

**Antwort des Senats
auf die Kleine Anfrage der FDP
vom 21. März 2023**

Ist der pünktliche Betriebsstart des neuen Expresskreuzes Bremen/Niedersachsen („nEBN“) gesichert?

Die Fraktion der FDP hat folgende Kleine Anfrage an den Senat gerichtet:

Um angesichts der verkehrs- und klimapolitischen Herausforderung möglichst viele Pendler dazu zu bewegen, vom PKW auf den ÖPNV umzusteigen, ist es notwendig, einen zuverlässigen und attraktiven Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in der Metropolregion sicherzustellen und den weiteren Ausbau (neue Strecken, Taktverkürzung) des SPNV voranzutreiben. Das neue Expresskreuz Bremen/Niedersachsen („nEBN“) ist dabei das wichtigste Teilnetz der Aufgabenträgerin für den SPNV im Land Bremen. Insgesamt nutzen laut DB Regio AG in Niedersachsen und Bremen aktuell etwa 38.000 Pendler täglich die Regionalexpresszüge des EBN.

Im Zuge einer Neuausschreibung wird neues Zugmaterial für das nEBN beim Schienenfahrzeughersteller Alstom beschafft. Alstom wird auch die Wartung und die Instandhaltung übernehmen. Das Auftragsvolumen liegt bei 760 Mio. Euro und kann durch den Abruf von Optionen für weitere Triebzüge nochmals gesteigert werden. Für das neue Zugmaterial wird ein neues Bahnbetriebswerk („Bahnwerkstatt“) benötigt. Die bisherigen Planungen sehen ein Bahnbetriebswerk am Standort Reitbrake in Oslebshausen (Bf. Bremen Inlandshafen) vor, in dem das ab Ende 2024 zu liefernde Zugmaterial gewartet werden soll. Laut Antwort der Niedersächsischen Landesregierung müsste der Bau der Werkstatt, bis zur Abnahme des ersten Triebzuges im Sommer 2024 fertiggestellt sein.
[Niedersächsischer Landtag – 18. Wahlperiode, Drucksache 18/5419]

Ob eine pünktliche Inbetriebnahme einer Bahnwerkstatt bis 2024 und damit auch die Aufnahme des Zugbetriebs des nEBN realisierbar ist, ist fraglich. So ist die Nutzung des Standorts an der Reitbrake für ein Betriebswerk bei Anwohnerinitiativen schon seit längerem umstritten. Bauverzögerungen aufgrund von Klagen im Zuge eines Planfeststellungsverfahrens erscheinen aktuell zumindest nicht unwahrscheinlich.

Auf dem projektierten Areal war im Zweiten Weltkrieg der sogenannte „Russenfriedhof“ zur Bestattung von sowjetischen Kriegsgefangenen und Zwangsarbeitern angelegt worden. Aufgrund dessen wurde eine bislang in Deutschland außergewöhnlich umfangreiche archäologische Rettungsgrabung über 16 Monate durchgeführt. In Zuge der Grabungen wurden im Dezember 2021 erstmalig und für den Senat völlig unerwartet vollständige Skelette ehemaliger Zwangsarbeiter und Kriegsgefangener entdeckt. Das mit der Grabung verbundene Ziel ist, ein würdiges Gedenken zu ermöglichen. In welcher Form und an welchem Ort ein Gedenkort errichtet werden soll, wird weiter diskutiert. Laut Senat sind zwar nun die archäologischen Ausgrabungen abgeschlossen und haben laut Antwort des Senats in der Fragestunde der Bürgerschaft „keine negativen Auswirkungen auf den Zeitplan des Projektes.“ Die Diskussionen darüber, ob alle sterblichen Überreste nun geborgen seien und nun an der Reitbrake gebaut werden soll, dauern indes an. Eine politische Entscheidung über die Folgenutzung des Geländes, das sich im Besitz der Stadtgemeinde Bremen befindet, steht weiterhin aus.

Zwar sollte das Land Bremen als einer der Besteller der Dienstleistungen im SPNV ein Interesse an einer möglichst reibungslosen Umsetzung und pünktlichen Inbetriebnahme des Projektes nEBN haben. Bislang hält man sich jedoch behördenseitig mit Äußerungen über Planungsstand auffallend zurück und verwies auf Nachfragen der FDP-Fraktion lediglich auf den Auftragnehmer ALSTOM, der die Unterlagen für die Planfeststellung noch nicht eingereicht habe. Verzögerungen sehe man nur im Hinblick auf die sich verspätende Lieferung des Zugmaterials. Die Dauer des Planfeststellungsverfahrens hänge „von Umfang und Qualität der

eingereichten Unterlagen als auch von der Anzahl möglicher Einwendungen ab. [Antwort des Senats vom 25.01.2023 auf die mündliche Anfrage der FDP-Fraktion "Planungsstand einer Bahnwerkstatt für SPNV-Fahrzeuge auf Flächen der Bremischen Hafeneisenbahn in Bremen Oslebshausen]

Auch im Hinblick auf Argumente von Gegnern des Standortes Oslebshausen, dass der Standort mögliche Kapazitätsengpässe im Bahnknoten Bremen hervorrufen würde, sieht sich der Senat bislang nicht in der Pflicht, proaktiv zu handeln. So erklärte Senatorin Dr. Schaefer in der Bürgerschaft auf Nachfrage der FDP-Fraktion, dass man diesen Fragen erst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nachgehen würde, nicht aber im „vorausseilenden Gehorsam“. Angesichts der Bedeutung des nEBN für die Mobilität von annähernd 40.000 Pendlerinnen und Pendlern wäre ein aktives Agieren des Senats für die schnelle Realisierung einer Bahnwerkstatt zu erwarten, sei es durch ein aktives Werben und Arbeiten für den Bau einer Bahnwerkstatt mit Abstellanlage am Standort Oslebshausen oder alternativ bzw. parallel durch die Suche nach einem weiteren Standort als „Plan B“, falls der bislang angebotene Standort aufgrund rechtlicher oder politischer Hürden nicht fristgerecht umgesetzt werden kann. Auch nach einer Befassung in der Deputation für Mobilität Bau und Stadtentwicklung am 8.3.2023 bleiben viele Fragen offen.

Wir fragen den Senat:

- 1) Warum kam es zu Verzögerungen in der Ausschreibung und Beschaffung der Triebzüge für das nEBN und welche Verantwortung für den verspäteten und nur unvollkommenen Start des nEBN trägt die Aufgabenträgerin für den SPNV im Land Bremen?
 - a) Warum hat sich der Start des nEBN, der ursprünglich für Dezember 2022 vorgesehen war, so stark verzögert?
 - b) Warum hat sich das Vergabeverfahren zur Beschaffung der Triebzüge, welches ursprünglich 2018 ausgeschrieben werden sollte und den Start des nEBN für Dezember 2023 vorgesehen hatte, erheblich verzögert?
 - c) Warum hat der Bremer Senat der Beschaffung der Triebzüge erst am 19.07.2022 und damit 17 Monate nachdem das niedersächsische Verkehrsministerium (25.02.2021) die Vergabe bereits bekannt gegeben hatte, beschlossen?
 - d) Wie intensiv und in welchen Prozessschritten war die Aufgabenträgerin für den SPNV im Land Bremen in die Formulierung der Ausschreibung, den Vergabe- und Verhandlungsprozess sowie in die abschließende Auswahl des Schienenfahrzeugherstellers ALSTOM samt dessen Werkstattstandorts eingebunden?
 - e) Warum hat die Aufgabenträgerin für den SPNV im Land Bremen den Bedingungen der Ausschreibung zugestimmt, dass der Schienenfahrzeughersteller das Grundstück für die Errichtung zur Verfügung stellt und ihm somit eine für Bremen wichtige langfristige infrastrukturelle Entscheidung zugebilligt?
 - f) Welche zusätzlichen Kosten sind dem Steuerzahler durch die Verzögerungen und die damit verbundene freihändige Beauftragung der DB Regio AG im Dezember 2022 für den Zeitraum von Dezember 2022 bis Dezember 2024 entstanden („Notmaßnahme im Sinne des Art. 5 Abs. 5 der VO 1370/2007“)?
 - g) Welche zusätzlichen Kosten werden dem Steuerzahler dadurch entstehen, dass ALSTOM statt der bestellten 34 Triebzüge voraussichtlich zunächst nur zehn Triebzüge bis Dezember 2024 liefern wird und nun abermals Ersatzzüge für eine Dauer von schätzungsweise ein bis drei Jahren beschafft werden müssen?
 - h) Ist es grundsätzlich möglich, die bestehenden Züge der DB Regio AG im nEBN angesichts ihres Alters auch nach Dezember 2024 weiter zu nutzen und sind diese Züge grundsätzlich noch verfügbar? Wurden bereits zumindest sondierende Gespräche mit der DB Regio AG diesbezüglich geführt und wenn ja mit welchem Ergebnis? Wenn nicht, warum nicht?
 - i) Wie ist der aktuelle Stand des Vergabeverfahrens für die öffentliche Schienenbeförderung im nEBN und warum hat sich die Auslobung ebenfalls mehrfach verzögert? Wird die DB Regio AG verpflichtet für den Übergang entsprechendes Zugmaterial zu stellen, sollte sie beauftragt werden?

