

**Mitteilung des Senats vom 25. März 2003**

**Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Land Bremen**

Der Senat legt der Bürgerschaft (Landtag) den Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Land Bremen mit der Bitte um Kenntnisnahme vor.

Die Deputation für das Bauwesen (Land) hat am 28. November 2002 den Entwurf des Nahverkehrsplans für den Schienenpersonennahverkehr im Land Bremen beschlossen.

Anlage

Nahverkehrsplan 2 für den Schienenpersonennahverkehr im Land Bremen 2003 bis 2007

**Nahverkehrsplan 2  
für den Schienenpersonennahverkehr  
im Land Bremen  
2003 – 2007**

**12. Februar 2003**

Aufgestellt durch



**□ Senator für Bau und Umwelt**

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Rahmenbedingungen und Ziele .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Bilanz des ersten SPNV-Nahverkehrsplans .....</b>	<b>4</b>
<b>2.1</b>	<b>Maßnahmen an Bahnhöfen .....</b>	<b>4</b>
<b>2.2</b>	<b>Maßnahmen zur Fahrzeugbeschaffung .....</b>	<b>7</b>
<b>2.3</b>	<b>Maßnahmen zur Angebotsgestaltung .....</b>	<b>7</b>
<b>2.4</b>	<b>Der SPNV im Jahre 2002 .....</b>	<b>8</b>
<b>3</b>	<b>Die Entwicklung des SPNV bis 2007 .....</b>	<b>10</b>
<b>3.1</b>	<b>Grundsätze .....</b>	<b>10</b>
<b>3.2</b>	<b>Entwicklungspotenziale für den SPNV .....</b>	<b>11</b>
<b>3.3</b>	<b>Das Grundangebot: Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen .....</b>	<b>13</b>
	3.3.1 Linie S 1: Bremen-Vegesack – Bremen Hauptbahnhof – Verden .....	14
	3.3.2 Linie S 2: Bremerhaven-Lehe – Bremen – Twistringen .....	18
	3.3.3 Linie S 3: Nordenham/Oldenburg – Bremen Hauptbahnhof – Bremen – Tenever/Rotenburg (Wümme) .....	20
<b>3.4</b>	<b>Das ergänzende Angebot: RegionalExpress und RegionalBahn .....</b>	<b>22</b>
<b>3.5</b>	<b>Weiterentwicklung des VBN-Tarifs .....</b>	<b>24</b>
<b>3.6</b>	<b>Wettbewerb .....</b>	<b>24</b>
<b>4</b>	<b>Maßnahmenkatalog .....</b>	<b>26</b>
<b>4.1</b>	<b>Finanzierung des SPNV .....</b>	<b>26</b>
<b>4.2</b>	<b>Maßnahmenübersicht .....</b>	<b>29</b>
	<b>Verzeichnisse .....</b>	<b>38</b>

### 1 Rahmenbedingungen und Ziele

Als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) hat das Land Bremen für sein Gebiet einen Nahverkehrsplan zu beschließen, der den Rahmen für die Planung des SPNV im Land Bremen vorgibt. Er ist spätestens alle fünf Jahre fortzuschreiben.

Der erste Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Land Bremen wurde im Dezember 1997 beschlossen, er galt bis Ende 2002. Gegenstand des ersten Nahverkehrsplans war eine umfassende Bestandsaufnahme des SPNV. Daraus abgeleitet wurden zwei Maßnahmenswerpunkte: Die Sanierung der jahrelang vernachlässigten Bahnhöfe im Lande Bremen sowie die dringend erforderliche Angebotsverbesserung mit schnellen Zügen und neuen Fahrzeugen zwischen den beiden Städten des Landes Bremen, Bremen und Bremerhaven.

Bedingt durch die geographische Lage sind die Verkehrsbeziehungen mit dem niedersächsischen Umland für die Weiterentwicklung des SPNV im Land Bremen von großer Bedeutung. Alle SPNV-Linien überschreiten die Landesgrenzen und führen ins benachbarte Niedersachsen. Eine erfolgreiche Weiterentwicklung des SPNV bedarf aus diesem Grunde einer guten Zusammenarbeit der beiden Länder und eines abgestimmten Gesamtkonzeptes.

In diesem Sinne verfolgt der zweite Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Land Bremen (SPNV-Nahverkehrsplan 2 Land Bremen) das Ziel, das in den vergangenen Jahren gemeinsam mit dem Land Niedersachsen entwickelte SPNV-Gesamtkonzept für den Raum Bremen/Oldenburg/Bremerhaven weiter zu detaillieren und gemeinsam mit dessen Umsetzung zu beginnen.

Bestandteile dieses Gesamtkonzeptes sind ein regionales S-Bahn-System (Region-S-Bahn) mit feinerschließenden Nahverkehrszügen, die auf den elektrifizierten Hauptstrecken die Region mit den genannten Oberzentren verknüpfen und auf allen Zwischenbahnhöfen halten. Dieses Netz wird ergänzt durch RegionalExpress-Züge (RE), welche die genannten Oberzentren untereinander und mit wichtigen benachbarten Zentren verbinden. RegionalBahnen (RB) verkehren auf den Nebenstrecken in der Region.

Das zuvor skizzierte Konzept erfordert einen Ausbau der Schienen- und Bahnhofsinfrastruktur sowie eine umfassende Modernisierung der in der Region Bremen eingesetzten Schienenfahrzeuge.

Durch eine nachfragegerechte Gestaltung des SPNV und seine gezielte Weiterentwicklung zu einem Markenprodukt sollen noch mehr Fahrgäste für den öffentlichen Nahverkehr gewonnen und der Marktanteil des ÖPNV am Gesamtverkehrsmarkt erhöht werden. Die Umsetzung der dafür notwendigen Maßnahmen und das Erreichen der Ziele sind besonders von den finanziellen, aber auch von den organisatorischen Möglichkeiten und der Zusammenarbeit der regional Verantwortlichen abhängig.

## **2 Bilanz des ersten SPNV-Nahverkehrsplans**

### **2.1 Maßnahmen an Bahnhöfen**

Ein Maßnahmenschwerpunkt des ersten Nahverkehrsplans, der von 1998 bis 2002 galt, war die Modernisierung der jahrelang vernachlässigten Bahnhöfe. Diese wurde in zwei Stufen konzipiert:

1. Sauberkeitsoffensive: Zusätzliche Instandhaltungs- und Reinigungsmaßnahmen.
2. Grundlegende Sanierungsmaßnahmen.

#### **Sauberkeitsoffensive**

Von den zusätzlichen Instandhaltungs- und Reinigungsmaßnahmen, die von der DB Station & Service AG durchgeführt wurden, haben sämtliche Bahnhöfe des Landes Bremen profitiert. Mit finanzieller Unterstützung des Landes konnten folgende Maßnahmen durchgeführt werden: Grundreinigung der Bahnhofsanlagen und Grünpflege, Beseitigung von Graffiti, Reinigung der Gleisbereiche, Erneuerung von Zäunen, Vitrinen, Wetterschutzanlagen, Sitzgelegenheiten, etc.

Die Arbeiten wurden im Jahre 2002 abgeschlossen, alle Stationen wurden durch die Sauberkeitsoffensive in einem Zustand mit akzeptabler Aufenthaltsqualität versetzt. Die Aufwendungen betragen insgesamt 1,15 Mio. Euro, davon übernahm das Land Bremen 0,49 Mio. Euro in Form einer Finanzhilfe an die DB Station & Service AG.

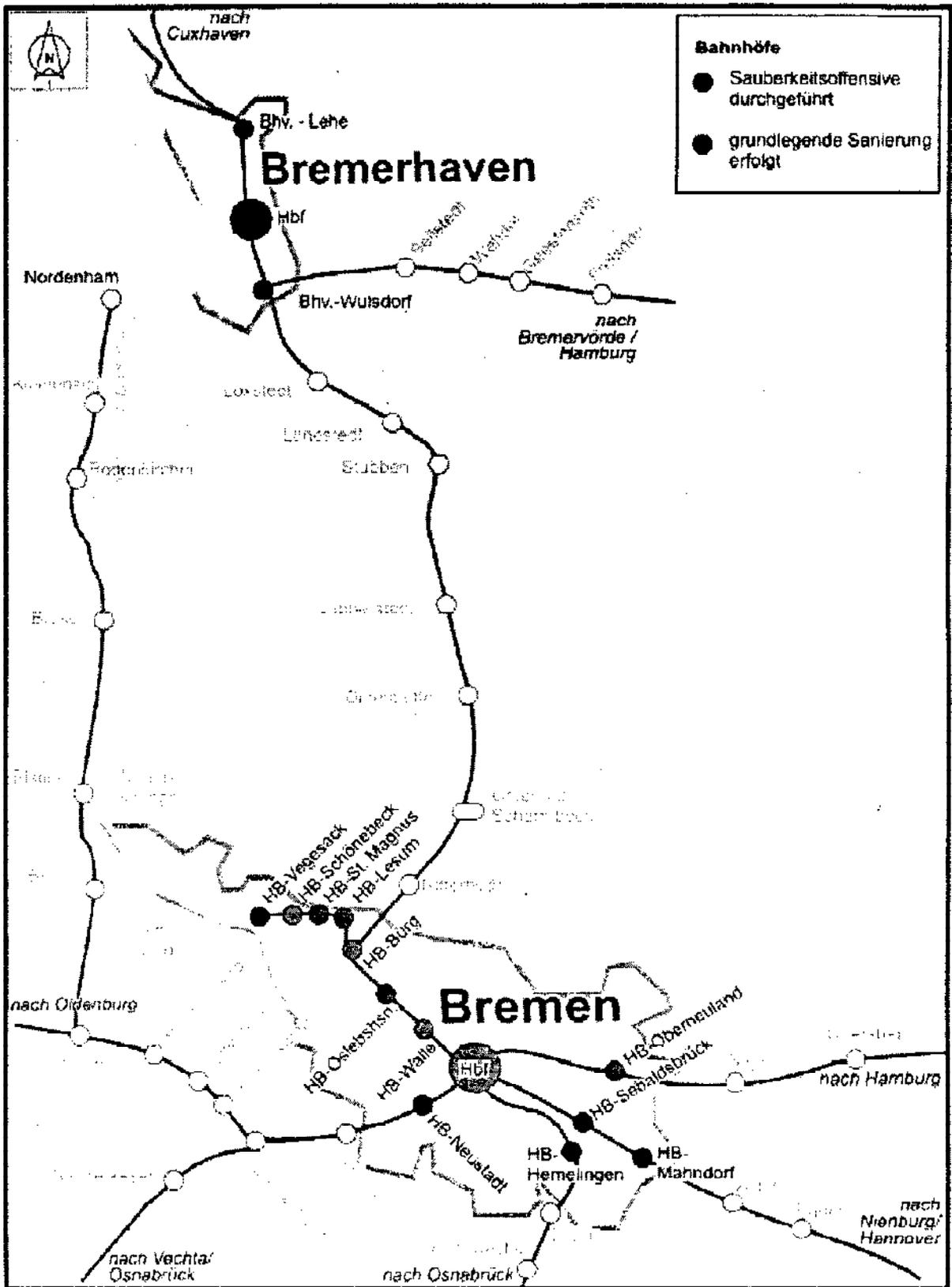
#### **Grundlegende Sanierungsmaßnahmen**

Für alle Stationen im Lande Bremen ist eine grundlegende Sanierung vorgesehen, die schrittweise umgesetzt werden soll. Grundsätzlich sollen alle Stationen nach den folgenden Kriterien modernisiert werden: Erneuerung der Zugänge und Erhöhung der Bahnsteige auf 76 cm, behindertengerechte Bahnsteigzugänge über Rampen oder Fahrstühle, Blindenleitsystem, Anschluss an eine 3-S-Zentrale mit Notrufsäulen und Videoüberwachung. Ergänzend zu den oben genannten Maßnahmen werden bei Bedarf auch die ÖPNV-Verknüpfungsanlagen sowie die P+R- und B+R-Anlagen modernisiert,

Bis Ende 2002 konnten bereits folgende Bahnhöfe nach den oben genannten Kriterien grundlegend saniert werden: Bremen Hauptbahnhof, Bremen-Walle, Bremen-Burg, Bremen-Schönebeck, Bremerhaven-Lehe (bislange Bahnsteigzugang, P+R-/B+R-Anlagen).

Die Sanierung der noch verbleibenden Stationen wird schrittweise fortgeführt.

Insgesamt wurden seit 1996 im Land Bremen für die Sanierung der Bahnhöfe rund 95 Mio. Euro ausgegeben, von diesem Betrag hat das Land Bremen rund 20 Mio. Euro übernommen.



SPNV-NAHVERKEHRSPLAN 2  
**LAND BREMEN**

BILANZ ERSTER SPNV-NAHVERKEHRSPLAN 1998 - 2002  
 MASSNAHMEN AN BAHNHÖFEN

1



Abbildung 1:  
Bremen Hauptbahnhof: eine neu gestaltete  
Eingangshalle empfängt die Fahrgäste



Abbildung 2:  
DB-PlusPoint in Bremen-Schönebeck: bald  
stehen hier die Reisenden nicht mehr im  
Regen



Abbildung 3:  
Bahnsteigzugang in Bremerhaven-Lehe:  
attraktiv und modern



Abbildung 4:  
Die bequemste Art umzusteigen: Bus und  
Bahn an einem Bahnsteig in Bremen-Burg

## 2.2 Maßnahmen zur Fahrzeugbeschaffung

In den vergangenen Jahren auf den Hauptstrecken eingesetzte moderne Doppelstockwagen erlauben den Fahrgästen ein bequemes Reisen mit hohem Fahrkomfort. Auf nicht elektrifizierten Nebenstrecken kommen verstärkt neue, sprintstarke Triebwagen zum Einsatz. An dieser Modernisierung des Fahrzeugparks haben sich die Länder Bremen und Niedersachsen mit Finanzhilfen beteiligt.

Mit Finanzhilfen des Landes Bremen konnte die DB Regio AG bis 2002 insgesamt 33 Doppelstockwagen beschaffen, die auf folgenden Linien zum Einsatz kommen:

- RB Bremen-Vegesack – Bremen Hauptbahnhof – Verden,
- RE Bremerhaven-Lehe – Bremen.

In diese modernen Nahverkehrsfahrzeuge wurden seit 1996 insgesamt rund 30 Mio. Euro investiert. Das Land Bremen hat von dieser Summe rund 15 Mio. Euro als Finanzhilfen an die DB Regio AG gezahlt.

Mit Finanzhilfen des Landes Niedersachsen wurden bis Ende 2002 die folgenden Linien, die Bremen bedienen, mit modernen Fahrzeugen ausgestattet:

- RE Bremen – Hamburg-Altona,
- RE Norddeich – Oldenburg – Bremen – Hannover,
- RB Bremen – Delmenhorst – Vechta – Osnabrück (NordWestBahn).



