

Mitteilung des Senats vom 6. Mai 2003

Vorlaufbetrieb auf der Farge-Vegesacker Eisenbahn

Die Fraktionen der CDU und der SPD haben unter Drucksache 15/712 S eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gestellt.

Der Senat beantwortet die Große Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung

Alle Linien des Schienenpersonennahverkehrs, im Folgenden SPNV genannt, überschreiten die Grenzen des Landes Bremen und führen ins benachbarte Niedersachsen. Eine erfolgreiche Weiterentwicklung des SPNV bedarf aus diesem Grunde eines zwischen den Ländern Bremen und Niedersachsen abgestimmten SPNV-Gesamtkonzeptes und einer intensiven Zusammenarbeit der beiden Länder bei dessen Umsetzung. Mit dem zweiten Nahverkehrsplan für den SPNV im Land Bremen wurde am 25. März 2003 ein entsprechendes Konzept vom Senat beschlossen. Es enthält ein differenziertes SPNV-System, das aus einem regionalen S-Bahn-System, Regio-S-Bahn genannt, aus RegionalExpress-Linien und aus RegionalBahn-Linien besteht.

Das zuvor skizzierte Konzept sieht sowohl in Bremen als auch in Niedersachsen

- einen Ausbau der Schienen- und Bahninfrastruktur,
- eine umfassende Modernisierung der in der Region Bremen eingesetzten Schienenfahrzeuge sowie
- auf einzelnen Linien eine Verdichtung des Fahrplanangebotes vor.

Derzeit verhandelt der Senator für Bau und Umwelt mit den Verkehrsunternehmen und mit dem Land Niedersachsen über die Umsetzung und die Finanzierung der im SPNV-Nahverkehrsplan enthaltenen Maßnahmen. Parallel dazu wird über eine „Standardisierte Bewertung“ geprüft, für welche Maßnahmen gegebenenfalls Finanzhilfen aus dem GVFG-Großvorhabenprogramm des Bundes in Anspruch genommen werden können. Im Rahmen der zuvor genannten Verhandlungen und Untersuchungen werden Umfang, Kosten und Finanzierung der im SPNV-Nahverkehrsplan enthaltenen Maßnahmen weiter konkretisiert. Dies betrifft insbesondere

- die Vergabe von Verkehrsleistungen im Wettbewerb,
- die Kosten und die Finanzierung des zusätzlichen Fahrplanangebotes,
- die Ermittlung des zu erwartenden Investitionsvolumens und das Aufzeigen möglicher Finanzierungswege.

Wie im beschlossenen SPNV-Nahverkehrsplan dargelegt, wird bereits zum jetzigen Zeitpunkt aus einer Zusammenschau von Planungsständen, Kosten und Finanzierungsmöglichkeiten deutlich, dass nicht alle im SPNV-Nahverkehrsplan enthaltenen Vorhaben innerhalb seiner Laufzeit von 2003 bis 2007 realisiert werden können.

Der Senator für Bau und Umwelt strebt deshalb an, in der zweiten Jahreshälfte gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen und dem Land Niedersachsen und unter Beteiligung der Umlandgemeinden auf der Grundlage der aktuellen Untersu-

chungs- und Verhandlungsstände einen Stufenplan zur Umsetzung der im SPNV-Nahverkehrsplan enthaltenen Maßnahmen zu erarbeiten. Dabei sollen der Maßnahmenumfang, der Zeitbedarf für die Umsetzung, die zu erwartenden Kosten sowie die Finanzierungsmöglichkeiten der Länder, des Bundes und der Verkehrsunternehmen berücksichtigt werden.

Dies vorausgeschickt beantwortet der Senat die Fragen im Einzelnen:

1. Wie soll auf Grundlage der im SPNV-Konzept beschriebenen Maßnahmen und im Rahmen der im Land Bremen zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel die SPNV-Anbindung in und nach Bremen-Nord verbessert werden?

Konzept des SPNV-Nahverkehrsplans

Nach dem im SPNV-Nahverkehrsplan für das Land Bremen dargestellten SPNV-Konzept wird Bremen-Nord über die Regio-S-Bahn-Linien

- S 1 Verden–Bremen-Hauptbahnhof–Bremen-Vegesack und
- S 2 Bremerhaven–Lehe–Bremen-Burg–Hauptbahnhof–Twistingen

mit Bremen-Stadt und der Region verbunden. Dabei übernimmt insbesondere die Linie S 1 wichtige innerstädtische Verbindungsaufgaben. Um diesem Charakter eines innerstädtischen Verkehrsmittels Rechnung zu tragen, wird angestrebt, das Fahrtenangebot zu den Hauptverkehrszeiten zwischen Bremen-Vegesack und dem Hauptbahnhof zukünftig auf einen 15-Minuten-Takt zu verdichten. Werden dabei auf den Linien S 1 und S 2 moderne Elektrotriebwagen eingesetzt, so kann nach Angaben der DB Regio AG eine entsprechende Taktverdichtung durchgeführt werden, ohne dass auf dem hochbelasteten Streckenabschnitt Bremen Hauptbahnhof–Bremen-Burg zusätzliche Gleise gebaut werden müssen.