- j) Wie ist die Aufgabenträgerin für den SPNV im Land Bremen in die Ausschreibung, das Vergabeverfahren und den Vergabebeschlag für die öffentliche Schienenbeförderung im nEBN eingebunden?
 - k) Welchen Anteil der Kosten für die Investitionen und den Betrieb des nEBN trägt das Land Bremen und in welcher Höhe werden diese durch Regionalisierungsmittel refinanziert?
- 2) Wie sieht der Zeitplan von der Planung bis zur Fertigstellung der angedachten Bahnwerkstatt für SPNV-Fahrzeuge für das neue Expresskreuz Bremen/Niedersachsen („nEBN“) Ende 2024 aus, welcher Sachstand ist aktuell erreicht und welche Rechtsrisiken bestehen?
- a) Wie unterstützt die Aufgabenträgerin für den SPNV im Land Bremen und SKUMS den Planfeststellungsprozess für die Bahnwerkstatt mit Abstellanlage?
 - b) Liegt der Antrag zur Planfeststellung seitens des Antragstellers ALSTOM zwischenzeitlich vor bzw. bis wann wird nachdem die Einreichung des Antrages mehrmals aufgeschoben wurde, mit einer Antragstellung gerechnet?
 - c) Gibt es Hinweise darauf, warum Alstom die Antragstellung mehrmals aufgeschoben hat?
 - d) Mit welcher Verfahrensdauer bis zur Planfeststellung wird aktuell im besten, im realistischen und im schlechtesten Fall gerechnet?
 - e) Inwiefern wird mit Einwendungen im Planfeststellungsverfahren sowie mit Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss gerechnet?
 - f) Inwiefern ist eine verbindliche Einigung mit der Russischen Föderation, der Ukraine und Belarus sowie ggf. weiterer Nachfolgestaaten der Sowjetunion über den Umgang mit den Funden vom sogenannten „Russenfriedhof“ notwendig im Hinblick auf die Nutzung des Areals durch die Bebauung mit einer Bahnwerkstatt und bis wann wird diese voraussichtlich vorliegen?
 - g) Wie bewertet der Senat die Behauptungen, dass weiterhin die sterblichen Überreste von etwa 300 sowjetischen Kriegsgefangenen und Zwangsarbeitern auf dem Areal bestattet sein könnten?
 - h) Welche Aussichten auf Erfolg haben Klagen gegen das Planfeststellungsverfahren?
 - i) Wann wird die Baugenehmigung für die Bahnwerkstatt und wann für die Abstellanlage im besten, im realistischen und im schlechtesten Fall vorliegen?
 - j) Bis wann werden die Bauarbeiten im besten, im realistischen und im schlechtesten Fall abgeschlossen sein?
 - k) Welcher Termin zur Fertigstellung und Inbetriebnahme der Werkstatt und der Abstellanlage wurde mit ALSTOM im Vergabevertrag vereinbart?
 - l) Sieht der Vertrag mit ALSTOM sowohl eine Konventionalstrafe als auch die Zahlungen von Schadenersatz vor, sollte die Werkstatt mit Abstellanlage nicht pünktlich in Betrieb genommen werden können?
 - m) Welches finanzielle Risiko hat die Planungsbehörde SKUMS zur Zahlung von Schadenersatz, sollte sich die Planfeststellung durch Klage verzögern bzw. sollte diese unwirksam werden?
 - n) Warum hat der Senat der SWH zunächst die Federführung für die Ansiedlung der Bahnwerkstatt mit Abstellanlage übertragen und nicht SKUMS und damit auch der Aufgabenträgerin für den SPNV im Land Bremen?
 - o) Welche Alternativen („Plan B“) hat der Senat zusammen mit der Aufgabenträgerin für den SPNV im Land Bremen und der LNVG ausgearbeitet, sollte eine Bebauung der Fläche an der Reitbrake nicht möglich sein?
 - p) Wie konkret und belastbar ist der Plan B des Senats? Werden die Verfahren angesichts der hohen infrastrukturellen Relevanz für das Land Bremen parallel vorangetrieben?