Abbildung 5:  
Halt in Bremen-Lesum: moderner  
Doppelstockzug der DB Regio AG

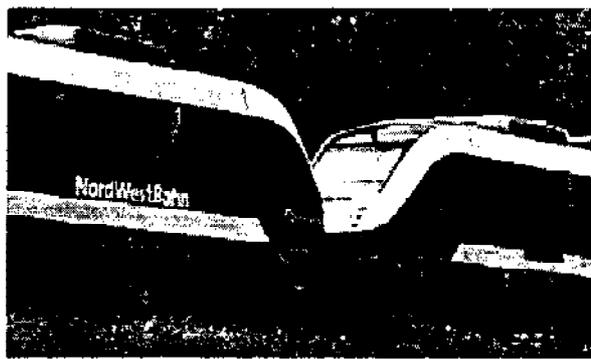


Abbildung 6:  
Deutliche Fahrgastzuwächse: die  
NordWestBahn unterwegs zwischen  
Bremen, Delmenhorst und Osnabrück

## 2.3 Maßnahmen zur Angebotsgestaltung

### Einführung schneller Züge zwischen Bremen und Bremerhaven

Zur Verbesserung des Verkehrsangebotes zwischen den Oberzentren Bremen und Bremerhaven sowie zur besseren Anbindung Cuxhavens wurde das Zugangebot zwischen Bremen und Bremerhaven um schnelle RegionalExpress-Züge (RE) ergänzt. Seit dem Fahrplanwechsel 1997/1998 haben die SPNV-Aufgabenträger Land Bremen und Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) gemeinsam mit der DB Regio AG das Angebot an RE-Zügen zwischen Bremen und Bremerhaven schrittweise ausgeweitet. Ein Teil dieser Züge ersetzt zwischenzeitlich entfallene Fernverkehrszüge (InterRegio). Insgesamt konnte das Angebot schneller Züge auf der Strecke Bremen – Bremerhaven seit Beginn der Regionalisierung im Jahre 1996 auf 19 RE-Züge werktäglich ausgebaut werden. Mit nur einem Zwischenhalt in Osterholz-Scharmbeck erreichen diese Züge Fahrzeiten, die zuvor nur im Fernverkehr erreicht wurden.

Die RE-Züge bestehen seit dem Fahrplanwechsel im Juni 2001 in der Regel aus modernen Doppelstockwagen.

Insgesamt wurde das Zugangebot zwischen Bremen, Bremerhaven und Cuxhaven von 1996 bis heute um rund 400.000 Zugkm/Jahr ausgeweitet. Der dafür entstehende Zuschussbedarf in Höhe von insgesamt 3,3 Mio. Euro/Jahr wird von den Ländern Bremen und Niedersachsen gemeinsam getragen. Der bremische Anteil für das Zusatzangebot beläuft sich auf 1,1 Mio. Euro/Jahr.

### **Betrieb der NordWestBahn**

Ende 2000 ging die NordWestBahn (NWB) als neue regionale Privatbahn auf der Strecke Osnabrück – Vechta – Delmenhorst – Bremen an den Start. Moderne, komfortable Fahrzeuge, kürzere Fahrzeiten und ein wesentlich dichteres Taktangebot ließen die Zahl der Fahrgäste bereits in den ersten Wochen steigen. Durch zusätzliche Fahrten und die Ausweitung von 23 auf inzwischen 29 neue Triebwagen reagierte die NWB auf die hohen Nachfragesteigerungen von insgesamt 70 %.

Bremen beteiligt sich an den entstehenden Betriebskosten der NordWestBahn mit einer Finanzhilfe in Höhe von bislang 0,3 Mio. Euro/Jahr.

## **2.4 Der SPNV im Jahre 2002**

Aus dem ersten Nahverkehrsplan, der im Zeitraum 1998 bis 2002 galt, besteht noch ein Überhang von Maßnahmen, die bislang nicht umgesetzt werden konnten. Weiterhin hat sich in einzelnen Bereichen durch die konzeptionelle Weiterentwicklung des SPNV-Angebotes neuer Handlungsbedarf ergeben. Vor diesem Hintergrund stellt sich im Jahre 2002 die Situation des SPNV im Land Bremen wie folgt dar:

### **Schieneinfrastruktur**

Der Eisenbahnpersonennahverkehr in der Region Bremen wird ausschließlich auf Schienenstrecken mit Mischverkehr abgewickelt, d. h. Personenfern-, Personennah- und Güterverkehr überlagern sich auf denselben Gleisen. Dies führt zu Verspätungsübertragungen auf den Nahverkehr und schränkt die Möglichkeiten von Angebotsverbesserungen auf der bestehenden Infrastruktur ein.

Vor dem Hintergrund steigender Verkehrsmengen durch die Verlagerung zusätzlicher Verkehre auf die Schiene (z. B. Zunahme der Pendlerbeziehungen ins Umland, steigender Güterverkehr mit Containern) ist es erforderlich, die Schieneinfrastruktur in der Region Bremen auszubauen, um Kapazität und Qualität des SPNV und der übrigen Schienenverkehre zu verbessern.

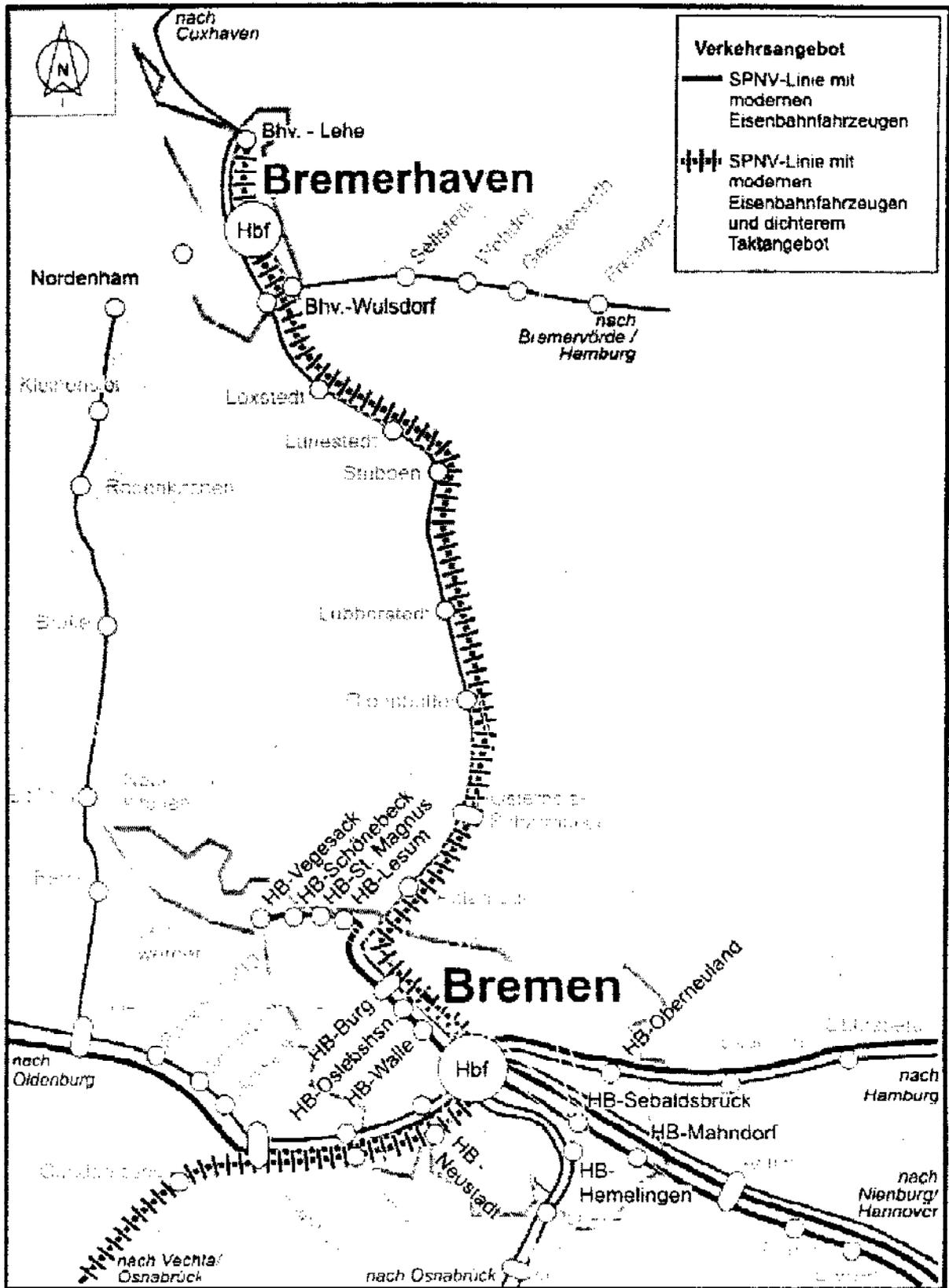
### **Bahnhofsinfrastruktur**

Es besteht noch ein Überhang von Sanierungsmaßnahmen für Bahnhöfe aus dem ersten SPNV-Nahverkehrsplan, so dass weiterhin grundlegender Sanierungsbedarf bei einer Vielzahl von Bahnhöfen besteht, die bislang noch nicht für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zugänglich sind und keinen modernen Standard aufweisen.

Weiterhin ist durch die Entwicklung von Flächen sowie durch mögliche neue SPNV-Linienführungen die Prüfung neuer Bahnhofsstandorte erforderlich geworden.

### **Schienefahrzeuge**

Trotz eines umfangreichen Modernisierungsprogramms für Schienefahrzeuge verkehren in der Region Bremen weiterhin Züge, die aufgrund ihres Alters und ihrer Ausstattung den Anforderungen eines modernen, attraktiven SPNV nicht mehr entsprechen. Dies betrifft mit Ausnahme der RB-Linie Vegesack – Verden alle RB-Züge der DB Regio AG, die die Städte Bremen und Bremerhaven bedienen. Bei den RE-Zügen besteht noch auf den Linien Bremen – Osnabrück und Bremen – Nordenham Modernisierungsbedarf.



SPNV-NAHVERKEHRSPLAN 2  
**LAND BREMEN**

BILANZ ERSTER SPNV-NAHVERKEHRSPLAN 1998 - 2002  
 MASSNAHMEN ZUR FAHRZEUGBESCHAFFUNG  
 UND ANGEBOTSGESTALTUNG

## **Verkehrsangebot**

Die RegionalBahn-Linien, die das Oberzentrum Bremen mit der Region verbinden, sind derzeit noch nicht in allen Bereichen ausreichend mit den städtischen Verkehren verknüpft. Viele Linien des feinerschließenden Schienenpersonennahverkehrs (Halt an allen Zwischenbahnhöfen) enden derzeit im Bremer Hauptbahnhof und bedienen so nur einen Teil des Stadtgebietes direkt. Defizite bestehen hier insbesondere im Verlauf des OstWest-Korridors Rotenburg (Wümme) – Bremen – Oldenburg bei der Bedienung des Bremer Ostens, der über eine Vielzahl von Arbeitsplätzen verfügt.

Eine Sonderstellung im SPNV-Angebot nimmt die heutige RB-Linie Bremen-Vegesack – Bremen Hauptbahnhof – Verden ein. Ihr kommt eine wichtige innerstädtische Verbindungsfunktion zu, da sie Bremen-Nord, Bremen-Stadt und den Bremer Osten miteinander verbindet. Mit dem Ziel, der innerstädtischen Verbindungsfunktion besser gerecht zu werden, sollen eine Verlängerung der Linie bis nach Bremen-Farge und ein Verdichten des Taktangebotes zwischen Bremen-Nord und Bremen-Stadt geprüft werden.

## **Tarif**

Auf der Grundlage der zwischen dem Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) und der Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH geschlossenen Verträge kommt im Gebiet des Zweckverbandes der VBN-Tarif zur Anwendung. Zentrales Merkmal des VBN-Tarifes und großer Vorteil für die Fahrgäste ist, dass der gesamte ÖPNV und SPNV unternehmensunabhängig im Verbundraum mit einem Ticket genutzt werden kann. Der VBN-Tarif ist als so genannter Flächenzonentarif mit 78 Tarifzonen aufgebaut, d. h. der Fahrpreis wird über die Anzahl der befahrenen Tarifzonen ermittelt.

Bei der Bewertung des Tarifsystems im Rahmen des VBN-Kundenbarometers 1998 wurde dieses als eher schlecht empfunden. Dabei gab es kaum regionale Unterschiede. Die befragten Kunden kritisierten besonders, dass das Tarifsystem zu kompliziert sei; außerdem empfanden es 19 % der weniger zufriedenen bzw. unzufriedenen Kunden als ungerecht. Im Jahr 1999 hat eine Tarifstrukturreform stattgefunden, die das Tarifsystem vereinfacht hat.

## **3 Die Entwicklung des SPNV bis 2007**

### **3.1 Grundsätze**

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), der auch den SPNV einschließt, ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge und soll unter Berücksichtigung der unterschiedlichen zeit- und raumbezogenen Verkehrsbedürfnisse sichergestellt und weiterentwickelt werden.

Im Interesse verträglicher lebens- und Umweltbedingungen sowie der Verkehrssicherheit ist eine Erhöhung des Anteils des Öffentlichen Personennahverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen durch Aufkommensverlagerungen vom motorisierten Individualverkehr anzustreben. Durch die Verlagerung von wahlfreien MIV-Anteilen auf den ÖPNV wird auch das Ziel erreicht, die Straßen für den Wirtschaftsverkehr zu entlasten.

Unter diesem Gesichtspunkt soll dem ÖPNV unter Beachtung der Belange notwendiger Kraftfahrzeugverkehre bei Ausbau und Finanzierung Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden. Der Ausbau soll dem Grundsatz von Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprechen und sich vom Bedarf her rechtfertigen.

Die Siedlungsentwicklung und der ÖPNV sollen sich im Hinblick auf die Schaffung einer ÖPNV-orientierten Siedlungsentwicklung gegenseitig stärken. Bei der Ausweisung neuer Wohn- und Gewerbegebiete ist eine ÖPNV-Erschließung in die Gesamtplanung einzubeziehen. Im Rahmen der Bauleitplanung ist hierbei darauf hinzuwirken, dass Wohnbereiche an Arbeits- und Ausbildungsstätten und

diese Bereiche an öffentliche, private, gewerbliche, soziale und kulturelle Einrichtungen mit Verkehrsmitteln des ÖPNV auf möglichst kurzem Wege angebunden werden.

Lokale und regionale ÖPNV-Netze sind an möglichst vielen Stellen miteinander zu verknüpfen, um die Zahl der im ÖPNV möglichen Fahrtbeziehungen zu erhöhen und so den zunehmend dezentraleren Verkehrsströmen besser als bislang Rechnung zu tragen.

Bei Planung, Bau, Aus- und Umbau von Verkehrsanlagen, bei der Fahrzeugbeschaffung sowie bei der Planung, der Ausgestaltung und dem Betrieb des Bedienungsangebotes sind die besonderen Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen (z. B. ältere Menschen, Kinder sowie Personen mit Kindern) angemessen zu berücksichtigen.

