

**Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung und Energie (L)**

Bericht der Verwaltung
für die Sitzung
der Deputation für Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L)
am 24.04.2014

Schienerpersonennahverkehr im Land Bremen
Bericht 2014

Im folgenden Bericht wird über aktuelle Themen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Land Bremen informiert. Dazu gehören sowohl angebotsseitige Entwicklungen (Fahrplanfortschreibungen, Ausschreibungsprojekte) als auch ein aktueller Überblick über abgeschlossene und in Umsetzung befindliche Maßnahmen der Infrastruktur (Bahnhöfe). Zuletzt wurde der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie umfassend über den SPNV am 11.4.2013 berichtet.

1 Fahrplan 2014, aktueller Betrieb

Fahrplanänderungen Dezember 2013

Der zurückliegende Fahrplanwechsel stand im Zeichen der Betriebsaufnahme des „Expresskreuzes“ mit den Endpunkten Hannover, Osnabrück, Norddeich und Bremerhaven. Der Kreuzungs- und Verknüpfungspunkt aller Linien ist der Bremer Hauptbahnhof. Nach über 10 Jahren gibt es damit erstmals wieder regelmäßige Direktverbindungen zwischen Bremerhaven und Hannover im schnellen Personenverkehr. Zwischen Bremen und Emden wird dabei der 2-stündliche RE durch den ebenfalls 2-stündlich verkehrenden IC ergänzt, der mit sämtlichen Tickets des Nahverkehrs genutzt werden kann. Dies ist eine bundesweit erstmalige Regelung, die Bremen und Niedersachsen mit der DB Fernverkehr AG vereinbart haben. Alle Teilstrecken werden nun im ganztägigen 1-Stunden-Takt bedient. Für die Angebotsverbesserungen hat alleine Bremen jährlich rund 120.000 Zugkm hinzu bestellt. Über Nachfragewirkungen des neuen Konzeptes wird im nächstjährigen Bericht informiert.

Auf der Verbindung zwischen Bremerhaven und Cuxhaven sind die Betriebszeiten an Sonntagen erneut ausgeweitet worden; der Betriebsbeginn ist nun bereits gegen 07:30 Uhr mit anschließendem durchgehendem 1-Stunden-Takt. Auslöser sind die insbesondere an Wochenenden realisierten hohen Nachfragesteigerungen auf dieser Relation.

Kurzfristig wurde zwischen Hamburg und Bremen ein neuer Nachtzug mit Abfahrt in Hamburg um 03:15 Uhr in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag eingerichtet. Vorbild dieser Verbindung sind seit einigen Jahren von Schleswig-Holstein bestellte Nachtfahrten aus Hamburg nach Kiel und Lübeck, die eine äußerst hohe Nachfrage aufweisen. Für die Region Bremen/Niedersachsen ist diese Fahrt als Versuch eines echten Nachtangebotes zu werten. Nachfragezahlen liegen noch nicht vor.

Im laufenden Fahrplanjahr wird es darüber hinaus eine Ausweitung der Direktfahrten zwischen Wilhelmshaven und Bremen geben. Statt der heute täglichen zwei Fahrtenpaare werden ab September 2014 bis zu vier Fahrtenpaare (je nach Wochentag) angeboten. Diese Fahrten verkehren zusätzlich zu dem stündlichen RE-/IC-Angebot zwischen Bremen und Oldenburg und dem stündlich verkehrenden Regionalexpress (RE) zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven. Sowohl die Fahrtmöglichkeit aus der Region nördlich Oldenburgs nach Bremen mit Umsteigemöglichkeiten auf den Fernverkehr, als auch die Erreichbarkeit der Küstenregion aus Bremen heraus wird damit weiter verbessert.

Betriebsqualität

Nicht zufriedenstellend war im vergangenen Jahr die Betriebsqualität im gesamten Knotenbereich Bremens, insbesondere im zweiten Halbjahr 2013 und hier besonders auf der Achse Bremen - Bremerhaven.

Die DB Netz AG als Infrastrukturbetreiberin hat im Herbst 2013 ein neues elektronisches Stellwerk an der Strecke in Betrieb genommen, das dichtere Zugfolgen und damit im Störfall eine schnellere Normalisierung des Betriebes ermöglicht. Bis zum Jahresende 2013 sind spürbare positive Wirkungen auf die Betriebsqualität allerdings ausgeblieben, da es noch zahlreiche technische Störungen gab.

