkehr nicht vor Mitte 2025 möglich.



Abb. 6: Triebwagen Coradia Stream HC für das Netz EBN in Produktion in Salzgitter November 2023, [Bilder: LNVG, T. Nawrocki]

Für den Bau einer neuen Werkstatt („ServiceCenter“) in diesem Netz hat die Firma Alstom den Antrag auf ein Planfeststellungsverfahren gestellt. Dieses soll an der Reitbrake in Bremen-Oslebshausen errichtet werden. Die öffentliche Auslegung der Planunterlagen ist vom 19.02. bis zum 22.03.2024 erfolgt. Mit Betriebsaufnahme der ersten Triebwagen im Personenverkehr Mitte 2025 wird die Werkstatt in Oslebshausen absehbar noch nicht betriebsbereit sein. Für die Anfangszeit wird die Firma Alstom ein Ersatzkonzept mit einem oder mehreren alternativen Instandhaltungsstandorten realisieren. Einzelheiten hierzu sind derzeit noch nicht bekannt.

Fernverkehr: Die Relation Bremen – Berlin ist im Fernverkehr ausgesprochen gut nachgefragt, allerdings bestehen heute nur wenige umsteigefreie Direktverbindungen. Hier steuert die DB Fernverkehr AG nun schrittweise nach. Bereits seit dem aktuellen Fahrplan ist eine weitere IC-Verbindung neu als Direktverbindung nach Berlin in den Fahrplan aufgenommen worden, um 08:09 Uhr ab Bremen. Zum kommenden Fahrplan 2025 wird nun erstmals auch eine Tages-ICE-Fahrt direkt nach Berlin geführt. Die Abfahrt um 13:15 Uhr wird dann statt nach München in die Bundeshauptstadt geleitet. In der Gegenrichtung erreichen die Züge Bremen Hbf zu den folgenden Zeiten: ICE an 12:45 Uhr, IC an 19:50 Uhr. Alle anderen Verbindungen nach München, auch die neu eingerichtete 2-stündliche ICE-Linie über Köln und den Frankfurter Flughafen bleiben unverändert bestehen.

Das zum Fahrplan 2022 neu eingeführte IC-Zugpaar aus dem Ruhrgebiet über Bremen nach Bremerhaven wird auch im Fahrplanjahr 2025 in unveränderter Zeitlege weiter täglich verkehren. Insbesondere südlich Bremens scheint dieses neue Zugpaar die Nachfrageerwartungen der DB Fernverkehr zu erfüllen. Aus Bremerhaven selbst ist die Nachfrage noch gemäßigt.

Ein morgendlicher Verstärker-ICE von Bremen (ab 07:18 Uhr) nach Hamburg, der baubedingt seit 2022 nur temporär verkehrt, ist ab Dezember 2024 wieder regulär eingeplant. Die Firma Flixbahn sieht wie bereits im aktuellen Fahrplan auch 2025 eine Anbindung Bremens über ihre Linie FLX20 Hamburg – Köln ein bzw. zwei Mal täglich je Richtung vor.

3. Vergabeverfahren

Sechs Teilnetze berühren das Land Bremen. Die zugehörigen SPNV-Verkehrsverträge, bei denen die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung als SPNV-Aufgabenträger Vertragspartnerin 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 Dieselnetz Mitte), ist die Laufzeit tendenziell kürzer als bei solchen Netzen, in denen das Eisenbahnverkehrsunternehmen die Fahrzeuge selbst beschaffen und finanzieren muss (Beispiel: Elektrotriebwagen der Regio-S-Bahn). Die aktuelle Planung zu den künftigen Ausschreibungen wird regelmäßig auf bundesweiten digitalen Plattformen, etwa beim Bundesverband SchienenNahverkehr, dargestellt, um so potentielle Bieter rechtzeitig darauf aufmerksam zu machen. **Abb. 7** gibt einen Überblick über den aktuellen Planungsstand.

Teilnetz	Betriebsaufnahme	Laufzeit bis	Beginn nächstes Vergabeverfahren
Weser-Ems-Netz	2016	2026	2024
Hanse-Netz	2018	2033 (2026)	vgl. 2024
Dieselnetz Mitte 2021+	2021	2029	vgl. 2027
Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen	2021/2022	2036	vgl. 2032
Expresskreuz Bremen/Niedersachsen	2024/2025	2037	vgl. 2034
Weser-Elbe-Netz	2021	2027	2025

Abb. 7: Ausschreibungskalender SPNV-Teilnetze im Land Bremen

Aktuell gehen die Verkehrsnetze in einer zweiten Ausschreibungswelle seit der Übernahme der Verantwortung für den SPNV durch die Länder 1996 in die Umsetzung, die Vorbereitungen für eine dritte Vergabewelle beginnen nun (Netz Weser-Ems). Bereits bei den letzten Ausschreibungen war klar erkennbar, dass Wettbewerbsgewinne, wie sie in der ersten Ausschreibungsrunde noch sehr deutlich zu realisieren waren, nun kaum oder gar nicht mehr verwirklicht werden können. Bei den zukünftigen Vergaben wird sich der Trend aufgrund verschiedener ungünstigeren externen Parametern (Personalkosten, Energiekosten) absehbar umkehren und die erforderlichen Bestellerentgelte werden ansteigen.

Auch wenn die Nachfrage aktuell wieder das Vor-Pandemie-Niveau erreicht hat, sind – auch aufgrund der Ausgleichsmechanismen des Deutschland-Tickets – Einnahmesteigerungen in nur noch sehr geringem Umfang zu erwarten. Zeitgleich sind die Energiekosten signifikant angestiegen und insbesondere die Personalkosten werden in den kommenden Jahren mutmaßlich sprunghaft weiter ansteigen. Hier wirken sich neben quantitativen Einkommenssteigerungen, insbesondere bei den Triebfahrzeugführer:innen, in noch stärkerem Maße die ausgehandelten Arbeitszeitkonditionen in den künftigen Tarifverträgen aus, insbesondere die reduzierte Wochenarbeitszeit, aber auch neue Ruhezeitregelungen.

Insgesamt ist also von einem schrittweisen Finanzierungsmehrbedarf auszugehen, der sich mit anstehenden Neuausschreibungen tendenziell weiter erhöhen wird.