- 3) Welche Auswirkungen auf die Kapazitäten des Güterverkehrs und des weiteren Personenverkehrs auf der Strecke Bremen-Bremerhaven und die pünktliche und zuverlässige Bereitstellung der Züge für das nEBN hat die aktuelle Standortwahl voraussichtlich und auf welchen Studien beruhen diese Erkenntnisse?
- a) Stimmt es, dass das sogenannte „Testat“ bzw. die sogenannte „Zertifizierung“ der DB Netz AG, auf die u.a. in der Vorlage VL 20/2769 vom 05.01.2021 referenzierte, nur zwei Seiten umfasst und nach Testat der DB Netz AG vom 27.04.2020 nur nach „aktuellem Stand“ eine Trassierungsmöglichkeit gegeben ist?
 - b) Stimmt es, dass das Testat der DB Netz AG vom 27.04.2020 im Grundsatz unverbindlich ist?
 - c) Stimmt es, dass in dem Testat der DB Netz AG vom 27.04.2020 ausschließlich die Werkstattzuführungen und nicht die Zuführungen zur Abstellanlage eingeschätzt wurden?
 - d) Stimmt es, dass in dem Testat der DB Netz AG vom 27.04.2020 der im Jahr 2020 aktuelle Fahrplan zugrunde gelegt wurde und nicht der sogenannte Langfristfahrplan (u.a. unter Berücksichtigung des angestrebten Deutschlandtakts)?
 - e) Wie hat der Bremer Senat und die Aufgabenträgerin für den SPNV im Land Bremen sichergestellt, dass die Bedürfnisse der Städte Bremerhaven und Bremen nach reibungsloser Erreichbarkeit vor allem der Häfen bei der Standortauswahl für die Bahnwerkstatt mit Abstellanlage berücksichtigt wurden?
 - f) Wie wurde sichergestellt, dass der Hafenvirtschaft aufgrund der Standortauswahl und den damit entstehenden zusätzlichen Verkehren im bereits stark belasteten Eisenbahnknoten Bremen keine Wettbewerbsnachteile entstehen, die mittel- bis langfristig die Attraktivität des Standorts Bremen mindern und Jobs kosten werden?
 - g) Wer hat wann hierzu mit Vertretern der maritimen Wirtschaft gesprochen? Wie wurde hierbei die Belastung des Bahnknotens Bremen prognostiziert? Was sind die aktuellen Erfahrungen mit dem Güterverkehr in der Hafenvirtschaft? Siehe hierzu auch die Studie „Güter im Takt“ der Seehafenbetriebe und der IHK Nord aus 2022. Hierin wird u.a. die „Entlastung des Knoten Bremen“ sowie eine „detaillierte Knotenuntersuchung“ gefordert.
 - h) Welche Prognosedaten (Jahre, Taktverkürzung, reaktivierte/neue Strecken des Umlands, Aufkommenssteigerung etc.) für die Entwicklung des Güterverkehrs und des Personennah- und -fernverkehrs wurden bei der Entscheidung aus der Perspektive des Landes Bremen berücksichtigt?
 - i) Wurden zusätzliche Netze wie beispielsweise die Wunderlinie und Regio-S-Bahnlinie 5 (RS5) sowie etwaige zukünftige Taktverkürzungen und der angestrebte Deutschland-Takt bei der langfristigen Betrachtung des Bremer Bahnknotens berücksichtigt?
 - j) Wie wurden die von SKUMS beauftragten Studien zur kapazitiven Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes im Großraum Bremen berücksichtigt?
 - k) Wie wurde die von SWH beauftragte Studie „Aktualisierung der Analyse und Prognose des See- und Hinterlandverkehrs der bremischen Häfen“ aus August 2020 berücksichtigt?
 - l) Wie kann SKUMS die Leistungsfähigkeit des sehr komplexen Bahnknotens Bremen einschätzen, wenn – laut mündlicher Antwort von Verkehrssenatorin Schaefer am 23.01.2023 im Landtag keine originären Verkehrsdaten, sondern nur Prognosen vorliegen, entsprechende Berechnungsprogramme SKUMS nicht zur Verfügung stehen und selbst die DB Netz AG in dem von SKUMS beauftragten umfassenden Gutachten „Knotenuntersuchung Bremen – Simulationsergebnisse Vergleich des Fahrplans 2015 und des Trend-Szenarios gemäß SPNV-Konzept 2025 des Landes Bremen“ zu folgendem Schluss kommt: „Die Untersuchung des Knotens bezüglich seiner Durchlässigkeit und sich damit ergebender qualitativer Effekte kann die Durchführbarkeit eines anspruchsvollen SPNV-Trend Szenarios nicht grundsätzlich testen.“ (Seite 28)?
 - m) Wie sind die aktuellen Kapazitätskennziffern für den Bremer Bahnknoten und wie sind die prognostizierten Kapazitätskennziffern für die kommenden Jahrzehnte?

- n) In welchem Maße kann die Einführung neuer Technologien (z.B. Einführung von ETCS) die Kapazitäten im Bremer Bahnknoten nochmals erhöhen und wann könnten diese Technologien realistisch implementiert sein?
 - o) Welche Auswirkungen wird der Standort in Bremen-Oslebshausen auf die pünktliche Bereitstellung der Triebzüge in den Abfahrtsbahnhöfen haben und wie wird sich dies auf die Pünktlichkeit des nEBN auswirken?
 - p) Bereits am 03.12.2020 gab es eine Debatte zum Standort der Bahnwerkstatt in der Verkehrsdeputation. Welche Standortalternativen für die Errichtung der Bahnwerkstatt mit Abstellanlage – insbesondere in Bremen - bestehen?
 - q) In welcher Pflicht sieht sich der Senat als Besteller von SPNV Leistungen, dafür Sorge zu tragen, dass die Werkstatt- und die Abstellanlagen pünktlich im Sommer 2024 fertiggestellt und einsatzbereit sind und diese zukünftig nicht für eine vermeidbare Belastung des Bremer Bahnknotens führen?
- 4) Welche Auswirkungen wird die vermutlich verspätete Inbetriebnahme der Bahnwerkstatt mit Abstellanlage sowie die von 34 auf 10 Triebzüge reduzierte Lieferung durch Alstom auf die Kapazitäten im neuen Expresskreuz Bremen/Niedersachsen (EBN) für den Fahrplan 2024/25 und ggf. Folgejahre haben?
- a) Welche Folgen für den Betrieb und Transportkapazitäten des nEBN hat es, wenn die Bahnwerkstatt nicht bis Dezember 2024 fertiggestellt und für den Betrieb abgenommen worden ist?
 - b) Welche Folgen für den Betrieb und Transportkapazitäten des nEBN hat es, wenn die Abstellanlage nicht bis Dezember 2024 fertiggestellt und für den Betrieb abgenommen worden ist?
 - c) Welche Folgen für den Betrieb und Transportkapazitäten des nEBN hat die von 34 auf 10 Triebzüge reduzierte Lieferung?
 - d) Welche Anstrengungen unternimmt der Senat und die Aufgabenträgerin für den SPNV im Land Bremen, damit die Auswirkungen für die aktuell annähernd 40.000 Pendler so gering wie möglich ausfallen?
- 5) Warum hat die Stadt Bremen den Schienenfahrzeugherstellern im Vergabeverfahren den Standort Reitbrake in Bremen-Oslebshausen zur Ansiedlung angeboten?
- a) Gab es im Vorfeld zum Angebot des Standorts Reitbrake in Bremen-Oslebshausen eine Abstimmung zwischen den Ressorts SWH und SKUMS?
 - b) Warum wurde ein Standort angeboten, der eine Fläche vorsah, die bereits durch einen Planaufstellungsbeschluss vom 27.03.2012 (Vorlage 18/123 (S) Bebauungsplan 2434) für eine „Grüne Pufferzone“ zum Abbau „städtebaulicher Misstände“ vorgesehen war?
 - c) Warum war es der Grundstückseigentümerin – der Stadt Bremen - nicht bekannt, dass sich auf dem Areal der sogenannte „Russenfriedhof“ befunden hat und noch sterbliche Überreste vermutet wurden?
 - d) Warum wurde angesichts der umfangreichen Funde aus der archäologischen Grabung, der strittigen völkerrechtlichen Einschätzung sowie der im aktuellen Umfeld sehr herausfordernden und vermutlich nicht zuverlässigen Verhandlungen mit der Russischen Föderation nicht an einem „Plan B“ gearbeitet?
- 6) Für Bremen wurde im Januar 2020 von der Regierungskoalition die Klimanotlage ausgerufen. Alle Entscheidungen sollen seit dem nur unter Klimavorbehalt getroffen werden. Wie sind die Auswirkungen der Bahnwerkstatt an diesem Standort in Hinblick auf die klimatischen Auswirkungen zu bewerten?

Der Senat beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

1) Warum kam es zu Verzögerungen in der Ausschreibung und Beschaffung der Triebzüge für das nEBN und welche Verantwortung für den verspäteten und nur unvollkommenen Start des nEBN trägt die Aufgabenträgerin für den SPNV im Land Bremen?

a) Warum hat sich der Start des nEBN, der ursprünglich für Dezember 2022 vorgesehen war, so stark verzögert?

Das erste Jahr Verzögerung trat ein, weil das Vergabeverfahren zur Beschaffung der Fahrzeuge neu gestartet werden musste. Es waren keine Angebote seitens der Schienenfahrzeugindustrie möglich, welche alle Anforderungen der LNVG an Fahrzeuge und Werkstatt erfüllt haben. Erst nach Justierung der Anforderungen waren zuschlagfähige Angebote möglich.