Die Quote der pünktlichen (maximal 5 Minuten verspäteten) Züge lag auf dieser Relation sowohl bei der Regio-S-Bahn, als auch beim Regionalexpress (RE) in einigen Monaten unter 80%. Angestrebt wird eine Pünktlichkeit von mindestens 95%.

Auch die im Kundenmonitoring gemessene Fahrgastzufriedenheit ist in der Folge 2013 im Netz der RSBN zurückgegangen, von „gut“ auf „noch gut“.

Vor diesem Hintergrund haben sich im Verlauf des Jahres 2013 die beiden verantwortlichen Aufgabenträger, die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) für Niedersachsen und der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (SUBV) für Bremen entschlossen, ein Maßnahmenbündel zur Verbesserung der Betriebsqualität umzusetzen:

1. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember wird die Wende der Linie RS2 in Bremerhaven-Lehe durch einen zweiten Lokführer unterstützt und dadurch um rund 4 Minuten verkürzt. Dadurch kann die Übertragung von geringeren Verspätungen auf die Gegenrichtung vermieden werden.
2. Ebenfalls seit dem Fahrplanwechsel steht im Gleisvorfeld des Bremer Hauptbahnhofes während der Hauptverkehrszeiten ein besetztes Einsatzfahrzeug der Regio-S-Bahn bereit, um bei ausfallenden Zugfahrten in den Fahrplan einscheren zu können; der Einsatz ist grundsätzlich auf allen Linien des Netzes möglich.
3. Für den Fall, dass die unter 1 und 2 genannten Maßnahmen nicht ausreichen, ist parallel gemeinsam mit der DB Netz AG ein neues Fahrplankonzept entwickelt worden, das zu einer weiteren Entspannung des Betriebsablaufs durch längere Wendezeiten in Bremerhaven-Lehe führen soll.
4. Fahrgastinformation: Der VBN hat im Januar 2014 ein Projekt zur Verbesserung der verlässlichen, durchgehenden Informationskette initiiert. Vom verspäteten Fahrzeug über die Betriebszentrale und weiter zu den Informationsportalen im Internet, zu den Anzeigern an den Bahnsteigen oder zum Callcenter des VBN müssen schnell verlässliche Informationen zu möglichen Verspätungen gelangen. Die Technik für eine solche zeitnahe Kundeninformation war bereits vorhanden, dennoch sind häufig Fehlmeldungen generiert worden. Nach einer ersten Zwischenbilanz des Projektes konnten bereits Schwachstellen identifiziert und erste Verbesserungen im Informationsfluss umgesetzt werden. Weitere Nachjustierungen werden folgen.

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember ist eine spürbare Verbesserung der Betriebsqualität (Pünktlichkeit, Anzahl Zugausfälle) im Nah- und Fernverkehr im Eisenbahnknoten Bremen eingetreten. Die betrifft auch die Strecke Bremen - Bremerhaven. Die umgesetzten Maßnahmen sowie das nun störungsfrei funktionierende elektronische Stellwerk zeigen Wirkung. Vor diesem Hintergrund wurde die Umsetzung des neuen Fahrplankonzeptes für die Strecke Bremen - Bremerhaven, das bezüglich Anschlussverkehren teilweise nachteilig wirkt, nach intensiven Diskussionen mit den anliegenden Gebietskörperschaften ausgesetzt. Die Entwicklung der Betriebsqualität wird weiter intensiv beobachtet. Im Sommer 2014 soll in Abhängigkeit der dann zu verzeichnenden Betriebsqualität über die Umsetzung eines neuen Fahrplankonzeptes der RS2 Twistringens – Bremen – Bremerhaven zum Dezember 2015 entschieden werden.

Durchbindung Bremen-Vegesack

Die DB Netz AG musste im Jahr 2012 für die vollständige Durchbindung der Linie RS1 ein neues Konzept entwickeln, das eine erneute Anpassung der Signaltechnik im Bahnhof Bremen-Vegesack erfordert. Nach einer zunächst zugesagten Inbetriebnahme dieser Technik zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 ist kurzfristig eine Verschiebung auf den 10.4.14 mitgeteilt worden. Dieser Termin kann nach Aussage der DB Netz AG nicht gehalten werden. Hierauf hat sich der SUBV mit der Forderung an den Vorstandsvorsitzenden der DB Netz AG gewandt, nunmehr eine kurzfristige Umsetzung der einvernehmlich abgestimmten Planungen einzuleiten. In der Antwort verweist der Vorstand auf Probleme bei der unternehmensinternen Genehmigung, die kurzfristig gelöst sein sollen. Anfang Mai 2014 soll der verbindliche Inbetriebnahmetermin seitens der DB Netz AG kommuniziert werden.