Im Folgenden wird auf wesentliche Fortschreibungen bei den Verkehrsverträgen eingegangen. Zuletzt sind die zweite Inbetriebnahmestufe der Regio-S-Bahn sowie jeweils kurzlaufende Übergangsverkehrsverträge für die Netze „Weser-Elbe“ sowie „Expresskruz Bremen/Niedersachsen“ in Betrieb gegangen. Parallel zur zweistufigen Inbetriebnahme des für das Land Bremen besonders wichtigen Teilnetzes Expresskruz Bremen/Niedersachsen (EBN) im Dezember 2024 und Dezember 2025 werden Vergabevorbereitungen für die folgend beschriebenen Netze getroffen.

Übergangsverkehrsvertrag EBN für das Jahr 2025

In der nichtöffentlichen Sitzung der Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung am 12.01.2023 ist über die Beauftragung einer Leistungserbringung in Form einer Notmaßnahme im Sinne des Art. 5 Abs. 5 der Verordnung (VO) (EG) Nr. 1370/2007 für die Jahre 2023 und 2024 im Netz „Expresskruz Bremen/Niedersachsen“ informiert worden.

Aufgrund der bereits im Vergabeverfahren „EBN-2“ (vgl. Kap. 2) angelegten gestaffelten Betriebsaufnahme ergibt sich die Notwendigkeit, für die beiden Linien RE1 und RE9 für das Jahr 2025 einen weiteren Übergangsverkehrsvertrag mit der DB Regio AG abzuschließen. Die Vergabephase läuft aktuell, eine Vergabe an die DB Regio AG steht noch unter dem Vorbehalt eines positiven Prüfergebnisses des Wirtschaftsprüfers. Der Bremische Anteil an dem Vertrag liegt bei rund 11 %. Das Verkehrsangebot im Jahr 2025 soll unverändert aus dem aktuellen Vertrag fortgesetzt werden. Auch bei den Fahrzeugen wird es in diesem Übergangsjahr auf den Linien RE1 und RE9 bei den bekannten Doppelstockwaggonen der Baujahre 2002 bis 2013 bleiben. Die Vertriebsdienstleistungen und auch weitere bisherige Vertragskomponenten, wie das Marketing, werden bereits über den neuen im Wettbewerb vergebenen Vertrag EBN-2 erfolgen.

Verlängerung des Vertrages „Weser-Elbe“ um zwei Jahre

Der Betrieb der Line RB 33 Cuxhaven–Bremerhaven–Bremervörde–Buxtehude (Netz „Weser-Elbe“) sollte ursprünglich zum Dezember 2025 neu vergeben werden. Beim aktuellen Verkehrsvertrag handelt es sich um eine Direktvergabe an die EVB GmbH, da zunächst betriebliche Erfahrungen mit dem weltweit ersten planmäßigen Einsatz von Wasserstofftriebwagen gesammelt werden sollten, um eine robuste Datengrundlage für eine Neuausschreibung zu erhalten. Aufgrund einer verzögerten Auslieferung der 14 Triebwagen vom Typ iLint54 und gewisser „Kinderkrankheiten“ in den ersten zwei Betriebsjahren sind diese Erfahrungen allerdings noch nicht so fundiert, um darauf eine Kalkulationsbasis für ein Wettbewerbsverfahren gründen zu können. Der bestehende Vertrag für die Linie mit 1,22 Mio. Zugkilometern pro Jahr wird daher noch einmal um zwei Jahre verlängert. Das Ausschreibungsverfahren wird dann rechtzeitig eingeleitet, um ab Dezember 2027 auf Grundlage eines neuen Vertrages den Betrieb fortzuführen.

Auflösung des Verkehrsvertrages Hanse-Netz zu Mitte 2026

Das Hanse-Netz 2 wird mit lokbespannten Doppelstockzügen aus dem Fahrzeugpool der LNVG betrieben. Das Netz besteht aus den Linien:

- Hamburg – Uelzen (– Hannover) (RE 3)
- Hamburg – Lüneburg (RB 31)
- Bremen – Hamburg (RE 4)
- Bremen – Hamburg (RB 41)
- Uelzen – Hannover – Göttingen (RE 2)

Insgesamt werden im Fahrplan 2024 etwa 8,7 Mio. Zugkm erbracht. Der Anteil der LNVG beträgt rd. 75 %. Die übrigen beteiligten Aufgabenträger haben mit rd. 11,5 % (Hamburg) bzw. rd. 4,4 % (Bremen) und rd. 8,2 % (Region Hannover) deutlich geringere Anteile.

Der Aufsichtsrat der Niedersächsischen Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) hat in seiner Sondersitzung am 13.02.2024 die Geschäftsführung der LNVG ermächtigt, mit dem Betreiber des so genannten Hansenetzes über eine vorzeitige Beendigung des Verkehrsvertrages zu verhandeln. Ziel ist es, zum Juni 2026 den bestehenden Vertrag aufzuheben. Parallel wird ein neues Konzept für das Hanse-Netz erarbeitet und zur Ausschreibung gebracht.

Notwendig wird dieser Schritt, da die Betreibergesellschaft auf Grund von zuletzt stark gestiegenen Kosten in eine wirtschaftlich schwierige Lage geraten ist. Die Metronom GmbH hatte Ende Dezember 2023 den federführenden Aufgabenträger LNVG darum gebeten, in entsprechende Verhandlungen einzusteigen, den regulär bis Ende 2033 laufenden Verkehrsvertrag vorzeitig zu beenden. Gemeinsames Ziel ist es nun, die Verkehre auf der Strecke bis Juni 2026 vollumfänglich zu erhalten und das vertraglich geschuldete Angebotsniveau wieder herzustellen. Wichtig ist den Aufgabenträgern bei den Verhandlungen zur Vertragsaufhebung daher, auch in der verbliebenen Restlaufzeit die Verpflichtung zur Ausbildung von Personal, insbesondere Triebfahrzeugführern und Zugbegleitpersonalen, noch zu intensivieren. Finanzielle Auswirkungen auf die Aufgabenträger werden durch die Vertragsaufhebung nicht erwartet.

Dadurch, dass die Fahrzeuge des Metronom dem Fahrzeugpool des Landes entstammen, werden bei der Neuausschreibung mit Betriebsübergang die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von jedem künftigen Betreiber direkt übernommen, auch die Metronom-Gesellschaft kann sich wieder bewerben. Im Jahr 2016 hatte sich die „Metronom Eisenbahngesellschaft mbH“ in der damaligen Ausschreibung mit dem wirtschaftlichsten Angebot durchsetzen können, dieser Vertrag läuft seit 2018. Durch die Corona-Krise und den Angriffskrieg Russlands auf die Ukraine haben sich jedoch seitdem die Rahmenbedingungen für die Bahnanbieter in Deutschland noch einmal fundamental verändert. Unter anderem sind die Energiekosten seitdem massiv gestiegen, genauso wie die Kosten für Personal. Dazu kommt der große Mangel an Fachkräften, insbesondere bei Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführern sowie bei Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern.