Für behinderte Menschen besteht das Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für die Nutzung von Bahnanlagen und Fahrzeugen im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) zu erreichen. Barrierefreiheit bedeutet nach § 4 BGG: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung) akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernisse und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich sind.“

Die Eisenbahnen sind nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) verpflichtet, zu diesem Zweck Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen.

Über die Bereitstellung von Finanzhilfen für die Modernisierung von Bahnhöfen und Fahrzeugen unterstützt das Land Bremen die Verkehrsunternehmen bei der schrittweisen Herstellung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit. So werden z. B. von der DB Station & Service AG mit Finanzhilfen des Landes modernisierte Bahnhöfe mit 76 cm hohen Bahnsteigen, behindertengerechten Bahnsteigzugängen über Rampen oder Fahrstühle, einem Blindenleitsystem und mit einem Anschluss an eine 3-S-Zentrale ausgerüstet. Von der DB Regio AG beschaffte und vom Land mit Finanzhilfen geförderte Doppelstocksteuerwagen können von Rollstuhlfahrern an 76 cm hohen Bahnsteigen über eine Überfahrbrücke erreicht werden.

Bei derartigen vom Land geförderten Vorhaben soll eine Beteiligung von Behindertenvertretern durch den Vorhabenträger erfolgen.

### **3.2 Entwicklungspotenziale für den SPNV**

Die aus der Siedlungsentwicklung, dem wirtschaftlichen Strukturwandel und veränderten Einkaufs- bzw. Freizeitmustern erwachsenden Anforderungen für die Verkehrsplanung in Bremen können in Fortschreibung des ersten SPNV-Nahverkehrsplans wie folgt skizziert werden:

Die Zahl der Berufseinpender bzw. -auspendler wird in der Zukunft weiter ansteigen (vgl. Abbildung 7). Da einerseits die Entfernungen zwischen den Wohnstandorten und den Arbeitsstätten durch die Stadt-Umland-Wanderung weiter ungebremst wachsen und andererseits immer mehr neue Arbeitsplätze nicht allein im Stadtzentrum Bremens, sondern auch in peripher angesiedelten Gewerbe- und Dienstleistungsbereichen entstanden sind, genügt die Netzstruktur des öffentlichen Verkehrs trotz der durchgeführten Ausbaumaßnahmen diesen veränderten Anforderungen noch nicht im erforderlichen Umfang. Neben den zusätzlichen Belastungen für die Bevölkerung entlang des Hauptverkehrsstraßennetzes hat sich die Situation insbesondere für den Wirtschaftsverkehr durch die Berufspendler verschlechtert, denn nahezu 60 % der Fahrten nach Bremen sind beruflich veranlasst und treten zudem konzentriert innerhalb weniger Tagesstunden auf.

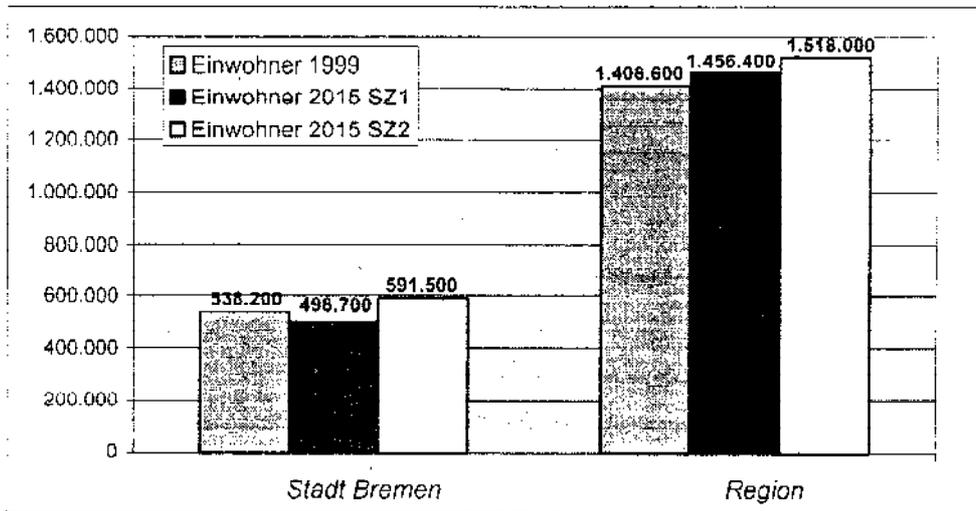


Abbildung 7: Einwohnerentwicklung in Bremen und in der Region für die Strukturszenarien (SZ) <sup>1</sup> 1 und 2 (Quelle: Ingenieurgruppe IVV Aachen)

<sup>1</sup> Strukturszenario 1: Fortschreibung der Siedlungsstrukturen für Bremen und Umland gemäß den bisherigen Entwicklungstendenzen.  
 Strukturszenario 2: Annahme einer expansiven Strukturentwicklung

Die rechnerischen Einpendlerquoten als Differenz zwischen erwerbstätiger Wohnbevölkerung und Arbeitsplätzen in der Stadt Bremen sind in der Abbildung 8 dargestellt.

Hierbei wird deutlich, dass sich die rechnerische Einpendlerquote – und damit die Verkehrsverflechtung im Berufsverkehr zwischen der Region und Bremen – zwischen dem Status-quo 1999 und 2015 erhöht.

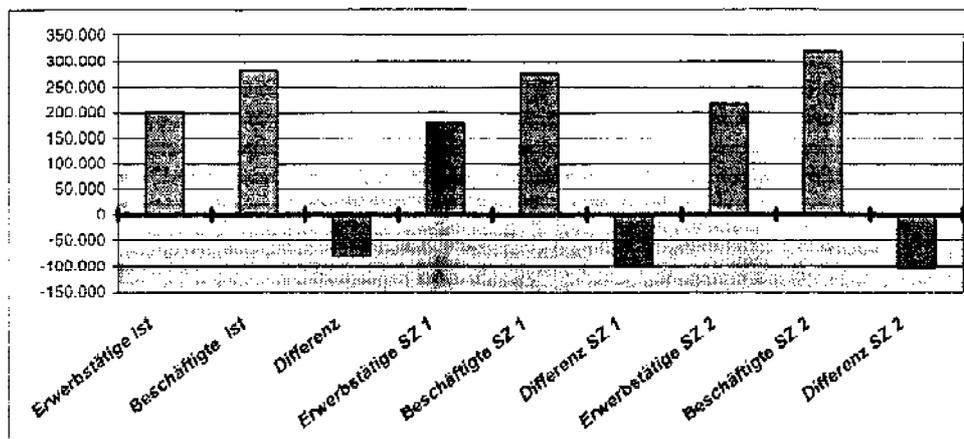


Abbildung 8: Rechnerische Einpendlerquoten als Differenz erwerbstätiger Wohnbevölkerung und Arbeitsplätze in der Stadt Bremen

Diese beschriebenen Zuwächse des die Stadtgrenzen überschreitenden Verkehrs sind bislang nicht durch einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs aufgefangen worden. Auf Grund dieser Gegebenheiten nutzen die Berufspendler aus der Region weiterhin ganz überwiegend den privaten Pkw.

Vorrangig muss sich die Stadt Bremen daher der Aufgabe stellen, eine Verlagerung insbesondere der Berufspendler und eines Teils der innerbremischen Fahr-

ten auf den öffentlichen Verkehr zu erreichen, um die zeitweise auftretenden Verkehrsbehinderungen zugunsten einer allgemein verbesserten Erreichbarkeit der Wohn- und Wirtschaftsstandorte zu minimieren. Besonders gute Voraussetzungen für eine entsprechende Verlagerung bestehen dort, wo ein gut ausgebauter Schienenverkehr existiert.

Neben der erforderlichen Reduzierung verkehrsbedingter Umweltbelastungen lässt sich auch der Gefahr einer Abwanderung von Betrieben in die Region vorbeugen, wie sie in Bremen erst ansatzweise, jedoch in anderen Ballungsräumen schon spürbar zum Nachteil der Kernstädte eingetreten ist.

Für die Annahme öffentlicher Verkehrsmittel ist es entscheidend, dass für die Kunden vom Ausgangspunkt bis zum Ziel ihrer Fahrt, d. h. einschließlich der Zu- und Abgangswege (auch in der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln: P+R, B+R) der Haltestellen sowie der Umsteigeanlagen attraktive Bedingungen zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel vorhanden sind und auch erkannt werden.

Entsprechend den unterschiedlichen Anforderungen, die an das SPNV-System in der Region Bremen gestellt werden, ergibt sich die Notwendigkeit, das Angebot nachfragegerecht zu differenzieren. Durch eine eindeutige Produktdefinition wird das Angebot strukturiert und für die Fahrgäste leicht erkennbar:

Die Regio-S-Bahn (S) Bremen/Niedersachsen stellt das Grundangebot des feiner-schließenden SPNV auf den elektrifizierten Hauptstrecken in der Region Bremen/Oldenburg/Bremerhaven bereit. Ihre Linien sind vertaktet und weisen eine hohe Fahrtenhäufigkeit auf. Sie verbinden die Region mit den wichtigen Zentren. In Bremen nehmen die S-Bahnlinien auch innerstädtische Verkehrsaufgaben wahr. Zusätzlich wird an den Haltepunkten eine enge Verknüpfung mit dem lokalen ÖPNV angestrebt.

Schnelle RegionalExpress-Züge (RE), die nur an wichtigen Stationen halten, verbinden die Städte Bremen und Bremerhaven miteinander und mit den umliegenden Zentren. Für Bremerhaven übernehmen die RE-Züge zudem eine Zubringerfunktion zum Schienenpersonenfernverkehr in Richtung Hamburg und Hannover.

Regionalbahnen (RB) bedienen die nicht elektrifizierten Nebenstrecken.

Das Schienennetz der Eisenbahn wird im Stadtgebiet Bremens auf den Hauptachsen durch das Straßenbahnnetz vervollständigt. Darauf abgestimmt verkehren städtische und regionale Buslinien, die vornehmlich Zubringer- und Verteilerfunktion zu und von den Schienenverkehrsmitteln erfüllen.

### **3.3 Das Grundangebot: Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen**

Das zentrale Projekt zur Verbesserung des SPNV in der Region, das gemeinsam vom Senator für Bau und Umwelt und der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) entwickelt wird, ist die „Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen“ als regionales S-Bahnsystem für den Raum Bremen/Oldenburg/Bremerhaven.

Da die künftige räumliche Entwicklung zu einer Zunahme der dezentralen Verkehrsbeziehungen führen wird, soll die geplante Regio-S-Bahn neue, die Stadt Bremen durchquerende Linienführungen erhalten (Durchmesserlinien). Damit kann die Regio-S-Bahn mehr Ziele als die heutigen Nahverkehrszüge direkt und mit kurzen Reisezeiten bedienen, so dass die vorhandenen Fahrgastpotenziale ausgeschöpft werden. Zusätzliche Verknüpfungspunkte mit dem lokalen ÖPNV vergrößern darüber hinaus die Zahl möglicher, attraktiver Fahrtbeziehungen.

Das Projekt Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen besteht aus einer Vielzahl einzelner Maßnahmen, die drei Maßnahmengruppen zugeordnet werden können:

#### **Fahrplanangebot und Linienführung**

Bildung von drei Durchmesserlinien mit Halt an allen Zwischenbahnhöfen auf den elektrifizierten Eisenbahnstrecken (vgl. Karte 3):

- Linie S 1: Verden – Bremen Hauptbahnhof – Bremen-Vegesack mit einer Option auf Verlängerung des SPNV bis Bremen-Farge,

- Linie S 2: Bremerhaven-Lehe – Bremen – Twistringen,
- Linie S 3: Nordenham/Oldenburg – Bremen Hauptbahnhof – Bremen-Tenever/Rotenburg (Wümme). Auf dieser Linie prüfen die Länder Bremen und Niedersachsen als Alternative zu einem modernisierten Eisenbahnverkehr den Einsatz einer Regionalstadtbahn (RSB-Untersuchungskorridor).

Die drei Durchmesserlinien verbinden die Aufkommensschwerpunkte Bremen-Nord, Innenstadt/Hauptbahnhof und Bremer Osten (u. a. Industriestandort Daimler-Chrysler, Einkaufszentrum „Weserpark“) auf direktem Wege mit der Region. Ihr Fahrplan ist vertaktet, für einzelne Linienäste ist eine Verdichtung des Angebotes geplant.

### **Umfassende Modernisierung der eingesetzten Schienenfahrzeuge**

Auf sämtlichen Linien sollen beschleunigungsstarke, komfortable Elektrotriebwagen zum Einsatz kommen, die behindertengerecht ausgestattet sind.

### **Modernisierung der Bahnhöfe und Ausbau der Schieneninfrastruktur**

Bei Einrichtung der S-Bahn-Linien sollen alle Bahnhöfe einen modernen, kundenfreundlichen, behindertengerechten Standard aufweisen. Zusätzlich erfordert insbesondere die Einrichtung der Linie S 3 umfangreiche Sanierungs- und Ausbaumaßnahmen der Schieneninfrastruktur.

#### **3.3.1 Linie S 1: Bremen-Vegesack – Bremen Hauptbahnhof – Verden**

##### **Angebot und Linienführung**

Als einzige der drei geplanten Regio-S-Bahnlinien besteht die Linie S 1 bereits heute in ihrer Linienführung. Diese S-Bahnlinie verläuft parallel zur Weser und folgt so der historischen Siedlungsachse Bremens. Sie verbindet Bremen-Nord, den Bereich Hauptbahnhof/Innenstadt und den Bremer Osten miteinander und übernimmt damit auch wichtige innerstädtische Verbindungsaufgaben.

Um diesem Charakter eines innerstädtischen Verkehrsmittels Rechnung zu tragen, soll das Fahrtenangebot zu den Hauptverkehrszeiten zwischen Bremen-Vegesack und dem Hauptbahnhof zukünftig auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet werden. Im weiteren Verlauf der Linie S 1 zwischen dem Hauptbahnhof und Verden wird der 30-Minuten-Takt beibehalten; eine Angebotsverdichtung erfolgt hier durch die Überlagerung des Angebotes der S 1 mit dem der Linien S 2 und S 3.

##### **Einsatz moderner Elektrotriebwagen**

Der Einsatz moderner S-Bahntriebwagen statt der heutigen Doppelstockzüge ist eine Grundvoraussetzung für die auf der Linie S 1 geplanten Angebotsverbesserungen. Die beschleunigungsstarken, komfortablen Fahrzeuge verkürzen die Fahrzeiten im gesamten Linienverlauf. Werden zusätzlich zur Linie S 1 die Triebwagen auch auf der Linie S 2 eingesetzt, kann eine Taktverdichtung auf 15 Minuten zwischen Bremen-Vegesack und dem Hauptbahnhof erreicht werden, ohne dass auf dem hoch belasteten Streckenabschnitt Bremen Hauptbahnhof – Bremen-Burg zusätzliche Gleise gebaut werden müssen.