Bis auf weiteres erfolgt damit die Durchbindung der Züge der Linie RS1 von Farge über Vegesack hinaus zum Hauptbahnhof nach dem derzeitigen Fahrplan: Außerhalb der Hauptverkehrszeit, von Montag bis Freitag in den Zeitfenstern 04:00 – 06:00 Uhr, 09:00 Uhr – 13:00 Uhr und ab 19:30 Uhr. An Samstagen und Sonntagen sind alle Fahrten umsteigefrei.

Fahrkartenautomaten

An den Fahrkartenautomaten der NordWestBahn können seit April 2013 BOB-Tickets gelöst werden. BOB: „Bequem ohne Bargeld“ – die Bremer Variante der elektronischen Fahrkarte. Damit ist dieses ursprünglich von der BSAG eingeführte Zahlungsmittel erstmals bei einem SPNV-Unternehmen zur Anwendung gekommen und ist damit im gesamten Raum des VBN verfügbar. Auch die übrigen SPNV-Unternehmen werden sich am BOB-System beteiligen, so dass perspektivisch an jedem Bahnhof mindestens ein Gerät mit BOB-Funktion verfügbar ist.

Nachfrage/Kapazitäten

Die im Mittelfristzeitraum gesehen relativ niedrigen Benzinpreise machen sich bemerkbar. Teilweise sprunghafte Nachfragesteigerungen, wie sie in den Jahren um 2010 zu verzeichnen waren, sind aktuell nicht erkennbar. An Werktagen ist eine insgesamt stabile Nachfrage, an Wochenenden sind weiterhin Steigerungen festzustellen. Bemerkbar sind die Verdichtungen des RE (bzw. RE/IC-) Verkehrs auf den Relationen Bremen – Bremerhaven und Bremen – Oldenburg. Hier sind Wanderungen von der Regio-S-Bahn zu den schnelleren Produkten wahrnehmbar. Weitere Nachsteuerungen bei den angebotenen Sitzplatzzahlen der Regio-S-Bahn sind daher aktuell nicht erforderlich, auch die RE-Züge verfügen nach der generellen Verlängerung um je einen Doppelstockwagen zum aktuellen Fahrplan über ausreichende Kapazitätsreserven.

2 Fahrplanänderungen zum Fahrplan 2015

Die konzeptionellen Zielsetzungen des SPNV-Nahverkehrsplans aus dem Jahr 2003 sind vollständig umgesetzt. Auf beinahe allen Strecken sind mindestens stündliche Taktzeiten, Verkehrszeiträume von früh morgens bis mindestens Mitternacht und moderne, barrierefreie, klimatisierte Fahrzeuge eingeführt worden. Bei nun folgenden Angebotsmaßnahmen wird der Schwerpunkt auf der Verbesserung der Betriebsqualität und auf weiteren Fahrten für die wachsende Nachfrage zu freizeitrelevanten Zeiten, an Wochenenden und in den Nächten liegen.

Gegliedert nach den sechs derzeitigen Verkehrsverträgen des Landes Bremen wurden folgende Verbesserungen gemeinsam mit dem Land Niedersachsen geprüft und sollen bei der DB Netz AG als Trassenbedarf für den Zeitraum ab Dezember 2014 angemeldet werden:

Expresskreuz (DB Regio)

- Nach den erheblichen Angebotsausweitungen, u.a. mit der Einführung des 1-h-Taktes nach Bremerhaven, der Durchbindung nach Hannover und dem neuen Systemhalt in Mahndorf zum vergangenen Fahrplanwechsel sind in diesem Netz keine Änderungen vorgesehen.

Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen (NWB)

- Das Fahrplankonzept der Regio-S-Bahn hat sich insgesamt bewährt. Angebotsausweitungen der vergangenen Jahre betrafen primär das Nachtangebot, das zunehmend genutzt wird. Nur auf dem nördlichen Abschnitt der Linie RS2 zwischen Bremen und Bremerhaven ist aufgrund enger Umlaufzeiten und einer besonders hoch ausgelasteten Streckeninfrastruktur die Qualität nicht zufriedenstellend (s.o.). Hier hat die DB Netz AG gemeinsam mit den beiden Aufgabenträgern Fahrplanalternativen entwickelt, die derzeit mit den betroffenen Gebietskörperschaften erörtert werden.