Das seit Herbst 2023 bestehende Ersatzkonzept mit punktuellen Angebotsreduktionen, um auf die verminderte Personalverfügbarkeit geplant reagieren zu können, wird mit voraussichtlich wieder etwas höherer Verkehrsleistung bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 fortgeführt werden müssen. Bremen ist von diesen Reduktionen nur mit einzelnen Verstärkerfahrten betroffen, die wesentliche Einschränkung erfolgt im südlichen Umland Hamburgs.

Für die noch 2024 beginnende Neuausschreibung der Verkehrsleistungen ist als Änderung gegenüber dem laufenden Verkehrsvertrag neben neuen Preisfortschreibungsmechanismen bei der Ermittlung des Zuschussbedarfs insbesondere die Aufteilung des Netzes auf künftig zwei Teillose geplant, um so die wirtschaftlichen Risiken zu reduzieren und damit die Attraktivität zur Teilnahme am Wettbewerbsverfahren für die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erhöhen. Weitere verkehrliche Änderungen sind aus heutiger Sicht nicht vorgesehen. Über die Neuausschreibung wird die Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung rechtzeitig vor Abschluss einer entsprechenden Verwaltungsvereinbarung mit den weiterhin betroffenen Aufgabenträgern LNVG, Region Hannover und Hamburg informiert.

Neues Vergabeverfahren: Weser-Ems Netz 2026+

Der aktuelle Verkehrsvertrag für das Netz „Weser-Ems“ endet 2026, die Vorbereitungen für die Neuausschreibung haben begonnen. Es ist beabsichtigt, mit den weiter betroffenen SPNV-Aufgabenträgern LNVG und Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) eine Verwaltungsvereinbarung über die gemeinsame Vergabe der Leistungen des Teilnetzes in einem Verkehrsvertrag mit letztmaligem Einsatz von Dieseltriebwagen aus dem Pool der LNVG für den Zeitraum von Dez. 2026 bis Dez. 2035 abzuschließen und das Ausschreibungsverfahren unter Federführung der LNVG durchzuführen.

Der derzeitige Verkehrsvertrag Weser-Ems mit der Nordwestbahn (Transdev) hat eine Laufzeit bis Dezember 2026 und umfasst die Linien

- RE 18 Osnabrück – Oldenburg – Wilhelmshaven,
- RB 58 Osnabrück – Vechta – Bremen und
- RB 59 Wilhelmshaven – Sande – Esens.

Der neue Verkehrsvertrag soll zeitnah ausgeschrieben werden, damit eine hinreichend lange und wirtschaftlich interessante Vertragslaufzeit verbleibt. Dabei sollen die heute bereits im Teilnetz Weser-Ems verkehrenden Dieseltriebwagen LINT 41 der ersten Bauserie innerhalb dieses neuen Verkehrsvertrages Ende 2029 durch jüngere Fahrzeuge aus dem LNVG-Fahrzeugpool ersetzt werden, die derzeit noch im Heidekreuz (Verkehrsvertrag Dieselnetz Niedersachsen-Mitte) verkehren und dann dort durch neue batterieelektrische Fahrzeuge ersetzt werden. Die Bieter in der Neuausschreibung Weser-Ems werden deshalb zwei Betriebsstufen mit 1.) den älteren und 2.) den jüngeren Fahrzeugen zu kalkulieren haben.

Die geplante Verkehrsvertragslaufzeit von neun Jahren soll optional durch die Aufgabenträger um bis zu zwei weitere Jahre verlängert werden können, falls sich die Fertigstellung der Streckenausbau- und Elektrifizierungsmaßnahmen im Teilnetz Weser-Ems über 2035 hinaus verzögern sollten. Die Verkehrsleistung im neuen Verkehrsvertrag reduziert sich auf ca. 4,33 Mio. Zugkilometer pro Jahr, da bereits ab Ende 2025 der Abschnitt Oldenburg – Wilhelmshaven von der Linie RE 18 Osnabrück – Oldenburg – Wilhelmshaven nur noch zweistündlich bedient werden wird. In der anderen Stundenlage verkehrt dort dann neu zweistündlich der RE1 aus dem Expresskreuz Bremen/ Niedersachsen in der Relation Hannover – Bremen – Oldenburg – Wilhelmshaven.

Das EU-weite Vergabeverfahren soll nach entsprechender Vorbereitung im 2. Quartal 2024 veröffentlicht werden. Die Vergabeentscheidung wird für Ende 2024 angestrebt.

Auslaufen des Dieselantriebs im SPNV

Bereits in den vergangenen Jahren sind zwei Linien, die das Land Bremen berühren von Dieselantrieb auf elektrischen Betrieb bzw. Wasserstoffantrieb umgestellt worden: die heutige Linie RS30 sowie die RB33 in Bremerhaven. Mit der neuen Linie RS6 ist ebenfalls eine ehemals mit Diesel betriebene Linie nun in das elektrische RSBN-Netz überführt worden.

Für die Linie RB37 nach Soltau/Uelzen ist etwa ab dem Ende des Jahrzehnts der Einsatz von Batterietriebwagen vorgesehen, die an ausgewählten Streckenabschnitten und Bahnhöfen nachgeladen werden können. In Bremen werden die Fahrzeuge gänzlich im Oberleitungsbetrieb verkehren.

Wie zuvor beschrieben wird damit die Linie RB58 von Bremen nach Wildeshausen/Osnabrück im Teilnetz Weser-Ems die letzte mit fossilen Energien betriebene SPNV-Linie im Land Bremen sein. Eine Umstellung dieses Netzes ebenfalls auf batteriebetriebene Triebwagen ist ab 2035 eingeplant, wenn das Nutzungsende der heute eingesetzten Dieseltriebwagen erreicht ist.

