

**Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung und Energie (L)**
Vorlage Nr. 18/523 L

Vorlage
für die Sitzung
der Deputation für Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L)
am 30.04.2015

**SPNV-Nahverkehrsplan des Landes Bremen
(„SPNV-Plan 2015“)**

A. Sachdarstellung

Nach § 8 in Verbindung mit § 12 Abs. 3 des Bremischen ÖPNV-Gesetzes hat das Land einen SPNV-Nahverkehrsplan (SPNV-Plan) aufzustellen und diesen nach spätestens fünf Jahren zu überprüfen und bei Bedarf fortschreiben. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Sicherung, Entwicklung und Verbesserung des ÖPNV. Er soll planerisch Maßnahmen vorsehen und eine Übersicht über wichtige kurz-, mittel- und langfristige Vorhaben im Gesamtzusammenhang enthalten.

Der geltende SPNV-Plan des Landes Bremen ist im März 2003 durch die Deputation beschlossen und der Bürgerschaft vorgelegt worden. Seither wurden jährlich ausführliche SPNV-Berichte der zuständigen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie vorgelegt, um den Umsetzungsstand des SPNV-Plans zu dokumentieren sowie über neue Planungsansätze im SPNV zu berichten.

Da die Maßnahmen des SPNV-Plans von 2003 nunmehr weitestgehend umgesetzt worden sind, wurde der Aufstellungsbeschluss zum Verkehrsentwicklungsplan Bremen (VEP) im Jahre 2012 zum Anlass genommen, auch Maßnahmen zum weiteren Ausbau des SPNV-Systems zu entwickeln und umfassend zu bewerten: *„Die Fortschreibung der Zielplanung Radverkehr, des SPNV-Konzepts und die Fortschreibung des Lkw-Führungsnetzes erfolgen im Rahmen des VEP als integrierter Bestandteil.“* Die Erarbeitung der SPNV-Maßnahmen wurde somit vollständig in den Verfahrensablauf des VEP integriert, so dass dem Anspruch des VEP, alle Verkehrsmittel zu betrachten, Rechnung getragen wurde.

Durch dieses Verfahren wurden alle für die Stadtgemeinde Bremen im SPNV-Plan 2015 enthaltenen Maßnahmen bereits im Planungsdialo g zum VEP vorgestellt und diskutiert.

Bei den Maßnahmen, die die Stadtgemeinde Bremerhaven betreffen, konnten die Aussagen zum angestrebten Zugangebot direkt übertragen werden. Wesentliche Maßnahme ist hier die Einführung eines 30-Minuten-Taktes auf der RS 2 zwischen Bremen und Bremerhaven. Für den Bereich Infrastrukturausbau wurden für Bremerhaven die Untersuchungsergebnisse für Stationsmaßnahmen der vergangenen Jahre in den SPNV-Plan 2015 eingearbeitet.

Dem Maßnahmenteil des SPNV-Plans 2015 vorangestellt ist eine Analyse der Entwicklung des SPNV seit der Verabschiedung des SPNV-Plans 2003. Dabei werden z.B. die Entwicklung des Zugangebotes, der Verkehrsnachfrage und der Fahrzeugqualität über die letzten 10 Jahre dargestellt.

Die Kernaussagen des SPNV-Plans 2015 sind:

→ Die Entwicklung des SPNV in der Vergangenheit war sehr erfolgreich. Das Zugangebot im Land Bremen wurde zwischen 2003 und 2014 um rund 20 % ausgeweitet, die Verkehrsnachfrage stieg um etwa 30%. Dabei konnte das Bestellerentgelt mit rund 8 €/Zugkm annähernd konstant gehalten werden.

→ Der Gutachter hat im Rahmen des VEP festgestellt, dass eine nachhaltige Stärkung des öffentlichen Verkehrs am wirkungsvollsten über einen Ausbau des SPNV erfolgen kann. Vor diesem Hintergrund liegt der Schwerpunkt der Maßnahmen auf einem weiteren Ausbau des Regio-S-Bahn-Netzes mit Taktverdichtungen auf einen 30-Minuten-Grundtakt und dem Bau neuer Stationen.

→ Weitere Angebotsverdichtungen im SPNV werden zukünftig nur im Einklang mit dem Ausbau der Schieneninfrastruktur möglich sein, um die Ansprüche des stark steigenden Schienengüterverkehrs gleichwertig zu berücksichtigen.

Dem Charakter einer Rahmenplanung entsprechend können die Festlegungen des SPNV-Plans im Hinblick auf die Nennung und Ausprägung der Maßnahmen, ihre Kosten und Prioritäten sowie deren Finanzierung nicht abschließend sein. Die Ausprägungen vieler Maßnahmen sind insbesondere von den weiteren Planungen abhängig. Eine besondere Bedeutung kommt hier dem Eisenbahnknoten Bremen zu, der an seine Kapazitätsgrenzen stößt.

Eine wesentliche Voraussetzung für die Umsetzung der Maßnahmen des SPNV-Plans, die im SPNV-Konzept 2025 zusammengefasst sind, ist zudem die Bereitstellung einer ausreichenden Finanzierung. Die vergangenen Jahre im SPNV waren geprägt von einer hohen Wettbewerbsintensität und einer damit verbundenen deutlich verbesserten Wirtschaftlichkeit. Für die Zukunft muss davon ausgegangen werden, dass im SPNV die marktfähigen Wettbewerbsgewinne bereits realisiert worden sind und sich mit den kommenden Vergabeverfahren die Wirtschaftlichkeit des SPNV-Angebotes im Land Bremen nicht mehr signifikant verbessert. Eine umso größere Bedeutung kommt daher einer ausreichenden Ausstattung der Aufgabenträger mit Regionalisierungsmitteln zu. Nur wenn diese gewährleistet ist, kann auch der SPNV entsprechend den vorgelegten Planungen ausgebaut werden.

Die Herausforderung der kommenden Jahre liegt darin, die Angebotskonzepte des SPNV-Plans mit den Kapazitäten der Infrastruktur und der finanziellen Ausstattung mit Regionalisierungsmitteln in Übereinstimmung zu bringen. Wichtige Meilensteine für die Umsetzung von verbesserten Angebotskonzepten sind dabei die Termine der anstehenden Vergabeverfahren.

B. Finanzielle Auswirkungen / personalwirtschaftliche Auswirkungen

Aus der Vorlage resultieren keine direkten finanziellen oder personalwirtschaftlichen Auswirkungen. Die Umsetzung des SPNV-Konzeptes 2025 erfolgt in einzelnen Maßnahmen, die einer gesonderten Befassung unterliegen. Die Finanzierung und somit Prioritätensetzung erfolgt dann auf Basis durch konkrete Planungen abgesicherter Kenntnisse im Rahmen der Haushaltsaufstellung unter Berücksichtigung der für den

Verkehr verfügbaren Zuweisungen des Bundes (zurzeit sind dies die Entflechtungsmittel und die Regionalisierungsmittel) sowie durch den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) und den Bundeshaushalt im Bereich der Bundesfernstraßen und Bundes-schienenwege. Die Kosten für die Umsetzung aller enthaltenen Maßnahmen belaufen sich nach aktuellem Stand für die Investitionen auf rd. 44 Mio. € verteilt über 10 Jahre sowie für sämtliche Taktverdichtung in Bremen auf rd. 8,6 Mio. €/Jahr.

C. Gender-Prüfung

Die im SPNV-Konzept 2025 enthaltenen Maßnahmen kommen Frauen und Männern zu gute. Dabei hat der ÖPNV, der auch den SPNV umfasst, für die Teilhabe von Frauen am öffentlichen Leben eine besonders große Bedeutung und bildet eine wichtige Voraussetzung zur Bewältigung ihrer vielfältigen Alltagsaufgaben. Frauen und Mädchen bilden die Hauptnutzergruppe des ÖPNV.

