

**Antwort des Senats
auf die Kleine Anfrage der Fraktion Die Linke
vom 22.11.2023**

Verbindungsausfälle im SPNV zwischen Bremen und Bremen Nord

Die Fraktion DIE LINKE hat folgende Kleine Anfrage an den Senat gerichtet:

Im aktuellen Bericht über den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), vorgelegt am 14. September 2023 in der staatlichen Deputation Mobilität, Bau und Stadtentwicklung, wird auf die negative Entwicklung der Pünktlichkeit des SPNV in 2022 im Großraum Bremen hingewiesen, nur eins der sechs Teilnetze im Land Bremen liegt noch über dem vertraglich vereinbarten Zielwert von 95 Prozent Pünktlichkeit. Das den Bremer Norden betreffende Teilnetz der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen hatte in 2022 nur eine Pünktlichkeit von 90,3 Prozent, was bedeutet, dass jede 10. Verbindung mehr als 5 Minuten Verspätungen hat.

Auch bei der Entwicklung der geplanten und ungeplanten Zugausfälle ist für 2022 ein negativer Trend zu sehen. Für die Regio-S-Bahn fielen 2,3 Prozent der bestellten Zugkilometer ungeplant und 4,2 Prozent geplant aus, insgesamt 6,5 Prozent.

Die Stadtteile im Bremer Norden sind räumlich stark vom Kerngebiet der Stadt Bremen getrennt. Umso wichtiger ist eine gute verkehrliche Anbindung durch den SPNV. Hier kommt es aber immer wieder insbesondere bei der Verbindung RS 1 Bremen Hbf.-Vegesack-Farge (und Gegenrichtung) zu Beschwerden über Verspätungen und Zugausfällen. Auch die Verbindung der RS2 Bremen-Bremerhaven-Lehe (und Gegenrichtung) ist oft von Ausfällen und Unpünktlichkeit betroffen.

Wir fragen den Senat:

- 1. Wie hat sich die Pünktlichkeit im Teilnetz der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen insbesondere der Verbindungen RS 1 zwischen Bremen Hbf.-Vegesack-Farge (und Gegenrichtung) und RS 2 Bremen Hbf.-Bremerhaven-Lehe (und Gegenrichtung) in den letzten fünf Jahren (2019 bis Herbst 2023) entwickelt und welche Gründe liegen hierfür vor?*
- 2. Wie haben sich die geplanten und ungeplanten Zugausfälle der bestellten Zugkilometer im Teilnetz der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen insbesondere der Verbindungen RS 1 zwischen Bremen Hbf.-Vegesack-Farge (und Gegenrichtung) und RS 2 Bremen Hbf.-Bremerhaven-Lehe (und Gegenrichtung) in den letzten fünf Jahren (2019 bis Herbst 2023) entwickelt und welche Gründe lagen dafür jeweils vor (hierfür bitte jeweils für RS 1 und RS 2 getrennt den Tabellenentwurf verwenden)?*

Zugausfälle								
	geplant	ungeplant						Gesamt in %
	Bauliche Einschränkungen	Techn. Probleme Trasse	Techn. Probleme Fahrzeug	Personal	Wetter	Personenschaden	andere	
2019								
2020								

2021								
2022								
2023								

3. *Welche baulichen Tätigkeiten sind zukünftig geplant, durch die es zu weiteren Einschränkungen im Teilnetz der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen insbesondere der Verbindung Bremen Hbf.-Vegesack-Farge (und in Gegenrichtung) und RS 2 Bremen Hbf.-Bremerhaven-Lehe (und Gegenrichtung) kommen kann und wie sollen diese kompensiert werden?*
4. *Wie sollen zukünftig die ungeplanten Zugausfälle, für die die Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen Verantwortung trägt, wie Personalengpässe und technischer Probleme an den Fahrzeugen, vermieden werden bzw. welche Pläne gibt es seitens des Netzbetreibers diese Gründe für Zugausfälle zu verringern?*
5. *Als ein Grund für die Unpünktlichkeit des SPNV im Großraum Bremen wird die hohe Grundauslastung des Bahnknotens Bremen genannt. Kann das sogenannte dritte Gleis hier Abhilfe leisten?*
 - a. *Wie ist der momentane Stand für das Projekt „drittes Gleis zwischen Bremerhaven und Bremen“ einzuschätzen und ab wann ist mit einem Baubeginn zu rechnen?*
 - b. *Welche Anstrengungen hat das Land Bremen beim Bund unternommen, um den Bau des „dritten Gleises“ priorisiert voranzutreiben?*
 - c. *Wie ist der Stand um die Bemühungen des Landes Niedersachsen den „Moorexpress“ zu reaktivieren und inwiefern wird diese Reaktivierung den Bahnknoten Bremen betreffen?*
6. *Wie ist der Stand zur geplanten Bahnwerkstatt Bremen-Oslebshausen? Wie schätzt der Senat die Auswirkungen auf die Teilnetze Expresskreuz Niedersachsen/ Bremen und Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen ein? Wird es durch die Ansiedelung der Werkstatt weitere Einschränkungen der Verbindungen in den Bremer Norden geben?*