4. Eisenbahninfrastruktur und Bahnhöfe im Land Bremen

Generalsanierung des Hochleistungsnetzes

Für das Eisenbahnnetz in Deutschland sind dringend umfassende Instandhaltungsmaßnahmen erforderlich. Gemeinsam mit dem Bund hat die DB AG dazu ein Hochleistungsnetz definiert (siehe **Abb. 8**). Dieses umfasst alle Strecken, die eine besonders hohe Auslastung aufweisen und eine dementsprechend hohe Relevanz für die Qualität eines Großteils der Verkehre in Deutschland haben. Ziel ist es, bis 2030 mehr als die Hälfte dieses Netzes von rund 9.200 km auf einen guten bis sehr guten Anlagenzustand zu bringen. Dazu wird für rund 4.000 km das neue Konzept der Generalsanierung angewendet, welches dieses Jahr erstmalig zwischen Frankfurt und Mannheim zum Einsatz kommen soll.

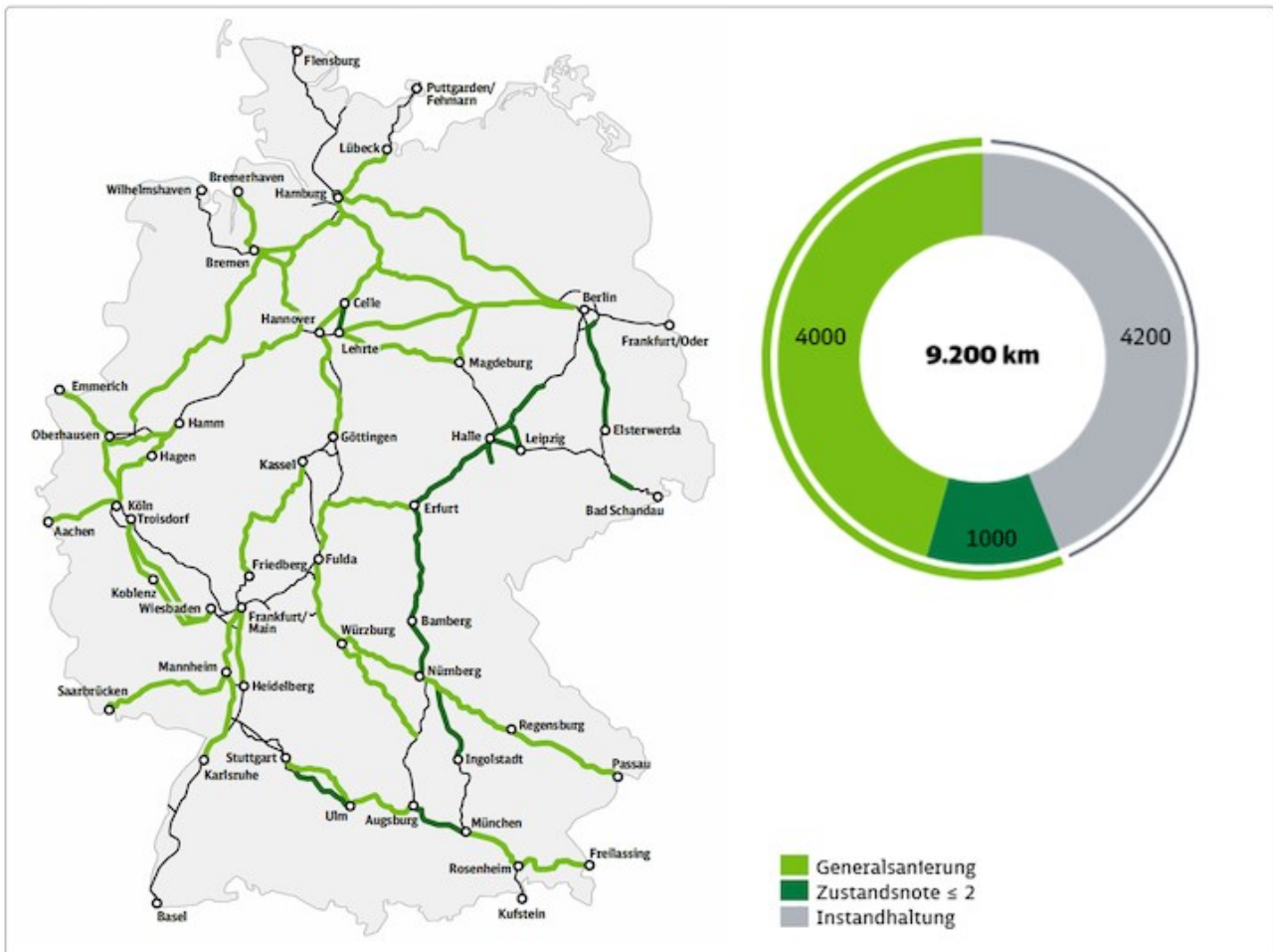


Abb. 8: Hochleistungsnetz mit den Korridoren zur Generalsanierung (Quelle: DB InfraGo AG)

Die zentrale Neuerung gegenüber bisherigen Instandhaltungsmaßnahmen ist, dass die Arbeiten über einen längeren Streckenabschnitt zwischen zwei wichtigen Eisenbahnknoten (Korridor) erfolgen, der über einen Zeitraum von i.d.R. fünf Monaten vollständig für den Verkehr gesperrt wird. In diesem Rahmen sollen alle für die kommenden fünf bis zehn Jahre anstehenden Arbeiten durchgeführt werden, sodass anschließend eine entsprechend lange Baufreiheit auf dem Korridor gegeben ist. Dies kann z.B. zur Folge haben, dass von den Aufgabenträgern geplante Stationsmaßnahmen in diesem Zeitraum vorgezogen umgesetzt werden können. Aber umgekehrt ist in Einzelfällen auch eine zeitliche Verschiebung von Maßnahmen in die weitere Zukunft notwendig, um die geforderte Baufreiheit gewährleisten zu können. Vor diesem Hintergrund müssen alle von Bremen derzeit geplanten Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen daraufhin geprüft werden, welche Auswirkungen sich durch die Generalsanierung auf die Projekte ergeben.