D. Beschlussvorschlag

1. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L) nimmt den SPNV-Plan 2015 zur Kenntnis und beschließt das darin enthaltene SPNV-Konzept 2025 für eine künftige Ausbaustrategie des Schienenpersonennahverkehrs im Land Bremen.
2. Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr wird gebeten, in Abstimmung mit dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, dem Land Niedersachsen als benachbarter SPNV-Aufgabenträger und der DB AG als Infrastruktureigentümerin in Verhandlung zu treten, um die Umsetzung der Maßnahmen des SPNV-Konzeptes 2025 zu prüfen und vorzubereiten
3. Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr wird gebeten, jährlich einen Bericht zur Umsetzung der Maßnahmen des SPNV-Konzeptes 2025 der Deputation Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L) vorzulegen.

ANLAGE: Entwurf des SPNV-Plans 2015

SPNV-Plan 2015

**Dritter Nahverkehrsplan
für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
im Land Bremen**



**Entwurfassung nach Anhörung TÖB
(Arbeitsstand: 17.04.2015)**

Impressum

Auftraggeber:

Freie Hansestadt Bremen

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr



Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Abteilung 5 – Verkehr

Referat 52 – Schienenverkehr

Contrescarpe 72

28195 Bremen

Auftragnehmer:

Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG

Aachen/Berlin



Stand der Bearbeitung: April 2015

Bearbeitung seitens des Auftragnehmers:

Dr.-Ing. Stephan Krug

Dipl.-Ing. Mike Pitschka

Hinweis

Bei allen Planungsprojekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1	Rahmenbedingungen und Ziele	1
2	Bisherige Entwicklung des SPNV	4
2.1	Entwicklung Angebot (2003 – 2013).....	4
2.2	Entwicklung Nachfrage	11
2.3	Entwicklung Infrastruktur (Schiene und Stationen).....	18
2.4	Entwicklung Fahrzeugbeschaffung	22
2.5	Entwicklung Qualität.....	24
2.6	Entwicklung Wettbewerb	27
2.7	Fazit.....	31
3	Entwicklungspotenziale und untersuchte Maßnahmen	33
4	SPNV-Konzept 2025.....	39
4.1	Maßnahmen.....	39
4.2	Finanzierung des SPNV	43
4.3	Ausschreibungskalender	49
4.4	Umsetzungsstrategie	50
5	Anlagenverzeichnis	52
6	Anlagen	55
6.1	Angebots- und Nachfragekennwerte im VBN.....	55
6.2	Entwicklung der Verkehrsleistung im Land Bremen (Pkm)	57
6.3	Nachfrageentwicklung im Land Bremen (Streckenquerschnitte).....	59
6.4	Nachfrageentwicklung im Land Bremen (Bahnhöfe), tabellarisch	64
6.5	Nachfrageentwicklung im Land Bremen (Bahnhöfe), grafisch	66
6.6	Qualitätskontrolle an Bahnstationen.....	74
7	Abbildungsverzeichnis.....	75
8	Abkürzungsverzeichnis	78

1 Rahmenbedingungen und Ziele

Als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) hat das Land Bremen nach dem geltenden Bremischen ÖPNV-Gesetz¹ für sein Gebiet einen Nahverkehrsplan aufzustellen, der die Zielsetzungen für den SPNV im Land Bremen vorgibt (SPNV-Plan). Er ist spätestens alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Seit dem Jahr 2005 wird der SPNV-Plan inhaltlich ergänzt durch ausführliche jährliche Berichte der Verwaltung über aktuelle Entwicklungen im Schienenverkehr des Landes Bremen². Der vorliegende SPNV-Plan schreibt den SPNV-Nahverkehrsplan 2003 fort. Er umfasst den Zeitraum ab dem Jahr 2015 und geht konzeptionell weit darüber hinaus. Das in den vergangenen Jahren gemeinsam mit dem Land Niedersachsen implementierte SPNV-Gesamtkonzept für den Raum Bremen/Oldenburg/Bremerhaven wird im vorliegenden SPNV-Plan weiterentwickelt und punktuell erweitert.

Bedingt durch die geographische Lage sind die Verkehrsbeziehungen mit der Region für die Weiterentwicklung des SPNV im Land Bremen von großer Bedeutung. Alle SPNV-Linien überschreiten die Landesgrenzen und führen ins benachbarte Niedersachsen. Vor diesem Hintergrund werden zum besseren Verständnis der Zusammenhänge in Einzelfällen auch Informationen aus dem Zuständigkeitsbereich des niedersächsischen Aufgabenträgers Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) dargestellt. Damit sind keine Festlegungen über den Zuständigkeitsbereich des Landes Bremen hinaus beabsichtigt.

Komponenten des SPNV-Gesamtkonzeptes sind:

- RegionalExpress-Linien (RE), die die Oberzentren untereinander und mit wichtigen benachbarten Zentren verbinden und nicht auf allen Bahnhöfen unterwegs halten,
- die Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen (RS), die auf den elektrifizierten Hauptstrecken verkehrt, grundsätzlich alle Zwischenbahnhöfe bedient und auf diese Weise die Region mit den Oberzentren verknüpft,
- Regionalbahnen (RB), die in der Regel auf den nicht elektrifizierten Nebenstrecken in der Region verkehren³.

Das SPNV-Liniennetz 2014/2015 (Stand Fahrplanwechsel Dezember 2014) im Bereich des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen (VBN) zeigt Abbildung 1.

Linien dieser genannten Produkte sind jeweils zusammengefasst zu sog. **Teilnetzen** (vgl. Abbildung 27). Für jedes Teilnetz werden die Verkehrsleistungen separat ausgeschrieben und vergeben. Auf dieser Grundlage bestehen aktuell im Land Bremen sechs Verkehrsverträge mit SPNV-Verkehrsunternehmen.

1 BremÖPNVG in der Fassung vom 24.12.2003

2 vgl. <http://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/detail.php?gsid=bremen213.c.4256.de>