Die beschleunigungsstarken, komfortablen Elektrotriebwagen verkürzen die Fahrzeiten im gesamten Linienverlauf. Sie sollen an 76 cm hohen Bahnsteigen einen stufenfreien Einstieg ermöglichen und behindertengerecht ausgerüstet werden. Um dieselben Platzkapazitäten wie heute ein Doppelstockzug anbieten zu können, müssen Elektrotriebzüge mit einer Länge von bis zu 210 m eingesetzt werden. Die Bahnsteiglängen müssen entsprechend angepasst werden.

Die Bahnhöfe im Verlauf der S 1 sollen schrittweise nach den folgenden Kriterien saniert 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.

Bei den folgenden Bahnhöfen in Bremen-Nord besteht noch Sanierungsbedarf:

- Bremen-Vegesack,
- Bremen-St.-Magnus,
- Bremen-Lesum.

Derzeit verhandelt der Senator für Bau und Umwelt mit der DB Station & Service AG über den Abschluss einer Rahmenvereinbarung, die die Sanierung der Bahnhöfe im Land Bremen entsprechend den Vorgaben des SPNV-Nahverkehrsplans zum Gegenstand hat. Die Rahmenvereinbarung soll unter anderem Festlegungen zum Maßnahmenumfang, zur zeitlichen Abwicklung und zu den Kosten enthalten.

Weiterhin verhandelt der Senator für Bau und Umwelt mit der DB Regio AG über das ab dem Jahr 2003 zu erbringende SPNV-Angebot. Ziel ist der Abschluss eines Verkehrsvertrages für den Zeitraum bis zum Jahre 2012, dem Jahr, in dem auch der zwischen der DB und Niedersachsen geschlossene Vertrag endet. Im Zuge der Vertragsverhandlungen hat der Senator für Bau und Umwelt die DB Regio AG aufgefordert darzulegen, wann, in welchen Umsetzungsschritten und mit welchen Kosten ein 15-Minuten-Takt zwischen Bremen-Vegesack und Bremen-Hauptbahnhof angeboten werden kann.

Verlängerungsoption S 1: Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Farge-Vegesacker Eisenbahn.

Mit den vorgenannten Vorhaben fachlich, zeitlich und finanziell abzustimmen ist eine mögliche Verlängerung der Linie S 1 bis nach Bremen-Farge.

Eine Wiederaufnahme des SPNV auf der im Eigentum der Farge-Vegesacker Eisenbahn stehenden Strecke von Bremen-Farge nach Bremen-Vegesack, FVE genannt, würde das nördlich von Vegesack gelegene Gebiet direkt an das SPNV-Liniennetz anschließen und so die innerbremischen Verkehrsbeziehungen zwischen Bremen-Nord und Bremen-Stadt verbessern.

Derzeit wird für verschiedene Varianten im Rahmen einer „Standardisierten Bewertung“ geprüft, ob bzw. unter welchen Randbedingungen die Wiederaufnahme des SPNV auf der FVE die damit verbundenen finanziellen Belastungen rechtfertigt. Bei einer positiven Bewertung der Maßnahme soll sie zusammen mit den Infrastrukturmaßnahmen der S 3 (Nordenham/Oldenburg-Bremen-Tenever/Rotenburg) für das Großvorhabenprogramm des Bundes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) § 6 Abs. 1 angemeldet werden, um Finanzhilfen des Bundes einzuwerben.

Grundsätzlich bauen die untersuchten Varianten auf den folgenden Grundvarianten auf:

- Eisenbahnverkehr auf der gesamten Länge der FVE-Trasse zwischen Bremen-Vegesack und Bremen-Farge. Dieser Variante ist auch der in den Fragen 2 und 3 genannte „Vorlaufbetrieb“ zuzuordnen.
- 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 zuvor 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.

