

In der Senatssitzung am 23. August 2022 beschlossene Fassung

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau

Datum: 15.08.2022

Vorlage für die Sitzung des Senats am 23.08.2022

Realisierungs- und Finanzierungsvertrag für den Ausbau der Verkehrsstation Bremerhaven-Lehe

A. Problem

Wie zuletzt im Bericht der Verwaltung „Schienenpersonennahverkehr im Land Bremen, Bericht 2022“ vom 10.03.2022 (VL 20/5733) erläutert, wird es in den zwei zentralen Teilnetzen, die das Land Bremen berühren, in den kommenden Jahren neue Betriebsaufnahmen geben. Im Teilnetz Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen (RSBN) wird es ab Dezember 2022 eine stufenweise Ausweitung des Angebotes und den Einsatz zusätzlicher neuer Fahrzeuge geben. Im Teilnetz Expresskreuz Bremen/Niedersachsen (EBN) werden mit der Betriebsaufnahme im Dezember 2024 im gesamten Netz neue Fahrzeuge zum Einsatz kommen.

Aufgrund des künftigen Einsatzes neuer Fahrzeuge im Teilnetz EBN ist an der Station Bremerhaven-Lehe eine Anpassung der Bahnsteiglänge erforderlich, um die Anforderungen des Eisenbahnbundesamtes (EBA) einzuhalten. Die in Zukunft verkehrenden Neufahrzeuge haben u.a. aufgrund neuer Anforderungen an die Kollisionssicherheit von Schienenfahrzeugkästen (Einbau von Deformationszonen zur Craschoptimierung) eine größere Gesamtlänge. An Stationen, die von Regionalexpresslinien des EBN bedient werden, sind mindestens 225 Meter Bahnsteiglänge vorzuhalten. Dadurch wird eine Verlängerung des Mittelbahnsteigs in Bremerhaven-Lehe um rund 55 Metern erforderlich.

Darüber hinaus muss in Bremerhaven-Lehe eine zusätzliche dritte Bahnsteigkante errichtet werden, um das künftige Fahrplankonzept der Regio-S-Bahn-Linie RS2 mit einem 30-Minuten-Takt zwischen Bremen und Bremerhaven realisieren zu können. Darüber hinaus verbessert sich auch der Betriebsablauf im Güterverkehr von und zum Seehafen Bremerhaven.

Zur Vorbereitung der oben genannten Maßnahmen hat das Land Bremen mit der DB Station&Service AG eine entsprechende Planungsvereinbarung (HOAI Leistungsphasen 1 bis 4), geschlossen. Die Vorentwurfsplanung ist im Jahr 2020 unter Einbeziehung des Magistrats Bremerhaven durchgeführt worden – die barrierefreie Erschließung des neuen Bahnsteigs wird über einen Aufzug erfolgen (siehe Abb. 1).



Abb. 1: Visualisierungen des Zugangs zum neuen Bahnsteig in Bremerhaven-Lehe [Quelle: Entwurfsplanung zu Bremerhaven-Lehe, Emch+Berger]

Diese Planung wurde inzwischen im Rahmen der Entwurfsplanung konkretisiert und dem Eisenbahn-Bundesamt zur Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens vorgelegt. Parallel erfolgt derzeit bereits die Detailplanung als erster Schritt der Ausführungsphase (HOAI Leistungsphasen 5 bis 9), welche die Grundlage zur Ausschreibung, Vergabe und baulicher Umsetzung darstellt. Der Bau ist ab Ende 2023 geplant, sodass die erforderliche Inbetriebnahme in 2024 eingehalten werden kann, entsprechende Sperrpausen sind fest eingeplant.

Auf Basis der bislang vorliegenden Planungsergebnisse (Stand 17.05.2022) wurde eine Kostenberechnung für das Vorhaben erstellt. Diese weist für die HOAI Leistungsphasen 5 bis 9 **Gesamtkosten in Höhe 4.814 T€** für das Vorhaben aus.