3 Eine Ausnahme bildet die Linie RB41, die zwischen Bremen und Hamburg verkehrt.

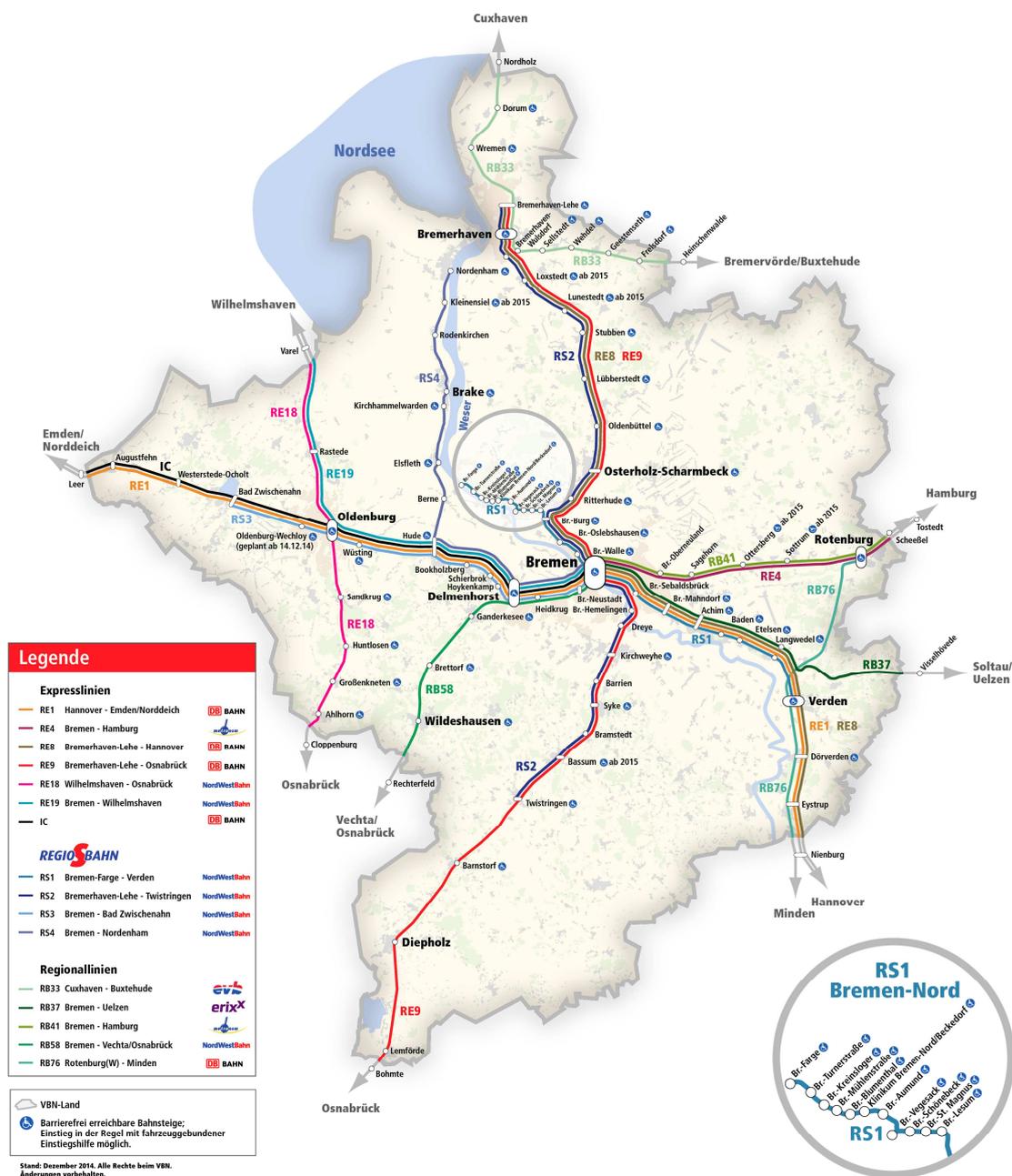


Abbildung 1: Liniennetz des SPNV im Gebiet des VBN für 2014/2015 [Quelle: VBN]

Das bestehende SPNV-Angebot soll in wesentlichen Punkten mit folgender Zielsetzung weiterentwickelt werden:

- Steigerung des SPNV-Anteils im Modal-Split der Stadt-Umland-Verkehre in Bremen und Bremerhaven,
- Steigerung der Attraktivität des SPNV zwischen Bremen und Bremerhaven,
- Verbesserung des innerstädtischen SPNV-Angebotes in der Stadt Bremen zwischen den nördlichen und südlichen Stadtteilen.

Für die Maßnahmen in der Stadtgemeinde Bremen wurden die Ergebnisse des Verkehrsentwicklungsplans 2025 (VEP 2025)⁴, der in den Jahren 2013 und 2014 erarbeitet wurde, dem SPNV-Plan 2015 zugrunde gelegt. Gerade die Angebotsverbesserungen im SPNV haben sich in der Vergangenheit als besonders nachfragewirksam erwiesen und eignen sich damit in besonderer Weise, den Modal Split deutlich zugunsten öffentlicher Verkehrsmittel zu beeinflussen. Insbesondere bei den grenzüberschreitenden Verkehren von und nach Niedersachsen sowie bei der Verbindung zwischen Bremen und Bremerhaven gibt es – so zeigen die Analysen – Möglichkeiten, weitere Potenziale zu heben. Der konsequente Ausbau des SPNV-Angebotes trägt zudem der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Region Bremen Rechnung und stärkt den Umweltverbund. Vor diesem Hintergrund sieht das Zielkonzept des VEP im Bereich SPNV eine zusätzliche S-Bahn-Linie, einen dichteren Takt von Regio-S-Bahn-Linien, neue Haltepunkte sowie den Abschluss der Sanierung aller bestehenden Stationen vor.

Die untersuchten Maßnahmen und ihre Wirkungen wurden einem umfangreichen Diskussions- und Abstimmungsprozess unterzogen. Alle Beteiligten waren sich einig, dass die Umsetzung der geplanten Maßnahmen entscheidend von den finanziellen Möglichkeiten und von der Zusammenarbeit der regional Verantwortlichen abhängig ist.

Aspekte des Ausbaus der Schieneninfrastruktur sind kein expliziter Bestandteil dieses SPNV-Plans. Alle vom SPNV genutzten Strecken sind Mischverkehrsstrecken, die auch vom Schienenpersonenfern- und Schienengüterverkehr genutzt werden. Der Ausbaubedarf bei der Schieneninfrastruktur wird daher unter Berücksichtigung aller Verkehre in einer separaten „Knotenuntersuchung Bremen“⁵ ermittelt. In diesem Gutachten wird das im SPNV-Plan 2015 entwickelte Zugangebot ebenso hinterlegt, wie auch Prognosen für den Schienengüterverkehr sowie des Schienenpersonenfernverkehrs. Der konkrete Ausbaubedarf der Schieneninfrastruktur insgesamt wird auf dieser Grundlage nach Abschluss des zweiten Teils der „Knotenuntersuchung Bremen“ vorliegen. In Vorgriff auf dort erwartete Ergebnisse hat der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr bereits zahlreiche kapazitätssteigernde Maßnahmen zur Berücksichtigung im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes sowie des zweiten Programms zur Ertüchtigung der Seehafenhinterlandverkehre beim Bundesverkehrsministerium angemeldet.

Ebenso aktuell in Erarbeitung befindet sich der Verkehrsentwicklungsplan Bremerhaven 2030. Auch hier sollen Ergebnisse Einfluss auf die künftige Entwicklung des regionalen ÖPNV haben. Etwaige Auswirkungen auf den SPNV können in einer Fortschreibung des SPNV-Plans berücksichtigt werden.

4 Ausführliche Informationen zu Zielen, Szenarien und Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 unter <http://www.bau.bremen.de/vep>

5 Vgl.: Untersuchung der kapazitiven Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes im Großraum Bremen, Teil 1 : „Analyse und Prognose der Verkehre und Produktionsstrukturen“, <http://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/detail.php?gsid=bremen213.c.4256.de>

2 Bisherige Entwicklung des SPNV

2.1 Entwicklung Angebot (2003 – 2013)

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2003 ist das RE-Netz im Land Bremen entsprechend den Zielvorstellungen aus dem „Nahverkehrsplan 2 für den Schienenpersonennahverkehr im Land Bremen 2003 bis 2007“ bereits vollständig umgesetzt worden:

- Verbinden der beiden RE-Linien Osnabrück – Bremen und Bremen – Bremerhaven zu einer durchgehenden Linie mit modernen Doppelstockwagen,
- Betriebsaufnahme der RE-Verkehre zwischen Bremen und Hamburg durch die Metronom-Eisenbahn GmbH.

Auch das RB-Netz entspricht seit dem Fahrplan 2004 auf drei der vier Linien den im SPNV-Nahverkehrsplan 2003 formulierten Zielvorstellungen (inkl. Einsatz moderner Fahrzeuge):

- Betriebsaufnahme der „Nordseebahn“ zwischen Bremerhaven und Cuxhaven mit Verdichtung zum 1-h-Takt montags bis freitags, Einsatz neuer Dieseltriebwagen aus dem LNVG-Fahrzeugpool.
- Einsatz moderner Fahrzeuge zwischen Bremerhaven und Bremervörde.
- Verdichtung des Angebotes auf der Linie Bremen – Vechta – Osnabrück zum 1-h-Takt.

Auf der vierten RB-Linie von Bremen über Soltau nach Uelzen konnte schließlich im Rahmen einer Neuvergabe des Teilnetzes „Heidekreuz“ an die erixx GmbH im Dezember 2011 das Angebot vertaktet und verdichtet werden. Seither sind auch hier neue Dieseltriebwagen im Einsatz.