Der Senat beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

Zu 1.: *Wie hat sich die Pünktlichkeit im Teilnetz der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen insbesondere der Verbindungen RS 1 zwischen Bremen Hbf.-Vegesack-Farge (und Gegenrichtung) und RS 2 Bremen Hbf.-Bremerhaven-Lehe (und Gegenrichtung) in den letzten fünf Jahren (2019 bis Herbst 2023) entwickelt und welche Gründe liegen hierfür vor?*

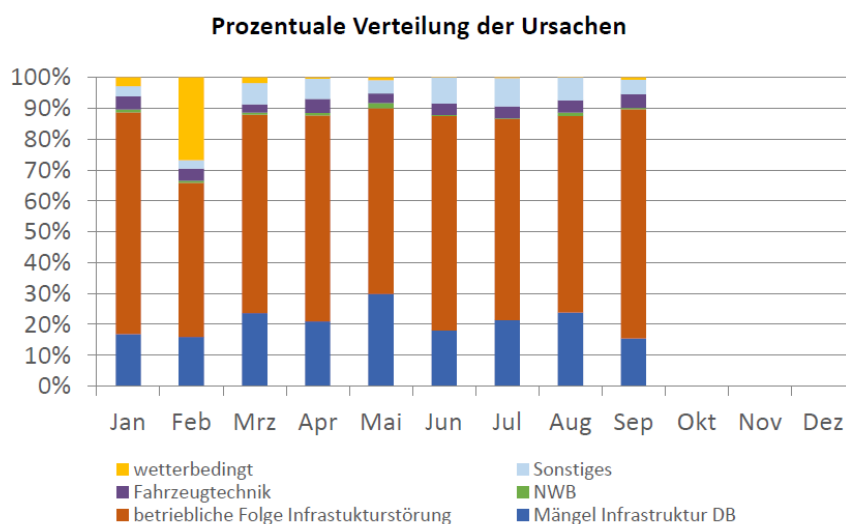
Pünktlichkeiten im Bahnverkehr werden in Deutschland üblicherweise an einzelnen, von der DB Netz AG definierten Messstellen erfasst. Linienpünktlichkeiten können grundsätzlich daraus modelliert werden, die Aussagekraft zur Qualitätsindexierung einer Linie wird dadurch allerdings nicht verbessert. Für die beiden angefragten Abschnitte sind jeweils maßgebende Messpunkte vorhanden, deren Ergebnis untenstehend angegeben werden. Für den Nordabschnitt der RS1 ist dies die Messstelle Bremen-Vegesack, für den nördlichen Linienast der Linie RS2 Bremerhaven Hbf. In den dargestellten Werten sind die Ankunfts- und Abfahrtsverspätungen sämtlicher Fahrten der jeweiligen Linie an den genannten Messpunkten gleichgewichtet berücksichtigt.

Die Pünktlichkeit wird in Klassen gemessen. Die in der Öffentlichkeit bekannteste Klasse ist die von der DB Fernverkehr üblicherweise verwendete „bis 5:59 Min.-Klasse“. Im Nahverkehr sind strengere Grenzen üblich. In allen von Niedersachsen und Bremen abgeschlossenen Verkehrsverträgen sind die Klassen „unter 3 Min.“ und „unter 5 Min.“, sowie auch 5 – 15 Minuten, 15 – 60 Minuten und über 60 Minuten definiert und von den Eisenbahnverkehrsunternehmen monatlich zu liefern.

Eine richtungsbezogene Aufbereitung der Pünktlichkeitsentwicklungen über den Linienverlauf liegt dem Senat aktuell nicht vor. Zum Vergleich sind in der ersten Zeile die Werte des gesamten Teilnetzes Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen (RSBN) in der Entwicklung der vergangenen fünf Jahre dargestellt.