Die weitere Verzögerung ist der Tatsache geschuldet, dass der Fahrzeughersteller einräumen musste, nur einen Teil der Fahrzeuge aufgrund der Auswirkungen des Ukraine-Konflikts und der Nachwirkungen der Corona-Pandemie fristgerecht liefern zu können. Mit diesen Fahrzeugen soll dann eine Teilbetriebsaufnahme im Dezember 2024 erfolgen. Das komplette nEBN soll dann zum Dezember 2025 in Betrieb gehen.

b) Warum hat sich das Vergabeverfahren zur Beschaffung der Triebzüge, welches ursprünglich 2018 ausgelobt werden sollte und den Start des nEBN für Dezember 2023 vorgesehen hatte, erheblich verzögert?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 a) verwiesen.

c) Warum hat der Bremer Senat der Beschaffung der Triebzüge erst am 19.07.2022 und damit 17 Monate nachdem das niedersächsische Verkehrsministerium (25.02.2021) die Vergabe bereits bekannt gegeben hatte, beschlossen?

Grundsätzlich gilt für jeden Verkehrsvertrag, dass sich die beteiligten Aufgabenträger entsprechend den auf ihrem Gebiet zurückgelegten Zugkilometern anteilig auch an den Fahrzeugkosten beteiligen. Die Beschaffung der Fahrzeuge für das nEBN erfolgte durch die LNVG, die Fahrzeuge gehen in ihren Fahrzeugpool über. Im vorliegenden Fall begleicht das Land Bremen erstmalig seinen Finanzierungsanteil an einer Fahrzeugbeschaffung der LNVG für ihren Fahrzeugpool vollständig mit einer Sonderzahlung. Dabei waren zahlreiche finanzielle und rechtliche Fragestellungen zu verhandeln und zu vereinbaren.

d) Wie intensiv und in welchen Prozessschritten war die Aufgabenträgerin für den SPNV im Land Bremen in die Formulierung der Ausschreibung, den Vergabe- und Verhandlungsprozess sowie in die abschließende Auswahl des Schienenfahrzeugherstellers ALSTOM samt dessen Werkstattstandorts eingebunden?

Die LNVG hat die Aufgabenträgerin für den SPNV im Land Bremen in allen wesentlichen Schritten eingebunden. Die Anforderungen an die Fahrzeuge wurden in den Grundzügen gemeinsam abgestimmt.

- e) Warum hat die Aufgabeträgerin für den SPNV im Land Bremen den Bedingungen der Ausschreibung zugestimmt, dass der Schienenfahrzeughersteller das Grundstück für die Errichtung zur Verfügung stellt und ihm somit eine für Bremen wichtige langfristige infrastrukturelle Entscheidung zugebilligt?**

Dadurch, dass Hersteller ihr Geschäftsmodell von der Fahrzeugproduktion hin zu mehr Service und Aftersales weiterentwickeln, können sie den Aufgabenträgern bzw. Verkehrsunternehmen datenbasierte, auf die gesamte Lebensdauer vorausschauende Instandhaltungsangebote machen. Insgesamt nehmen die Hersteller die Gesamtlebenszykluskosten der Fahrzeuge stärker in den Blick, wodurch eine höhere Wirtschaftlichkeit von Betrieb und Instandhaltung erzielt wird. Vor diesem Hintergrund ist es konsequent, dass der Fahrzeughersteller sich im Rahmen seiner unternehmerischen Verantwortung einen für sein Instandhaltungskonzept geeigneten Standort für eine Bahnwerkstatt sucht. Alle im Land Bremen bestehenden Fahrzeugwerkstätten wurden bislang auf diesem Wege errichtet.

- f) Welche zusätzlichen Kosten sind dem Steuerzahler durch die Verzögerungen und die damit verbundene freihändige Beauftragung der DB Regio AG im Dezember 2022 für den Zeitraum von Dezember 2022 bis Dezember 2024 entstanden („Notmaßnahme im Sinne des Art. 5 Abs. 5 der VO 1370/2007“)?**

Ob überhaupt bzw. in welchem Umfang zusätzliche Kosten auftreten, kann derzeit nicht beziffert werden, da das Ergebnis der laufenden Ausschreibung des nEBN und insoweit auch ein Vergleichswert noch nicht vorliegt. Es ist allgemein zu berücksichtigen, dass sich in Ausschreibungen betreiberunabhängig unter den aktuellen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen deutliche Kostensteigerungen gegenüber den Altverträgen ergeben. Der direktvergebene Vertrag mit der DB Regio AG wurde einer Überkompensationskontrolle durch einen Wirtschaftsprüfer unterzogen. Der bisherige, bis Ende 2022 gültige Vertrag war jedenfalls zu den bisherigen Konditionen in jedem Fall nicht mehr verlängerbar.

- g) Welche zusätzlichen Kosten werden dem Steuerzahler dadurch entstehen, dass ALSTOM statt der bestellten 34 Triebzüge voraussichtlich zunächst nur zehn Triebzüge bis Dezember 2024 liefern wird und nun abermals Ersatzzüge für eine Dauer von schätzungsweise ein bis drei Jahren beschafft werden müssen?**

Eine Differenzbetrachtung zwischen der als Notmaßnahme erfolgten Direktvergabe an DB Regio und dem noch ausstehenden Ergebnis der Ausschreibung ist aus den in der Antwort auf Frage 1 f) genannten Gründen derzeit nicht möglich.

- h) Ist es grundsätzlich möglich, die bestehenden Züge der DB Regio AG im nEBN angesichts ihres Alters auch nach Dezember 2024 weiter zu nutzen und sind diese Züge grundsätzlich noch verfügbar? Wurden bereits zumindest sondierende Gespräche mit der DB Regio AG diesbezüglich geführt und wenn ja mit welchem Ergebnis? Wenn nicht, warum nicht?**

Sondierende Gespräche mit der DB Regio AG wurden geführt, eine Vertiefung soll nach Abschluss der aktuell noch laufenden Betriebsleistungsausschreibung des EBN erfolgen.

- i) Wie ist der aktuelle Stand des Vergabeverfahrens für die öffentliche Schienenbeförderung im nEBN und warum hat sich die Auslobung ebenfalls mehrfach verzögert? Wird die DB Regio AG verpflichtet für den Übergang entsprechendes Zugmaterial zu stellen, sollte sie beauftragt werden?**

Bis Ende 2024 ist das Zugmaterial der DB Regio AG für den Einsatz im EBN-Netz vertraglich gesichert, für das Jahr 2025 wurden diesbezüglich Vorgespräche geführt. Es wird ergänzend auf die Antwort auf Frage 1 h) verwiesen.

- j) Wie ist die Aufgabenträgerin für den SPNV im Land Bremen in die Ausschreibung, das Vergabeverfahren und den Vergabebeschlag für die öffentliche Schienenbeförderung im nEBN eingebunden?**

Die LNVG als Federführerin bindet die Aufgabenträgerin für den SPNV im Land Bremen in alle wesentlichen Verfahrensschritte ein.

- k) Welchen Anteil der Kosten für die Investitionen und den Betrieb des nEBN trägt das Land Bremen und in welcher Höhe werden diese durch Regionalisierungsmittel refinanziert?**

Die entsprechenden Informationen für die Fahrzeugbeschaffung sind nicht öffentlich. Sie können der nichtöffentlichen Vorlage „Gemeinsame Beschaffung von Neufahrzeugen für das Expresskreuz Bremen/Niedersachsen mit Niedersachsen“ für die staatliche Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung vom 29.07.2022 entnommen werden.

Die voraussichtlichen Kosten für den Betrieb des nEBN stehen noch nicht fest, da das Vergabeverfahren nicht abgeschlossen ist. Der Anteil Bremens an dem für das Netz zu erwartenden Bestellerentgelt beläuft sich entsprechend den anteiligen Zugkm, die im Land Bremen erbracht werden, auf rund 11 %. Das entsprechende Bestellerentgelt wird zu 100 % aus Regionalisierungsmitteln gezahlt.

