

Kleine Anfrage der Fraktion der FDP

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

Um angesichts der verkehrs- und klimapolitischen Herausforderung möglichst viele Pendler dazu zu bewegen, vom Pkw auf den ÖPNV umzusteigen, ist es notwendig, einen zuverlässigen und attraktiven Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in der Metropolregion sicherzustellen und den weiteren Ausbau (neue Strecken, Taktverkürzung) des SPNV voranzutreiben. Das neue Expresskreuz Bremen/Niedersachsen („nEBN“) ist dabei das wichtigste Teilnetz der Aufgabenträgerin für den SPNV im Land Bremen. Insgesamt nutzen laut DB Regio AG in Niedersachsen und Bremen aktuell etwa 38 000 Pendler täglich die Regionalexpresszüge des EBN.

Im Zuge einer Neuausschreibung wird neues Zugmaterial für das nEBN beim Schienenfahrzeughersteller Alstom beschafft. Alstom wird auch die Wartung und die Instandhaltung übernehmen. Das Auftragsvolumen liegt bei 760 Millionen Euro und kann durch den Abruf von Optionen für weitere Triebzüge nochmals gesteigert werden. Für das neue Zugmaterial wird ein neues Bahnbetriebswerk („Bahnwerkstatt“) benötigt. Die bisherigen Planungen sehen ein Bahnbetriebswerk am Standort Reitbrake in Oslebshausen (Bahnhof Bremen Inlandshafen) vor, in dem das ab Ende 2024 zu liefernde Zugmaterial gewartet werden soll. Laut Antwort der Niedersächsischen Landesregierung müsste der Bau der Werkstatt, bis zur Abnahme des ersten Triebzuges im Sommer 2024 fertiggestellt sein.¹

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

Auf dem projektierten Areal war im Zweiten Weltkrieg der sogenannte Russefriedhof zur Bestattung von sowjetischen Kriegsgefangenen und Zwangsarbeitern angelegt worden. Aufgrund dessen wurde eine bislang in Deutschland außergewöhnlich umfangreiche archäologische Rettungsgrabung über 16 Monate durchgeführt. Im Zuge der Grabungen wurden im Dezember 2021 erstmalig und für den Senat völlig unerwartet vollständige Skelette ehemaliger Zwangsarbeiter und Kriegsgefangener entdeckt. Das mit der Grabung verbundene Ziel ist, ein würdiges Gedenken zu ermöglichen. In welcher Form und an welchem Ort ein Gedenkort errichtet werden soll, wird weiter diskutiert. Laut Senat sind zwar nun die archäologischen Ausgrabungen abgeschlossen und haben laut Antwort des Senats in der Fragestunde der Bremischen Bürgerschaft

¹ Niedersächsischer Landtag – 18. Wahlperiode, Drucksache 18/5419

„keine negativen Auswirkungen auf den Zeitplan des Projektes.“ Die Diskussionen darüber, ob alle sterblichen Überreste nun geborgen seien und nun an der Reitbrake gebaut werden soll, dauern indes an. Eine politische Entscheidung über die Folgenutzung des Geländes, das sich im Besitz der Stadtgemeinde Bremen befindet, steht weiterhin aus.

Zwar sollte das Land Bremen als einer der Besteller der Dienstleistungen im SPNV ein Interesse an einer möglichst reibungslosen Umsetzung und pünktlichen Inbetriebnahme des Projektes nEBN haben. Bislang hält man sich jedoch behördenseitig mit Äußerungen über Planungsstand auffallend zurück und verwies auf Nachfragen der FDP-Fraktion lediglich auf den Auftragnehmer Alstom, der die Unterlagen für die Planfeststellung noch nicht eingereicht habe. Verzögerungen sehe man nur im Hinblick auf die sich verspätende Lieferung des Zugmaterials. Die Dauer des Planfeststellungsverfahrens hänge „von Umfang und Qualität der eingereichten Unterlagen als auch von der Anzahl möglicher Einwendungen ab.“²

Auch im Hinblick auf Argumente von Gegnern des Standortes Oslebshausen, dass der Standort mögliche Kapazitätsengpässe im Bahnknoten Bremen hervorrufen würde, sieht sich der Senat bislang nicht in der Pflicht, proaktiv zu handeln. So erklärte Senatorin Dr. Schaefer in der Bremischen Bürgerschaft auf Nachfrage der FDP-Fraktion, dass man diesen Fragen erst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nachgehen würde, nicht aber im „vorausseilenden Gehorsam“.