	2019	2020	2021	2022	2023 (Jan.-Okt.)
RSBN gesamt	94,5 %	94,2 %	92,6 %	90,3 %	89,9 %
RS 1: Vegesack	96,4 %	95,8 %	94,5 %	91,6 %	89,3 %
RS 2: Bremerhaven Hbf	92,0 %	93,9 %	90,5 %	89,7 %	83,4 %

Gründe für Verspätungen sind äußerst vielfältig und schwer über ein gesamtes Jahr in ihren spezifischen Ausprägungen zusammenzufassen. Beispielhaft ist in der folgenden Abbildung die Aufteilung aller Verspätungen im Netz der RSBN für den Zeitraum Januar bis September 2022 nach ihren Ursachen dargestellt.



Es ist erkennbar, dass „Mängel der Infrastruktur“ stets der primäre Verspätungsverursacher sind. Im Netz der Regio-S-Bahn liegen diese bei rund 20 % aller Verspätungsursachen. In Folge einer solchen Infrastrukturstörung („Primärursache“) ergeben sich allerdings weitere negative Auswirkungen auf den Betriebsablauf, etwa Verspätungen bei anschließenden Fahrten der betroffenen Zuggarnitur oder bei eingleisigen Strecken Auswirkungen auf den kreuzenden Gegenzug. Diese Folgen einer Infrastrukturstörung sind ursächlich für rund 60 % weiterer Verspätungen. Damit sind rund 80 % der Verspätungen infrastrukturbedingt. Konkrete Ursachen sind dabei Weichen-, Bahnübergangs- und Stellwerksstörungen, um die drei häufigsten Ursachen zu nennen, aber auch betriebliche Folgen von geplanten Baumaßnahmen im Netz. Wie schnell der geplante Betriebszustand wieder erreicht wird, hängt in hohem Maße von der Auslastung des Bahnnetzes ab, dem Anteil nicht vergebener Trassen, die zur Entspannung beitragen können.

Für den hier dargestellten Betrachtungszeitraum können als Besonderheiten herausgestellt werden, dass der im Jahr 2020 zeitweise aufgrund der Pandemie eingeschränkte Güterverkehr zu einer nachlassenden Auslastung des Bahnknotens Bremen und damit zu einer generell guten Betriebsqualität führte. Für die Jahre 2020 als auch 2021 sind die aufgrund der Pandemie geringeren Fahrgastzahlen und damit kürzeren Aufenthaltszeiten an den Stationen ebenfalls positiv wirkend (Möglichkeit zur Reduktion von Verspätungen) zu erwähnen. Ab 2020 hat sich im Gegenzug allerdings das Bauvolumen im Netz signifikant erhöht und damit die Pünktlichkeit negativ beeinflusst. Speziell wurde die Pünktlichkeit der Linie RS 1 aufgrund der Baumaßnahme „Sebaldsbrücker Heerstraße/Zeppelintunnel“ in den

vergangenen drei Jahren deutlich negativ beeinflusst, da im Bereich der Brückenbaustelle über lange Phasen nur ein eingleisiger Betrieb auf dieser extrem hoch ausgelasteten Magistrale möglich war.

Zu 2.: *Wie haben sich die geplanten und ungeplanten Zugausfälle der bestellten Zugkilometer im Teilnetz der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen insbesondere der Verbindungen RS 1 zwischen Bremen Hbf.-Veegesack-Farge (und Gegenrichtung) und RS 2 Bremen Hbf.-Bremerhaven-Lehe (und Gegenrichtung) in den letzten fünf Jahren (2019 bis Herbst 2023) entwickelt und welche Gründe lagen dafür jeweils vor (hierfür bitte jeweils für RS 1 und RS 2 getrennt den Tabellenentwurf verwenden)?*

Die von den Fragestellern vorgegebene Tabelle kann aufgrund leicht abweichender Ursachencodierungen nur in der folgenden, adaptierten Form gefüllt werden. Darüber hinaus beziehen sich die Werte der folgenden Tabellen jeweils auf die Gesamtlinien RS1 und RS2. Eine Aufteilung nach Linienabschnitten (hier nur die Nordäste) liegt nicht vor. Sind bestimmte Mängelschwerpunkte in der Infrastruktur bekannt (Beispiel: einzelne Bahnübergänge oder Weichen) gibt es hierzu ohnehin eine eigene Meldekette zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und DB Netz. Alle anderen Ursachen sind nicht linienabschnittsursächlich.