2) Wie sieht der Zeitplan von der Planung bis zur Fertigstellung der angedachten Bahnwerkstatt für SPNV-Fahrzeuge für das neue Expresskreuz Bremen/Niedersachsen („nEBN“) Ende 2024 aus, welcher Sachstand ist aktuell erreicht und welche Rechtsrisiken bestehen?

a) Wie unterstützt die Aufgabenträgerin für den SPNV im Land Bremen und SKUMS den Planfeststellungsprozess für die Bahnwerkstatt mit Abstellanlage?

Die fachliche Expertise für die Fahrzeugbeschaffung und –instandhaltung erfolgt über den eigenen Fahrzeugpool bei der LNVG. Die LNVG steht in einem engen Austausch mit der Firma Alstom, dem Vorhabenträger der Bahnwerkstatt. Die LNVG bindet die SKUMS als Aufgabenträgerin für den SPNV in alle wesentlichen Verfahrensschritte ein.

b) Liegt der Antrag zur Planfeststellung seitens des Antragstellers ALSTOM zwischenzeitlich vor bzw. bis wann wird nachdem die Einreichung des Antrages mehrmals aufgeschoben wurde, mit einer Antragstellung gerechnet?

Der Antrag auf Planfeststellung soll nach Angaben der Firma Alstom noch im April 2023 gestellt werden.

c) Gibt es Hinweise darauf, warum Alstom die Antragstellung mehrmals aufgeschoben hat?

Die ursprünglich konzipierte Planung musste in Einzelpunkten angepasst werden, um alle rechtlichen und normativen Vorgaben zu erfüllen. Hierdurch entstand ein entsprechender materieller und zeitlicher Mehraufwand bei der Erstellung der Entwurfsplanung.

d) Mit welcher Verfahrensdauer bis zur Planfeststellung wird aktuell im besten, im realistischen und im schlechtesten Fall gerechnet?

Aufgrund der einzuhaltenden Fristen im Verfahrensablauf gemäß Verwaltungsverfahrensgesetz ist im besten Fall mit einer Bearbeitungszeit von mindestens 10 Monaten zu rechnen. Klagen nach Abschluss des Verfahrens werden zunächst vom Gericht auf die Klagebefugnis hin geprüft. Wenn diese vom Gericht festgestellt wird, hängt der weitere zeitliche Ablauf von der Bearbeitungszeit des Gerichtes ab. Erfahrungswerte zeigen, dass diese bis zu 2 Jahren dauern kann.

e) Inwiefern wird mit Einwendungen im Planfeststellungsverfahren sowie mit Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss gerechnet?

Grundsätzlich muss bei jedem Planfeststellungsverfahren mit Einwendungen und Klagen gerechnet werden.

- f) Inwiefern ist eine verbindliche Einigung mit der Russischen Föderation, der Ukraine und Belarus sowie ggf. weiterer Nachfolgestaaten der Sowjetunion über den Umgang mit den Funden vom sogenannten „Russenfriedhof“ notwendig im Hinblick auf die Nutzung des Areals durch die Bebauung mit einer Bahnwerkstatt und bis wann wird diese voraussichtlich vorliegen?**

Es herrscht Einvernehmen mit den Vertretungen der beteiligten Staaten, den Generalkonsulaten der Russischen Föderation und der Ukraine, die Bestattung der 66 Komplettskelette wie auch aller Einzelknochen, die bei der Exhumierung 1948 zurückgeblieben waren, auf dem Ehrenfriedhof für Kriegstote in Bremen-Osterholz durchzuführen, und zwar in einem erkennbaren Kontext zu den vorhandenen Gräbern der dorthin Umgebetteten, deren Teil sie sind und zu denen sie gehören. Weiterhin ist am Fundort des ehemaligen Friedhofs und der archäologischen Grabung ein geeigneter Erinnerungsort zu etablieren, beabsichtigt ist dies im entstehenden Naherholungsgebiet (sogenannter „Klima-Waldpark“). Zu diesem Vorgehen besteht Konsens mit den genannten Vertretungen der Russischen Föderation und der Ukraine, für die zukünftige gewerbliche Nutzung des Areals ist keine darüberhinausgehende Einigung notwendig.

- g) Wie bewertet der Senat die Behauptungen, dass weiterhin die sterblichen Überreste von etwa 300 sowjetischen Kriegsgefangenen und Zwangsarbeitern auf dem Areal bestattet sein könnten?**

Auf der Grundlage wissenschaftlicher Erkenntnisse geht der Senat davon aus, dass es sich bei den in Rede stehenden etwa 300 Gräbern um „Grabstellen“ handelt. Eine „Grabstelle“ ist eine für Gräber vorbereitete Fläche in der sich aber noch keine Bestattungen befinden. Archäologisch gesehen und auch im Luftbild aus dem Frühjahr 1945 erkennbar, konnte die Landesarchäologie auf dem Friedhof eine entsprechende Fläche nachweisen.

- h) Welche Aussichten auf Erfolg haben Klagen gegen das Planfeststellungsverfahren?**

Das Planfeststellungsverfahren hat noch nicht begonnen, so dass es sich um eine hypothetische Frage handelt, die nicht beantwortet werden kann.

- i) Wann wird die Baugenehmigung für die Bahnwerkstatt und wann für die Abstellanlage im besten, im realistischen und im schlechtesten Fall vorliegen?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 d) verwiesen.

- j) Bis wann werden die Bauarbeiten im besten, im realistischen und im schlechtesten Fall abgeschlossen sein?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 d) verwiesen. Für die Bauarbeiten ist nach erteilter Genehmigung mit einer Bauzeit von rund eineinhalb Jahren zu rechnen.

k) Welcher Termin zur Fertigstellung und Inbetriebnahme der Werkstatt und der Abstellanlage wurde mit ALSTOM im Vergabevertrag vereinbart?

Vertraglich ist eine Fertigstellung für Sommer 2024 vereinbart. Durch die eingetretenen Verzögerungen der Umplanungen, aber auch durch die Fragen zum Umgang mit den Kriegsgräbern, ist dieser Termin nicht mehr haltbar.

l) Sieht der Vertrag mit ALSTOM sowohl eine Konventionalstrafe als auch die Zahlungen von Schadenersatz vor, sollte die Werkstatt mit Abstellanlage nicht pünktlich in Betrieb genommen werden können?

Alstom ist für die Instandhaltung der ausgelieferten Züge verantwortlich. Steht die Werkstatt nicht zur Verfügung, hat Alstom eine Ersatzlösung zu schaffen. Stehen Fahrzeuge aufgrund fehlender Instandhaltung nicht zur Verfügung, greifen entsprechende Pönalemechanismen des Instandhaltungsvertrages.

m) Welches finanzielle Risiko hat die Planungsbehörde SKUMS zur Zahlung von Schadenersatz, sollte sich die Planfeststellung durch Klage verzögern bzw. sollte diese unwirksam werden?

Die Planfeststellungsbehörde führt ein Verfahren auf der Grundlage des Verwaltungsverfahrensgesetzes durch. Über Klagen wird auf dem Gerichtsweg entschieden. Ein finanzielles Risiko durch Klagen besteht für die Planfeststellungsbehörde nicht.

n) Warum hat der Senat der SWH zunächst die Federführung für die Ansiedlung der Bahnwerkstatt mit Abstellanlage übertragen und nicht SKUMS und damit auch der Aufgabenträgerin für den SPNV im Land Bremen?

Die Ressorts SWH und SKUMS haben das Ansiedlungsvorhaben der Bahnwerkstatt im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten von Beginn an gemeinsam begleitet. Dazu wurden unter anderem gemeinsam erarbeitete Sachberichte verfasst und über die Website der Bremischen Hafeneisenbahn öffentlich zugänglich gemacht. Zudem wurden mehrere gemeinsame öffentliche Informationstermine zum jeweiligen Sachstand durchgeführt. Die Planung und der Bau der Bahnwerkstatt ist alleinige Aufgabe der ALSTOM und keine der genannten Ressorts.

o) Welche Alternativen („Plan B“) hat der Senat zusammen mit der Aufgabenträgerin für den SPNV im Land Bremen und der LNVG ausgearbeitet, sollte eine Bebauung der Fläche an der Reitbrake nicht möglich sein?