Eine Teilfinanzierung dieses Betrages konnte bereits gesichert werden: **Aus der Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen Säule 2 (FABB 2) werden 1.000 T€ finanziert.** Das Sonderprogramm FABB 2 sieht vor, dass die förderfähigen Kosten je zur Hälfte vom Bund und dem jeweiligen Land unter einer geringen Beteiligung der DB Station&Service AG geteilt werden. Wie bereits im BdV „*Bahnsteiganpassungen in Bremerhaven-Lehe: Teilnahme an der Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen Säule 2 (FABB 2)*“ vom 15.07.2021 (VL 20/4094) dargestellt, konnte dazu im Juni 2021 ein Vertrag mit der DB Station&Service AG abgeschlossen werden.

Die Finanzierung der Restsumme von 3.814 T€ soll durch den Abschluss eines Realisierungs- und Finanzierungsvertrages (RuFV) mit der DB Station&Service AG als Vorhabenträgerin des Bauvorhabens erfolgen. Dieser wurde von den Vertragspartnern vorbereitet und unter Gremienvorbehalt abgeschlossen. Es sind folgende Arbeiten vorgesehen:

- Verlängerung des bestehenden Mittelbahnsteigs auf 225 Meter mit 76 cm Bahnsteighöhe.
- Ergänzung der Beleuchtung, Bahnsteigausstattung und des Wegeleitsystems.

- Neubau eines Außenbahnsteigs an Gleis 1 in modularer Bauweise mit Zuwegung zum Bahnhofsvorplatz mit 180 Meter Länge und 76 cm Bahnsteighöhe.
- Errichtung eines Wetterschutzhauses und moderner Bahnsteigausstattung (taktiles Leitsystem, Beleuchtung, Fahrgastinformationsanlage, Wegeleitsystem) sowie eines Zugangsbauwerks mit Treppenanlage und Personenaufzug als barrierefreier Zugang zum neuen Außenbahnsteig

Damit ergibt sich die nachfolgend dargestellten Kosten des Vorhabens unterteilt nach Maßnahmenbestandteilen sowie den beiden Finanzierungsvereinbarungen FABB 2 und RuFV.

| Kosten der Maßnahmenbestandteile <i>[alle Beträge in T€]</i> | FABB 2 | RuFV |
|---|---------------|--------------|
| Neubau Außenbahnsteig (inkl. Treppe) | - | 2.055 |
| Aufzug | 800 | - |
| Verlängerung Mittelbahnsteig | - | 417 |
| Ausstattung Bahnsteige | - | 543 |
| Zusammenhangsmaßnahmen (Oberleitung, Leit- und Sicherungstechnik, Rückbau etc.) | - | 290 |
| Planung (Lph.5-9) inkl. Projektmanagement, Bauüberwachung, Gebühren | 200 | 509 |
| Summe je Vertrag | 1.000 | 3.814 |
| Gesamtsumme | 4.814 | |

Für den über den RuFV zu finanzierenden Projektteil wurde mit der DB Station&Service AG vereinbart, dass die Finanzierung der Maßnahme zu 20 % mit Mitteln des Landes Bremen erfolgt und zu 80 % mit einem Eigenanteil der DB Station&Service AG aus der zwischen Bund und DB AG abgeschlossenen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV III). Damit ergibt sich die nachfolgend dargestellte Finanzierung des Vorhabens unterteilt nach Mittelherkunft sowie den beiden Finanzierungsvereinbarungen FABB 2 und RuFV.

| <i>[alle Beträge in T€]</i> | FABB 2 (gem. VL20/4094) | | RuFV | | Summe | |
|-----------------------------|-----------------------------------|--------------|-------------|--------------|--------------|--------------|
| | <i>in %</i> | | <i>in %</i> | | <i>in %</i> | |
| Bund | 49 % | 488 | - | - | 10 % | 488 |
| DB Station&Service AG | 2 % | 25 | 80 % | 3.051 | 64 % | 3.076 |
| Land Bremen | 49 % | 487 | 20 % | 763 | 26 % | 1.250 |
| Summe | 100 % | 1.000 | 100 % | 3.814 | 100 % | 4.814 |

Der RuFV steht noch unter einem Gremienvorbehalt, der durch die Zustimmung der staatlichen Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung aufgehoben wird.