Alle Prozentwerte beziehen sich auf die geplanten Soll-Fahrplankilometer im Gesamtnetz der RSBN des jeweiligen Jahres. Die Spalte „Gesamt“ bezieht sich auf die Summe der geplanten und ungeplanten Ausfallquoten.

Zugausfälle / Linie RS 1							
	<i>geplant</i>	<i>ungeplant</i>					<i>Gesamt in %</i>
	<i>Bauliche Einschränkungen</i>	<i>Mängel Infrastruktur DB</i>	<i>betriebliche Folge Infrastruktur- störung</i>	<i>Gründe NWB (Personal, Streik etc.)</i>	<i>Fahrzeugtechnik</i>	<i>Sonstiges (u.a. Sturmereignisse)</i>	
2019	0,91 %	0,06 %	0,06 %	0,71 %	0,08 %	0,03 %	1,85 %
2020	1,27 %	0,08 %	0,11 %	0,09 %	0,08 %	0,08 %	1,71 %
2021	0,22 %	0,13 %	0,39 %	0,08 %	0,09 %	0,20 %	1,11 %
2022	3,18 %	0,20 %	0,16 %	0,30 %	0,10 %	0,19 %	4,13 %
2023 (Jan. – Nov..)	0,84 %	0,12 %	0,11 %	0,40 %	0,08 %	0,16 %	1,71 %

Zugausfälle / Linie RS 2							
	<i>geplant</i>	<i>ungeplant</i>					<i>Gesamt in %</i>
	<i>Bauliche Einschränkungen</i>	<i>Mängel Infrastruktur DB</i>	<i>betriebliche Folge Infrastruktur- störung</i>	<i>Gründe NWB (Personal, Fahrzeugtechnik Streik etc.)</i>	<i>Fahrzeugtechnik</i>	<i>Sonstiges (u.a. Sturmereignisse)</i>	
2019	0,60 %	0,03 %	0,03 %	0,37 %	0,02 %	0,01 %	1,05 %
2020	0,30 %	0,03 %	0,04 %	0,10 %	0,03 %	0,05 %	0,55 %
2021	0,67 %	0,04 %	0,07 %	0,05 %	0,03 %	0,14 %	1,00 %
2022	0,38 %	0,09 %	0,11 %	0,23 %	0,05 %	0,15 %	1,00 %
2023 (Jan. – Nov.)	0,54 %	0,04 %	0,04 %	0,39 %	0,04 %	0,11 %	1,16 %

Zur Interpretation der Werte wird im Wesentlichen auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen, insbesondere auch bei dem Anstieg der geplanten Zugausfälle, der sich etwa proportional zur Bautätigkeit im Netz darstellt. In den Jahren 2020 und 2021 gab es jeweils Sturmereignisse mit mehrtägigen Auswirkungen, im Februar 2022 eine erhebliche Wintersituation, nach der die DB Netz einige Servicegleise erst nach Tagen wieder frei geben konnte und 2023 sind die Auswirkungen des mehrwöchigen EVG-Streiks sowie des Sturms Anfang Juli deutlich erkennbar.

Zu 3.: *Welche baulichen Tätigkeiten sind zukünftig geplant, durch die es zu weiteren Einschränkungen im Teilnetz der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen insbesondere der Verbindung Bremen Hbf.-Vegesack-Farge (und in Gegenrichtung) und RS 2 Bremen Hbf.-Bremerhaven-Lehe (und Gegenrichtung) kommen kann und wie sollen diese kompensiert werden?*

Das Bauvolumen im deutschen Streckennetz hat in den vergangenen 5 Jahren kontinuierlich zugenommen. Ursächlich dafür ist die zwischen dem Bund und der DB AG geschlossene Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zur Finanzierung der Instandhaltungsmaßnahmen im Netz, bei den Stationen und bei der Energieversorgung. Die aktuelle Vereinbarung („LuFV III 2019 – 2029“) sieht einen Hochlauf der jährlich zur Verfügung stehenden Mittel für die Instandhaltung vor. Ungefähr analog sind die Bauaktivitäten im Bahnnetz angestiegen. Trotz dieser verstärkten Reinvestitionstätigkeit des Bundes steigt das Durchschnittsalter der technischen Anlagen der Bahn weiterhin an, wenn auch weniger schnell. Dies bedeutet, dass das aktuell erreichte Bauniveau noch nicht ausreicht, den technischen Stand der Bahnanlagen zu halten. Und schon gar nicht, um eine signifikante Verbesserung der technischen Verfügbarkeit zu ermöglichen.