Abbildung 9:  
**Ein Modell für die Zukunft:**  
Elektrotriebwagen für die Regio-S-Bahn



Die Elektrotriebwagen sollen an 76 cm hohen Bahnsteigen einen stufenfreien Einstieg ermöglichen und behindertengerecht ausgerüstet werden. Um die selben Platzkapazitäten wie heute ein Doppelstockzug anbieten zu können, müssen Elektrotriebzüge mit einer Länge von bis zu 210 m eingesetzt werden.

### **Sanierung von Bahnhöfen**

Die im Verlauf der S 1 vorhandenen Bahnhöfe werden schrittweise nach den folgenden Kriterien saniert: Erneuerung der Zugänge und Erhöhung der Bahnsteige auf 76 cm, behindertengerechte Bahnsteigzugänge über Rampen oder Fahrstühle, Blindenleitsystem, Anschluss an eine 3-S-Zentrale mit Notrufsäulen und Videoüberwachung. Die Bahnsteige für S-Bahn-Züge der Linie S 1 sind für 210 m lange Züge auszulegen.

Ergänzend zu den oben genannten Maßnahmen werden bei Bedarf auch die ÖPNV-Verknüpfungsanlagen sowie die P+R- und B+R-Anlagen modernisiert.

Bei den folgenden Bahnhöfen im Verlauf der Linie S 1 besteht noch Sanierungsbedarf

#### — Bremen-Vegesack

Gegenwärtig gibt es Planungen, den Bahnhofsvorplatz neu zu gestalten, um die Umsteigewege zwischen Bus und Bahn zu verkürzen, die Umsteigeanlage mit einem Witterungsschutz zu versehen, den Verkehrsablauf auf dem Busbahnhof zu optimieren und stadtgestalterische Ziele zu verwirklichen.

In diese Planungen werden auch das Bahnhofsgebäude und die Bahnsteige einbezogen, die im Zusammenhang mit einer Neugestaltung des Bahnhofplatzes ebenfalls grundlegend modernisiert werden sollen. Die P+R- und B+R-Anlagen werden ebenfalls modernisiert.

#### — Bremen-St. Magnus

#### — Bremen-Lesum

#### — Bremen-Oslebshausen

#### — Bremen-Sebaldsbrück

Es wird geprüft, den Bahnhof an den Standort Bremen-Föhrenstraße zu verlegen (siehe Abschnitt 3.3.3).

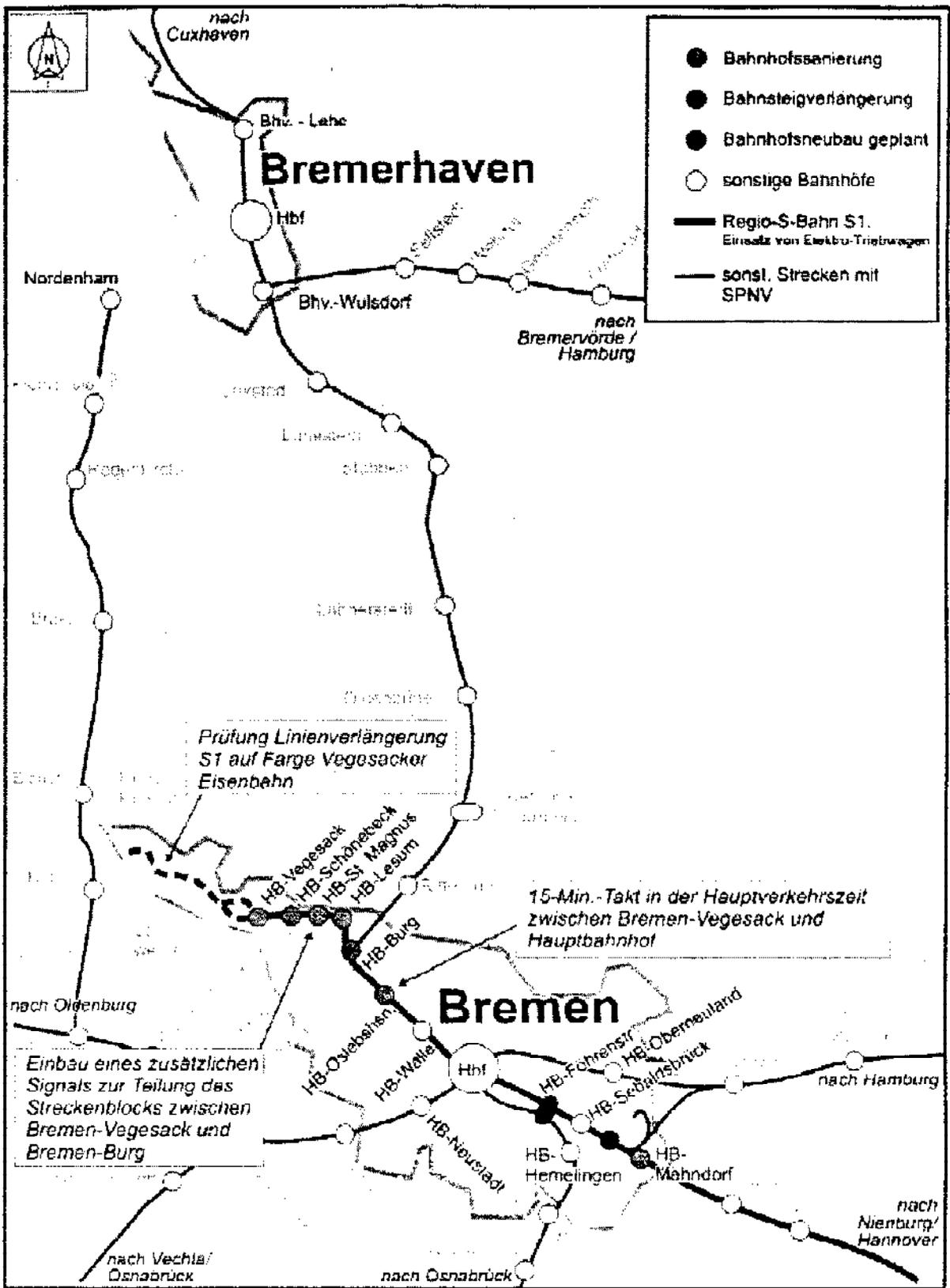
#### — Bremen-Mahndorf

Der Bahnhof wird um eine Bahnsteiglänge in Richtung Bremen Hauptbahnhof verlegt, um ihn so an das Busliniennetz anzuschließen und zu einem neuen ÖPNV-Verknüpfungspunkt im Bremer Osten auszubauen. Zu beiden Seiten der Gleise werden Umsteigeanlagen Bus/Bahn vorgesehen, auf der nördlichen Bahnhofseite besteht außerdem die Möglichkeit, die Straßenbahnstrecke aus Richtung Bremen-Tenever bei einer Verlängerung dort enden zu lassen.

Mit dem Einsatz längerer S-Bahn-Züge (s. o.) ergibt sich die Notwendigkeit, alle Bahnhöfe zwischen Bremen-Vegesack und Verden auf eine Länge von 210 m auszubauen. An sechs Bahnhöfen zwischen Bremen-Vegesack und Verden müssen die Bahnsteiglängen entsprechend angepasst werden.

### **Erforderliche Infrastrukturanpassungen**

Das auf einen 15-Minuten-Takt verdichtete Fahrtenangebot erfordert zwischen Bremen-Burg und Bremen-Vegesack je Richtung den Einbau eines zusätzlichen Signals, das diesen Streckenblock teilt.



SPNV-NAHVERKEHRSPLAN 2  
**LAND BREMEN**

REGIO-S-BAHN BREMEN / NIEDERSACHSEN  
 MASSNAHMEN S1, LAND BREMEN

## **Verlängerungsoption S 1:**

### **Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Farge Vegesacker Eisenbahn**

Eine Wiederaufnahme des Schienenpersonenverkehrs auf der im Eigentum der Farge Vegesacker Eisenbahn (FVE) stehenden Strecke von Bremen-Farge nach Bremen-Vegesack schließt das nördlich von Vegesack gelegene Gebiet an das SPNV-Liniennetz an und verbessert so die innerbremischen Verkehrsbeziehungen zwischen Bremen-Nord und Bremen-Stadt.

Derzeit wird für zwei Varianten geprüft, ob bzw. unter welchen Randbedingungen der Nutzen einer Reaktivierung der FVE für den Personenverkehr die damit verbundenen finanziellen Belastungen rechtfertigt.

1. Eisenbahnverkehr auf der gesamten Länge der FVE-Trasse zwischen Bremen-Vegesack und Bremen-Farge.
2. Stadtbahnverkehr. Zwischen Bremen-Vegesack und der Aumunder Feldstraße Führung der Stadtbahn abseits der FVE-Trasse im Straßenraum (Stadtbahnbetrieb). Anschließend bis Bremen-Farge Nutzung der FVE-Trasse.

Im Zusammenhang mit den oben genannten Varianten wird ebenfalls untersucht, welche Möglichkeiten es gibt, die auf der FVE verkehrenden Züge zur Attraktivitätssteigerung über Bremen-Vegesack hinaus bis zum Bremer Hauptbahnhof weiterzuführen.

### **3.3.2 Linie S 2: Bremerhaven-Lehe – Bremen – Twistingen**

#### **Angebot und Linienführung**

Die neue Regio-S-Bahnlinie S 2 verknüpft die Linienäste nach Bremerhaven und Twistingen miteinander und schafft so neben der Linie S 1 eine weitere innerbremische Schienenverbindung, die die wichtigen Bereiche Bremen-Nord (Verknüpfungspunkt Bremen-Burg), Innenstadt/Hauptbahnhof und Bremer Osten (neuer Verknüpfungspunkt Bremen-Föhrenstraße) miteinander verbindet und an die Region anschließt.

Die Fahrtenhäufigkeit auf den Linienästen wird beibehalten. Neue, beschleunigungsstarke Fahrzeuge verkürzen die Fahrzeiten. Zwischen Bremerhaven-Lehe und Bremen können so rund zehn Minuten Fahrzeit eingespart werden.

#### **Einsatz moderner Elektrotriebwagen**

Es sollen die selben Fahrzeugtypen wie auf der Linie S 1 zum Einsatz kommen.

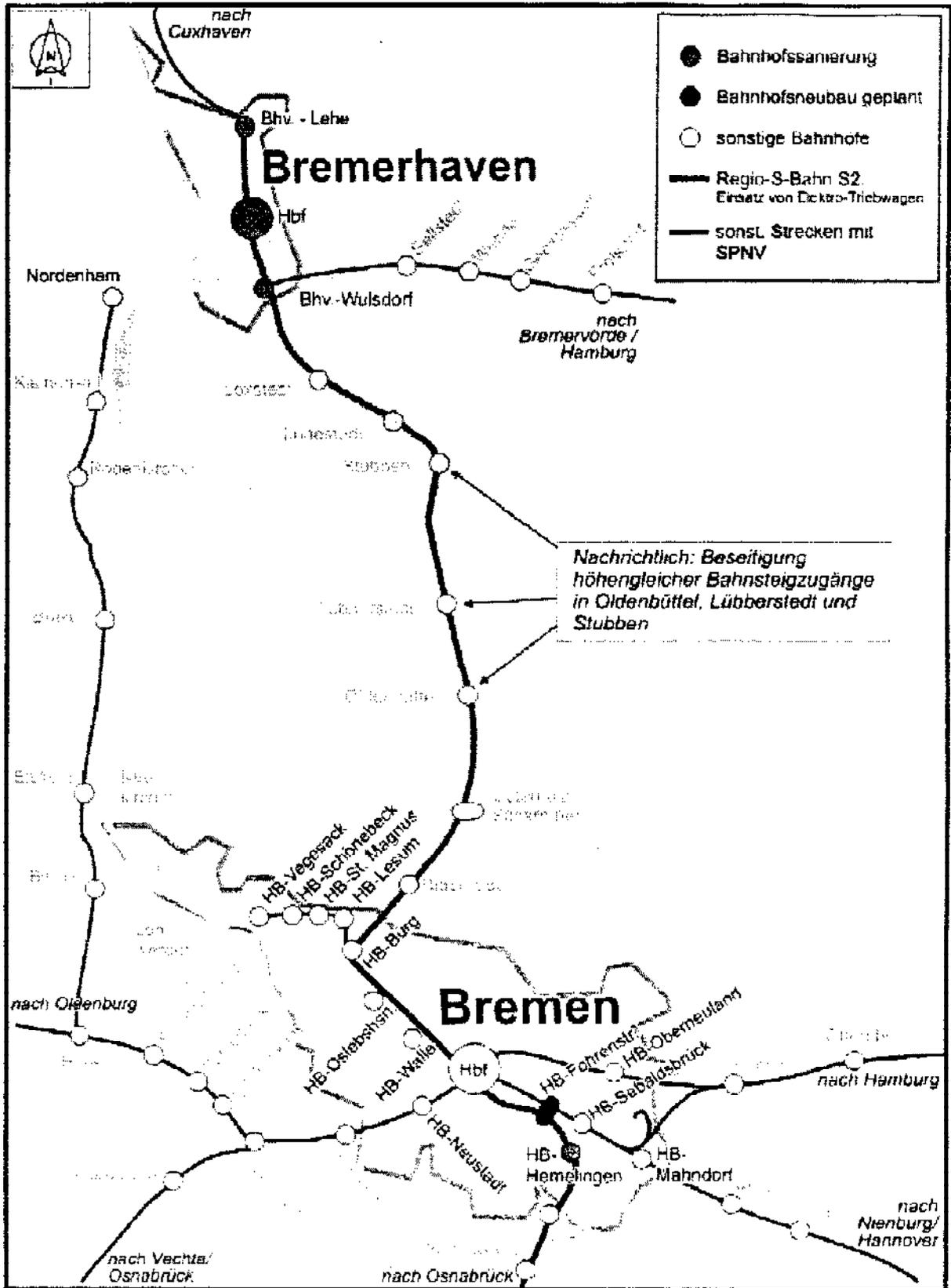
#### **Sanierung von Bahnhöfen**

Die Bahnhöfe im Verlauf der S 2 sollen nach den selben Kriterien wie die der S 1 saniert werden. Bei den folgenden Bahnhöfen, die im Land Bremen liegen und von der Linie S 2 bedient werden, besteht noch Sanierungsbedarf:

- Bremerhaven-Lehe
- Bremerhaven Hauptbahnhof
- Bremerhaven-Wulsdorf
- Bremen-Hemelingen. Auf Grund der großen Nähe zu einem möglichen neuen Bahnhof Bremen-Föhrenstraße (s. u.) ist zu prüfen, ob der Bahnhof Bremen-Hemelingen in eine verkehrsgünstigere Lage verschoben werden kann.

Die Anlage eines neuen Bahnhofs wird für den folgenden Standort geprüft:

- Bremen-Föhrenstraße (s. Abschnitt 3.3.3). Der Bau eines neuen Bahnhofs an dem Kreuzungspunkt der Eisenbahnstrecken Bremen – Hannover und Bremen – Osnabrück ermöglicht vielfältige Verknüpfungen innerhalb des ÖPNV-Netzes.