Alstom hat im Rahmen des Vergabeverfahrens die Fläche an der Reitbrake zur Errichtung der Werkstatt angeboten. Sollte eine Nutzung dieser Fläche nicht möglich sein, muss Alstom alternativ an einem anderen Standort die Instandhaltung der Fahrzeuge erbringen.

- p) Wie konkret und belastbar ist der Plan B des Senats? Werden die Verfahren angesichts der hohen infrastrukturellen Relevanz für das Land Bremen parallel vorangetrieben?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 o) verwiesen.

- 3) Welche Auswirkungen auf die Kapazitäten des Güterverkehrs und des weiteren Personenverkehrs auf der Strecke Bremen-Bremerhaven und die pünktliche und zuverlässige Bereitstellung der Züge für das nEBN hat die aktuelle Standortwahl voraussichtlich und auf welchen Studien beruhen diese Erkenntnisse?**
- a) Stimmt es, dass das sogenannte „Testat“ bzw. die sogenannte „Zertifizierung“ der DB Netz AG, auf die u.a. in der Vorlage VL 20/2769 vom 05.01.2021 referenzierte, nur zwei Seiten umfasst und nach Testat der DB Netz AG vom 27.04.2020 nur nach „aktuellem Stand“ eine Trassierungsmöglichkeit gegeben ist?**

Ja. Solche Testate werden von DB Netz immer auf Basis der aktuellen Fahrpläne erstellt. Allerdings werden geplante konzeptionelle Änderungen mit betrachtet, aber immer nur auf der Basis einer Grobplanung, da konkrete Fahrpläne nicht mit einem Vorlauf über mehrere Jahre vorliegen. Darüber hinaus war es zum Zeitpunkt des Testats rechtlich auch nicht möglich, eine verbindliche Trassenzuweisung für den Betriebszeitraum des nEBN zu erlangen. Jeder Zugangsberechtigte hat gemäß § 10 Abs. 1 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) das Recht auf Zugang zu Eisenbahnanlagen für alle Arten von Schienenverkehrsdiensten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen. Die Trassenzuweisung erfolgt nach einem geregelten Verfahren gemäß ERegG.

- b) Stimmt es, dass das Testat der DB Netz AG vom 27.04.2020 im Grundsatz unverbindlich ist?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 a) verwiesen.

- c) Stimmt es, dass in dem Testat der DB Netz AG vom 27.04.2020 ausschließlich die Werkstattzuführungen und nicht die Zuführungen zur Abstellanlage eingeschätzt wurden?**

Nein, bei der Abschätzung der Zugzahlen wurde auch Fahrten in die Abstellung bewertet.

- d) Stimmt es, dass in dem Testat der DB Netz AG vom 27.04.2020 der im Jahr 2020 aktuelle Fahrplan zugrunde gelegt wurde und nicht der sogenannte Langfristfahrplan (u.a. unter Berücksichtigung des angestrebten Deutschlandtakts)?**

Ja, der Deutschlandtakt war seinerzeit noch nicht bekannt. Die Fahrten von und zu den Häfen wurden allerdings berücksichtigt.

- e) Wie hat der Bremer Senat und die Aufgabenträgerin für den SPNV im Land Bremen sichergestellt, dass die Bedürfnisse der Städte Bremerhaven und Bremen nach reibungsloser Erreichbarkeit vor allem der Häfen bei der Standortauswahl für die Bahnwerkstatt mit Abstellanlage berücksichtigt wurden?**

Die reibungslose Erreichbarkeit der Häfen war und ist für den Senat von herausragender strategischer Bedeutung. Vor diesem Hintergrund wurde den damals noch potenziellen Bietern zu einem frühen Zeitpunkt im Verfahren von SWH der Hinweis gegeben, dass eine Ansiedlung der Bahnwerkstatt mit Abstellanlage im stadtbremischen Überseehafengebiet nicht möglich ist. Bei der letztlich von allen Bietern favorisierten Fläche an der Reitbrake bestand und besteht kein Anlass, an der leistungsfähigen Erreichbarkeit der Häfen zu zweifeln.

- f) Wie wurde sichergestellt, dass der Hafenvirtschaft aufgrund der Standortauswahl und den damit entstehenden zusätzlichen Verkehren im bereits stark belasteten Eisenbahnknoten Bremen keine Wettbewerbsnachteile entstehen, die mittel- bis langfristig die Attraktivität des Standorts Bremen mindern und Jobs kosten werden?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 e) verwiesen.

- g) Wer hat wann hierzu mit Vertretern der maritimen Wirtschaft gesprochen? Wie wurde hierbei die Belastung des Bahnknotens Bremen prognostiziert? Was sind die aktuellen Erfahrungen mit dem Güterverkehr in der Hafenvirtschaft? Siehe hierzu auch die Studie „Güter im Takt“ der Seehafenbetriebe und der IHK Nord aus 2022. Hierin wird u.a. die „Entlastung des Knotens Bremen“ sowie eine „detaillierte Knotenuntersuchung“ gefordert.**

Der Bahnknoten Bremen, dessen Ausbau und dessen bestehende wie zukünftige Belastung sind Gegenstand verschiedener Untersuchungen durch die DB AG und das Bundesverkehrsministerium. Solche Untersuchungen stehen in der Regel im Zusammenhang mit der Bundesverkehrswegeplanung.

Zusätzlich und auch in Vorbereitung auf den im Jahr 2016 vom Bundeskabinett beschlossenen Bundesverkehrswegeplan 2030 hatten die Ressorts SKUMS und SWH ab dem Jahr 2012 eine mehrstufige Studie zur kapazitiven Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes im Großraum Bremen durch ein externes Beraterbüro erstellen lassen. Auslöser hierfür waren die erwarteten steigenden Güterverkehrsmengen aus den Bremischen und niedersächsischen Häfen. Über die Ergebnisse dieser Studien wurde in den zuständigen Deputationen, in den Gremien und Ausschüssen der Hafen- und Verkehrswirtschaft sowie auch im Rahmen öffentlicher Veranstaltungen wiederholt berichtet. Dabei wurden stets Aussagen zu den erwarteten Verkehrsmengen sowie zu möglichen Engpässen im Schienennetz gemacht. Im Ergebnis dieser umfassenden Berichterstattungen und Konsultationen wurden die bremischen Anmeldungen zum Bundesverkehrswegeplan aber auch die beständige, maßgeblich aus Bremen formulierte und vertretene Forderung nach den Seehafen-Hinterland-Sofortprogrammen für die Schiene stets auch von der Hafen- und Verkehrswirtschaft unterstützt. Diese enge Abstimmung und Kooperation wurde zuletzt bei der Entwicklung des Hafenentwicklungskonzeptes 2035 unterstrichen, das sich selbstverständlich

auch mit den Fragen und Anforderungen einer leistungsfähigen Anbindung der Häfen beschäftigt.

h) Welche Prognosedaten (Jahre, Taktverkürzung, reaktivierte/neue Strecken des Umlands, Aufkommenssteigerung etc.) für die Entwicklung des Güterverkehrs und des Personennah- und -fernverkehrs wurden bei der Entscheidung aus der Perspektive des Landes Bremen berücksichtigt?