Abbildung 2: Dieseltriebwagen der evb in Bremerhaven Hbf [Foto: evb]

Reaktivierung der Farge-Vegesacker Eisenbahn für den SPNV

Die Reaktivierung der Farge-Vegesacker Eisenbahn (FVE) für den SPNV verfolgte das Ziel, die Anbindung des „Bremer Nordens“ an die Bremer City (rd. 20 km entfernt) zu verbessern, den Umweltverbund – insbesondere die Schiene und die elektrische Mobilität – zu stärken und damit die Wirtschaftlichkeit im SPNV weiter zu verbessern. Zu diesem Zweck wurden 7 Haltepunkte neu eingerichtet.

Die 1. Stufe (Vorlaufbetrieb) der für den SPNV reaktivierten Farge-Vegesacker Eisenbahn ging am 16. Dezember 2007 in Betrieb. Bis zur Inbetriebnahme der Regio-S-Bahn pendelten auf diesem Streckenabschnitt moderne Dieseltriebwagen im 30-Minuten-Takt (vgl. Abbildung 3). Die Fahrzeit konnte dabei z. B. auf der Relation Bremen-Blumenthal – Hauptbahnhof auf nur noch 37 Minuten verringert werden (6 Minuten weniger als zuvor).



Abbildung 3: Dieseltriebwagen der NWB auf der Farge-Vegesacker Eisenbahn (Vorlaufbetrieb) [Foto: SUBV]

Start der Regio-S-Bahn-Linien RS2, RS3 und RS4 im Dezember 2010 und der RS1 im Dezember 2011

Zentrales Projekt zur Verbesserung des SPNV in der Region Bremen war anschließend der Aufbau eines regionalen S-Bahn-Systems „Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen“. Als vorbereitende Maßnahme war die Reaktivierung der FVE erfolgt. Die eigentliche Betriebsaufnahme erfolgt in zwei aufeinanderfolgenden Jahren. Die erste Stufe des Regio-S-Bahn-Netzes bestand aus den folgenden 3 Linien, die im Dezember 2010 ihren Betrieb aufnahmen:

- RS2: Bremerhaven-Lehe – Bremen Hbf – Twistringen
- RS3: Bremen Hbf – Oldenburg – Bad Zwischenahn
- RS4: Bremen Hbf – Nordenham

Die Regio-S-Bahn baute im Wesentlichen auf dem seinerzeitigen Fahrtenangebot und den seinerzeitigen Betriebszeiträumen auf. Im Interesse eines konsequenten Taktfahrplans wurden einzelne bestehende Bedienungslücken (z. B. am Wochenende auf der Linie RS4 oder abends auf der Linie RS2) geschlossen.



Abbildung 4: Liniennetz der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen [Quelle: NWB]

Die noch im SPNV-Nahverkehrsplan 2003 verfolgte Durchbindung einer Linie von Nordenham/Oldenburg über Bremen Hbf nach Tenneer/Rotenburg (Wümme) erwies sich im Rahmen einer standardisierten Bewertung als nicht hinreichend wirtschaftlich. Den dafür erforderlichen sehr aufwendigen Infrastrukturmaßnahmen im Bereich Sebaldsbrück – Mahndorf stand kein ausreichender verkehrlicher Nutzen dieser Linie gegenüber.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 schließlich ist mit der RS1 die 2. Stufe der Regio-S-Bahn in Betrieb gegangen. Die RS1 ist die für den Verkehr innerhalb der Stadtgemeinde Bremen wichtigste SPNV-Linie; sie erschließt den Bremer Norden über die im Dezember 2007 für den SPNV reaktivierte Farge-Vegesacker Eisenbahn und führt über den ÖPNV-Verknüpfungspunkt Bahnhof Burg zum Hauptbahnhof Bremen und weiter über den Bremer Osten nach Niedersachsen. Dort bindet sie die beiden Mittelzentren Achim und Verden an Bremen an. Im Abschnitt zwischen Bremen-Vegesack und Bremen Hbf ist mit der Einführung

der RS1 das Angebot während der Hauptverkehrszeiten montags bis freitags auf einen 15-Minuten-Takt wesentlich verdichtet worden.

Aufgrund fehlender signaltechnischer Voraussetzungen im Bahnhof Bremen-Vegesack war die Durchbindung der Züge von Farge über Vegesack hinaus zum Hauptbahnhof zunächst nur außerhalb der Hauptverkehrszeit möglich, d. h. von Montag bis Freitag zwischen 4 und 6 Uhr, 9 und 13 Uhr und ab 19 Uhr. An Samstagen und Sonntagen sind alle Fahrten umsteigefrei. Nach einer Anpassung der Signaltechnik im Bahnhof Bremen-Vegesack im Jahr 2014 erfolgt die Durchbindung aller Fahrten nunmehr ab Frühjahr 2015.

Betriebsaufnahme des Hanse-Netzes zwischen Bremen und Hamburg im Dezember 2010

Ebenfalls zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 ist das Angebot zwischen Bremen und Hamburg neu konzipiert worden. Neu verkehren seither zwei Nahverkehrsprodukte im angenäherten 30-Minuten-Takt. Abwechselnd bedient ein schneller RE nur wenige Zwischenhalte und eine RB alle Halte entlang der Achse. Die Zahl der Direktverbindungen zwischen Bremen und Hamburg hat sich damit im Nahverkehr annähernd verdoppelt. Die Auslastung der langsameren, vorher nur bis Rotenburg verkehrenden Linie konnte erheblich verbessert werden.



Abbildung 5: Zug des metronom im Hanse-Netz am Bremer Hauptbahnhof [Quelle: SUBV]

Änderungen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012

Nach Einführung der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen mit dem 15-Minuten-Takt auf der Linie RS1 nach Bremen-Nord zum Fahrplan 2012 lag der Schwerpunkt auf der Arrondierung des Fahrplankonzepts:

- Beginn des 15-Minuten-Taktes nach Bremen-Nord an Freitagen bereits ab 13:19 Uhr
- Bestellung eines zusätzlichen Nachmittagszuges nach Soltau
- Taktverdichtung frühmorgens aus Bremerhaven nach Bremen
- erneute Ausweitung des Nachtangebotes mit Fahrten nach Oldenburg und Hamburg an den Wochenendnächten
- Verdichtung des Wochenendangebots der Linien Bremen – Vechta – Osnabrück und Bremerhaven – Cuxhaven zum 1-Stunden-Takt

Inbetriebnahme des Expresskreuzes Niedersachsen/Bremen im Dezember 2013

Der Fahrplanwechsel im Dezember 2013 stand im Zeichen der Weiterentwicklung des RegionalExpress-Netzes. Der Betrieb auf dem „Expresskreuz Niedersachsen/Bremen“ mit den Endpunkten Hannover, Osnabrück, Norddeich und Bremerhaven begann.

Kreuzungs- und Verknüpfungspunkt aller Linien ist der Bremer Hauptbahnhof. Nach über 10 Jahren gibt es damit erstmals wieder regelmäßige Direktverbindungen zwischen Bremerhaven und Hannover im schnellen Personenverkehr (vgl. Abbildung 6). Zwischen Bremen und Emden wird der 2-stündliche RE durch den ebenfalls 2-stündlich verkehrenden IC ergänzt, der auf dieser Relation neu mit sämtlichen Tickets des Nahverkehrs genutzt werden kann. Damit wurde eine entsprechende Regelung, die Bremen und Niedersachsen mit der DB Fernverkehr AG vereinbart haben, bundesweit erstmalig umgesetzt⁶. Alle Teilstrecken des Expresskreuzes werden nun ganztägig im 1-Stunden-Takt bedient.

⁶ Die Anerkennung der Fahrausweise des Nahverkehrs gilt auch in den bis nach Norddeich Mole verkehrenden InterCities.