SPNV-NAHVERKEHRSPLAN 2  
**LAND BREMEN**

REGIO-S-BAHN BREMEN / NIEDERSACHSEN  
 MASSNAHMEN S2, LAND BREMEN

5

**FGT** PLAN-INGENIEURGESAMTSCHAFT DR.-ING. WALTER THEINE

## **Nachrichtlich: Erforderliche Infrastrukturanpassungen im Lande Niedersachsen**

Um den geplanten 15-Minuten-Takt auf der S 1 ohne einen Streckenausbau anbieten zu können, müssen auch die Züge zwischen Bremen und Bremerhaven einen neuen Fahrplan erhalten. Hierzu müssen die niedersächsischen Bahnhöfe Oldenburg, Lübberstedt und Stubben umgebaut werden. Gegenwärtig können die Fahrgäste auf diesen Bahnhöfen den Bahnsteig in Richtung Bremen nur dann erreichen, wenn sie das Gegengleis in Richtung Bremerhaven auf einem Überweg queren. Das Gegengleis ist dabei jeweils für den Zug nach Bremerhaven gesperrt, wodurch die Leistungsfähigkeit der Strecke beeinträchtigt und die Fahrplangestaltung erschwert wird. Ein wesentliches Ziel des Umbaus ist es daher, die vorhandenen Bahnsteigüberwege zu beseitigen.

### **3.3.3 Linie S 3: Nordenham/Oldenburg – Bremen Hauptbahnhof – Bremen-Tenever/Rotenburg (Wümmen)**

#### **Angebot und Linienführung**

Während die Linien S 1 und S 2 der Bremer Hauptentwicklungsachse parallel zur Weser folgen, bedient die neue Regio-S-Bahnlinie S 3 die Ost-West-Achse und verknüpft die Linienäste nach Nordenham/Oldenburg und nach Bremen-Tenever/Rotenburg (Wümmen) miteinander. Damit verbindet sie deren Einzugsgebiete direkt mit der Innenstadt/Hauptbahnhof und dem Bremer Osten (Verknüpfungspunkt Bremen-Föhrenstraße und Bremen-Weserpark). Gleichzeitig entsteht eine wichtige innerstädtische SPNV-Verbindung zwischen der Innenstadt und dem Weserpark.

Als Alternative zu einem modernisierten Eisenbahnverkehr untersuchen die Aufgabenträger für die Linie S 3 den Einsatz einer RegionalStadtBahn (RSB).

#### **RegionalStadtBahn (RSB)**

Der große Vorteil einer RegionalStadtBahn (RSB) liegt darin, dass sie sowohl das Eisenbahnnetz als auch das Straßenbahnnetz befahren und damit umsteigefreie Direktverbindungen zwischen dem Umland und der Bremer Innenstadt herstellen kann. Für eine RSB wird außerdem der Bau zahlreicher zusätzlicher Bahnhöfe geprüft, um bislang nicht von der Eisenbahn bediente Gebiete im Schienenverkehr zu erschließen und so neue Fahrgäste zu gewinnen. Die RSB-Züge sollen das Eisenbahnnetz am Bahnhof Bremen-Neustadt verlassen und über eine neu zu bauende Verbindungsstrecke das Straßenbahnnetz erreichen, wo sie auf der Fahrt zum Hauptbahnhof (Vorplatz) die Haltestellen Westerstraße, Am Brill und Am Wall bedienen. In einer zweiten Ausbaustufe soll die Linie über die Mahndorfer Kurve sowohl nach Bremen-Tenever als auch nach Rotenburg (Wümmen) verlängert werden.

#### **Modernisierter Eisenbahnverkehr**

Das alternative Konzept eines modernisierten Eisenbahnverkehrs orientiert sich an den bestehenden Eisenbahnstrecken. Ebenso wie die RSB führt die erste Ausbaustufe bis Bremen Hauptbahnhof. In einer zweiten Ausbaustufe soll die Linie über die Mahndorfer Kurve bis Rotenburg (Wümmen) verlängert werden. Das Eisenbahn-Konzept setzt auf einen Gewinn neuer Fahrgastpotenziale durch eine größtmögliche Verkürzung der Fahrzeiten zwischen den heute vorhandenen Bahnhöfen und beschränkt sich aus diesem Grunde auf das Einrichten von wenigen neuen aufkommensstarken Bahnhöfen.

Auf der Strecke nach Rotenburg (Wümmen) soll sowohl bei einer RSB als auch bei einem modernisierten Eisenbahnbetrieb die Fahrtenhäufigkeit gegenüber heute unverändert bleiben. Bei beiden Alternativen verkehrt die Linie S 3 über die Mahndorfer Kurve und kann Bremen-Oberneuland nicht bedienen. Stattdessen halten dort die Züge der RE-Linie 3, Bremen – Hamburg.

Neu ist das RSB-Angebot nach Bremen-Tenever, alle 30 Minuten soll auf dieser Linie eine RSB verkehren.

Auf den Strecken nach Oldenburg und Nordenham ergibt sich auf dem Gemeinschaftsabschnitt Bremen – Hude sowohl bei einer RSB als auch bei einem modernisierten Eisenbahnbetrieb durch die Überlagerung der beiden Linienäste ganztägig ein 30-Minuten-Takt.

Eine weitere Verdichtung des Angebotes ist zu den Hauptverkehrszeiten auf der Verbindung zwischen Bremen und Nordenham vorgesehen. Bei einem RSB-System sind zusätzlich zum stündlichen Grundangebot Expresszüge zwischen Nordenham und Bremen geplant, die ebenfalls stündlich verkehren und zwischen Hude und Bremen-Neustadt nur in Delmenhorst halten. Ein Eisenbahnverkehr soll durch Zusatzfahrten zwischen Nordenham und Hude auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet werden. Durch einen Anschluss in Hude an die Linie Bremen – Oldenburg wird ein 30-Minuten-Takt auch zwischen Nordenham und Bremen erreicht. Dabei wird zunächst eine Umsteigeverbindung betrachtet, alternativ soll ein Flügelungskonzept untersucht werden.

### **Einsatz moderner Elektrotriebwagen**

Bei einem Betrieb mit einer RSB sollen auf der Linie S 3 behindertengerechte Elektrotriebwagen eingesetzt werden, die als Zweisystem-Stadtbahnwagen sowohl auf dem Netz der DB AG als auch auf dem Netz der BSAG verkehren können.

Bei einem Eisenbahnbetrieb sollen die selben Fahrzeugtypen wie auf den Linien S 1 und S 2 zum Einsatz kommen (s. Abschnitt 3.3.1).



Abbildung 10:  
Platz vor dem Bremer Hauptbahnhof: hier soll die RSB halten

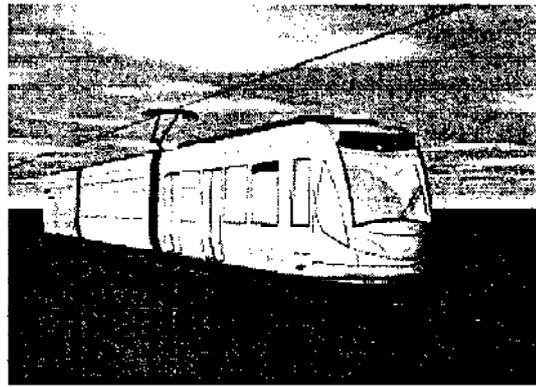


Abbildung 11:  
... und so könnte sie aussehen:  
Elektrotriebwagen für die Regio-S-Bahnlinie S3

### **Sanierung und Neubau von Bahnhöfen**

Die im Verlauf der S 3 vorhandenen Bahnhöfe werden schrittweise nach den bereits für die S 1 beschriebenen Kriterien saniert. Abweichend davon erhält eine RSB 38 cm hohe Bahnsteige, um einen stufenfreien Einstieg in die Zweisystem-Stadtbahnwagen zu gewährleisten. Die Bahnhöfe, die von der S 1 und der S 3 bedient werden, erhalten sowohl 38 cm als auch 76 cm hohe Bahnsteige. Bei den folgenden Bahnhöfen, die im Land Bremen liegen und von der Linie S 3 bedient werden, besteht noch Sanierungsbedarf:

- Bremen-Neustadt,
- Bremen-Sebaldsbrück: Es wird geprüft, den Bahnhof an den Standort Bremen-Föhrenstraße zu verlegen (s. u.).

Die Anlage neuer Bahnhöfe wird für die folgenden Standorte geprüft:

- Bremen-Brockhuchting und -Huchting mit P+R- und B+R-Anlagen.
- Bremen-Föhrenstraße: Der Bau eines neuen Bahnhofs an dem Kreuzungspunkt der Eisenbahnstrecken Bremen – Hannover und Bremen – Osnabrück

schafft vielfältige Verknüpfungsmöglichkeiten innerhalb des ÖPNV-Netzes. Alle drei S-Bahnlinien (S 1, S 2 und S 3) können hier mit den lokalen Straßenbahn- und Buslinien verknüpft werden. Zusätzlich entstehen auch im S-Bahnnetz neue Verknüpfungsmöglichkeiten.

- Bremen-Arbergen: Das neue Wohngebiet in der Osterholzer Feldmark wird an das Schienennetz angeschlossen. Es sind ein ÖPNV-Verknüpfungspunkt sowie P+R- und B+R-Anlagen vorgesehen.
- Bremen-Weserpark (Thalenhorststraße) mit B+R-Anlagen.

### **Ausbau der Schieneninfrastruktur**

Insbesondere das Einrichten der Linie S 3 ist von umfangreichen Sanierungs- und Ausbaumaßnahmen der Schieneninfrastruktur abhängig. Neben einer Sanierung der Gleisanlagen der Strecke Hude – Nordenham sind in Bremen die folgenden Ausbaumaßnahmen erforderlich:

- Bau der Mahndorfer Kurve als Verbindungskurve zwischen der Strecke Bremen – Hannover und der Güterumgehungsbahn Sagehorn – Dreye.
- Viergleisiger Ausbau der Eisenbahnstrecke Bremen – Hannover zwischen Bremen-Föhrenstraße und der Mahndorfer Kurve, um die Streckenkapazität für die Aufnahme der zusätzlichen S-Bahn-Züge auf diesem Streckenabschnitt zu erhöhen.

Für eine RegionalStadtBahn ist darüber hinaus der Bau von Verknüpfungsbauwerken erforderlich, über die das Straßenbahnnetz und das Eisenbahnnetz verbunden werden.

- Bremen-Neustadt,
- Rembertitunnel (Nähe Hauptbahnhof),
- Thalenhorststraße (Nähe Bremen-Weserpark). Voraussetzung für die Führung eines RSB-Linienastes nach Bremen-Tenever ist die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 bis zum Weserpark.

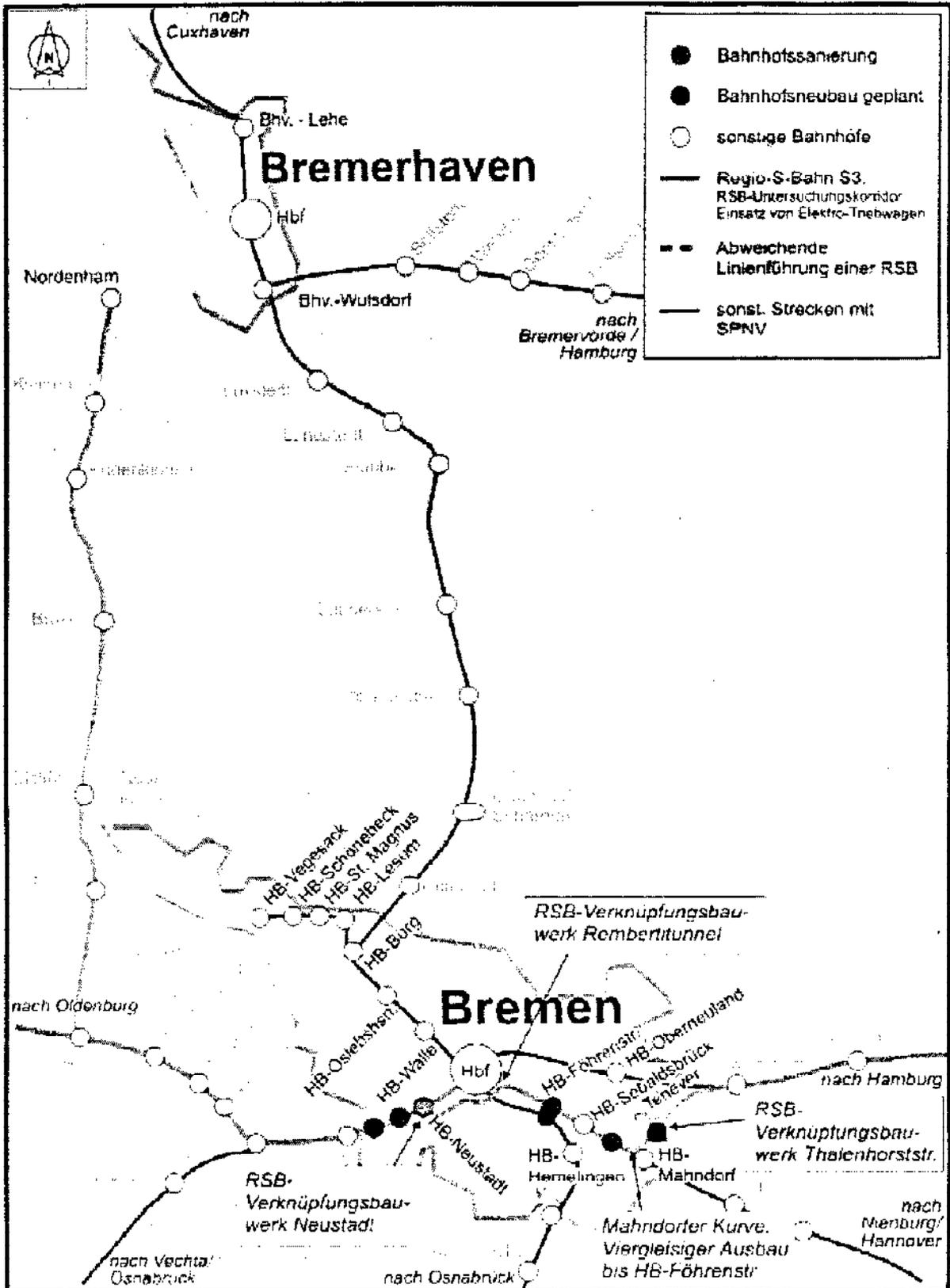
### **3.4 Das ergänzende Angebot: RegionalExpress und RegionalBahn**

Das Netz der Regio-S-Bahn wird ergänzt durch ein RegionalExpress-System und verschiedene RegionalBahn-Linien (s. Karte 7).