Da für eine vollständige Streckensperrung andere Streckenabschnitte zur Umleitung genutzt werden müssen, ist eine deutschlandweite Betrachtung zur zeitlichen Reihung der Korridore essenziell. Dazu wurde unter Konsultation der Branche eine entsprechende Reihung in Halbjahren (Hj.) durch

die DB vorgenommen, welche jedoch nicht alle Belange und Randbedingungen erfüllen kann. Bezogen auf Bremen ergeben sich vier wichtige Korridore: Bremen – Bremerhaven (2. Hj. 2027), Bremen – Hamburg (1. Hj. 2028), Bremen/Rotenburg – Wunstorf (2. Hj. 2029) und Bremen – Osnabrück (1. Hj. 2030). Eine Besonderheit ergibt sich bei der Strecke Bremen – Bremerhaven: Da diese essenziell für die Anbindung des Seehafens Bremerhaven ist, soll hier anstelle einer Totalsperrung mit einer eingleisigen Sperrung gearbeitet werden, um weiterhin Verkehre abwickeln zu können. Das umsetzbare Bauvolumen ist hierdurch jedoch eingeschränkt. Für die von Bremen vorangetriebenen Projekte ergibt sich mit der Generalsanierung die Chance, dass ausreichend Sperrpausen zu Umsetzung bereitstehen. Gleichzeitig sind die Planung und Genehmigung der Vorhaben entsprechend rechtzeitig abzuschließen und die anschließende Baufreiheit über mindestens fünf Jahre zu beachten. Hier erfolgen derzeit umfangreiche Abstimmungen mit der DB.

Nicht alle Verkehre auf einem Korridor können sinnvoll und aus Gründen der verbleibenden Kapazität der Umleitungsstrecken auf der Schiene abgewickelt werden. Insbesondere für den SPNV sind hier umfangreiche und leistungsfähige Ersatzverkehre auf der Straße vorgesehen. Für den Korridor Bremen - Bremerhaven, der als erster im Land Bremen realisiert werden soll, wird mit der Entwicklung der Konzepte für die Ersatzverkehre bereits in diesem Jahr begonnen.

Großprojekt Hamburg – Bremen – Hannover (HHBH)

Das DB-Großprojekt HHBH ist das größte Bahnprojekt im norddeutschen Raum und umfasst mehrere Streckenabschnitte zwischen Hamburg, Bremen und Hannover. Im Land Bremen befindet sich der Projektabschnitt 4 mit dem Teilprojekt 3 (Langwedel – Bremen-Sebaldsbrück) sowie dem Teilprojekt 4 (Bremen Rbf – Bremen-Burg). Für beide Teilprojekte ist jeweils ein Ausbau der 2-gleisigen zu einer 3-gleisigen Strecke vorgesehen. Darüber hinaus beinhaltet der Projektabschnitt 4 die Teilprojekte 1 und 2 mit der Strecke Langwedel – Soltau – Uelzen (siehe dazu **Abb. 9**).

Das Ziel ist, die Streckenkapazität für den Personen- und Güterverkehr zu erhöhen, um mehr Zugfahrten, eine bessere Betriebsqualität sowie in diesem Zuge auch neue Haltepunkte zu ermöglichen. Für die neuen Stationen Bremen-Grambke, -Arbergen und Föhrenstraße (unten) wurden entsprechende Vereinbarungen abgeschlossen, sodass eine integrierte Planung der Stationen mit dem Streckenausbau erfolgen kann. Darüber hinaus befindet sich derzeit eine weitere Vereinbarung zur Planungsaufnahme für einen insgesamt viergleisigen Abschnitt zwischen Mahndorf und Arbergen in der Abstimmung. Dieser wird aufgrund des im SPNV-Plan vorgesehenen 15'-Taktes der RS1 bis Achim notwendig und kann in der laufenden Planung mit großen Synergieeffekten eingebracht werden. Nach derzeitigem Stand sind die Ergebnisse der Vorplanung im Jahr 2025 zu erwarten. Eine bauliche Umsetzung ist derzeit noch nicht belastbar abzuschätzen, wird aber voraussichtlich frühestens Mitte der 2030er Jahre beginnen und ist von dem Fortschritt des gesamten Großprojektes abhängig. Umfangreiche Informationen zum Großprojekt HHBH sind unter www.hamburg-bremen-hannover.de zu finden.

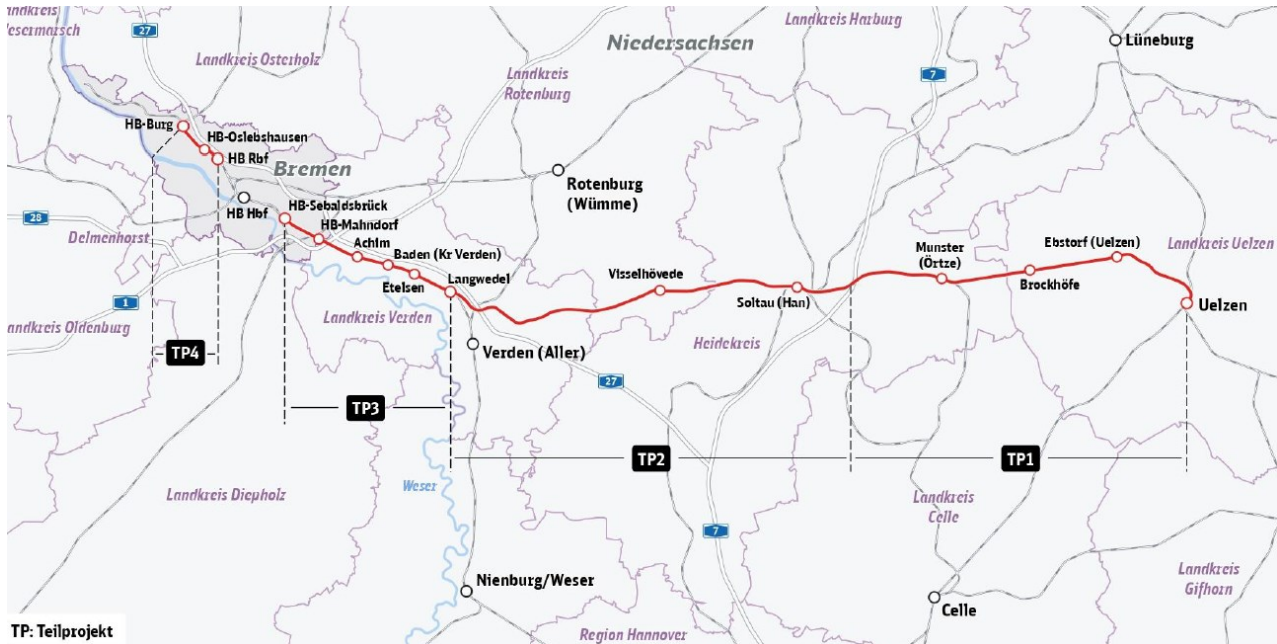


Abb. 9: Die Teilprojekte des Abschnitts 4 des DB-Großprojektes Hamburg/Bremen – Hannover (Quelle: DB AG)