Daher ist durch den Bund und die DB AG das Konzept der Generalsanierungen auf bundesweit 40 Strecken des sog. Hochleistungsnetzes entwickelt worden. Jeweils 5 Monate wird jede Strecke gesperrt um in dieser Zeit (Ausnahme Bremen – Bremerhaven: nur eine eingleisige Sperrung) sämtliche Gewerke umfassend modernisieren zu können und den Grundstein zur Digitalisierung der Infrastruktur zu legen. Umfassende Busersatzkonzepte, die rechtzeitig mit den Aufgabenträgern des SPNV und Eisenbahnverkehrsunternehmen

abgestimmt werden, sollen die Einschränkungen für die Fahrgäste in diesen Zeiträumen möglichst geringhalten.

Bremen ist von den Generalsanierungen in vier aufeinander folgenden Jahren betroffen:

- 2. Hj. 2027: Bremen – Bremerhaven
- 1. Hj. 2028: Bremen – Hamburg
- 2. Hj. 2029: Bremen – Hannover
- 1. Hj. 2030: Bremen – Osnabrück

Die Strecke Bremen – Oldenburg gehört auch zum Hochleistungsnetz, wird allerdings aufgrund des aktuell relativ guten technischen Zustands erst später grundsaniert.

Bereits kurzfristig wird es in den Jahren 2024 und teilweise noch 2025 zu erheblichen baubedingten Einschränkungen im Netzbereich Bremen-Burg/Bremen-Vegesack/Osterholz-Scharmbeck und damit im zentralen Streckenbereich des hier angefragten Teilnetzes kommen. Dort werden aktuell drei zum Teil sehr alte Stellwerke zu einem neu erbauten Elektronischen Stellwerk in Bremen-Burg zusammengeführt. Dazu sind erhebliche Kabel- und Tiefbauarbeiten an den Strecken und Bahnübergängen erforderlich, die auch Vollsperrungen über längere Zeiträume erfordern. Insbesondere der Abschnitt Bremen-Burg – Bremen-Vegesack wird im Zeitraum 24.6. – 04.8.2024 gänzlich gesperrt.

Grundsätzlich werden alle Züge, die geplant, also im Regelfall baubedingt ausfallen müssen durch Busfahrten ersetzt. Diese Busfahrten erhalten einen eigenständigen Fahrplan, der mit Vorlauf von mindestens zwei Wochen in den Online-Informationssystemen abrufbar ist. Aufgrund der längeren Busfahrzeiten sind häufig auch Anpassungen an dem restlich verbliebenen Zuglauf erforderlich, um einen sicheren Anschluss zu gewährleisten.

Fallen Züge über längere Abschnitte aus, beispielsweise auf der Gesamtstrecke Bremen – Bremerhaven, so werden in der Regel neben Busersatzfahrten, die alle Zwischenhalte bedienen auch Schnellbusse im Punkt-zu-Punkt-Verkehr eingeplant und kommuniziert, die für große Nachfragegruppen attraktivere Ersatzfahrzeiten ermöglichen.

Zu 4.: *Wie sollen zukünftig die ungeplanten Zugausfälle, für die die Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen Verantwortung trägt, wie Personalengpässe und technischer Probleme an den Fahrzeugen, vermieden werden bzw. welche Pläne gibt es seitens des Netzbetreibers diese Gründe für Zugausfälle zu verringern?*

Wie aus der Tabelle zu Frage 2 ersichtlich wird, liegen die Ausfallgründe der vergangenen Jahre – im Gegensatz zu den Verspätungsgründen – überwiegend im Verantwortungsbereich der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Dabei konzentrieren sich wiederum die Ursachen auf zwei Punkte: Personalverfügbarkeit und technische Verfügbarkeit der Fahrzeuge.

Die im Netz der Regio-S-Bahn eingesetzte Fahrzeugflotte aus den Baujahren 2010/2011 und 2022 läuft sehr zuverlässig. Bei erhöhtem Störaufkommen sorgt die NWB kurzfristig für eine bedarfsweise Verstärkung in der Werkstatt. Mit der Neuausschreibung des Netzes (Betriebsaufnahme 2022) hatten die Aufgabenträger gegenüber dem Erstvertrag bereits eine deutlich höhere Reserveflotte vorgeschrieben (7 statt 3 Triebwagen).