Heidekreuz (erixx)

- Keine Änderungen. Vor weiteren Angebotsverbesserungen soll hier zunächst die Entwicklung der Nachfrage infolge des dichteren Angebotes und dem Einsatz der modernen Dieseltriebwagen abgewartet werden.

Weser-Elbe-Netz (EVB)

- Die Spätfahrten aus Bremerhaven in Richtung Bremervörde/Buxtehude werden neu geordnet, um eine für den Kunden besser verständliche Fahrplansystematik zu etablieren. Es ist vorgesehen eine neue tägliche Abfahrt um 22:36 Uhr einzurichten und eine Spätfahrt an Freitag- und Samstagabenden um 23:54 Uhr. Diese wird Anschluss von der RS2 aus Bremen erhalten.
- Zum vergangenen Fahrplan ist aufgrund der hohen Nachfrage an Wochenenden im Sommer insbesondere aus dem „Wurstener Land“ nach Bremerhaven ein sog. Doppeltraktionskontingent mit der EVB vereinbart worden, das eine kurzfristige Traktionsstärkung erlaubt und von den Aufgabenträgern finanziert wird. Insbesondere kann dadurch dem zunehmenden Wunsch, Fahrräder mitzunehmen, nachgekommen werden. Diese Verstärkung hat sich bewährt und soll auch im Sommer 2014 erfolgen.

Hansenetz (Metronom)

- Ein weiterer Ausbau des Nachtangebotes zwischen Hamburg und Bremen wird seitens des SUBV angestrebt und derzeit mit den beiden ebenfalls beteiligten Aufgabenträgern LNVG und Freie Hansestadt Hamburg geprüft. Schwierigkeiten bereiten dabei insbesondere die ungenügenden nächtlichen Abstellmöglichkeiten im Bereich des Bremer Hauptbahnhofes. Prioritär ist vorgesehen eine neue tägliche Abfahrt um 23:37 Uhr ab Hamburg Hbf nach Bremen Hbf, mit Halt in Bremen-Oberneuland einzuführen. Diese besteht der-

zeit nur in den Wochenendnächten. Aus Bremen besteht seit einigen Jahren bereits eine tägliche Fahrtmöglichkeit nach 23:00 Uhr nach Hamburg.

Weser-Ems-Netz (NWB)

- Die oben beschriebene Ausweitung der Direktverkehre zwischen Bremen und Wilhelmshaven wird für den Fahrplan 2015 mit dem ab September 2014 geplanten Konzept weiter bestellt.

3 Längerfristige Angebots- und Infrastrukturstrategien

Vergabe Weser-Ems-Netz

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie ist in ihrer Sitzung am 19.9.2013 mit der Neuvergabe des „Weser-Ems-Netzes“ befasst worden. Entgegen dem dort noch beschriebenen Zeitplan, ist die Betriebsaufnahme nunmehr für den Fahrplanwechsel im Dezember 2016 vorgesehen. Die Verzögerungen bei der Vorbereitung der Ausschreibungsunterlagen sind hauptsächlich mit geändertem Recht bei der Haltung von vermieteten Triebfahrzeugen und mit einem modifizierten Angebotskonzept zu erklären. Der derzeit laufende Vertrag wird über eine enthaltende Verlängerungsklausel um ein Jahr verlängert. Die Bekanntgabe im EU-Amtsblatt für die Neuausschreibung ist am 25.3.2014 erfolgt.

Abschluss von Rahmenverträgen mit DB Netz AG

Neben der jährlichen Anmeldung der jeweils zur nächsten Fahrplanperiode beabsichtigten Fahrten ermöglicht das deutsche Eisenbahnrecht eine längerfristige Sicherung von Fahrplantrassen. Insbesondere bei SPNV-Produkten können so teilweise komplexe, wenig variierebare Taktkonzepte langfristig gesichert werden. Über sogenannte Rahmenverträge können konkrete Fahrplanlagen für bis zu 15 Jahre im Voraus reserviert werden. Sollten während der Laufzeit wesentliche Änderungen der Rahmenbedingungen im SPNV eintreten, sind Stornierungen der gesicherten Trassen möglich. Es ist vorgesehen, dass die LNVG als Federführerin für alle sechs Bremen berührenden Verkehrsnetze entsprechende Verträge abschließt. Zu diesem Zweck wird der SUBV eine Verwaltungsvereinbarung mit der LNVG schließen.