Projekte an Verkehrsstationen

Im Land Bremen gibt es derzeit 23 Verkehrsstationen von denen 20 vollständig barrierefrei sind und 12 in laufenden Projekten verändert, ergänzt bzw. neu errichtet werden. Dazu kommen bis zu 10 Stationen, die als zusätzlicher Neubau vorgesehen sind. Einteilen lassen sich diese Projekte in drei Bereiche (siehe **Abb. 10**):

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 Infrastruktureigentümerin die DB InfraGO AG mit dem Geschäftsbereich Personenbahnhöfe (ehemals DB Station&Service AG). Der Geschäftsbereich Fahrwege (ehemals DB Netz AG) tritt als Eigentümerin der Eisenbahnstrecken auf und ist insbesondere bei der Betrachtung der Streckenleistungsfähigkeit intensiv beteiligt. Das Land Bremen nimmt durch die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung die Rolle des Aufgabenträgers für den SPNV ein und fördert in dieser Funktion die Infrastrukturmaßnahmen durch eine fachliche Begleitung und die maßgebliche Finanzierung von Planung und Bau.

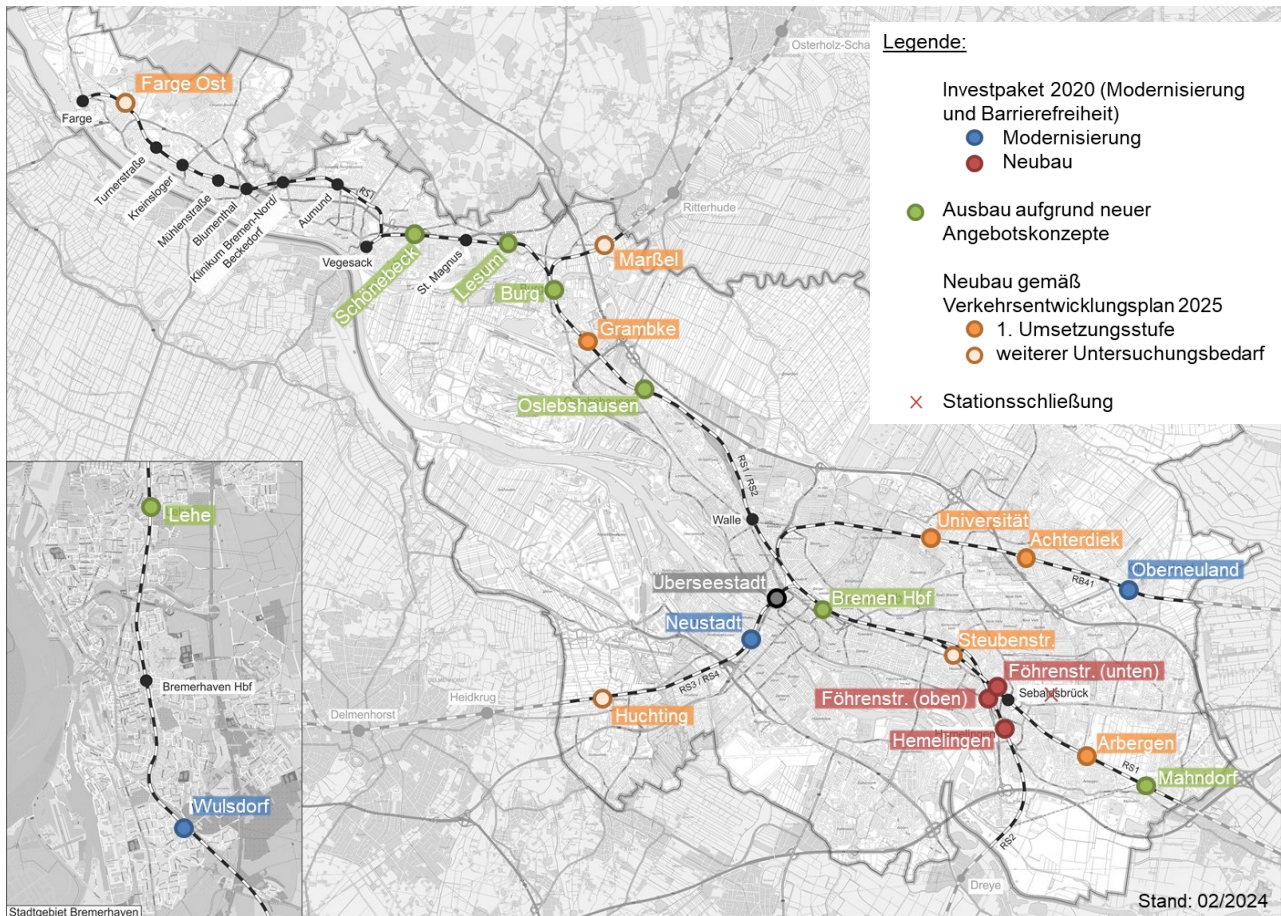


Abb. 10: Projekte an Verkehrsstationen im Land Bremen (Stand 02/2024) [Quelle: SBMS; Agentur BahnStadt]

Infrastrukturweiterungen für künftige SPNV-Konzepte

Die Angebotsausweitungen gemäß dem Zielkonzept des SPNV-Plans 2015 des Landes Bremen in den Netzen Expresskruz Bremen/Niedersachsen und Regio-S-Bahn sind auf der heutigen Schieneninfrastruktur, die im Mischverkehr mit verschiedenen Zuggattungen im Güter- und im Personenverkehr befahren wird, nicht realisierbar. Dies hängt vor allem mit der ebenfalls deutlich gestiegenen Nachfrage im Schienengüterverkehr, den infrastrukturellen Engpässen zwischen den Verkehrsstationen und mit der Stationsinfrastruktur 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 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 gleichzeitig 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 vorgenannten Maßnahme der Inselbahnsteg 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 für künftig längere Züge im Netz EBN-2 herzustellen.