Die Einschätzung zur Leistungsfähigkeit des Eisenbahnknotens Bremen erfolgte zum Zeitpunkt des Vergabeverfahrens zur Beschaffung der Fahrzeuge für das nEBN auf der Grundlage der im Zusammenhang mit der in der Antwort zu Frage 3 h) genannten mehrstufigen Studie zur kapazitiven Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes im Großraum Bremen (s. Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie vom 16.10.2013, Vorlage 18/304 L) in Verbindung mit dem durch die DB Netz AG erstellten „Testat“.

i) Wir wurden zusätzliche Netze wie beispielsweise die Wunderlinie und Regio-S-Bahnline 5 (RS5) sowie etwaige zukünftige Taktverkürzungen und der angestrebte Deutschland-Takt bei der langfristigen Betrachtung des Bremer Bahnknotens berücksichtigt?

Gemeinsam mit der DB Netz AG wurde im Jahr 2022 eine Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) des Knotens Bremen zur Umsetzbarkeit zukünftiger Angebotskonzepte im SPNV bei gleichzeitiger Beibehaltung einer leistungsfähigen Schieneninfrastruktur durchgeführt. Die derzeit bekannten Prognosen des Schienenpersonenfernverkehrs und des Schienengüterverkehrs wurden dabei in enger Anlehnung an den Deutschlandtakt berücksichtigt. Ebenfalls die im SPNV-Plan des Landes Bremen enthaltenen Bedienungskonzepte.

Im Rahmen dieser Untersuchung wurden für jede Zulaufstrecke mögliche Angebotsausweitungen wie z.B. zusätzliche Halte, neue Linien oder Taktverdichtungen untersucht und dabei wichtige Erkenntnisse zur Leistungsfähigkeit des Knotens Bremen mit seinen Zulaufstrecken gesammelt. Aus diesen Erkenntnissen werden im Anschluss notwendige Infrastrukturanpassungen abgeleitet, die für die Umsetzung der zuvor genannten Angebotsverbesserungen erforderlich sind.

Auch unter Berücksichtigung der oben genannten Untersuchung kann festgestellt werden, dass der von der Firma Alstom für die Bahnwerkstatt gewählte Standort keine negativen Auswirkungen auf den Betriebsablauf im Eisenbahnknoten Bremen hat.

Der für die Anbindung der Werkstatt maßgebliche Streckenabschnitt Bremen Hauptbahnhof – Bremen-Oslebshausen ist durchgehend viergleisig ausgebaut und liegt außerhalb der für den Großraum Bremen durch verschiedene Studien identifizierten Engpassbereiche im Schienennetz.“ Aus dem Projekt der „Wunderlinie“, das die Zugverbindung „Bremen – Groningen“ umfasst, ergeben sich keine Auswirkungen auf den Knoten Bremen, da die angestrebte Direktverbindung über die Verlängerung einer bereits bestehenden SPNV-Linie (RS 30) umgesetzt werden soll.

- j) Wie wurden die von SKUMS beauftragten Studien zur kapazitiven Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes im Großraum Bremen berücksichtigt?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 i) verwiesen.

- k) Wie wurde die von SWH beauftragte Studie „Aktualisierung der Analyse und Prognose des See- und Hinterlandverkehrs der bremischen Häfen“ aus August 2020 berücksichtigt?**

Der für die Anbindung der Werkstatt maßgebliche Streckenabschnitt Bremen Hauptbahnhof - Bremen Oslebshausen, an den der Bahnhof Bremen Inlandshafen mit dem potenziellen Standort der Bahnwerkstatt anschließt, ist durchgehend viergleisig ausgebaut und liegt insofern außerhalb der identifizierten Engpassbereiche. Dies gilt unverändert auch angesichts der 2020 aktualisierten Prognosen.

- l) Wie kann SKUMS die Leistungsfähigkeit des sehr komplexen Bahnknotens Bremen einschätzen, wenn – laut mündlicher Antwort von Verkehrsministerin Schaefer am 23.01.2023 im Landtag keine originären Verkehrsdaten, sondern nur Prognosen vorliegen, entsprechende Berechnungsprogramme SKUMS nicht zur Verfügung stehen und selbst die DB Netz AG in dem von SKUMS beauftragten umfassenden Gutachten „Knotenuntersuchung Bremen – Simulationsergebnisse Vergleich des Fahrplans 2015 und des Trend-Szenarios gemäß SPNV-Konzept 2025 des Landes Bremen“ zu folgendem Schluss kommt: „Die Untersuchung des Knotens bezüglich seiner Durchlässigkeit und sich damit ergebender qualitativer Effekte kann die Durchführbarkeit eines anspruchsvollen SPNV-Trendzenarios nicht grundsätzlich testieren.“ (Seite 28)?**

Grundlage der aktuellen Einschätzung zur Leistungsfähigkeit des Eisenbahnknotens Bremens sind die in der Antwort zu Frage 3 i) gemachten Ausführungen.

- m) Wie sind die aktuellen Kapazitätskennziffern für den Bremer Bahnknoten und wie sind die prognostizierten Kapazitätskennziffern für die kommenden Jahrzehnte?**

Daten zur Nutzung und Auslastung der Schieneninfrastruktur sind der Eigentümerin der Infrastruktur, der DB AG, vorbehalten. Prognosen für die Nutzung der Schieneninfrastruktur des Bundes erstellt dieser im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung. Für die Nutzung durch Dritte kann lediglich auf die von diesen Stellen veröffentlichten Daten zurückgegriffen werden. Für die vorliegende Fragestellung wird auf das Projektinformationssystem (PRINS) des BMDV zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (<https://www.bvwp-projekte.de/>) und den Abschlussbericht des BMDV zum Deutschlandtakt (<https://www.deutschlandtakt.de/>) verwiesen, welche jeweils Streckenauslastungen mit prognostizierten Zugzahlen unter verschiedenen Infrastrukturzuständen enthalten.

- n) In welchem Maße kann die Einführung neuer Technologien (z.B. Einführung von ETCS) die Kapazitäten im Bremer Bahnknoten nochmals erhöhen und wann könnten diese Technologien realistisch implementiert sein?**

Aufgrund mangelnder Erfahrungswerte für vergleichbare Einsatzbereiche kann ein Wert zur Kapazitätssteigerung für den Bremer Bahnknoten durch das European Train Control System (ETCS) nicht pauschal genannt werden. Eine Einführung bzw. Vorrüstung ist im Zuge der Generalsanierung des Hochleistungsnetzes der DB Netz AG vorgesehen und damit für den Großteil der Strecken in Bremen bis 2030. Eine flächendeckende Inbetriebnahme des ETCS wird nach Einschätzung des Senats voraussichtlich erst in den 2030er Jahren erfolgen können.

- o) Welche Auswirkungen wird der Standort in Bremen-Oslebshausen auf die pünktliche Bereitstellung der Triebzüge in den Abfahrtbahnhöfen haben und wie wird sich dies auf die Pünktlichkeit des nEBN auswirken?**

Es werden keine Auswirkungen erwartet.

- p) Bereits am 03.12.2020 gab es eine Debatte zum Standort der Bahnwerkstatt in der Verkehrsdeputation. Welche Standortalternativen für die Errichtung der Bahnwerkstatt mit Abstellanlage – insbesondere in Bremen - bestehen?**

Für die Bereitstellung der Werkstatt und die damit zusammenhängenden Abstellrichtungen ist die Firma Alstom verantwortlich. In einer öffentlichen Informationsveranstaltung am 13.07.2021 hat diese dargelegt, dass im Land Bremen und an den Linienendpunkten im Land Niedersachsen keine weiteren geeigneten Flächen für die von ihr zu errichtende Bahnwerkstatt identifiziert werden konnten.