Abbildung 6: Doppelstockzug mit Elektrolok der DB Regio AG im Netz Expresskreuz [Foto: DB AG]

In der Summe sind die konsequenten Angebotsverbesserungen der vergangenen 10 Jahre im Land Bremen in der Abbildung 7 zusammengefasst. Diese zeigt die Veränderungen in absoluten Zahlen und unterscheidet dabei nach Produktkategorien. Abbildung 8 verdeutlicht die relativen Veränderungen der Zugkilometer für jede Tagesart (Montag – Freitag, Samstag und Sonntag). Die Grafiken verdeutlichen, dass seit der Fortschreibung des SPNV-Nahverkehrsplans im Jahr 2002 die Zahl der bestellten Zugkilometer im Land Bremen nochmals um ca. 20% gestiegen ist, am Wochenende etwas stärker als an Werktagen. Besonderen Anteil an der Angebotsentwicklung haben die Regio-S-Bahn und der RegionalExpress zwischen Bremen und Bremerhaven, am Wochenende zusätzlich auch die Regionalbahnen.

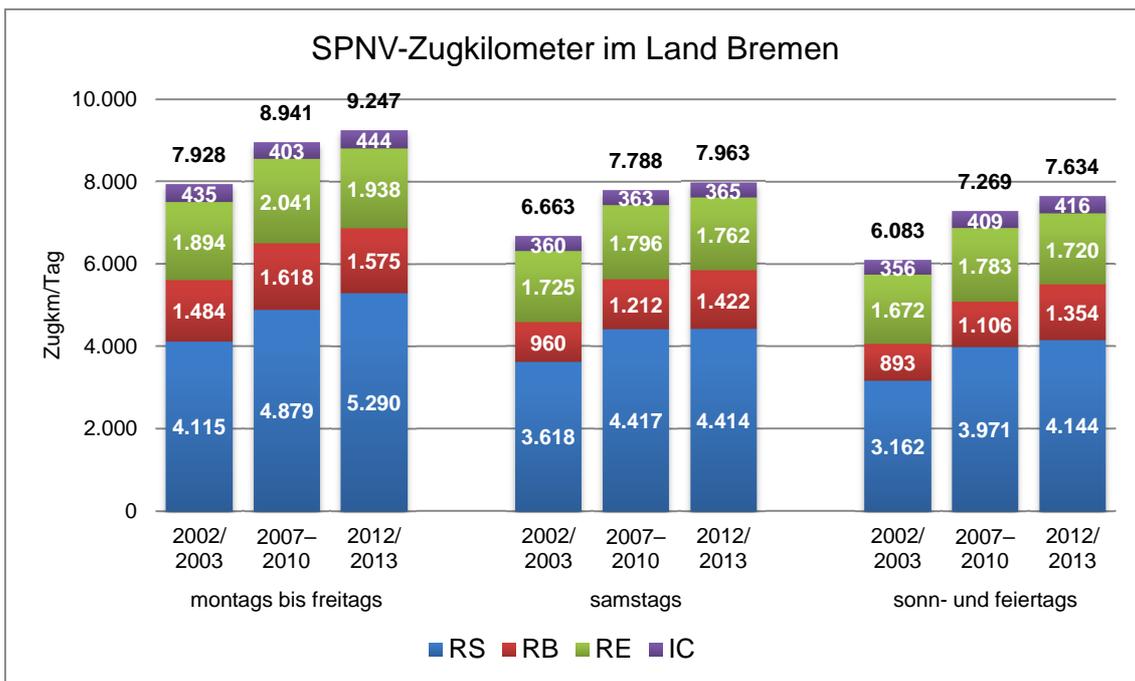


Abbildung 7: Entwicklung des SPNV-Angebotes nach Produktkategorien (Zuordnung zu Produktkategorien im Interesse der Vergleichbarkeit aktualisiert) [Quelle: Angaben VBN]

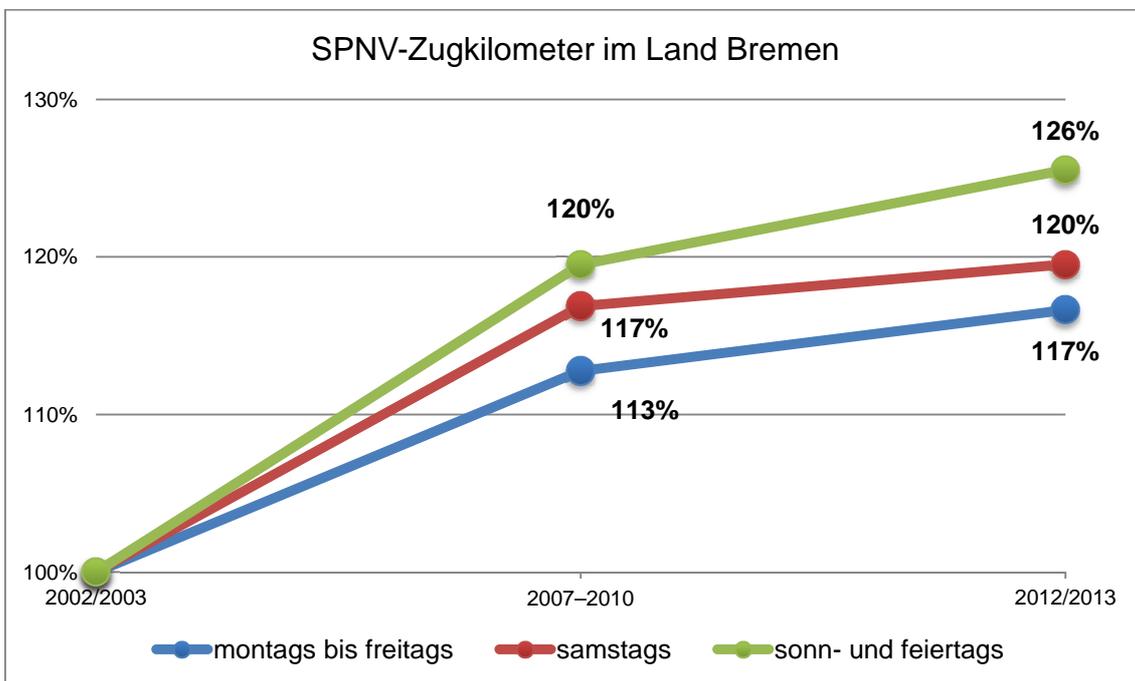


Abbildung 8: Relative Entwicklung des SPNV-Angebotes nach Tagesarten (inkl. IC-Linien) [Quelle: Angaben VBN]

Seit der Übernahme der SPNV-Aufgabenträgerschaft durch das Land Bremen im Jahr 1996 wurde das bestellte Angebot sogar um rd. 45% ausgeweitet.

2.2 Entwicklung Nachfrage

Im Vergleich zu der Angebotsentwicklung (+20%) ist die Nachfrage (Linienbeförderungsfälle) seit der Fortschreibung des SPNV-Nahverkehrsplans im Jahr 2002 im Land Bremen signifikant stärker gestiegen (+35%). Eine vergleichbare Entwicklung zeigt sich auch im VBN-Gebiet insgesamt. Die Datenbasis für die Bilanz der Nachfrageentwicklung entstammt periodischen Verkehrserhebungen des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen (VBN) bzgl.

- Entwicklung Nachfrage (Linienbeförderungsfälle)⁷
- Entwicklung Verkehrsleistung (Personenkilometer)⁸

Die Zahlenangaben liegen für den Gesamttraum des VBN (vgl. Anlage 6.1) und räumlich abgegrenzt für das Land Bremen (vgl. Anlage 6.2 bis Anlage 6.5) vor. Die Zahlen zeigen die Entwicklung der Verkehrsleistung sowie der Nachfrageentwicklung in 3 Erhebungszyklen (2002/2003, 2007–2010, 2012/2013). Die Auswertungen sind weitgehend, jedoch nicht vollständig vergleichbar. Geringe Unterschiede erwachsen aus den im Verlauf der Jahre leicht modifizierten Erhebungs- und Berechnungsansätzen.