B. Lösung

Der Senat wird gebeten der Finanzierung sowie den damit verbundenen Vereinbarungen zum FABB 2 und zum RuFV aus den folgenden Gründen zuzustimmen:

1. Die Maßnahme ist zwingend für die Umsetzung des 30-Minuten-Taktes auf der Linie RS 2 zwischen Bremen und Bremerhaven erforderlich.
2. Die Umsetzung der Maßnahme wird benötigt, um die neuen Fahrzeuge sowohl im RSBN als auch EBN in geplanter Weise einsetzen zu können.
3. Es konnte eine außerordentlich hohe Quote an Fördermitteln (ca. 74%) zur Finanzierung akquiriert werden, welche mit einer Zustimmung gesichert werden kann.

C. Alternativen

keine

D. Finanzielle, personalwirtschaftliche Auswirkungen und Gender-Prüfung

Die voraussichtliche Aufteilung der benötigten Finanzmittel auf die einzelnen Jahresscheiben ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen. Da beide Verträge zudem das Risiko von Kostensteigerungen bis zu einem Umfang von 10% des Finanzierungsanteils des Landes abdecken, ergibt sich für das **Land Bremen ein Finanzierungsanteil in Höhe von insgesamt 1.375 T€**. Diese werden vollständig aus Regionalisierungsmitteln gemäß dem BremÖPNVG finanziert.

| <i>[alle Beträge in T€]</i> | 2022 | 2023 | 2024 | 2025ff | Summe |
|--|-------------|-------------|--------------|---------------|--------------|
| Bund | 31 | 359 | 98 | - | 488 |
| <i>davon FABB 2</i> | 31 | 359 | 98 | - | 488 |
| <i>davon RuFV</i> | - | - | - | - | - |
| DB Station&Service AG | 91 | 299 | 2.606 | 80 | 3.076 |
| <i>davon FABB 2</i> | 1 | 10 | 14 | - | 25 |
| <i>davon RuFV</i> | 90 | 289 | 2.592 | 80 | 3.051 |
| Land Bremen | 23 | 83 | 1.116 | 28 | 1.250 |
| <i>davon FABB 2</i> | - | 11 | 468 | 8 | 487 |
| <i>davon RuFV</i> | 23 | 72 | 648 | 20 | 763 |
| Summe | 145 | 741 | 3.820 | 108 | 4.814 |
| <i>davon FABB 2</i> | 32 | 380 | 580 | 8 | 1.000 |
| <i>davon RuFV</i> | 113 | 361 | 3.240 | 100 | 3.814 |
| Land Bremen inkl. 10% Risiko gem. Vertrag | 25 | 91 | 1.228 | 31 | 1.375 |

Die Abwicklung erfolgt auf der neu einzurichtenden Hst. 0687.891 38-x „An die Deutsche Bahn AG für die Station Bremerhaven-Lehe“. Die Mittel des Landes Bremen in Höhe von 1.375 T€ werden vollständig aus Bundesfinanzhilfen nach dem Regionalisierungsgesetz (BremÖPNVG) finanziert, da die Umsetzung dieser Maßnahme zwingend für den Einsatz der neuen Fahrzeuge erforderlich ist.

Zur haushaltsrechtlichen Absicherung der Maßnahme ab 2023 ist die Erteilung einer zusätzlichen Verpflichtungsermächtigung nicht erforderlich, da die Regionalisierungsmittel seitens des Bundes vertraglich bis in das Jahr 2031 zugesichert sind.