Die Fahrzeuge im Netz des Expresskreuzes Bremen/Niedersachsen hingegen gehen dem Ende ihrer technischen Lebensdauer entgegen. Entsprechend nehmen die technisch begründeten Zugausfälle in diesem Netz zu. Mit Ablösung durch die neuen Fahrzeuge, die aktuell in der Fertigung sind und ab 2025 schrittweise eingesetzt werden, ist auch hier von einer signifikanten Besserung auszugehen.

Um das Problem zu häufiger personalbedingter Ausfälle kurzfristig zu mildern, werden Lokführer von speziellen Zeitarbeitsfirmen eingesetzt. Aufgrund des dramatischen, nicht nur eine Region oder ein Unternehmen betreffender Fachkräftemangels, ist jedoch auch dieser Ansatz nur begrenzt möglich. Aktuell berichten die Eisenbahnunternehmen von einer wieder ansteigenden Zahl an Interessenten für die in der Regel 10-monatigen Lehrgänge zum Triebfahrzeugführer. Aufgrund der Anforderungen im sicherheitsrelevanten Bereich der Eisenbahn sind die Durchfallquoten verglichen mit anderen Ausbildungen sehr hoch. Seit rund 5 Jahren verpflichten die Aufgabenträger die Eisenbahnunternehmen auf konkrete Mindestquoten jährlich neu auszubildenden Personals. Der Bedarf an Lokführern steigt nicht nur aufgrund der generell angestrebten Steigerung des Schienenverkehrs. Auch die in den vergangenen Jahren durch die Gewerkschaften verhandelten Tarifverträge führen aufgrund neuer Schichtanforderungen zu einem erheblichen spezifischen Anstieg des Personalbedarfs. Mit der aktuellen Verhandlungsrunde 2023 der GdL ist ein weiterer signifikanter Anstieg zu erwarten. Die Anstrengungen zur Gewinnung neuen Personals sind damit durch alle Eisenbahnverkehrsunternehmen weiter zu erhöhen.

Zu 5.: *Als ein Grund für die Unpünktlichkeit des SPNV im Großraum Bremen wird die hohe Grundauslastung des Bahnknotens Bremen genannt. Kann das sogenannte dritte Gleis hier Abhilfe leisten?*

a. Wie ist der momentane Stand für das Projekt „drittes Gleis zwischen Bremerhaven und Bremen“ einzuschätzen und ab wann ist mit einem Baubeginn zu rechnen?

b. Welche Anstrengungen hat das Land Bremen beim Bund unternommen, um den Bau des „dritten Gleises“ priorisiert voranzutreiben?

c. Wie ist der Stand um die Bemühungen des Landes Niedersachsen den „Moorexpress“ zu reaktivieren und inwiefern wird diese Reaktivierung den Bahnknoten Bremen betreffen?

Die Feststellung, dass die hohe, teilweise überhöhte Auslastung der Bahnstrecken rund um Bremen und auch im engeren Knotenbereich maßgebend zur mangelnden Betriebsqualität und damit einer erhöhten Unpünktlichkeit beitragen, ist korrekt. Technische Maßnahmen, wie elektronische Stellwerke oder die Einrichtung durchgehender sog.

Gegengleissignalisierungen vor allem aber die oben erwähnten Grundsanierungen werden vsl. in den kommenden 10 Jahren schrittweise die Betriebsqualität verbessern und die Kapazität der Strecken erhöhen. Ein weiterer signifikanter Sprung bei der Betriebsstabilität ist darüber hinaus aber erst mit der Erweiterung der größtenteils 2-gleisigen Infrastruktur um ein weiteres Gleis zu erwarten.