#### **RegionalExpress (RE)**

Das RegionalExpress-System verbindet an allen Wochentagen die Städte Bremen und Bremerhaven mit den benachbarten Zentren im Takt, mit attraktiven Reisezeiten und modernen Fahrzeugen. Es verkehren folgende RE-Linien in der Region Bremen:

- RE 1 Norddeich – Oldenburg – Bremen – Hannover. Für den Abschnitt Oldenburg – Bremen wird eine Angebotsverdichtung über das derzeitige zweistündige Angebot hinaus geprüft.
- RE 2 Bremerhaven-Lehe – Bremen – Osnabrück. Diese Linie soll bis zum Eisenbahnknoten Osnabrück weitergeführt und vollständig mit modernen Doppelstockwagen ausgerüstet werden. Eine Verlängerung bis Münster wird zwischen den beteiligten Aufgabenträgern erörtert.
- RE 3 Bremen – Rotenburg (Wümme) – Hamburg. Diese Linie wird voraussichtlich ab Dezember 2003 von der MetroRail bedient. MetroRail ist ein Konsortium bestehend aus den Osthannoverschen Eisenbahnen AG (OHE), der Hamburger Hochbahn AG (HHA), der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) und den Eisenbahnen und Verkehrsbetrieben Elbe-Weser GmbH (EVW). Den Zuschlag erhielt die MetroRail für zunächst sieben Jahre. Eingesetzt werden moderne Doppelstockzüge, die einen verbesserten Fahrplan, ein größeres Sitzplatzangebot sowie einen verbesserten Service bieten sollen.

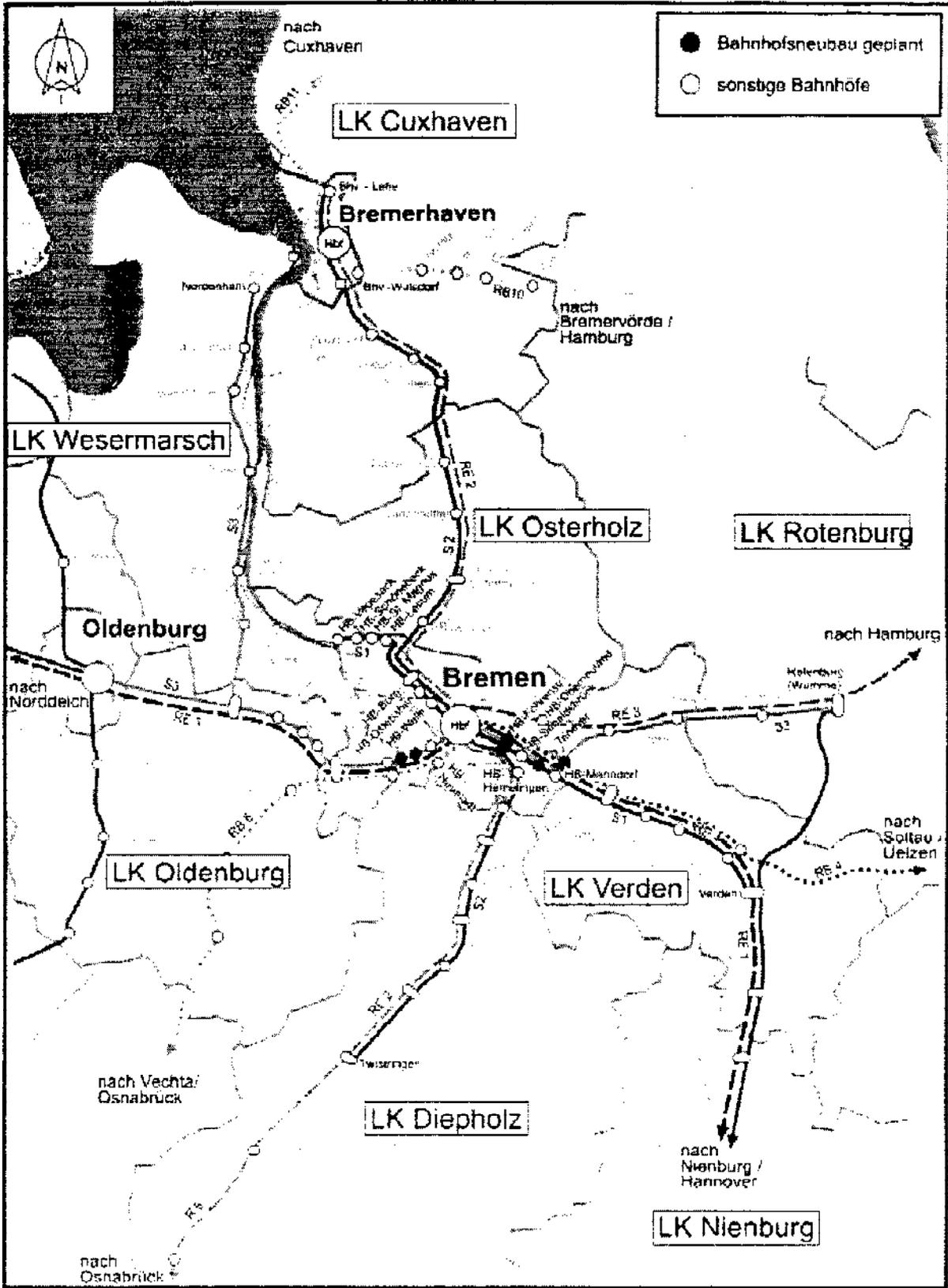


SPNV-NAHVERKEHRSPLAN 2  
**LAND BREMEN**

REGIO-S-BAHN BREMEN / NIEDERSACHSEN  
 MASSNAHMEN S3. LAND BREMEN

6

**PGT** PLANUNGSGEMEINSCHAFT DR. ING. WALTER THOMP



SPNV-NAHVERKEHRSPLAN 2  
**LAND BREMEN**

ZUKUNFTIGES SPNV-LINIENNNetz  
 LAND BREMEN

7

## **RegionalBahn (RB)**

Die RegionalBahn ergänzt auf den nicht elektrifizierten Nebenstrecken das SPNV-Angebot in der Region Bremen. Hier sollen zukünftig moderne Dieseltriebwagen im Takt verkehren:

- RB 4 Bremen – Langwedel – Soltau – Uelzen. Auf dieser Linie soll die Schieneninfrastruktur auf dem Abschnitt Langwedel – Uelzen saniert und ausgebaut werden. Nach Realisierung dieser Maßnahme durch die DB Netz AG ist der Einsatz moderner Dieseltriebwagen und eine Vertaktung des Angebotes vorgesehen.
- RB 6 Bremen – Delmenhorst – Vechta – Osnabrück (NordWestBahn).
- RB 10 Bremerhaven – Bremervörde – Hamburg-Neugraben (EVB).
- RB 11 Bremerhaven – Cuxhaven. Diese Linie werden voraussichtlich ab Dezember 2003 die DB Regio AG und die Eisenbahn und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (EVB) gemeinsam unter dem Namen Nordseebahn betreiben. Gegenüber heute sollen rund 25 Prozent mehr Zugleistungen angeboten werden. Für den Betrieb werden moderne Dieseltriebwagen eingesetzt, die die EVB vom Fahrzeugpool der landeseigenen Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) geleast hat.

### **3.5 Weiterentwicklung des VBN- Tarifs**

Der VBN-Tarif ist unter Berücksichtigung der Marktgegebenheiten, seiner monetären Ergiebigkeit sowie der Entwicklung der von den Gebietskörperschaften zu leistenden Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste in seiner Ausgestaltung und der Anwendbarkeit durch den Kunden weiter zu vereinfachen. Insbesondere tarifbedingte Zugangshemmnisse sollen abgebaut werden.

Im Hinblick auf zukünftige Wettbewerbsverfahren ist die Einnahmeaufteilung zwischen den Verkehrsunternehmen so zu ordnen und transparent zu machen, dass den Aufgabenträgern hinreichende kalkulatorische Angaben für eine diskriminierungsfreie Ausschreibung von Verkehrsleistungen zur Verfügung stehen. Weiterhin soll das Einnahmeaufteilungsverfahren im Hinblick auf die Zuschneidung von Mehreinnahmen optimiert werden.

### **3.6 Wettbewerb**

Im Zuge der Regionalisierung des ÖPNV sind die Voraussetzungen dafür geschaffen worden, dass sich Wettbewerb zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen im SPNV entwickeln kann. Bedingt durch die geographische Lage des Landes Bremen als Zwei-Städte-Staat, bei dem alle SPNV-Linien die Landesgrenzen überschreiten, kann die Durchführung des Wettbewerbs nur gemeinsam mit dem niedersächsischen Aufgabenträger LNVG erfolgen.

Die Länder Bremen und Niedersachsen verfolgen mit der Einführung von Wettbewerb das gemeinsame Ziel, den Zuschussbedarf bei gleicher oder verbesserter Qualität zu verringern. Dabei soll der Wettbewerb nicht nur auf Kostenkriterien reduziert werden, sondern es sollen auch Leistungs- und Qualitätsfaktoren berücksichtigt werden.

Aus Sicht des Landes Bremen sollen bei zukünftigen Wettbewerbsverfahren folgende Eckwerte gelten:

#### **Liniennetze**

- An den Bedürfnissen der Kunden ausgerichtet. Berücksichtigung der vorhandenen und der potenziellen Verkehrsnachfrage;
- Wirtschaftlicher Einsatz von Fahrzeugen und Personal;
- Attraktivität für Wettbewerber.

#### **Tarif**

- Integration in den VBN-Tarif.

## **Fahrzeuge**

- Einsatz von modernen, komfortablen und umweltfreundlichen Fahrzeugen. Regio-S-Bahn mit Elektrotriebzügen, RegionalExpress-Linien mit lokbespannten Doppelstockzügen, übrige Regionalstrecken mit Dieseltriebwagen;
- Fahrzeugbeschaffung entweder durch Verkehrsunternehmen oder durch Aufgabenträger;
- Behindertengerechtigkeit.

## **Verkehrsvertrag**

- Verbindung von unternehmerischem Handeln und Kundeninteressen,
- Anreize für zusätzliche Fahrgäste und für Qualitätsverbesserungen, z. B. im Bereich Personal und Kundenservice,
- Qualitätskontrolle über Kundenmonitor,
- Informations- und Kooperationspflichten Mitgliedschaft im VBN bzw. Kooperationsvertrag,
- Regelungen zu Marketing und Service.

## **4 Maßnahmenkatalog**

### **4.1 Finanzierung des SPNV**

Nach § 8 (2) BremÖPNVG bildet der Nahverkehrsplan den Rahmen für die Sicherung, Entwicklung und Verbesserung des ÖPNV. Er soll planerische Maßnahmen vorsehen und eine Übersicht über wichtige kurz-, mittel- und langfristige Vorhaben im Gesamtzusammenhang enthalten. Deren Festlegungen können, dem Charakter einer Rahmenplanung entsprechend, nicht abschließend sein im Hinblick auf die

- Nennung und Ausprägung der Maßnahmen,
- Kosten, Priorität sowie
- Finanzierung.

Insoweit sind die folgenden Maßnahmen-Tabellen nicht abschließend für die gesamte Laufzeit des NVP von 2003 bis 2007. Dies bedeutet, dass z. B. jeweils die tatsächlichen finanziellen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen sind, Vorhaben mit Prüfauftrag bei negativem Ergebnis oder nicht ausreichendem Nutzen-/Kosten-Verhältnis nicht weiter zu verfolgen sind, oder die weitere Planung ruht, wenn z. B. politische Beschlüsse oder rechtliche Hindernisse dem Fortgang entgegenstehen; andererseits ist die ÖPNV-Planung auch für neue Vorhaben offen, die in der Laufzeit des NVP 2 initiiert werden.

Die Ausprägung ist bei vielen Maßnahmen von der weiteren Planung abhängig. Dies gilt für kleinere Maßnahmen, z. B. Umbau von Haltestellen, aber vor allem für die größeren Vorhaben, z. B. RegionalStadtBahn und SPNV-Infrastrukturausbau, bei denen über die Planungsstufen Machbarkeitsstudie, Variantenuntersuchung, Vorentwurf, (Standardisierte) Bewertung, Ausbauplan und Planänderungen nach gesetzlichen Verfahren eine steigende Konkretisierung erreicht wird. Hierbei können Rückkopplungen zwischen den Planungsstufen zu einer – auch grundlegenden – Modifizierung der Planung und z. B. auch der Kosten führen.

Bei größeren Vorhaben setzt die weitere Planung bis hin zur Realisierung jeweils eine Beschlussfassung der entsprechenden Gremien voraus. Die Landesgrenze überschreitende Vorhaben sind mit den niedersächsischen Gebietskörperschaften bzw. den Aufgabenträgern abzustimmen.

Soweit Kosten im Rahmen von Planungen in jeweiliger Konkretisierung bereits geschätzt oder ermittelt wurden, sind diese zur Übersicht über die Kosten und

zum Vergleich der Maßnahmen untereinander angegeben. Es werden Gesamtkosten (Planung plus Realisierung) angegeben. Da die größeren Infrastrukturvorhaben lange Planungs- und Verfahrenslaufzeiten haben, ist mit dem Beginn der baulichen Umsetzung und entsprechenden Kosten erst zum Ende der Laufzeit des NVP zu rechnen.

Im Hinblick auf die Priorität werden zwei Stufen unterschieden. Dabei besitzen Maßnahmen mit Priorität I eine besondere politische Wertigkeit als zu verfolgendes Ziel. Diese Maßnahmen haben bei dem zurzeit vorliegenden Wissensstand eine hohe verkehrliche Bedeutung in Relation zum Aufwand (Ausnahme Prüfaufträge) und sollen in der Laufzeit des NVP 2003 bis 2007 planerisch angegangen und z. T. realisiert werden. Maßnahmen zur Optimierung des Nahverkehrsangebotes, deren Realisierung ab 2008 angestrebt werden sollte, erhalten Priorität II.

Bei den größeren Maßnahmen des ÖPNV wird zur Orientierung der Planungs- bzw. Verfahrensstand angegeben.

Im Hinblick auf die Art der Finanzierung ist darauf hinzuweisen, dass sich die Angabe grundsätzlich nur auf die mögliche Finanzierung bezieht und die Maßnahmen insgesamt grundsätzlich unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit der finanziellen Ressourcen stehen. Die oberste Grenze einer Finanzierung durch Drittmittel bilden die der Freien Hansestadt Bremen zugewilligten jährlichen Kontingente der Bundesfinanzhilfen nach RegG und GVFG.

In der nachfolgenden Übersicht sind die nach den derzeit gültigen Bundesgesetzen der Freien Hansestadt Bremen für Finanzhilfen zur Verfügung stehenden Mittel enthalten. Die in der Übersicht aufgeführten Finanzhilfen stehen nicht im vollen Umfang für die in den Maßnahme-Tabellen aufgeführten Planerischen Maßnahmen zur Verfügung, da aus diesen Mitteln auch die bereits angelaufenen Maßnahmen und neue Ersatz- und Ausbaumaßnahmen des ÖPNV zu finanzieren sind.