Knotengutachten Bremen, 2. Stufe

Über das Knotengutachten Bremen wurde die Deputation zuletzt am 31.10.2013 mit einer Vorlage zur Studie zur kapazitiven Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes im Großraum Bremen, Teil 1: „Analyse der Verkehre und Produktionsstrukturen“ informiert.

Anfang des Jahres 2014 konnte mit der DB Netz AG die Durchführung des zweiten Teils mit dem Titel „Betriebssimulation“ fest vereinbart werden. Ziel der Betriebssimulation ist eine Konkretisierung der Maßnahmen, die im Teil 1 zur weiteren Untersuchung vorgeschlagen worden sind. Zusätzlich werden die im Verlauf des VEP-Prozesses für den SPNV entwickelten Maßnahmen (s.u.) berücksichtigt. Am Ende der zweiten Untersuchungsstufe stehen Maßnahmen, die geeignet sind, die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes im Knoten Bremen auch bei einem Ausbau des SPNV und bei steigenden Güterverkehrsmengen zu gewährleisten. Die Maßnahmen werden so gewählt, dass sie stufenweise, entsprechend dem Ausbaubedarf und der verfügbaren Finanzierung, umgesetzt werden können.

Die Fertigstellung des Teils 2: „Betriebssimulation“ ist für Ende 2014 vorgesehen.

Neuer SPNV-Nahverkehrsplan des Landes Bremen

Seit Übernahme der Verantwortung der Länder für den SPNV im Jahr 1996 ist die Höhe der bestellten Zugkilometer im Land Bremen um rund 44 % angestiegen. Im Vergleich dazu ist die Nachfrage noch stärker gestiegen. In einem Vergleich von Erhebungswerten aus dem Jahr 1994 mit Zahlen des Jahres 2011 ist beispielsweise auf der Achse nach Hamburg eine Steigerung um fast 140%, nach Bremerhaven um rd. 80% und nach Bremen-Nord, die bereits in den 90er Jahren ein dicht vertaktetes Angebot aufwies, ein Zuwachs von über 50% festzustellen.

Um diese erfolgreiche Entwicklung fortzusetzen, ist eine Fortschreibung des Zielkonzeptes erforderlich. Der inhaltlichen Erarbeitung des VEP nachlaufend wird nun auch der SPNV-Nahverkehrsplan neu aufgestellt. Dabei werden zwei Themen schwerpunktmäßig berücksichtigt, die konzeptionell bereits im VEP angelegt und im dortigen Verkehrsmodell auf ihre Wirkung hin überprüft worden sind:

- eine Angebotsausweitungen im Netz der Regio-S-Bahn auf ein Grundangebot mit 30-Minuten-Takt auf allen Linien in der Region Bremen sowie eine zeitliche und räumliche Ausweitung des 15-Minuten-Takt-Angebotes auf der RS1
- Stationsmaßnahmen: Das Sanierungsprogramm sämtlicher Bahnstationen im Land Bremen soll zu Ende geführt werden und eine Ergänzung der heute 23 Stationen im Land Bremen um bis zu 7 neuer Standorte vorbereitet werden.

Die Fertigstellung des neuen SPNV-Nahverkehrsplans ist 2014 vorgesehen.

4 Bahnhöfe im Land Bremen

Fortsetzung der Qualitätskontrollen

Nach einem erfolgreichen Testlauf im Jahr 2012 hat der SUBV sich dazu entschlossen, künftig jährlich die Qualität der Bahnstationen im Land Bremen durch einen externen Gutachter bewerten zu lassen. Wichtiger Grundsatz ist dabei die konsequente Sichtweise auf kundenrelevante Aspekte. Die drei Themenfelder Fahrgastinformation, Wartekomfort/Aufenthaltsqualität und Service/Vertrieb bilden die Bewertungsschwerpunkte. Die Ergebnisberichte werden jeweils zeitnah auf der Internetseite des SUBV zum Download bereitgestellt.

Im zweiten Erhebungsjahr 2013 konnten sich die Stationen der FVE in Bremen-Nord noch einmal deutlich auf eine Note von 2,00 verbessern (Note 2012: 2,71), bei den Stationen der DB AG ist ein gemischtes Bild erkennbar, einzelnen positiven Entwicklungen (baulicher Zustand, Fahrgastinformation) stehen Verschlechterungen (Müllentsorgung) entgegen, die nun schnellstmöglich abgestellt werden müssen (Note: gleichbleibend 3,25).