Entwicklung der Nachfrage im VBN

Die Nachfrageentwicklung auf den Relationen der Regio-S-Bahn ist besonders erfreulich. Während im Jahr 2002/2003 ca. 37% aller Linienbeförderungsfälle im VBN (einschließlich Bremen) auf Linien entfielen, die später im Angebot der Regio-S-Bahn aufgegangen sind, wurden 10 Jahre später bereits 45% aller Linienbeförderungsfälle auf Linien der Regio-S-Bahn abgewickelt (vgl. Anlage 6.1-1 bis Anlage 6.1-3). Diese Entwicklung belegt die Bedeutung der Regio-S-Bahn für den VBN und das Land Bremen. Betrachtet man die Nachfrageentwicklung im VBN differenziert nach Produktkategorien, so wird deutlich, dass neben der Regio-S-Bahn die RE-Linien die zweite tragende Säule des SPNV im VBN sind. Auf Grund der zentralen Bedeutung des Landes Bremen im VBN verlaufen die Entwicklungen in beiden Räumen weitgehend ähnlich. Die nachfolgende vertiefende Betrachtung erfolgt deshalb nur für das Land Bremen.

Entwicklung der Nachfrage im Land Bremen

Die Nachfrageentwicklung im SPNV im Land Bremen, ausgedrückt in der Anzahl Linienbeförderungsfälle, ist für alle drei Tagesarten (Montag – Freitag, Samstag, Sonntag) in Abbildung 9 dargestellt. Es wird deutlich, dass die Nachfrage in den vergangenen 10 Jahren kontinuierlich gestiegen ist, und zwar unabhängig von der Tagesart. Die unterschiedlichen Nachfrageanteile

7 Ein Linienbeförderungsfall ist definiert als die umsteigefreie Beförderung eines Fahrgasts auf einer einzelnen Linie. Ein Fahrgast, der während seiner Fahrt umsteigen muss und daher mehrere Linien benutzt, erzeugt daher mit jedem neuen Einstieg einen weiteren Linienbeförderungsfall.

8 Personenkilometer beschreibt das Produkt aus der Anzahl beförderter Personen und ihrer Beförderungsentfernung.

der Produktgruppen sind typisch. Während an Werktagen nahezu die Hälfte der Nachfrage auf die Regio-S-Bahn entfällt (Verkehre zur Arbeit, Ausbildung und Versorgung), sind die Nachfrageanteile der RE-Linien an den Tagen des Wochenendes größer (z. B. Freizeitverkehre). Die relativen Veränderungen zeigt Abbildung 10.

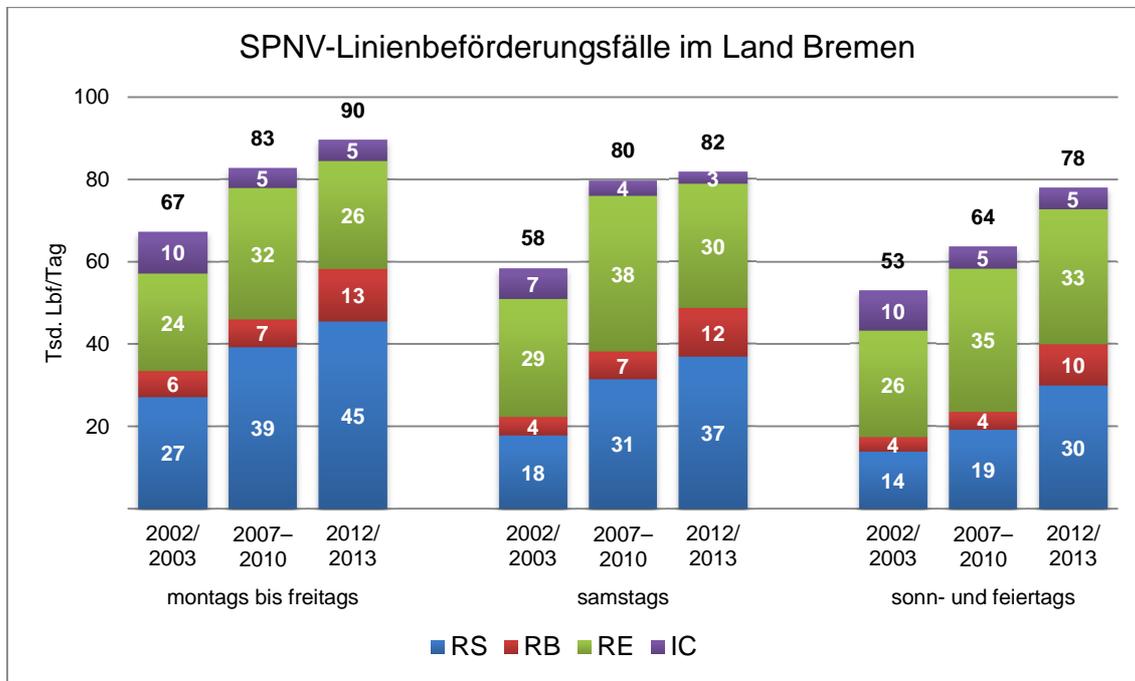


Abbildung 9: Entwicklung der Linienbeförderungsfälle nach Produktkategorien (Zuordnung im Interesse der Vergleichbarkeit aktualisiert)⁹ [Quelle: Erhebungen des VBN]

9 Der Rückgang beim RegionalExpress ist auf die Einführung des halbstündlichen Angebotes zwischen Bremen und Hamburg zurückzuführen. Hier sind erhebliche Nachfragezahlen vom schnellen auf das langsame Produkt (Regionalbahn) verlagert worden. Ferner waren auf der Achse Bremen – Hamburg im Erhebungszyklus 2012/2013 baubedingte Einschränkungen im Winter 2012 zu verzeichnen, die zu erheblicher Mindernachfrage führte, seitens des VBN nachträglich aber nicht korrigiert werden konnten.

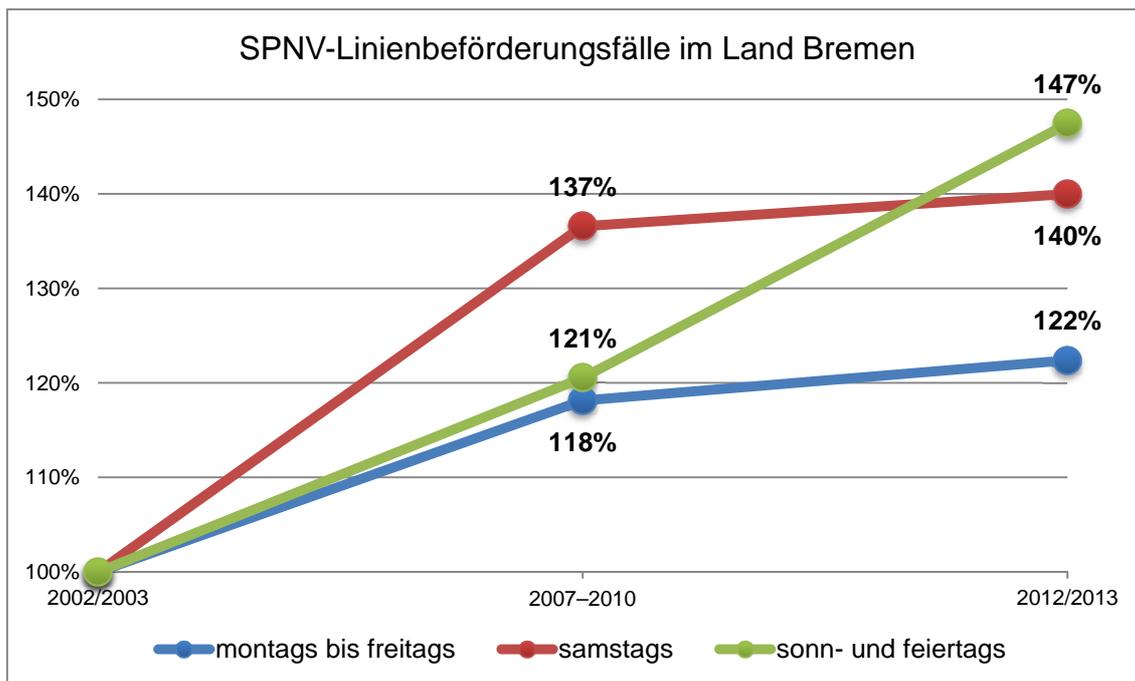


Abbildung 10: Relative Entwicklung der Linienbeförderungsfälle nach Tagesarten [Quelle: Erhebungen des VBN]