Angesichts der Bedeutung des nEBN für die Mobilität von annähernd 40 000 Pendlerinnen und Pendlern wäre ein aktives Agieren des Senats für die schnelle Realisierung einer Bahnwerkstatt zu erwarten, sei es durch ein aktives Werben und Arbeiten für den Bau einer Bahnwerkstatt mit Abstellanlage am Standort Oslebshausen oder alternativ beziehungsweise parallel durch die Suche nach einem weiteren Standort als „Plan B“, falls der bislang angebotene Standort aufgrund rechtlicher oder politischer Hürden nicht fristgerecht umgesetzt werden kann. Auch nach einer Befassung in der Deputation für Mobilität Bau und Stadtentwicklung am 8. März 2023 bleiben viele Fragen offen.

Wir fragen den Senat:

1. Warum kam es zu Verzögerungen in der Ausschreibung und Beschaffung der Triebzüge für das nEBN, und welche Verantwortung für den verspäteten und nur unvollkommenen Start des nEBN trägt die Aufgabenträgerin für den SPNV im Land Bremen?
 - a) Warum hat sich der Start des nEBN, der ursprünglich für Dezember 2022 vorgesehen war, so stark verzögert?
 - b) Warum hat sich das Vergabeverfahren zur Beschaffung der Triebzüge, welches ursprünglich 2018 ausgelobt werden sollte und den Start des nEBN für Dezember 2023 vorgesehen hatte, erheblich verzögert?
 - c) Warum hat der Bremer Senat der Beschaffung der Triebzüge erst am 19. Juli 2022 und damit 17 Monate nachdem das niedersächsische Verkehrsministerium (25. Februar 2021) die Vergabe bereits bekannt gegeben hatte, beschlossen?
 - d) Wie intensiv und in welchen Prozessschritten war die Aufgabenträgerin für den SPNV im Land Bremen in die Formulierung der Ausschreibung, den Vergabe- und Verhandlungsprozess sowie in die abschließende Auswahl des Schienenfahrzeugherstellers Alstom samt dessen Werkstattstandorts eingebunden?

² Antwort des Senats vom 25. Januar 2023 auf die mündliche Anfrage der FDP-Fraktion „Planungsstand einer Bahnwerkstatt für SPNV-Fahrzeuge auf Flächen der Bremischen Hafeneisenbahn in Bremen Oslebshausen“

- e) Warum hat die Aufgabenträgerin für den SPNV im Land Bremen den Bedingungen der Ausschreibung zugestimmt, dass der Schienenfahrzeughersteller das Grundstück für die Errichtung zur Verfügung stellt und ihm somit eine für Bremen wichtige langfristige infrastrukturelle Entscheidung zugebilligt?
 - f) Welche zusätzlichen Kosten sind dem Steuerzahler durch die Verzögerungen und die damit verbundene freihändige Beauftragung der DB Regio AG im Dezember 2022 für den Zeitraum von Dezember 2022 bis Dezember 2024 entstanden („Notmaßnahme im Sinne des Artikel 5 Absatz 5 der VO 1370/2007“)?
 - g) Welche zusätzlichen Kosten werden dem Steuerzahler dadurch entstehen, dass Alstom statt der bestellten 34 Triebzüge voraussichtlich zunächst nur zehn Triebzüge bis Dezember 2024 liefern wird und nun abermals Ersatzzüge für eine Dauer von schätzungsweise ein bis drei Jahren beschafft werden müssen?
 - h) Ist es grundsätzlich möglich, die bestehenden Züge der DB Regio AG im nEBN angesichts ihres Alters auch nach Dezember 2024 weiter zu nutzen und sind diese Züge grundsätzlich noch verfügbar? Wurden bereits zumindest sondierende Gespräche mit der DB Regio AG diesbezüglich geführt, und wenn ja, mit welchem Ergebnis? Wenn nicht, warum nicht?
 - i) Wie ist der aktuelle Stand des Vergabeverfahrens für die öffentliche Schienenbeförderung im nEBN, und warum hat sich die Auslobung ebenfalls mehrfach verzögert? Wird die DB Regio AG verpflichtet für den Übergang entsprechendes Zugmaterial zu stellen, sollte sie beauftragt werden?
 - j) Wie ist die Aufgabenträgerin für den SPNV im Land Bremen in die Ausschreibung, das Vergabeverfahren und den Vergabebeschlag für die öffentliche Schienenbeförderung im nEBN eingebunden?
 - k) Welchen Anteil der Kosten für die Investitionen und den Betrieb des nEBN trägt das Land Bremen und in welcher Höhe werden diese durch Regionalisierungsmittel refinanziert?
2. Wie sieht der Zeitplan von der Planung bis zur Fertigstellung der ange-dachten Bahnwerkstatt für SPNV-Fahrzeuge für das neue Expresskreuz Bremen/Niedersachsen („nEBN“) Ende 2024 aus, welcher Sachstand ist aktuell erreicht und welche Rechtsrisiken bestehen?
- a) Wie unterstützt die Aufgabenträgerin für den SPNV im Land Bremen und Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (SKUMS) den Planfeststellungsprozess für die Bahnwerkstatt mit Abstellanlage?
 - b) Liegt der Antrag zur Planfeststellung seitens des Antragstellers Alstom zwischenzeitlich vor beziehungsweise bis wann wird nachdem die Einreichung des Antrages mehrmals aufgeschoben wurde, mit einer Antragstellung gerechnet?
 - c) Gibt es Hinweise darauf, warum Alstom die Antragstellung mehrmals aufgeschoben hat?
 - d) Mit welcher Verfahrensdauer bis zur Planfeststellung wird aktuell im besten, im realistischen und im schlechtesten Fall gerechnet?
 - e) Inwiefern wird mit Einwendungen im Planfeststellungsverfahren sowie mit Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss gerechnet?
 - f) Inwiefern ist eine verbindliche Einigung mit der Russischen Föderation, der Ukraine und Belarus sowie gegebenenfalls weiterer Nachfolgestaaten der Sowjetunion über den Umgang mit den Funden vom sogenannten Russenfriedhof notwendig im Hinblick auf die Nutzung