Jahr	Regionalisierungsmittel			GVFG-Mittel
	Mittel nach § 10 BremÖPNVG -investiv- Land Bremen [Mio. Euro]	Mittel nach § 11 BremÖPNVG -konsumtiv- Land Bremen [Mio. Euro]	Summe [Mio. Euro]	-investiv- *  Land Bremen [Mio. Euro]
2002	12,33	24,56	36,89	11,02
2003	12,70	24,75	37,45	10,92
2004	13,07	24,94	38,01	10,92
2005	13,45	25,13	38,58	10,92
2006	13,84	25,32	39,16	10,92
2007	14,23	25,51	39,74	10,92

\* Diese Mittel stehen sowohl für den ÖPNV als auch für den Straßenbau zur Verfügung

Tabelle 1: Der Freien Hansestadt Bremen zur Verfügung stehende Finanzhilfen des Bundes

### Konsumtive Maßnahmen

Finanzhilfen zu den Betriebskosten im Schienenpersonennahverkehr werden nach § 11 Abs. 1 und 2 BremÖPNVG gewährt. Die im Nahverkehrsplan vorgesehenen Angebotsverbesserungen im SPNV stehen sämtlich noch unter dem Vorbehalt einer abschließenden Abstimmung mit dem Land Niedersachsen, da ihre Auswirkungen grenzüberschreitend sind, bzw. bedürfen noch vertiefter wirtschaftlicher oder technischer Untersuchungen, bevor sie umgesetzt werden können. Eine genaue finanzielle Bewertung kann darüber hinaus erst nach Vorliegen entsprechender Angebote von Verkehrsunternehmen vorgenommen werden; bei

den in der Tabelle angegebenen Kosten handelt es sich aus zuvor genannten Gründen um grobe Schätzungen.

Weitere Finanzhilfen zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV (z. B. Planungskosten, Gutachten) sollen nach § 11 Abs. 2 und 3 BremÖPNVG gefördert werden. Diese Finanzhilfen sind insbesondere für den SPNV zu verwenden.

### **Investive Maßnahmen**

Zur Förderung von Investitionen in Anlagen (z. B. Bahnhöfe, Haltestellen, Gleisanlagen) und Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs gewährt das Land Bremen auf Antrag Finanzhilfen gemäß § 10 BremÖPNVG.

Eine Komplementärfinanzierung aus bremischen Mitteln ist in diesen Fällen grundsätzlich nicht vorgesehen. Der Umfang der Finanzhilfen ist im Rahmen der gesetzlichen Regelungen und der Förderbestimmungen projektbezogen zwischen dem Antragsteller und dem Land Bremen zu verhandeln. Die konkrete Zuordnung der Finanzhilfe zu einer Finanzierungsquelle (Regionalisierungs- oder GVFG-Mittel) und damit das Festlegen der Förderbedingungen – unter Beachtung der vom Bund vorgegebenen Rahmenbedingungen erfolgt im Verlauf der Verhandlungen zwischen Land und Antragsteller.

Die meisten der im Maßnahmenteil genannten investiven Vorhaben des SPNV müssen hinsichtlich Realisierung, Kosten und Finanzierung der Maßnahmen noch konkretisiert und abgestimmt werden, da z. B. bei:

- den für das GVFG-Großvorhaben vorgesehenen Maßnahmen eine Förderung durch den Bund von dem positiven Abschluss von Nutzen-Kosten-Untersuchungen und einer Annahme des Antrags durch den Bund abhängig ist und die Umsetzung der Maßnahmen im Bereich der DB Netz AG noch der Zustimmung dieser Gesellschaft bedarf,
- bei den nicht begonnenen Bahnhofssanierungen der von der DB Station&Service AG, aufzubringende Eigenanteil noch verhandelt werden muss,
- bei der vorgesehenen Fahrzeugerneuerung im SPNV noch zu klären ist, ob die Länder Bremen und Niedersachsen die Fahrzeuge vollständig oder nur anteilig finanzieren und in welchem Verhältnis sich die Länder beteiligen,
- Maßnahmen mit hoher wirtschaftsstruktureller Bedeutung eine Finanzierung aus Förderprogrammen des Landes (z. B. ALP, Programm zur Aufwertung der Innenstadt) möglich sein kann.

Aus der Zusammenschau von Planungsständen, Kosten und Finanzierung wird deutlich, dass nicht alle mit Priorität I versehenen Maßnahmen innerhalb des Zeitraums 2003 bis 2007 realisiert werden können oder eine bauliche Umsetzung begonnen werden kann.

#### 4.2 Maßnahmenübersicht

				Finanzierung		
Maßnahme	Kosten in Mio. Euro (geschätzte Werte)	Priorität  I = NVP 2003- 2007  II = ab 2008  o. Angabe = unbestimmt	Bemerkungen	Grund-IP/ GVFG / RegG	Sonder-Programme	Sonstige (z.B. DB, LNVG)
<b>SPNV: Maßnahmenbereich Verkehrsangebot</b>						
1. Einführung der „Regio-S-Bahn Bremen/ Niedersachsen“			Neuausrichtung des Liniennetzes des feinerschließenden SPNV auf den elektrifizierten Eisenbahnstrecken in der Region Oldenburg / Bremen / Bremerhaven sowie eine umfassende Modernisierung der dort eingesetzten Schienenfahrzeuge	X		X
1.1. Linie S 1	0,5 jährl.	I	Durchmesserlinie Vegesack – Bremen Hbf – Verden mit Eisenbahnverkehr:  1. Einführung eines 15-Minuten-Taktes auf der Relation Vegesack – Bremen Hauptbahnhof  Im Zusammenhang damit:  ➤ Einsatz von Elektrotriebwagen (s. Nr. 6.1).  ➤ Einbau einer Blockteilung zwischen Bf. Bremen-Vegesack und Bf. Bremen-Burg (s. Nr. 28.1)  ➤ Verlängerung der Bahnsteige für den Einsatz von Elektrotriebwagen (s. Nr. 28.2)	X		
	0,2	I	Wiederaufnahme des SPNV auf der Farge-Vegesacker-Eisenbahn. Durchführung einer „Standardisierten Bewertung“ entsprechend den Anforderungen des GVFG-Bundesprogramms	X		

				Finanzierung		
Maßnahme	Kosten in Mio. Euro (geschätzte Werte)	Prio- rität  I = NVP 2003- 2007  II = ab 2008  o. Angabe = unbe- stimmt	Bemerkungen	Grund-IP/ GVFG / RegG	Sonder-Programme	Sonstige (z.B. DB, LNVG)
1.2. Linie S 2		I	Einrichten einer Durchmesserlinie Bremerhaven – Bremen Hbf – Twistringen mit Eisenbahnverkehr  Im Zusammenhang damit:  ➤ Einsatz von Elektrotriebwagen (s. Nr. 6.2)  ➤ Beseitigung höhengleicher Bahnsteigzugänge in Oldenbüttel, Lübberstedt und Stubben (s. Nr. 29)			
1.3. Linie S 3			Einrichten einer Durchmesserlinie Nordenham/Oldenburg – Bremen Hbf – Bremen-Tenever/ Rotenburg (Wümme) (RSB-Untersuchungskorridor)			
	1,0	I	1. Gemeinsam mit Niedersachsen Fortentwicklung des Betriebs- und Fahrzeugkonzeptes für den RSB-Untersuchungskorridor, Durchführung einer „Standardisierten Bewertung“ entsprechend den Anforderungen des GVFG-Bundesprogramms	X		X
	0,5 jährl.*)	I	2. Ausweitung des Fahrplanangebotes auf dem Linienast Bremen - Nordenham/Oldenburg	X		
	1,5 jährl.*)	I	3. Ausweitung des Fahrplanangebotes auf dem Linienast Bremen - Bremen-Tenever / Rotenburg (Wümme)	X		
			Im Zusammenhang damit:  ➤ Einsatz von Elektrotriebwagen für RSB oder Eisenbahn (s. Nr. 6.3)  ➤ Bau der Mahndorfer Kurve (s. Nr. 24)  ➤ Für die RSB Bau von Verknüpfungsbauwerken (s. Nr. 25 - 27)  ➤ Einrichtung von zusätzlichen Haltepunkten (s. Nr. 17 - 20)			
	*) bremsischer Anteil					

				Finanzierung		
Maßnahme	Kosten in Mio. Euro (geschätzte Werte)	Prio- rität  I = NVP 2003- 2007  II = ab 2008  o. Angabe = unbe- stimmt	Bemerkungen	Grund-IP/ GVFG / RegG	Sonder-Programme	Sonstige (z.B. DB, LNVG)
2. Neue Linienführung der Linie RE 2		I	Einrichten einer RE Durchmesserlinie Bremerhaven – Bremen Hbf – Osnabrück mit durchgängigem Einsatz von Doppelstockwagen (s. Nr. 7.2)			
3. Angebotsausweitung auf RB-Linien			Ausweitung des Fahrplanangebotes auf den folgenden RB-Linien sowie eine umfassende Modernisierung der dort eingesetzten Schienenfahrzeuge (s. Nr. 8)			
3.1. Linie RB 4	0,5 jährl. *)	I	Bremen – Soltau – Uelzen	X		
3.2. Linie RB 6	0,05 jährl. *)	I	Bremen – Delmenhorst – Vechta – Osnabrück	X		
3.3. Linie RB 11	0,15 jährl. *)	I	Bremerhaven – Cuxhaven	X		
	*) bremsischer Anteil					
4. Integraler Taktfahrplan (ITF) Niedersachsen	0,25 *)	I	Untersuchung zur Einbindung des Landes Bremen in einen Integralen Taktfahrplan Niedersachsen/ Bremen, Abstimmung von Fahrplanangebot und Fahrzeugeinsatz auf den aus dem Umland einbrechenden Strecken mit der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen	X		
	*) bremsischer Anteil					
5. Marketing bei Angebotsverbesserungen	0,25 jährl.	I	Unterstützung von Angebotsverbesserungen im SPNV durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit, um die Maßnahmenwirkungen zu erhöhen	X		
<b>SPNV: Maßnahmenbereich Schienenfahrzeuge</b>						
6. Beschaffung von Elektrotriebwagen für die Linien der Regio-S-Bahn		I	Komfortable, schnelle und behindertengerechte Fahrzeuge für den Einsatz auf den Linien der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen			
6.1. Linie S 1	55,0	I	Vevesack – Bremen Hbf – Verden mit Eisenbahnverkehr; Einsatz von Elektrotriebwagen als Alternative zum derzeitigen Einsatz von modernen Doppelstockwagen => Voraussetzung für die Einführung eines 15-Minuten-Taktes zwischen Vevesack und Hauptbahnhof	X		X

				Finanzierung		
Maßnahme	Kosten in Mio. Euro (geschätzte Werte)	Prio- rität  I = NVP 2003- 2007  II = ab 2008  o. Angabe = unbe- stimmt	Bemerkungen	Grund-IP/ GVFG / RegG	Sonder-Programme	Sonstige (z. B. DB, LNVG)
6.2. Linie S 2	werden z.Zt. er- mittelt	I  II	Bremerhaven – Bremen Hbf – Twistringen mit Eisenbahnverkehr. Einsatz von Elektrotriebwagen:  1. Bremerhaven – Bremen  2. Bremen – Twistringen	X		X
6.3. Linie S 3	werden z.Zt. er- mittelt	I  I	Nordenham/Oldenburg – Bremen Hbf – Bremen-Tenever/ Rotenburg (Wümme) (RSB-Untersuchungskorridor). Einsatz von Elektrotriebwagen:  1. Nordenham/Oldenburg – Bremen  2. Bremen – Bremen-Tenever/Rotenburg (Wümme)	X		X
7. Beschaffung von Doppelstockwagen für RE-Linien			Komfortable, schnelle und behindertengerechte Fahrzeuge mit einer hohen Fahrgastkapazität für den Einsatz auf den RE-Linien			
7.1. Linie RE 1	66,0	I	Norddeich – Oldenburg – Bremen – Hannover. Durchgängiger Einsatz von Doppelstockwagen und modernen Elektrolokomotiven			X
7.2. Linie RE 2	werden z.Zt. er- mittelt	I	Bremerhaven - Bremen Hbf – Osnabrück. Einsatz von Doppelstockwagen und modernen Elektrolokomotiven	X		X
8. Beschaffung von Dieseltriebwagen für RB-Linien			Komfortable und behindertengerechte Fahrzeuge, die für den Einsatz auf Nebenstrecken mit einem geringen Fahrgastaufkommen angepasst sind			
8.1. Linie RB 4	werden z.Zt. er- mittelt	I	Bremen – Soltau – Uelzen: Einsatz von modernen Dieseltriebwagen	X		X
8.2. Linie RB 11	werden z.Zt. er- mittelt	I	Bremerhaven – Cuxhaven: Einsatz von modernen Dieseltriebwagen	X		X

				Finanzierung		
Maßnahme	Kosten in Mio. Euro (geschätzte Werte)	Prio- rität  I = NVP 2003- 2007  II = ab 2008  <u>o. Angabe</u> = unbe- stimmt	Bemerkungen	Grund-IP/ GVFG / RegG	Sonder-Programme	Sonstige (z.B. DB, LNVG)
<b>SPNV: Maßnahmenbereich Bahnhofsinfrastruktur</b>						
<b>Stadt Bremen</b>						
9. Bf. Bremen-Oslebs- hausen	2,5	I	Sanierung des Bahnsteigs und der Fahrgastunterführung, behindertengerechter Zugang. Erweiterung der P+R-Anlage (auf 60 Plätze) und der B+R-Anlage	X		X
10. Bf. Bremen-Lesum	0,9	I	Verbesserung des Erscheinungsbildes, behindertengerechter Zugang. Verbesserung der Verknüpfung Schiene/Bus. Erweiterung der B+R-Anlage	X		X
11. Bf. Bremen-St. Magnus	2,0	I	Neubau des Bahnsteigs mit behindertengerechtem Zugang	X		X
12. Bf. Bremen-Schöne- beck						
12.1. DB-Anlage	1,4	I	Neubau der Bahnsteige mit behindertengerechtem Zugang	X		X
12.2. Umfeld	0,25	I	Erweiterung der P+R-Anlage (auf 200 Plätze) und der B+R-Anlage, Bau eines zusätzlichen, direkten Bahnsteigzugangs; Herstellen einer fußläufigen Verbindung zur IUB	X		
13. Bf. Bremen- Veegesack						
13.1. DB-Anlage	1,5	I	Sanierung des Bahnsteigs und der Überdachung, Installation eines Fahrgastinformationssystems	X		X
13.2. Umfeld	4,0	I	Neubau des Verknüpfungspunktes Bus/Schiene, Installation eines Fahrgastinformationssystems, Modernisierung des Empfangsgebäudes und Überdachung der Zuwegung zum Verknüpfungspunkt, Erweiterung der P+R- und B+R-Anlagen	X		