Der ZVBN hat erstmalig auch die Stationen der Region erheben lassen. Mit den anlaufenden Sanierungspaketen in Niedersachsen sind hier kurzfristig Verbesserungen absehbar. So plant auch das Land Niedersachsen gemeinsam mit der DB Station und Service AG den barrierefreien Umbau sämtlicher Bahnhöfe im Netz der Regio-S-Bahn und des Hanse-Netzes.

U.a. die Ausbauten in Kirchweyhe und Syke laufen derzeit, die umfassende Erneuerung und barrierefreie Umgestaltung z.B. in Hude beginnt in diesem Jahr.

Die Erhebung der Bremer Stationen 2014 erfolgte Ende März, die Ergebnisse werden voraussichtlich im Juli vorliegen.

Aktuelle Bahnhofsmaßnahmen

Die zum GVFG-Großvorhaben gehörende Teilmaßnahme „Sanierung der Bahnhöfe entlang der RS1“ ist baulich im Jahr 2013 bis auf kleinere Nacharbeiten abgeschlossen worden. In Bremen haben davon die Stationen **Veegesack, St. Magnus und Mahndorf** profitiert. Zusammen mit weiteren Projekten in Achim und dem Flecken Langwedel verfügen nun alle 22 Bahnhöfe der Regio-S-Bahn-Linie RS1 über erhöhte Bahnsteigkanten (76 cm) und ermöglichen so an allen Türen einen barrierefreien Einstieg in die Regio-S-Bahn-Triebwagen. Zur Erreichbarkeit der Stationen sind neue Aufzüge installiert worden. Lediglich der Bahnsteig in Sebaldsbrück ist ausschließlich über Treppen erreichbar; diese Station wird perspektivisch durch den neuen Verknüpfungspunkt Bremen-Föhrenstraße ersetzt.

Am bereits vorher mit erhöhten Bahnsteigkanten ausgestatteten Bahnhof **Bremen-Veegesack** ist zur Modernisierung und Verbesserung des gesamten Erscheinungsbildes und der subjektiven Sicherheit eine neue Beleuchtungsanlage installiert worden. Ebenso wurde das Bahnsteigmobiliar erneuert und es ist zur vollständigen barrierefreien Gestaltung noch ein taktiles Blindenleitsystem an beiden Bahnsteigkanten und der Hauptzuwegung ergänzt worden.

Im **Bremer Hbf** ist im Jahr 2013 die Erneuerung aller Aufzüge zu den Bahnsteigen abgeschlossen worden.

Neuer Planungsvertrag

Von den 23 Bahnhöfen im Land Bremen sind 18 komplett barrierefrei ausgebaut. Der SUBV beabsichtigt noch in diesem Jahr eine Planungsvereinbarung mit der DB Station&Service AG auszuhandeln und abzuschließen, um das seit 1996 laufende Sanierungsprogramm im Land Bremen fortführen zu können. Es werden drei Arbeitspakete gebildet, die jeweils im Planungsablauf und bei der Finanzierung separat zu betrachten sind:

- **Bestandsstationen:** Bremerhaven-Wulsdorf, Oberneuland, Neustadt
- **GVFG-Großvorhaben RS1, 2. Stufe:** Föhrenstraße (unten), Föhrenstraße (oben), Hemelingen Süd
- **Neue Stationen**

Bei den neuen Stationen ist beabsichtigt, die im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) identifizierten, dem Aufkommen nach interessanten Standorte nach ihrer baulichen und betrieblichen Realisierbarkeit weiter zu verifizieren.

Nach den Analysen des VEP sind folgende Stationen in die engere Wahl zu ziehen:

- Huchting
- Grambke
- Universität/Technologiepark
- Arbergen
- Achterdiek

- Steubenstraße
- Marßel

In dem zweiten Stationspaket wird die Umsteigestation „Föhrenstraße“ überplant. Aufgrund der absehbaren, umfassenden Neugestaltung des „Zeppelintunnels“ im Verlauf der Sebaldsbrücker Heerstraße, wird es Auswirkungen auf die bisherigen Planungen der Verkehrsstation geben. Wahrscheinlich entsteht eine Überschneidung der Bahnsteige mit dem neuen Kreuzungsbauwerk.