2. Ob und gegebenenfalls wie kann ein Vorlaufbetrieb auf der Farge-Vegesacker Eisenbahn aufgenommen werden?

Im Januar 2003 hat die Weserbahn, ein Tochterunternehmen der BSAG, dem Senator für Bau und Umwelt einen Vorschlag zur Wiederaufnahme des SPNV auf der Schieneninfrastruktur der FVE unterbreitet. Das von der Weserbahn vorgeschlagene Konzept ist durch die folgenden Merkmale gekennzeichnet:

- Einsatz von Dieseltriebwagen im 30-Minuten-Takt,
- im Bahnhof Bremen-Vegesack Anschluss an die Regionalbahn von/nach Bremen-Hauptbahnhof,
- Nutzung der vorhandenen Gleisanlagen und Einrichtung von je einem Haltepunkt in Farge, Rönnebeck, Blumenthal und Aumund,
- von der Weserbahn geschätzter Investitionsbedarf für die Infrastruktur mindestens 240.000 Euro,
- von der Weserbahn geschätzter Zuschussbedarf für den laufenden Betrieb gut 1,1 Mio. Euro/Jahr (Preisstand 2004),
- Betriebsaufnahme nach Angaben der Weserbahn im Verlauf des Jahres 2004 möglich.

Derzeit werden das von der Weserbahn für einen „Vorlaufbetrieb“ vorgelegte Konzept und die hierzu angegebenen Kosten im Hinblick auf eine mögliche Umsetzung geprüft. Verschiedene Bereiche des vorgelegten Konzeptes sind in diesem Zusammenhang weiter zu konkretisieren, z. B.:

- Kreuzung der FVE mit der geplanten Trasse der B 74 neu,
- Betriebsabwicklung und Infrastrukturbedarf im Bahnhof Bremen-Vegesack in Verbindung mit dem geplanten 15-Minuten-Takt auf der S 1,
- Kalkulationsbasis und Höhe der angegebenen Kosten,

- rechtlicher Rahmen für die Vergabe eines Vorlaufbetriebes,
- Prüfkriterien für eine mögliche Überführung des Vorlaufbetriebes in einen Dauerbetrieb.

Konkrete Aussagen und Entscheidungsgrundlagen für einen möglichen „Vorlaufbetrieb“ auf der FVE können dann vorgelegt werden, wenn das Konzept unter Berücksichtigung der zuvor genannten Themenbereiche abschließend geprüft ist. Dies wird voraussichtlich im Spätsommer dieses Jahres sein.

Dabei wird insbesondere die Finanzierung in Abhängigkeit von der Umsetzung der übrigen im SPNV-Nahverkehrsplan enthaltenen Maßnahmen, auf die in den Vorbemerkungen eingegangen wurde, zu berücksichtigen sein.

3. In welcher Weise ist es möglich, einen Vorlaufbetrieb auf der Farge-Vegesacker Eisenbahn mit Zielsetzung der Verbesserung der Verbindung zwischen Bremen-Hauptbahnhof und Bremen-Vegesack, wie sie derzeit auch mit der Deutschen Bundesbahn verhandelt wird, zu verbinden?

Grundsätzlich werden zwei Möglichkeiten gesehen, die Bahnhöfe im Verlauf der FVE-Trasse direkt mit dem Bremer Hauptbahnhof zu verbinden und gleichzeitig das Fahrplanangebot zwischen Bremen-Vegesack und dem Hauptbahnhof zu verdichten:

- Zusätzlich zu dem heute auf der S 1 bestehenden Angebot im 30-Minuten-Takt werden zu den Hauptverkehrszeiten die Fahrten auf der Farge-Vegesacker Eisenbahn, die ebenfalls alle 30 Minuten verkehren soll, bis zum Hauptbahnhof weitergeführt. Durch die Überlagerung beider Angebote ergäbe sich zwischen Bremen-Vegesack und dem Hauptbahnhof zur Hauptverkehrszeit ein 15-Minuten-Takt. Technische Voraussetzung wäre, dass die auf der FVE eingesetzten Fahrzeuge die erforderlichen Kapazitäten und das erforderliche Beschleunigungsverhalten für den Einsatz auf elektrifizierten Hauptstrecken aufweisen.
- Alle Fahrten des heute bestehenden 30-Minuten-Taktes auf der S 1 werden bis nach Bremen-Farge weitergeführt. Zusätzliche Züge im 30-Minuten-Takt zwischen Bremen-Vegesack und dem Hauptbahnhof würden durch Überlagerung auf diesem Abschnitt einen 15-Minuten-Takt herstellen. Technische Voraussetzung wäre die Elektrifizierung der FVE-Trasse.

Wie die zuvor dargestellten Konzepte technisch, betrieblich, verkehrlich und wirtschaftlich zu bewerten sind, wird zurzeit im Zusammenhang mit der „Standardisierten Bewertung“ untersucht. Die Entwicklung eines konkreten Konzeptes zur Verknüpfung von „Vorlaufbetrieb“ und 15-Minuten-Takt ist erst dann möglich, wenn eine positiv bewertete Variante zur Umsetzung ausgewählt wurde. Dabei werden zusätzlich vertrags- und vergaberechtliche Fragen zu betrachten sein, die dann aufgeworfen werden, wenn zwei Betreiber parallel zwischen Bremen-Vegesack und dem Hauptbahnhof das SPNV-Angebot erbringen.