Zu a): Das benannte Projekt des dreigleisigen Ausbaus Bremen-Bremerhaven existiert so nicht. Bestehende Projekte sind der dreigleisige Ausbau zwischen Langwedel und Bremen-Sebaldsbrück sowie zwischen Bremen-Rangierbahnhof und Bremen-Burg sowie die Ertüchtigung der Strecke Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg/Wümme für den Güterverkehr als großräumige Umgehungsstrecke für den Knoten Bremen. Dieses Projekt zum dreigleisigen Ausbau zwischen Langwedel und Bremen-Sebaldsbrück sowie zwischen Bremen-Rangierbahnhof und Bremen-Burg befindet sich aktuell in der Vorentwurfsplanung bei der DB. Ein Baubeginn wird seitens der DB Netz AG für die Mitte der 2030er Jahre prognostiziert. Das Projekt der Ertüchtigung der Bahnstrecke über Bremervörde befindet sich im aktuellen Bundesverkehrswegeplan in der Kategorie „Potentieller Bedarf“. Ein Baubeginn ist nicht prognostizierbar.

Zu b): Bezogen auf das Projekt „Alpha-E plus Bremen“, das vom Bund als vordringliche Maßnahme aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 umgesetzt wird, wird Bremen auf Fachebene bei der laufenden Vorentwurfsplanung regelmäßig konsultiert. Eine Vorstellung der Ergebnisse dieser Planungsstufe ist seitens der DB InfraGO AG in der zweiten Jahreshälfte 2024 vorgesehen. Damit schreitet die Planung nach Einschätzung des Senats zügig voran. Der Baubeginn hängt maßgeblich vom Verlauf der anstehenden Planfeststellungsverfahren ab.

Bezüglich des Projektes zum Ausbau der Güterverbindung über Bremervörde führt Bremen intensive Gespräche mit dem Land Niedersachsen und dem Bund, um die Planung dieses Vorhabens möglichst schnell beginnen zu lassen.

Zu c): Nach Kenntnis der SBMS ist die Strecke des „Moorexpress“ auf der Relation Osterholz-Scharmbeck – Bremervörde in der aktuellen strukturierten Reaktivierungsuntersuchung des Landes Niedersachsen nach einer Voruntersuchung in einer ersten Stufe noch nicht in die zweite Stufe gelangt. Eine Reaktivierung im regulären SPNV scheint damit zum gegenwärtigen Zeitpunkt unwahrscheinlich. Es ist von einem Weiterbetrieb der seit dem Jahr 2000 an Wochenenden verkehrenden touristischen Fahrten auszugehen. Insofern sind keine negativen Auswirkungen auf den Knoten Bremen über den aktuellen Zustand hinaus absehbar. Einzig der ab dem Fahrplan 2026 geplante 30-Minuten-Takt auf der RS 2 zwischen Bremen und Bremerhaven wird an Samstagen zu einem Anpassungsbedarf beim Moorexpress führen.

Zu 6.: *Wie ist der Stand zur geplanten Bahnwerkstatt Bremen-Oslebshausen? Wie schätzt der Senat die Auswirkungen auf die Teilnetze Expresskreuz Niedersachsen/ Bremen und Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen ein? Wird es durch die Ansiedelung der Werkstatt weitere Einschränkungen der Verbindungen in den Bremer Norden geben?*

Für den Bau der geplanten Bahnwerkstatt an der Reitbrake wird aktuell ein Planfeststellungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz durchgeführt. Die Auslegung der Unterlagen im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens ist voraussichtlich ab Januar 2024 vorgesehen.

Es wird angenommen, dass die Fragesteller mit der zweiten Teilfrage die Auswirkungen der Zu- und Abführungsfahrten der Werkstatt meinen.

Die Zuführung zum Anschlussgleis der bremischen Hafeneisenbahn (Inlandshafen/Stahlwerk) ist im planmäßigen Fall gänzlich unabhängig von den vom Personenverkehr genutzten Gleisen der Bahnstrecke Bremen Hbf – Bremen-Walle – Bremen-Oslebshausen – Bremen-Burg – Bremen-Nord/Bremerhaven. Auswirkungen auf die Betriebsqualität der Linien RE 8, RE 9, RS 1 und RS 2 sind damit nicht zu erwarten. Die zur Nutzung vorgesehenen Gleise im Bereich des ehemaligen Rangierbahnhofes (sog. Güterbahn, Strecken 1401/1422) sind heute durch Güterzüge nur mäßig ausgelastet, so dass auch von Verdrängungen auf die Hauptstrecke nicht auszugehen ist.

Es sind keine Einschränkungen zu befürchten, im Gegenteil wird mit der Einführung des 30-Min.-Taktes auf der RS 2 zwischen Bremen und Bremerhaven ab 2025/26 der SPNV auf dieser Achse weiter verdichtet.

Beschlussempfehlung:

Die Bürgerschaft Landtag nimmt Kenntnis.