Die erforderlichen BremÖPNVG-Mittel in Höhe von 1.375 TEUR werden im Zuge der Programmplanung bei der Haushaltsstelle 0687/891 20-1 „An öffentliche Unternehmen, Ausgaben gem. § 10 BremÖPNVG (Bremen)“ berücksichtigt und sind fest mit Einnahmen seitens des Bundes bis 2031 unterlegt.

Die Maßnahme hat keine personalwirtschaftlichen Auswirkungen und kommt allen die Station nutzenden Menschen gleichermaßen zugute.

E. Beteiligung und Abstimmung

Die Vorlage ist mit dem Senator für Finanzen abgestimmt.

F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Geeignet nach Beschlussfassung im Senat. Einer Veröffentlichung über das zentrale elektronische Informationsregister steht nichts entgegen.

G. Beschluss

1. Der Senat nimmt die Vorlage zur Kenntnis
2. Der Senat stimmt der Realisierung des Ausbaus der Verkehrsstation Bremerhaven-Lehe sowie deren Finanzierung zu.
3. Der Senat bittet die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität und Stadtentwicklung und Wohnungsbau, die Vorlage der staatlichen Deputation für Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau zur Beschlussfassung vorzulegen.

Anlage: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Vorlage: Realisierungs- und Finanzierungsvertrag für den Ausbau der Verkehrsstation Bremerhaven-Lehe

Datum: 28.06.2022

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

Ausbau der Verkehrsstation Bremerhaven-Lehe

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Projekte mit einzelwirtschaftlichen gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen

Methode der Berechnung (siehe Anlage)

Rentabilitäts/Kostenvergleichsrechnung Barwertberechnung Kosten-Nutzen-Analyse Bewertung mit standardisiertem gesamtwirtschaftlichen Berechnungstool

Ggf. ergänzende Bewertungen (siehe Anlage)

Nutzwertanalyse ÖPP/PPP Eignungstest Sensitivitätsanalyse Sonstige (Erläuterung)

Anfangsjahr der Berechnung :

Betrachtungszeitraum (Jahre):

Unterstellter Kalkulationszinssatz:

Geprüfte Alternativen (siehe auch beigefügte Berechnung)

| Nr. | Benennung der Alternativen | Rang |
|-----|----------------------------|------|
| 1 | | |
| 2 | | |
| n | | |

Ergebnis

[Empty box for results]

Weitergehende Erläuterungen

[Empty box for further explanations]

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

| | | |
|----|----|----|
| 1. | 2. | n. |
|----|----|----|

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

| Nr. | Bezeichnung | Maßeinheit | Zielkennzahl |
|-----|-------------|------------|--------------|
| 1 | | | |
| 2 | | | |
| n | | | |

Baumaßnahmen mit Zuwendungen gem. VV 7 zu § 44 LHO: die Schwellenwerte werden nicht überschritten / die Schwellenwerte werden überschritten, die frühzeitige Beteiligung der zuständigen technischen bremischen Verwaltung gem. RLBau 4.2 ist am erfolgt.

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht durchgeführt, weil:

Ausführliche Begründung

Bei dem Ausbau in Bremerhaven-Lehe handelt es sich zum einen um eine Verlängerung des bestehenden Mittelbahnsteiges, um eine ausreichende Länge für den regelkonformen Halt der neuen Fahrzeuge des Expresskreuzes Bremen/Niedersachsen zu ermöglichen. Gemäß dem Eisenbahn-Bundesamt sind die Fahrzeug- und Bahnsteiglängen aufeinander abzustimmen, um die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes zu gewährleisten. Des Weiteren wird ein neuer Bahnsteig errichtet, um das zukünftige Fahrplankonzept der Regio-S-Bahn-Linie RS2 mit einem 30-Minuten-Takt fahren zu können. Dieses ist im bereits abgeschlossenen Verkehrsvertrag zur Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen fest vereinbart.