Die Plangenehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes für die Maßnahme liegt vor. Erste Baumaßnahmen wurden bereits im vergangenen Jahr durchgeführt. Nach dem Abschluss der Hauptbaumaßnahmen im Jahr 2024 ist die Inbetriebnahme für Dezember 2024 vorgesehen. Die Gesamtkosten

belaufen sich nach derzeitigen Berechnungen auf rund 15 Mio. €. In Verhandlungsgesprächen mit der DB 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 wurden bereits in der Vergangenheit 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. Für die Stationen Burg, Oslebshausen und Lesum (Gleis 2) konnten die Bauarbeiten bereits im Sommer 2023 durchgeführt werden. Die Baumaßnahmen an den Stationen Schönebeck und Lesum (Gleis 1) erfolgen im Sommer 2024, ebenso die Anpassungen der Leit- und Sicherungstechnik im Zuge der Arbeiten am elektronischen Stellwerk Bremen-Burg. Eine Inbetriebnahme ist demnach in der 2. Jahreshälfte 2024 vorgesehen. Die Kosten für die Realisierung belaufen sich aktuell auf rund 3,9 Mio. € und werden von der DB aus Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) Anlage 8.7 sowie aus Mitteln 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 (siehe **Abb. 11**). Diese zusätzliche Bahnsteigkante ermöglicht im Bereich Lehe eine kreuzungsfreie Führung der Regionalbahn aus Cuxhaven, schafft Kapazitäten für die zusätzlich in Lehe endenden Fahrten der RS2 und verbessert zudem den Betriebsablauf auch im Güterverkehr von und zum Seehafen Bremerhaven. Zusätzlich muss der heutige Mittelbahnsteig verlängert werden, da das künftige Fahrzeugkonzept im Expresskreuz Bahnsteiglängen von mindestens 225 m erfordert; die heutige Länge des Bahnsteigs in Bremerhaven-Lehe beträgt 170 m.

Aufgrund veränderter Randbedingungen wurde das Vorhaben im vergangenen Jahr in die zwei Umsetzungsstufen „Verlängerung des Mittelbahnsteiges“ sowie „Neubau des Außenbahnsteiges“ aufgeteilt. Die Verlängerung des Mittelbahnsteiges wird von Mitte März bis Mitte Juli 2024 baulich umgesetzt. Die Inbetriebnahme erfolgt aufgrund nachgelagerter Arbeiten an der Leit- und Sicherungstechnik vsl. im Dezember 2024. Ein Planfeststellungsbeschluss ist für diese Maßnahme nicht erforderlich. Für den Neubau des Außenbahnsteiges hingegen läuft das Planfeststellungsverfahren noch, ein Beschluss wird kurzfristig erwartet. Allerdings hat sich im Zuge der Ausführungsplanung eine Verzögerung des Baubeginns ergeben. So ist ein neues Bauverfahren mit geringerem Sperrpausenbedarf für die Verlegung von Signalkabeln zur Baufeldfreimachung zu entwickeln und abzustimmen. Darüber hinaus sind im Gewerk Oberleitungsanlage Umplanungen im Bereich der Station sowie eine Ausweitung des Umbaubereiches auf die Strecke vor und nach der Station erforderlich. Dadurch ergibt sich vsl. ein stark erhöhter Sperrpausenbedarf, welcher ggf. erst im Rahmen der Generalsanierung 2027 ermöglicht werden kann. Abstimmungen mit der DB zu einem früheren Baubeginn laufen. Die Gesamtkosten belaufen sich aktuell auf rund 5 Mio.€ und werden von der Freien Hansestadt Bremen, dem Bund und der DB 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. 11: 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 künftig 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. Die Vorentwurfsplanung ist erfolgt, sodass derzeit die Entwurfsplanung erarbeitet wird. Die bauliche Umsetzung ist für 2027 geplant. Am Bahnsteig 2 wird aufgrund räumlicher Zwänge nicht die angestrebte Bahnsteiglänge von 275 Metern hergestellt, sondern eine für die neuen Fahrzeuge ausreichende Länge von 268 Metern. Die Ergänzung weiterer 7 Meter Bahnsteiglänge ist im Rahmen des DB-Großprojektes Hamburg/Bremen – Hannover (HHBH) vorgesehen. Die Gesamtkosten werden auf 2,3 Mio.€ 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 und teilweise in Abhängigkeit zu anderen Vorhaben stehen, sind an beiden Stationen noch ausstehend und sollen schnellstmöglich abgeschlossen werden. Die neue Zuwegung in Bremen-Oberneuland an den Bahnsteig 3 von der Rockwinkeler Landstraße aus wird vsl. im Jahr 2025 durch das ASV errichtet.

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 ausgeschriebenen Bauleistungen kein Angebot gab. Der Bauzeitraum mit neuen Sperrpausen ist inzwischen für das erste Halbjahr 2026 angesetzt. Die veranschlagten Gesamtkosten der Modernisierung belaufen sich derzeit auf 4,3 Mio.€ und werden durch die Freie Hansestadt Bremen und die DB finanziert. Dazu wurde bereits im August 2020 eine entsprechende Realisierungs- und Finanzierungsvereinbarung mit der DB abgeschlossen.

Die Stationen **Bremen-Hemelingen**, **Bremen Föhrenstraße (oben)** und **Bremen Föhrenstraße (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** wurde zuletzt gemeinsam mit der DB eine neue Vorzugsvariante mit insgesamt drei Bahnsteigkanten nördlich der Eisenbahnüberführung Hannoversche Straße entwickelt. Die Zuwegung zu den Bahnsteigen soll durch eine neu zu errichtende Personenüberführung mit insgesamt drei Aufzügen erfolgen, vergleichbar der Station in Bremen-Mahndorf. Im 1. Halbjahr des Jahres 2030 ist die Generalsanierung des Korridors Bremen – Osnabrück mit weitreichenden Sanierungsmaßnahmen geplant. Die weitere Planung der Station muss auch im Zusammenhang mit dieser Generalsanierung betrachtet werden. Dazu erfolgt derzeit eine Prüfung hinsichtlich einer Neuvergabe oder Ausweitung bestehender Planungsverträge durch die DB InfraGo.

Derzeit läuft das Planfeststellungsverfahren für die Station **Bremen Föhrenstraße (oben)** sowie die DB-interne Prüfung der Entwurfsplanung. Für beides wird ein Abschluss in diesem Jahr erwartet.

Auf der Grundlage dieser Unterlagen soll dann eine Finanzierungsvereinbarung zur Realisierung der Station mit der DB InfraGo vorbereitet werden. Parallel dazu wurde das Anmeldeverfahren für Sperrpausen in den Jahren 2027/2028 zur Umsetzung der Baumaßnahme gestartet. Die Gesamtkosten belaufen sich auf rund 16,0 Mio.€ und sollen anteilig von der Freien Hansestadt Bremen und über eine Förderung aus dem GVFG-Bundesprogramm finanziert werden.