5 Verschiedenes

Produktbezeichnungen

Der SUBV plant den Abschluss einer Vereinbarung mit der DB AG zur kostenfreien Nutzung der bundesweiten Produktbezeichnungen RegionalExpress (RE) und RegionalBahn (RB). Auch die Bezeichnung S-Bahn (Bremen) wäre damit markenrechtlich möglich. Es ist jedoch vorgesehen, an der eingeführten Produktbezeichnung Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen festzuhalten.

Hintergrund der jetzt beabsichtigten markenrechtlichen Vereinbarung ist ein gemeinsam mit den Aufgabenträgern in Niedersachsen, der Freien Hansestadt Hamburg und weiteren Aufgabenträgern und Verkehrsverbänden Norddeutschlands entwickeltes Produkt- und Liniennummernkonzept, das zum kommenden Fahrplan 2015 eingeführt werden soll. Statt heutiger Produktbezeichnungen, die teilweise aus den Namen der jeweiligen Betreiber eines Verkehrsnetzes rühren (Beispiele: NordWestBahn nach Vechta/Osnabrück oder Metronom nach Hamburg) sollen unternehmensunabhängige Produktbezeichnungen verwendet werden. Neben der Regio-S-Bahn werden dies die Produkte Regionalexpress (RE) und Regionalbahn (RB) sein. Im Einzelnen werden ab Dezember 2014 folgende Linienbezeichnungen in der gesamten Kommunikationslinie von der Fahrplanauskunft im Internet über gedruckte Medien oder Anzeigen und Ansagen auf den Bahnsteigen bis hin zur Ausschilderung am Zug zur Anwendung kommen:

Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen

- RS1 Bremen-Farge – Bremen – Verden (NWB)
- RS2 Bremerhaven-Lehe – Bremen – Twistringen (NWB)
- RS3 Bad Zwischenahn – Oldenburg – Delmenhorst – Bremen (NWB)
- RS4 Nordenham – Hude – Delmenhorst – Bremen (NWB)

Regionalexpress-Linien

- RE1 Norddeich – Oldenburg – Bremen – Hannover (DB Regio)
- RE4 Hamburg – Bremen (Metronom)
- RE8 Bremerhaven – Bremen – Hannover (DB Regio)
- RE9 Bremerhaven – Bremen – Osnabrück (DB regio)
- RE19 Wilhelmshaven – Oldenburg – Bremen (NWB)

Regionalbahn-Linien

- RB33 Cuxhaven – Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude (EVB)
- RB37 Bremen – Soltau – Uelzen (erixx)

RB41 Hamburg – Buchholz – Rotenburg – Bremen (Metronom)

RB58 Bremen – Delmenhorst – Osnabrück (NWB)

Bautätigkeiten im Eisenbahnnetz

Aktuell erfolgt eine umfassende Streckensanierung verbunden mit Lärmschutzmaßnahmen zwischen Hannover (Wunstorf) und Bremen. In diesem Zusammenhang verkehrt die RS1 zwischen Verden und Bremen nur im 1-Std.-Takt. Auch das Fernzugangebot musste erneut temporär reduziert werden. Der Bau der drei Unterführungen in Oberneuland wird weiterhin zu Zugausfällen zwischen Bremen und Hamburg führen, insbesondere zu Tagesrandzeiten und am Wochenende.

Im Jahr 2015 wird schwerpunktmäßig die Strecke Bremen – Bremerhaven im Oberbau saniert, aber auch Lärmschutzmaßnahmen nördlich von Bremen-Burg durchgeführt. Hier sind erhebliche Einschränkungen des planmäßigen Angebotes zwischen Januar und Mai 2015 zu erwarten. Weitere kleinere Baumaßnahmen werden ganzjährig im Netz durchgeführt.

Übereinstimmung mit den Zielen des VEP

Die vorgesehenen Angebotsausweitungen und auch die infrastrukturell geplanten Maßnahmen in Bremen entsprechen den Zielen des Verkehrsentwicklungsplans der Stadtgemeinde Bremen. Insbesondere die Zielfelder 3 („Alternative Verkehrsmittelwahl gesamtstädtisch anbieten und optimieren“), 4 („Verknüpfung der Verkehrssysteme und Angebote im Umweltverbund zwischen Bremen und der Region verbessern“) und 6 („Umweltauswirkungen reduzieren“) werden mit diesen Maßnahmen gestärkt.

Beschlussvorschlag

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