

Mitteilung des Senats vom 9. Januar 2024**Verbindungsausfälle im Schienenpersonennahverkehr zwischen
Bremen und Bremen-Nord**

Die Fraktion DIE LINKE hat unter Drucksache 21/182 eine Kleine Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Kleine Anfrage wie folgt:

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

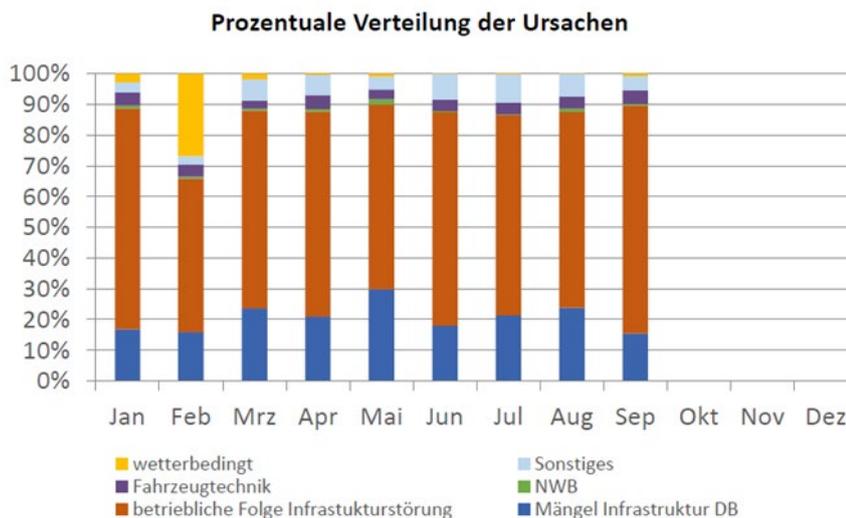
Pünktlichkeiten im Bahnverkehr werden in Deutschland üblicherweise an einzelnen, von der DB Netz AG definierten Messstellen erfasst. Linienpünktlichkeiten können grundsätzlich daraus modelliert werden, die Aussagekraft zur Qualitätsindexierung einer Linie wird dadurch allerdings nicht verbessert. Für die beiden angefragten Abschnitte sind jeweils maßgebende Messpunkte vorhanden, deren Ergebnis untenstehend angegeben werden. Für den Nordabschnitt der RS 1 ist dies die Messstelle Bremen-Vegesack, für den nördlichen Linienast der Linie RS 2 Bremerhaven Hauptbahnhof. 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 Minuten-Klasse“. Im Nahverkehr sind strengere Grenzen üblich. In allen von Niedersachsen und Bremen abgeschlossenen Verkehrsverträgen sind die Klassen „unter 3 Minuten“ und „unter 5 Minuten“, sowie auch 5 bis 15 Minuten, 15 bis 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 Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen 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 Prozent aller Verspätungsursachen. In Folge einer solchen Infrastrukurstörung („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 Infrastrukurstörung sind ursächlich für rund 60 Prozent weiterer Verspätungen. Damit sind rund 80 Prozent 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.

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 Hauptbahnhof – Vegesack-Farge (und Gegenrichtung) und RS 2 Bremen Hauptbahnhof – 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 RS 1 und RS 2. 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 Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen des jeweiligen Jahres. Die Spalte „Gesamt“ bezieht sich auf die Summe der geplanten und ungeplanten Ausfallquoten.

Zugausfälle/Linie RS 1

Zugausfälle/Linie RS 1							
	geplant	ungeplant					Gesamt in %
	Bauliche Einschränkungen	Mängel Infrastruktur DB	betriebliche Folge Infrastrukturstörung	Gründe NWB (Personal, Streik etc.)	Fahrzeugtechnik	Sonstiges (u.a. Sturmereignisse)	
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

Zugausfälle/Linie RS 2							
	geplant	ungeplant					Gesamt in %
	Bauliche Einschränkungen	Mängel Infrastruktur DB	betriebliche Folge Infrastrukturstörung	Gründe NWB (Personal, Streik etc.)	Fahrzeugtechnik	Sonstiges (u.a. Sturmereignisse)	
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 freigeben konnte und 2023 sind die Auswirkungen des mehrwöchigen EVG-Streiks (Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft) sowie des Sturms Anfang Juli deutlich erkennbar.

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 Hauptbahnhof – Vegesack-Farge (und in Gegenrichtung) und RS 2 Bremen Hauptbahnhof – Bremerhaven-Lehe (und Gegenrichtung) kommen kann, und wie sollen diese kompensiert werden?

Das Bauvolumen im deutschen Streckennetz hat in den vergangenen fünf 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 sogenannten Hochleistungsnetzes entwickelt worden. Jeweils fünf 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 Schienenpersonennahverkehrs- 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. Halbjahr 2027: Bremen – Bremerhaven

1. Halbjahr 2028: Bremen – Hamburg

2. Halbjahr 2029: Bremen – Hannover

1. Halbjahr 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. Juni bis 4. August 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.

4. Wie sollen zukünftig die ungeplanten Zugausfälle, für die die Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen Verantwortung trägt, wie Personalengpässe und technische Probleme an den Fahrzeugen, vermieden werden beziehungsweise 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 NordWestBahn (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 (sieben statt drei 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 zehnmonatigen Lehrgänge zum Triebfahrzeugführer. Aufgrund der Anforderungen im sicherheitsrelevanten Bereich der Eisenbahn sind die Durchfallquoten verglichen mit anderen Ausbildungen sehr hoch. Seit rund fünf 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 Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) ist ein weiterer signifikanter Anstieg zu erwarten. Die Anstrengungen zur Gewinnung neuen Personals sind damit durch alle Eisenbahnverkehrsunternehmen weiter zu erhöhen.

5. Als ein Grund für die Unpünktlichkeit des Schienenpersonennahverkehrs 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 sogenannter Gegengleissignalisierungen vor allem aber die oben erwähnten Grundsanierungen werden voraussichtlich in den kommenden zehn 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 zweigleisigen 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 Deutschen Bahn. 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 „Potenzieller 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 Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung 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 Schienenpersonennahverkehr 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.

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 Hauptbahnhof – 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 Rangierbahnhofs (sogenannter Güterbahn, Strecken 1401/1422) sind heute durch Güterzüge nur mäßig ausgelastet, sodass auch von Verdrängungen auf die Hauptstrecke nicht auszugehen ist.

Es sind keine Einschränkungen zu befürchten, im Gegenteil wird mit der Einführung des 30-Minuten-Taktes auf der RS 2 zwischen Bremen und Bremerhaven ab 2025/2026 der Schienenpersonennahverkehr auf dieser Achse weiter verdichtet.