Die Verkehrsleistung hat sich in den vergangenen 10 Jahren weitgehend analog zur Verkehrsnachfrage entwickelt. Interessant ist, dass die Verkehrsleistung an den Tagen von Montag bis Freitag und Samstagen nahezu identisch ist. Ursächlich für diesen besonders hohen Anstieg im Einkaufs- und Freizeitverkehr ist auch die Einführung des sehr günstigen und stark nachgefragten Ländertickets („Niedersachsen-Ticket“). Auch Angebote des VBN, wie Jugend-FreizeitTicket oder Kombitickets (z. B. „WerderTicket“) haben maßgeblich zu dieser positiven Entwicklung beigetragen. Am Sonntag liegt die Verkehrsleistung zzt. nur gut 10 % niedriger als an Werktagen (vgl. Abbildung 11). Die relativen Veränderungen zeigt Abbildung 12. Die produktbezogene Entwicklung der Verkehrsleistung für Montag–Freitag, Samstag und Sonntag wird in Anlage 6.2-1 bis Anlage 6.2-3 differenziert dargestellt.

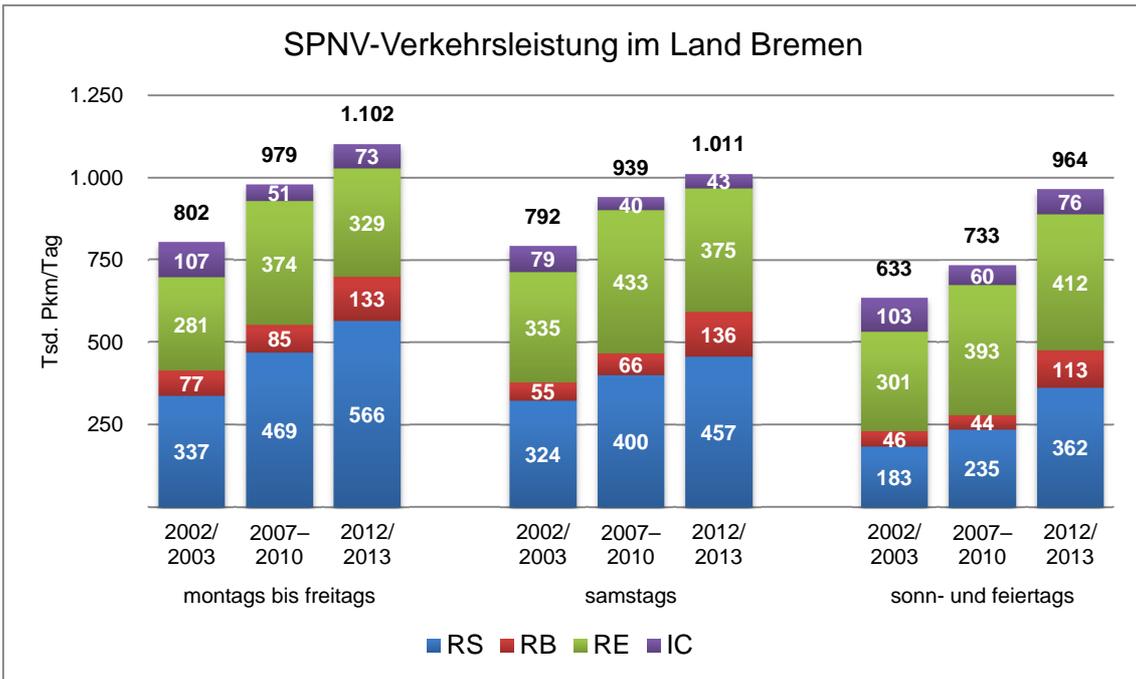


Abbildung 11: Entwicklung der Verkehrsleistung mit SPNV-Fahrausweisen im Land Bremen nach Produktkategorien (Zuordnung zu Produktkategorien im Interesse der Vergleichbarkeit aktualisiert)¹⁰

[Quelle: Erhebungen des VBN]

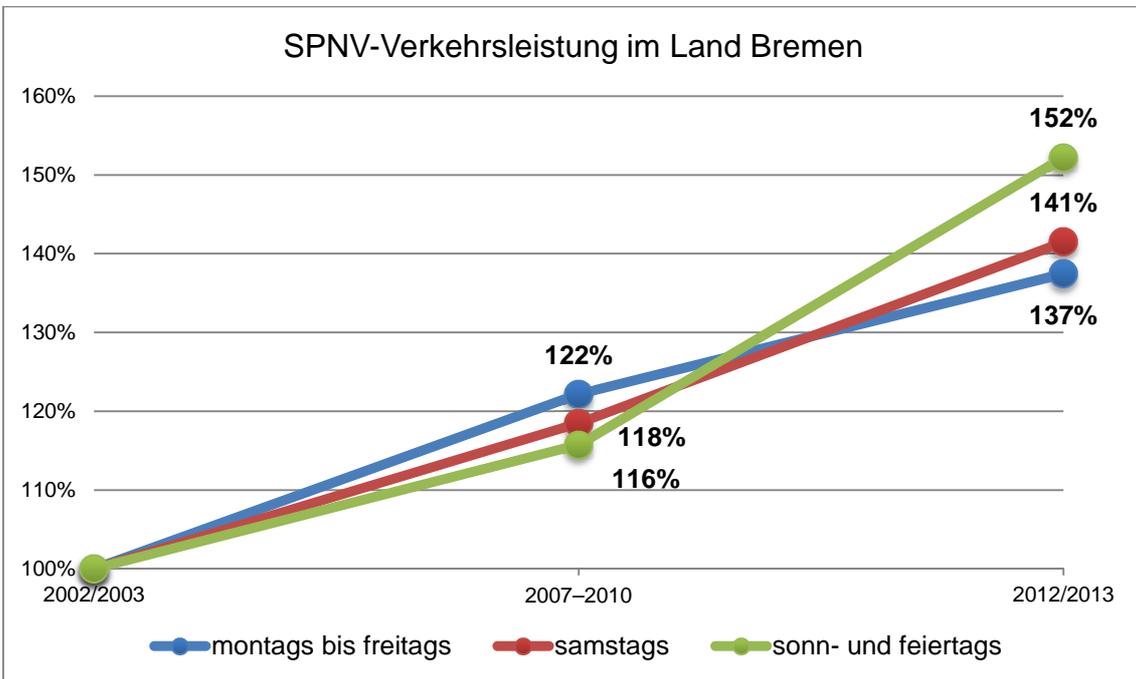


Abbildung 12: Relative Entwicklung der Verkehrsleistung mit SPNV-Fahrausweisen im Land Bremen

[Quelle: Erhebungen des VBN]

¹⁰ Der Rückgang beim RegionalExpress ist auf die Einführung des halbstündlichen Angebotes zwischen Bremen und Hamburg zurückzuführen. Hier sind erhebliche Nachfragezahlen vom schnellen auf das langsame Produkt (RegionalBahn) verlagert worden. Ferner waren auf der Achse Bremen – Hamburg im Erhebungszyklus 2012/2013 baubedingte Einschränkungen im Winter 2012 zu verzeichnen, die zu erheblicher Mindernachfrage führte, seitens des VBN nachträglich aber nicht korrigiert werden konnten.