Im letzten Jahr wurde die Planung der Station **Bremen Föhrenstraße (unten)** in die laufenden Planungen des DB-Großprojekt Hamburg/Bremen – Hannover (HHBH) aufgenommen. Dazu wurde eine gesonderte Planungsvereinbarung zwischen der DB und dem Land Bremen getroffen. Der Streckenausbau durch das Projekt HHBH ist zwingende Voraussetzung für die Realisierung der Station, somit können ab sofort die Planungen aus einer Hand erfolgen. Erste Planungsergebnisse sind in diesem Jahr und eine bauliche Umsetzung ist Mitte der 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 Förderung aus dem GVFG-Bundesprogramm 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 innerhalb des DB-Großprojektes Hamburg/Bremen – Hannover gestartet. Erste Planungsergebnisse sind im Jahr 2025 und eine bauliche Umsetzung ist Mitte der 2030er Jahren zu erwarten. Die Finanzierung soll durch die Freie Hansestadt Bremen und über eine Förderung aus dem GVFG-Bundesprogramm erfolgen.

Für die Stationen **Bremen Achterdiek** und **Bremen Universität/Technologiepark** läuft derzeit das Vergabeverfahren zur Planungsleistung. Ein Planungsstart ist zum Sommer dieses Jahres vorgesehen. Die Realisierung wird aktuell bis zum Jahr 2030 angestrebt, hierzu sind jedoch noch Abstimmungen mit dem DB-Projekt zur Generalsanierung der Strecke Bremen – Hamburg im Jahr 2028 durchzuführen. Die Finanzierung soll durch die Freie Hansestadt Bremen und über eine Förderung aus dem GVFG-Bundesprogramm erfolgen.

Zur Station **Bremen Überseestadt** wurde in einer Studie die grundsätzliche bauliche Machbarkeit von Bahnsteigen an der Strecke im Bereich Hans-Böckler-Straße und Eduard-Schopf-Allee nachgewiesen. In einer betrieblichen Machbarkeitsstudie durch die DB wurden allerdings notwendige Erweiterungen der Gleisinfrastruktur im Bereich der Station identifiziert. Diese sollen in einer Fortschreibung der baulichen Machbarkeitsstudie auf ihre Umsetzbarkeit hin überprüft werden.

In der betrieblichen Machbarkeitsstudie wurde für die Station **Bremen-Huchting** ebenfalls eine Erweiterung der Gleisinfrastruktur als notwendig ermittelt. Daraufhin wurden Abstimmungen mit der DB gestartet, um diese neue Infrastruktur ggf. in bereits laufende DB-Projekte zu integrieren. Es wird weiterhin der in einer Untersuchung von 2017 empfohlene Standort westlich des Bahnübergangs „Am Wardamm“ unterstellt.

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

Sonstige Vorhaben

Elektronisches Stellwerk (ESTW) Bremen-Burg

In dem Projekt der DB InfraGo 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, zahlreiche Bahnübergänge werden erneuert bzw. angepasst. Zudem werden die Voraussetzungen einer späteren Erweiterung für das European Train Control System (ETCS) geschaffen. Die Inbetriebnahme des ESTW ist im 2. Halbjahr 2024 geplant. Im Laufe des Sommers wird es im Zusammenhang dieser Baumaßnahme zu umfangreichen Streckensperrungen kommen, u.a. wird die RS1 zwischen Bremen Hbf und Bremen-Farge während der Sommerferien komplett durch Busse ersetzt werden müssen.

Wunderline

Unter dem Titel „Wunderline“ wird derzeit der stufenweise Ausbau der Strecke zwischen Bremen und Groningen von der Provinz Groningen, dem Land Niedersachsen und dem Land Bremen vorangetrieben (siehe **Abb. 12**). 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. Die Inbetriebnahme ist für Ende 2024 vorgesehen, sodass anschließend wieder ein grenzüberschreitender Schienenverkehr auf der Linie Leer – Groningen erfolgen kann. Perspektivisch wäre eine Verlängerung der seit Dezember 2022 stündlich verkehrenden Regio-S-Bahn Linie RS 30 (Bremen – Oldenburg – Bad Zwischenahn) bis nach Groningen eine sinnvolle Maßnahme, um die grenzüberschreitende Mobilität zwischen den Niederlanden und Deutschland im Norden zu stärken. Allerdings erfordert eine solche durchgehende Linie einen weiteren Ausbau der Schieneninfrastruktur, insbesondere auf dem eingleisigen Abschnitt zwischen Oldenburg und Leer. Der Ausbaubedarf wird derzeit ermittelt. Aus Sicht des Bundes wären die Länder als SPNV-Aufgabenträger für diesen Ausbau zuständig.



Abb. 12: 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 Bau, Mobilität und Stadtentwicklung in Kooperation mit dem Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBV) 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 Bau, Mobilität und Stadtentwicklung zum Download bereitgestellt¹, darüber hinaus befindet sich der Ergebnisbericht für das Jahr 2023 in der **Anlage** dieses Berichts.

In der Gesamtbewertung ist die Qualität der Bremer Stationen 2023 gegenüber dem Vorjahr in Schulnoten von 2,52 auf 2,57 leicht gesunken. Grund sind hierfür die Verschlechterungen im Bereich Information und Service, gegenüber dem Vorjahr bessere Bewertungen im Bereich Wartekomfort konnten den Rückgang der Gesamtbewertung nicht ausgleichen.

Positiv auf den Wartekomfort hat sich der Rückgang der Glasschäden ausgewirkt, wobei sich der Umfang von Verschmutzungen nicht maßgeblich verringert hat. Eine leichte Verschlechterung der Informationsqualität ist auf vereinzelte, nicht funktionierende Bildschirme bei der Farge-Vegesacker Eisenbahn (FVE) zurückzuführen. Im Bereich Service ist die schlechtere Bewertung u.a. mit weniger funktionstüchtigen Entwertern begründet. Alle Gesamtnoten je Station sind in **Abb. 13** dargestellt.

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



Abb. 13: Gesamtbewertung der Stationen im Land Bremen im Jahr 2023 [Quelle: Qualitätskontrolle an den Bahnstationen im Land Bremen, Frühjahr 2023, Ergebnisbericht, ZVBN/Agentur BahnStadt]

Anlage: Qualitätsbericht Stationen im Land Bremen 2023

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

Beschlussempfehlung:

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