des Areals durch die Bebauung mit einer Bahnwerkstatt und bis wann wird diese voraussichtlich vorliegen?

- g) Wie bewertet der Senat die Behauptungen, dass weiterhin die sterblichen Überreste von etwa 300 sowjetischen Kriegsgefangenen und Zwangsarbeitern auf dem Areal bestattet sein könnten?
 - h) Welche Aussichten auf Erfolg haben Klagen gegen das Planfeststellungsverfahren?
 - i) Wann wird die Baugenehmigung für die Bahnwerkstatt und wann für die Abstellanlage im besten, im realistischen und im schlechtesten Fall vorliegen?
 - j) Bis wann werden die Bauarbeiten im besten, im realistischen und im schlechtesten Fall abgeschlossen sein?
 - k) Welcher Termin zur Fertigstellung und Inbetriebnahme der Werkstatt und der Abstellanlage wurde mit Alstom im Vergabevertrag vereinbart?
 - l) Sieht der Vertrag mit Alstom sowohl eine Konventionalstrafe als auch die Zahlungen von Schadenersatz vor, sollte die Werkstatt mit Abstellanlage nicht pünktlich in Betrieb genommen werden können?
 - m) Welches finanzielle Risiko hat die Planungsbehörde SKUMS zur Zahlung von Schadenersatz, sollte sich die Planfeststellung durch Klage verzögern beziehungsweise sollte diese unwirksam werden?
 - n) Warum hat der Senat der Senatorin für Wissenschaft und Häfen (SWH) zunächst die Federführung für die Ansiedlung der Bahnwerkstatt mit Abstellanlage übertragen und nicht SKUMS und damit auch der Aufgabenträgerin für den SPNV im Land Bremen?
 - o) Welche Alternativen („Plan B“) hat der Senat zusammen mit der Aufgabenträgerin für den SPNV im Land Bremen und der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) ausgearbeitet, sollte eine Bebauung der Fläche an der Reitbrake nicht möglich sein?
 - p) Wie konkret und belastbar ist der Plan B des Senats? Werden die Verfahren angesichts der hohen infrastrukturellen Relevanz für das Land Bremen parallel vorangetrieben?
3. Welche Auswirkungen auf die Kapazitäten des Güterverkehrs und des weiteren Personenverkehrs auf der Strecke Bremen-Bremerhaven und die pünktliche und zuverlässige Bereitstellung der Züge für das nEBN hat die aktuelle Standortwahl voraussichtlich, und auf welchen Studien beruhen diese Erkenntnisse?
- a) Stimmt es, dass das sogenannte Testat beziehungsweise die sogenannte Zertifizierung der DB Netz AG, auf die unter anderem in der Vorlage VL 20/2769 vom 5. Januar 2021 referenzierte, nur zwei Seiten umfasst und nach Testat der DB Netz AG vom 27. April 2020 nur nach „aktuellem Stand“ eine Trassierungsmöglichkeit gegeben ist?
 - b) Stimmt es, dass das Testat der DB Netz AG vom 27. April 2020 im Grundsatz unverbindlich ist?
 - c) Stimmt es, dass in dem Testat der DB Netz AG vom 27. April 2020 ausschließlich die Werkstattzuführungen und nicht die Zuführungen zur Abstellanlage eingeschätzt wurden?
 - d) Stimmt es, dass in dem Testat der DB Netz AG vom 27. April 2020 der im Jahr 2020 aktuelle Fahrplan zugrunde gelegt wurde und nicht der sogenannte Langfristfahrplan (unter anderem unter Berücksichtigung des angestrebten Deutschlandtakts)?