- q) In welcher Pflicht sieht sich der Senat als Besteller von SPNV Leistungen, dafür Sorge zu tragen, dass die Werkstatt- und die Abstellrichtungen pünktlich im Sommer 2024 fertiggestellt und einsatzbereit sind und diese zukünftig nicht für eine vermeidbare Belastung des Bremer Bahnknotens führen?**

Für die Bereitstellung der Werkstatt und die damit zusammenhängenden Abstellrichtungen ist die Firma Alstom verantwortlich. Zur Frage der Leistungsfähigkeit des Eisenbahnknotens Bremen wird auf die Antwort zu Frage 3 i) verwiesen, zur grundsätzlichen Zuständigkeit für die Eisenbahninfrastruktur des Bundes auf den Artikel 87e des Grundgesetzes.

4) Welche Auswirkungen wird die vermutlich verspätete Inbetriebnahme der Bahnwerkstatt mit Abstellanlage sowie die von 34 auf 10 Triebzüge reduzierte Lieferung durch Alstom auf die Kapazitäten im neuen Expresskreuz Bremen/Niedersachsen (EBN) für den Fahrplan 2024/25 und ggf. Folgejahre haben?

a) Welche Folgen für den Betrieb und Transportkapazitäten des nEBN hat es, wenn die Bahnwerkstatt nicht bis Dezember 2024 fertiggestellt und für den Betrieb abgenommen worden ist?

Es wird ggf. zu Mehraufwendungen in der Zu- und Abführung zum geplanten Alternativstandort einer Bahnwerkstatt kommen, die von Alstom zu tragen wären. Einschränkungen der Transportkapazitäten werden nicht erwartet.

b) Welche Folgen für den Betrieb und Transportkapazitäten des nEBN hat es, wenn die Abstellanlage nicht bis Dezember 2024 fertiggestellt und für den Betrieb abgenommen worden ist?

Es wird ggf. zu Mehraufwendungen in der Zu- und Abführung zum geplanten Alternativstandort der Abstellanlagen kommen, die von Alstom zu tragen wären. Einschränkungen der Transportkapazitäten werden nicht erwartet.

c) Welche Folgen für den Betrieb und Transportkapazitäten des nEBN hat die von 34 auf 10 Triebzüge reduzierte Lieferung?

Hier sind keine Folgen zu erwarten, weil mit den 10 Zügen auch nur eine Linie des nEBN bedient werden soll.

d) Welche Anstrengungen unternimmt der Senat und die Aufgabenträgerin für den SPNV im Land Bremen, damit die Auswirkungen für die aktuell annähernd 40.000 Pendler so gering wie möglich ausfallen?

Die zum Dezember 2024 vorgesehene vollständige Betriebsaufnahme des neu ausgeschrieben EBN wurde aufgrund der aufgetretenen Lieferverzögerungen der Fahrzeuge auf eine gestaffelte Betriebsaufnahme zwischen Dezember 2024 und Dezember 2025 umgestellt. Danach soll zum Dezember 2024 nach dem derzeitigen Planungsstand zunächst die Linie RE8 Hannover – Bremen – Bremerhaven auf den neuen Betreiber und die neuen Fahrzeuge umgestellt werden.

5) Warum hat die Stadt Bremen den Schienenfahrzeugherstellern im Vergabeverfahren den Standort Reitbrake in Bremen-Oslebshausen zur Ansiedlung angeboten?

a) Gab es im Vorfeld zum Angebot des Standorts Reitbrake in Bremen-Oslebshausen eine Abstimmung zwischen den Ressorts SWH und SKUMS?

Die Stadt Bremen hat den Schienenfahrzeugherstellern im Vergabeverfahren keinen Standort zur Ansiedlung angeboten. Vielmehr haben die Bieter eigenständig mögliche Standortalternativen untersucht und jeweils für sich bewertet. Deutlich wurde auf diese Weise, dass die Bieter den eisenbahnbetrieblich gewidmeten, aber seit mehreren Jahren nur gering genutzten Standort an der Reitbrake als besonders geeignet bewertet hatten. Die von der bremenports GmbH & Co KG im Auftrag der Senatorin

für Wissenschaft und Häfen ausgesprochene Reservierung der Flächen für die damals noch potenziellen Bieter der Ausschreibung der LNVG wurde im Vorfeld mit dem Ressort SKUMS, Fachbereiche Stadtplanung, und der Landeseisenbahnaufsicht, abgestimmt.

- b) Warum wurde ein Standort angeboten, der eine Fläche vorsah, die bereits durch einen Planaufstellungsbeschluss vom 27.03.2012 (Vorlage 18/123 (S) Bebauungsplan 2434) für eine „Grüne Pufferzone“ zum Abbau „städtebaulicher Misstände“ vorgesehen war?**

Die im Bebauungsplan 2434 in der beschlossenen Fassung vorgesehene Waldfläche wird von den Planungen nicht tangiert. In diesem Bereich entwickelt das Ressort SWAE zurzeit den sog. Klima-Waldpark. Mit diesem Projekt werden die von den Fragestellern angesprochenen städtebaulichen Ziele verfolgt.

- c) Warum war es der Grundstückseigentümerin – der Stadt Bremen - nicht bekannt, dass sich auf dem Areal der sogenannte „Russenfriedhof“ befunden hat und noch sterbliche Überreste vermutet wurden?**

Bundespräsident Frank Walter Steinmeier hat in seiner Rede anlässlich des 80. Jahrestages des Überfalls auf die Sowjetunion 2021 vom „Schatten der Erinnerung“ für die sowjetische Opfergruppe gesprochen. In diesem Schatten lag auch der ehemalige Friedhof nach seiner Exhumierung im Jahr 1948. Lediglich als das Sondermülllager in den 1990er Jahren in der Nähe des exhumierten Friedhofs errichtet wurde, verschwand der Schatten für kurze Zeit. Die im Rahmen der UVP durchgeführte Recherche und schriftliche Zusammenfassung durch Herrn Harry Winkel führte zum Aufstellen des orthodoxen Kreuzes als Erinnerungsort, aber dies zeigte keine nachhaltige Wirkung für Politik und Öffentlichkeit, so dass die Frage der Existenz eines möglichen „Russenfriedhofs“ danach nicht weiter untersucht wurde.

- d) Warum wurde angesichts der umfangreichen Funde aus der archäologischen Grabung, der strittigen völkerrechtlichen Einschätzung sowie der im aktuellen Umfeld sehr herausfordernden und vermutlich nicht zuverlässigen Verhandlungen mit der Russischen Föderation nicht an einem „Plan B“ gearbeitet?**

Die Standortsuche war keine Aufgabe Bremens, sondern der Bieter im Verfahren zur Beschaffung der Fahrzeuge für das nEBN. Alle alternativ von Alstom untersuchten Grundstücke erfüllten nicht die Anforderungen an den Werkstattstandort oder waren verkehrlich nicht oder nur mit einem verkehrlich sehr hohen Aufwand erreichbar.

Zwischen der Russischen Föderation und Deutschland besteht weiterhin ein verbindliches Abkommen über die Kriegsgräberfürsorge. Der Senat orientierte und orientiert sich in seinem Vorgehen ausschließlich an den völkerrechtlichen Vorgaben sowie daran, wie der Würde der Kriegstoten genügt werden kann.

- 6) Für Bremen wurde im Januar 2020 von der Regierungskoalition die Klimanotlage ausgerufen. Alle Entscheidungen sollen seitdem nur unter Klimavorbehalt getroffen werden. Wie sind die Auswirkungen der Bahnwerkstatt an diesem Standort in Hinblick auf die klimatischen Auswirkungen zu bewerten?**

Die Stärkung des SPNV ist eine wesentliche Säule zur Bewältigung des Klimawandels und dessen Folgen, das Netz des EBN ist ein wesentlicher Bestandteil des SPNV im Lande Bremen und steht im Einklang mit der Entscheidung der Regierungskoalition. Eine Bahnwerkstatt in der Nähe des Zentrums des EBN ist dabei betrieblich besonders vorteilhaft.

Beschlussempfehlung:

Die Bürgerschaft Landtag nimmt Kenntnis.