				Finanzierung		
Maßnahme	Kosten in Mio. Euro (geschätzte Werte)	Prio- rität  I = NVP 2003- 2007  II = ab 2008  <u>o. Angabe</u> = unbe- stimmt	Bemerkungen	Grund-IP/ GVFG / RegG	Sonder-Programme	Sonstige (z.B. DB, LNVG)
14. Bf. Bremen- Mahndorf						
DB-Anlage	5,5	I	Neubau der Bahnsteige mit behindertengerechtem Zugang, Bau einer Fahrgastunterführung einschließlich Fahrstühle, Installation eines Fahrgastinformationssystems	X		X
14.1. Umfeld	3,5	I	Neubau eines Verknüpfungspunktes Bus/Schiene einschl. Zuwegungen; Installation eines Fahrgastinformationssystems, Neubau von P+R-Anlagen (insges. 200 Plätze) und von B+R-Anlagen. Verknüpfung mit Straßenbahnlinie 1 bei deren Verlängerung möglich	X		
15. Bf. Bremen- Föhrenstraße	10,0	I	Neubau von Bahnsteigen an der Strecke Bremen – Osnabrück, Prüfung einer Verlagerung des Bahnhofes Bremen-Sebaldsbrück an den Standort Bremen-Föhrenstraße. Umsteigepunkt zu Straßenbahn- und Buslinien. Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Gewerbestandes Sebaldsbrück-Hemelingen (in Verbindung mit Nr. 16)	X		X
16. Bf. Bremen- Hemelingen	0,2	I	Studie zur Überprüfung der Lage des Bahnhofes in Verbindung mit der Maßnahme Nr. 15 (Bf. Föhrenstraße)	X		
17. Bf. Bremen- Arbergen	5,0	I	Neubau von Bahnsteigen mit behindertengerechtem Zugang, Bau eines Verknüpfungspunktes Bus/Schiene, Neubau einer P+R-Anlage (70 Plätze) und von B+R-Anlagen  => Realisierung, sofern ein ausreichendes Verkehrsaufkommen zu erzielen, eine Bedienung betrieblich möglich und wirtschaftlich vertretbar ist	X		X
18. Regio-S-Bahn Linie S 3 Bf. Thalenhorst- straße	3,5	I	Neubau von Bahnsteigen mit behindertengerechtem Zugang, Verknüpfungspunkt Bus/Schiene, P+R- und B+R-Anlage (nur in Verbindung mit der Maßnahme Nr. 24 durchführbar)  => Realisierung, sofern ein ausreichendes Verkehrsaufkommen zu erzielen, eine Bedienung betrieblich möglich und wirtschaftlich vertretbar ist	X	Anmeldung als Vorhaben nach § 6 (1) GVFG geplant	X

				Finanzierung		
Maßnahme	Kosten in Mio. Euro (geschätzte Werte)	Prio- rität  I = NVP 2003- 2007  II = ab 2008  <u>o. Angabe</u> = unbestimmt	Bemerkungen	Grund-IP/ GVFG / RegG	Sonder-Programme	Sonstige (z.B. DB, LNVG)
19. Regio-S-Bahn Linie S 3 Bf. Huchting	2,0	I	für eine RSB: Neubau von Bahnsteigen mit behindertengerechtem Zugang, Verknüpfungspunkt Bus/Schiene, P+R- und B+R-Anlage  => Realisierung, sofern ein ausreichendes Verkehrsaufkommen zu erzielen, eine Bedienung betrieblich möglich und wirtschaftlich vertretbar ist	X	Anmeldung als Vorhaben nach § 6 (1) GVFG geplant	X
20. Regio-S-Bahn Linie S 3 Bf. Brokhuchting	0,5	I	für eine RSB: Neubau von Bahnsteigen mit behindertengerechtem Zugang, P+R- und B+R-Anlage  => Realisierung, sofern ein ausreichendes Verkehrsaufkommen zu erzielen, eine Bedienung betrieblich möglich und wirtschaftlich vertretbar ist	X	Anmeldung als Vorhaben nach § 6 (1) GVFG geplant	X
<b>Stadt Bremerhaven</b>						
21. Hauptbahnhof	2,5	I	Verbesserung des Erscheinungsbildes, behindertengerechter Zugang, verbesserter Zugang zur P+R-Anlage, Ausbau der B+R-Anlage, Ausbau der Regionalbushaltestelle	X		X
22. Bf. Bremerhaven – Lehe	1,8	I	Sanierung des Bahnsteigs und des Fahrgasttunnels, behindertengerechter Zugang	X		X
23. Bf. Bremerhaven – Wulsdorf	1,8	II	Sanierung des Bahnsteigs und behindertengerechter Zugang	X		X

				Finanzierung		
Maßnahme	Kosten in Mio. Euro (geschätzte Werte)	Priorität I = NVP 2003- 2007 II = ab 2008 o. Angabe = unbestimmt	Bemerkungen	Grund-IP/ GVFG / RegG	Sonder-Programme	Sonstige (z.B. DB, LNVG)
<b>SPNV: Maßnahmenbereich Schieneninfrastruktur</b>						
24. Regio-S-Bahn Linie S 3 Bau der Mahndorfer Kurve	100,0	I	Zur direkten Führung von SPNV-Linien aus/in Richtung Rotenburg (Wümme) über den Bremer Osten: Bau der Mahndorfer Kurve als Verbindung zwischen der Strecke Bremen – Hannover und der Güterumgehungsbahn, vierspuriger Ausbau der Strecke Bremen – Hannover zwischen Bremen Föhrenstraße und Mahndorf	X	Anmeldung als Vorhaben nach § 6 (1) GVFG geplant	X
25. Regio-S-Bahn Linie S 3 RSB-Verknüpfungsbauwerk Bremen-Neustadt	9,0	I	für eine RSB: Bau eines Verknüpfungsbauwerks und einer Gleisverbindung zwischen der Langemarckstraße und dem Bahnhof Neustadt im Verlauf Gr. Sortillienstraße, Bau einer Straßenbahnhaltestelle (s. auch ÖPNV Planung Bremen <sup>2</sup> Nr. 24 )	X	Anmeldung als Vorhaben nach § 6 (1) GVFG geplant	X
26. Regio-S-Bahn Linie S 3 RSB-Verknüpfungsbauwerk Remberti-Tunnel	49,0	I	für eine RSB: Bau eines Verknüpfungsbauwerks und einer Gleisverbindung zwischen dem Straßenbahnnetz und dem DB-Streckennetz im Bereich Remberti-Tunnel (s. auch ÖPNV Planung Bremen <sup>2</sup> Nr. 25)	X	Anmeldung als Vorhaben nach § 6 (1) GVFG geplant	X
27. Regio-S-Bahn Linie S 3 RSB-Verknüpfungsbauwerk Thalenshorststraße	9,0	I	für eine RSB: Bau eines Verknüpfungsbauwerks und einer Gleisverbindung zwischen dem Straßenbahnnetz und dem DB-Streckennetz im Bereich des Weser-parks (setzt den Bau der Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 von Bremen-Tenever zum Weser-park voraus (s. auch ÖPNV Planung Bremen <sup>2</sup> Nr. 26 )	X	Anmeldung als Vorhaben nach § 6 (1) GVFG geplant	X

<sup>2</sup> Fortschreibung der Planungen SPNV (Land Bremen) und straßengebundener ÖPNV (Stadtgemeinde Bremen) im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2 für das Land Bremen (SPNV) und für den Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ÖPNV), Freie Hansestadt Bremen 04/2002

				Finanzierung		
Maßnahme	Kosten in Mio. Euro (geschätzte Werte)	Prio- rität  I = NVP 2003- 2007  II = ab 2008  o. Angabe = unbe- stimmt	Bemerkungen	Grund-IP/ GVFG / RegG	Sonder-Programme	Sonstige (z. B. DB, LNVG)
28. Regio-S-Bahn Linie S 1			Anpassung der Infrastruktur an den Einsatz von Elektrotriebwagen:			
28.1 Signaltechnik	1,0	I	Einbau eines zusätzlichen Signals je Richtung zwischen den Bahnhöfen Bremen-Vegesack und Bremen-Burg zur Teilung des Streckenblocks. Voraussetzung für die Einführung eines 15-Minuten-Taktes zwischen Vegesack und dem Hauptbahnhof	X		X
28.2 Bahnsteigver- längerung	werden z.Zt. er- mittelt	I	Verlängerung der Bahnsteige von 160 m auf 210 m als Voraussetzung für den Einsatz von Elektrotriebzüge. Die Kapazität der neuen Elektrotriebzüge soll in etwa der Kapazität der gegenwärtig verkehrenden Doppelstockzüge entsprechen	X		X
29. Regio-S-Bahn Linie S 1, S 2 <u>nachrichtlich:</u> Beseitigung hö- hengleicher Bahn- steigzugänge	werden z.Zt. er- mittelt	I	<u>nachrichtlich:</u> Beseitigung der höhengleichen Bahnsteigzugänge auf der Strecke Bremen -- Bremerhaven in Oldenbüttel, Lübberstedt und Stubben zur Erhöhung der Streckenkapazität. => Voraussetzung für die Einführung eines 15-Minuten-Taktes zwischen Vegesack und Hauptbahnhof und für die Optimierung des RE-Verkehrs zwischen Bremen und Bremerhaven			X

## **Kartenverzeichnis**

Karte 1:	Bilanz erster SPNV-Nahverkehrsplan 1998 – 2002 Maßnahmen an Bahnhöfen .....	5
Karte 2:	Bilanz erster SPNV-Nahverkehrsplan 1998 – 2002 Maßnahmen zur Fahrzeugbeschaffung und Angebotsgestaltung .....	9
Karte 3:	Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen .....	15
Karte 4:	Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen Maßnahmen S 1, Land Bremen .....	17
Karte 5:	Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen Maßnahmen S 2, Land Bremen .....	19
Karte 6:	Regio-S-Bahn) Bremen/Niedersachsen Maßnahmen S 3, Land Bremen .....	23
Karte 7:	Zukünftiges SPNV-Liniennetz Land Bremen .....	24

## **Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1:	Der Freien Hansestadt Bremen zur Verfügung stehende Finanzhilfen des Bundes .....	27
------------	--	----

## **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1:	Bremen Hauptbahnhof: eine neu gestaltete Eingangshalle empfängt die Fahrgäste .....	6
Abbildung 2:	DB-PlusPunkt in Bremen-Schönebeck: bald stehen hier die Reisenden nicht mehr im Regen .....	6
Abbildung 3:	Bahnsteigzugang in Bremerhaven-Lehe: attraktiv und modern .....	6
Abbildung 4:	Die bequemste Art umzusteigen: Bus und Bahn an einem Bahnsteig in Bremen-Burg .....	6
Abbildung 5:	Halt in Bremen-Lesum: moderner Doppelstockzug der DB Regio AG .....	7
Abbildung 6:	Deutliche Fahrgastzuwächse: die NordWestBahn unterwegs zwischen Bremen, Delmenhorst und Osnabrück .....	7
Abbildung 7:	Einwohnerentwicklung in Bremen und in der Region für die Strukturszenarien (SZ) 1 und 2 (Quelle: Ingenieurgruppe IVV Aachen) .....	12
Abbildung 8:	Rechnerische Einpendlerquoten als Differenz erwerbstätiger Wohnbevölkerung und Arbeitsplätze in der Stadt Bremen .....	12
Abbildung 9:	Ein Modell für die Zukunft: Elektrotriebwagen für die Regio-S-Bahn .....	14
Abbildung 10:	Platz vor dem Bremer Hauptbahnhof: hier soll die RSB halten .....	21
Abbildung 11:	. . . und so könnte sie aussehen: Elektrotriebwagen für die Regio-S-Bahnlinie S 3 .....	21

Fotonachweis: Bombardier, BSAG, DB Station&Service, Michael Glotz-Richter, Ulrich Just, Christoph Lankowsky, NordWestBahn

## Abkürzungsverzeichnis

3-S-Zentrale	Service, Sicherheit und Sauberkeit
AIP	Anschluss-Investitions Sonderprogramm
B+R	Bike and Ride
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BremÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen
BSAG	Bremer Straßenbahn AG
DB	Deutsche Bahn
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EVB	Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH
FVE	Farge Vegesacker Eisenbahn
Grund-IP	Grund-Investitionsprogramm
HHA	Hamburger Hochbahn AG
ITF	Integraler Taktfahrplan
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen
MIV	motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
NWB	NordWestBahn
OHE	Osthannoversche Eisenbahnen AG
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P+R	Park and Ride
RB	RegionalBahn
RE	RegionalExpress
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz)
GVFG	Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)
RSB	RegionalStadtBahn
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SZ	Strukturszenario
VBN	Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH
ZVBN	Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen

## Ausgewertete Planunterlagen und Gutachten

Titel:	Herausgeber:
Fortschreibung der Planungen SPNV (Land Bremen) und straßengebundener ÖPNV (Stadtgemeinde Bremen) im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2 für das Land Bremen (SPNV) und für den Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ÖPNV)	Freie Hansestadt Bremen, 04/2002
Ermittlung der Potenziale für die Regionalstraßenbahn in der Stadt Bremen und der Region zum Zeitpunkt 2015	Ingenieurgruppe IVV-Aachen i.A. des Senators für Bau und Umwelt, 2002
RegionalStadtBahn zügig vorantreiben. Synopse der von den Unternehmen WeserBahn GmbH und DB Regio AG vorgelegten Vorschläge für eine Bedienung des Korridors Nordenham/Oldenburger – Bremen im Schienenpersonennahverkehr	Senator für Bau und Umwelt, Deputationsvorlage, 27.05.2002
Niedersachsen ist am Zug! Strategien für den Schienenpersonennahverkehr in Niedersachsen 2001 - 2005	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen, 11/2001
Schienenpersonennahverkehr im Land Bremen	Senator für Bau und Umwelt, Deputationsvorlage, 05.10.2001
Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs auf den Strecken der Deutschen Bahn AG in der Region Bremen unter Berücksichtigung einer RegionalStadtBahn Nordenham – Bremen – Rotenburg (Wümme): Detaillierte Untersuchung von Maßnahmenkombinationen	HaCon Ing.-Gesellschaft mbH und Beratergruppe Verkehr + Umwelt (BVU), 10/2001
Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs auf den Strecken der Deutschen Bahn AG in der Region Bremen unter Berücksichtigung einer RegionalStadtBahn Nordenham – Bremen – Rotenburg (Wümme)	HaCon Ing.-Gesellschaft mbH und Beratergruppe Verkehr + Umwelt (BVU), 4/2000
Eisenbahngutachten "Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf den Strecken der Deutschen Bahn AG in der Region Bremen, Band D"	HaCon Ingenieurgesellschaft mbH, BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH, 6/1999
Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf den Strecken der Deutschen Bahn AG in der Region Bremen	Kurzfassung v. 6/1999
Das Zielnetz – Konzept für ein Stadtbahn-/Straßenbahnnetz in Bremen und der Region	Bremer Straßenbahn AG (BSAG), 11/1999
Stadtentwicklungskonzept Bremen – Der Senator für Bau, Verkehr und Stadtentwicklung	Senator für Bau, Verkehr und Stadtentwicklung, 6/1999