- e) Wie hat der Bremer Senat und die Aufgabenträgerin für den SPNV im Land Bremen sichergestellt, dass die Bedürfnisse der Städte Bremerhaven und Bremen nach reibungsloser Erreichbarkeit vor allem der Häfen bei der Standortauswahl für die Bahnwerkstatt mit Abstellanlage berücksichtigt wurden?
- f) Wie wurde sichergestellt, dass der Hafenwirtschaft aufgrund der Standortauswahl und den damit entstehenden zusätzlichen Verkehren im bereits stark belasteten Eisenbahnknoten Bremen keine Wettbewerbsnachteile entstehen, die mittel- bis langfristig die Attraktivität des Standorts Bremen mindern und Jobs kosten werden?
- g) Wer hat wann hierzu mit Vertretern der maritimen Wirtschaft gesprochen? Wie wurde hierbei die Belastung des Bahnknotens Bremen prognostiziert? Was sind die aktuellen Erfahrungen mit dem Güterverkehr in der Hafenwirtschaft? Siehe hierzu auch die Studie „Güter im Takt“ der Seehafenbetriebe und der IHK Nord (Arbeitsgemeinschaft norddeutscher Industrie- und Handelskammern) aus 2022. Hierin wird unter anderem die „Entlastung des Knotens Bremen“ sowie eine „detaillierte Knotenuntersuchung“ gefordert.
- h) Welche Prognosedaten (Jahre, Taktverkürzung, reaktivierte/neue Strecken des Umlands, Aufkommenssteigerung et cetera) für die Entwicklung des Güterverkehrs und des Personennah- und -fernverkehrs wurden bei der Entscheidung aus der Perspektive des Landes Bremen berücksichtigt?
- i) Wurden zusätzliche Netze wie beispielsweise die Wunderlinie und Regio-S-Bahnline 5 (RS5) sowie etwaige zukünftige Taktverkürzungen und der angestrebte Deutschland-Takt bei der langfristigen Betrachtung des Bremer Bahnknotens berücksichtigt?
- j) Wie wurden die von SKUMS beauftragten Studien zur kapazitiven Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes im Großraum Bremen berücksichtigt?
- k) Wie wurde die von SWH beauftragte Studie „Aktualisierung der Analyse und Prognose des See- und Hinterlandverkehrs der bremischen Häfen“ aus August 2020 berücksichtigt?
- l) Wie kann SKUMS die Leistungsfähigkeit des sehr komplexen Bahnknotens Bremen einschätzen, wenn – laut mündlicher Antwort von Verkehrssenatorin Schaefer am 23. Januar 2023 im Landtag keine originären Verkehrsdaten, sondern nur Prognosen vorliegen, entsprechende Berechnungsprogramme SKUMS nicht zur Verfügung stehen und selbst die DB Netz AG in dem von SKUMS beauftragten umfassenden Gutachten „Knotenuntersuchung Bremen – Simulationsergebnisse Vergleich des Fahrplans 2015 und des Trend-Szenarios gemäß SPNV-Konzept 2025 des Landes Bremen“ zu folgendem Schluss kommt: „Die Untersuchung des Knotens bezüglich seiner Durchlässigkeit und sich damit ergebender qualitativer Effekte kann die Durchführbarkeit eines anspruchsvollen SPNV-Trendszenarios nicht grundsätzlich testieren.“ (Seite 28)?
- m) Wie sind die aktuellen Kapazitätskennziffern für den Bremer Bahnknoten, und wie sind die prognostizierten Kapazitätskennziffern für die kommenden Jahrzehnte?
- n) In welchem Maße kann die Einführung neuer Technologien (zum Beispiel Einführung von ETCS [European Train Control System]) die Kapazitäten im Bremer Bahnknoten nochmals erhöhen, und wann könnten diese Technologien realistisch implementiert sein?

- o) Welche Auswirkungen wird der Standort in Bremen-Oslebshausen auf die pünktliche Bereitstellung der Triebzüge in den Abfahrtbahnhöfen haben, und wie wird sich dies auf die Pünktlichkeit des nEBN auswirken?
 - p) Bereits am 3. Dezember 2020 gab es eine Debatte zum Standort der Bahnwerkstatt in der Verkehrsdeputation. Welche Standortalternativen für die Errichtung der Bahnwerkstatt mit Abstellanlage – insbesondere in Bremen – bestehen?
 - q) In welcher Pflicht sieht sich der Senat als Besteller von SPNV Leistungen, dafür Sorge zu tragen, dass die Werkstatt- und die Abstellrichtungen pünktlich im Sommer 2024 fertiggestellt und einsatzbereit sind und diese zukünftig nicht für eine vermeidbare Belastung des Bremer Bahnknotens führen?
4. Welche Auswirkungen wird die vermutlich verspätete Inbetriebnahme der Bahnwerkstatt mit Abstellanlage sowie die von 34 auf zehn Triebzüge reduzierte Lieferung durch Alstom auf die Kapazitäten im neuen Expresskreuz Bremen/Niedersachsen (EBN) für den Fahrplan 2024/2025 und gegebenenfalls Folgejahre haben?
- a) Welche Folgen für den Betrieb und Transportkapazitäten des nEBN hat es, wenn die Bahnwerkstatt nicht bis Dezember 2024 fertiggestellt und für den Betrieb abgenommen worden ist?
 - b) Welche Folgen für den Betrieb und Transportkapazitäten des nEBN hat es, wenn die Abstellanlage nicht bis Dezember 2024 fertiggestellt und für den Betrieb abgenommen worden ist?
 - c) Welche Folgen für den Betrieb und Transportkapazitäten des nEBN hat die von 34 auf zehn Triebzüge reduzierte Lieferung?
 - d) Welche Anstrengungen unternimmt der Senat und die Aufgabenträgerin für den SPNV im Land Bremen, damit die Auswirkungen für die aktuell annähernd 40 000 Pendler so gering wie möglich ausfallen?
5. Warum hat die Stadt Bremen den Schienenfahrzeugherstellern im Vergabeverfahren den Standort Reitbrake in Bremen-Oslebshausen zur Ansiedlung angeboten?
- a) Gab es im Vorfeld zum Angebot des Standorts Reitbrake in Bremen-Oslebshausen eine Abstimmung zwischen den Ressorts der Senatorin für Wissenschaft und Häfen und der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau?
 - b) Warum wurde ein Standort angeboten, der eine Fläche vorsah, die bereits durch einen Planaufstellungsbeschluss vom 27. März 2012 (Vorlage 18/123 (S) Bebauungsplan 2434) für eine „Grüne Pufferzone“ zum Abbau „städtebaulicher Misstände“ vorgesehen war?
 - c) Warum war es der Grundstückseigentümerin – der Stadt Bremen – nicht bekannt, dass sich auf dem Areal der sogenannte Russenfriedhof befunden hat und noch sterbliche Überreste vermutet wurden?
 - d) Warum wurde angesichts der umfangreichen Funde aus der archäologischen Grabung, der strittigen völkerrechtlichen Einschätzung sowie der im aktuellen Umfeld sehr herausfordernden und vermutlich nicht zuverlässigen Verhandlungen mit der Russischen Föderation nicht an einem „Plan B“ gearbeitet?
6. Für Bremen wurde im Januar 2020 von der Regierungskoalition die Klimanotlage ausgerufen. Alle Entscheidungen sollen seitdem nur unter Klimavorbehalt getroffen werden. Wie sind die Auswirkungen der Bahnwerk-

statt an diesem Standort in Hinblick auf die klimatischen Auswirkungen zu bewerten?

Thore Schäck, Lencke Wischhusen und Fraktion
der FDP