Die Entwicklung der Verkehrsnachfrage (Linienbeförderungsfälle) je Strecke wird in Abbildung 13 räumlich differenziert an 14 ausgewählten Streckenquerschnitten dargestellt. Gegenstand ist die Nachfrage im Werktagsverkehr. Entsprechende Grafiken für den Samstags- und Sonntagsverkehr finden sich in Anlage 6.3. Zusätzlich zu den vorangegangenen Auswertungen sind hier auch Werte des Erhebungszyklus 1994–96 dargestellt. Es ist deutlich erkennbar, dass sich die Nachfrage in den vergangenen 10 bis 15 Jahren an nahezu allen Streckenquerschnitten ähnlich entwickelt und kontinuierlich zugenommen hat. In einem Vergleich von Erhebungswerten aus 1994/1996 mit Zahlen aus 2012/2013 ist beispielsweise auf der Achse nach Hamburg eine Steigerung um ca. 100% (östlich Oberneuland) oder in Richtung Bremerhaven um ca. 110% (nördlich Bremen-Burg) bzw. ca. 170% (südlich Bremerhaven-Wulsdorf) festzustellen. Selbst auf der innerbremischen Verbindung nach Bremen-Nord, die bereits in den 1990er Jahren ein dicht vertaktetes Angebot aufwies, ist ein Nachfragezuwachs von über 50% festzustellen. Die vorgenannten Zahlen beziehen sich auf Werktage (Montag–Freitag). Die Entwicklungen am Wochenende sind tendenziell ähnlich (vgl. Anlagen 6.3 mit Angaben für alle Querschnitte jeweils für Samstag und Sonntag).

Die Entwicklung der Verkehrsnachfrage (Linienbeförderungsfälle) an den Bahnhöfen im Land Bremen wurde ebenfalls ausgewertet und ist für die weitaus meisten Bahnhöfe ausgesprochen erfreulich. In den letzten 10 Jahren konnten auch an den Bahnhöfen im Rahmen von Verkehrserhebungen im Mittel Nachfragesteigerungen im Werktagsverkehr von mehr als 50% festgestellt werden, im Wochenendverkehr sogar von knapp 70%. Einzelheiten zeigt Abbildung 14 am Beispiel des Werktagsverkehrs. Entsprechende Tabellen für den Samstags- und Sonntagsverkehr finden sich in Anlage 6.4.

Anlage 6.5 verdeutlicht die Nachfrageentwicklungen an jedem Bahnhof im Land Bremen zusätzlich in grafischer Form. Die höchst unterschiedliche Verkehrsbedeutung und Lage der Bahnhöfe beeinflusst das Nachfrageniveau. Im Interesse einer besseren Lesbarkeit musste deshalb teilweise die Skalierung der Grafiken an das individuelle Nachfrageniveau eines Bahnhofs angepasst werden.

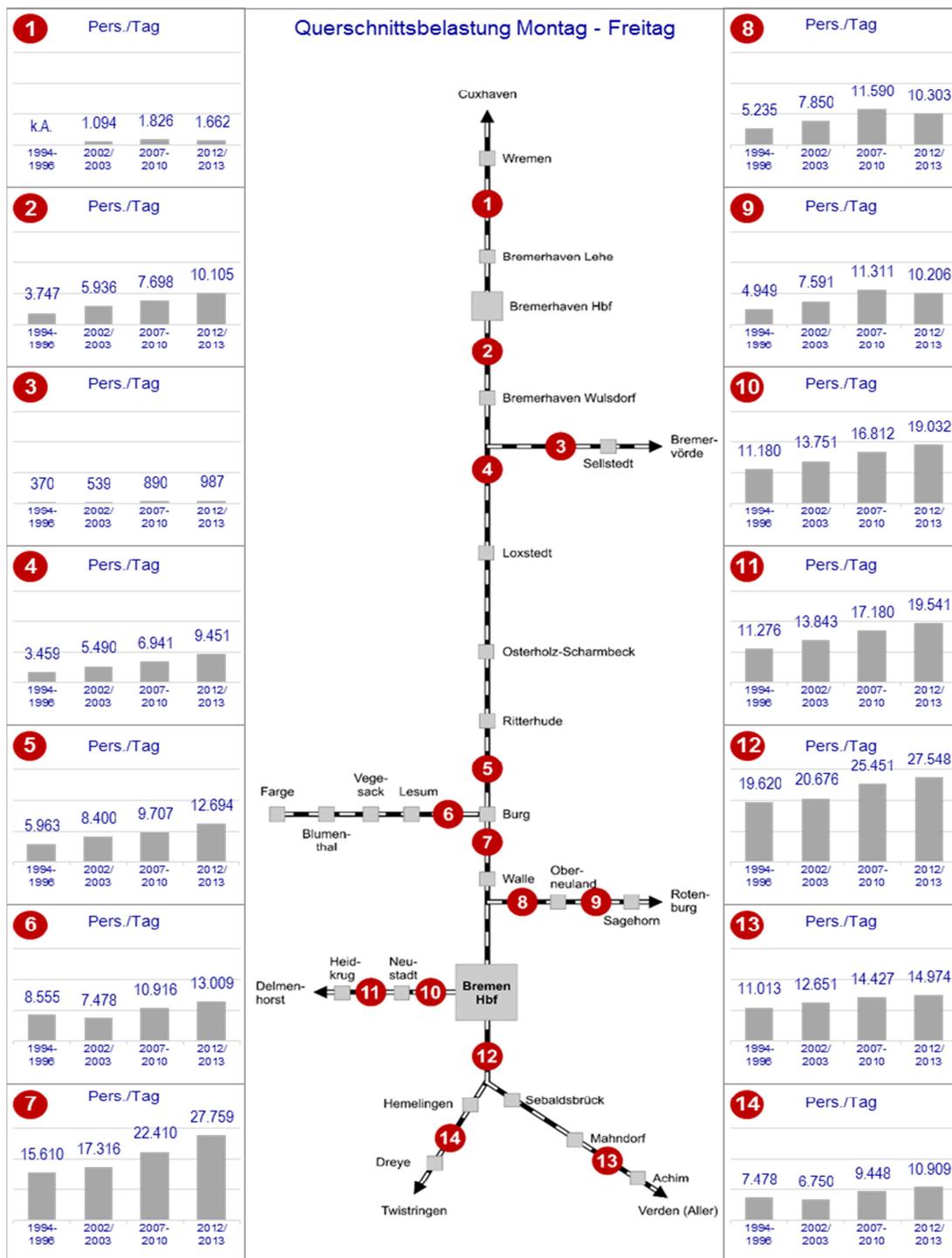


Abbildung 13: Entwicklung der SPNV-Nachfrage an ausgewählten Querschnitten (Montag – Freitag)¹¹
 [Quelle: Erhebungen des VBN]¹²

11 Die entsprechenden Abbildungen für die Nachfrage an Samstagen und an Sonntagen befinden sich hinten im Bericht als Anlage 6.3.
 12 Der Nachfragerückgang auf der Achse Bremen – Hamburg (Querschnitte 8 und 9) zwischen den letzten beiden Erhebungszyklen ist auf baubedingte Einschränkungen während der Erhebung im Winter 2012 zurückzuführen, der seitens des VBN nachträglich nicht korrigiert werden konnte.

montags bis freitags Bahnhof	Summe Ein- und Aussteiger			Veränderung zwischen 2012/2013 und	
	2002/2003 [Pers./Tag]	2007–2010 [Pers./Tag]	2012/2013 [Pers./Tag]	2002/2003 [%]	2007–2010 [%]
Bremen Hbf	49.149	61.967	65.557	33	6
Bremen-Vegesack	4.957	7.921	8.926	80	13
Bremen-Burg	1.780	2.649	4.336	144	64
Bremen-Sebaldsbrück	1.510	2.242	2.233	48	0
Bremen-Walle	986	1.851	2.233	126	21
Bremen-Lesum	1.383	1.611	2.122	53	32
Bremen-Mahndorf	1.165	1.695	1.677	44	-1
Bremen-Oslebshausen	603	1.076	1.565	160	45
Bremen-Schönebeck	672	1.222	1.532	128	25
Bremen-Hemelingen	417	788	1.247	199	58
Bremen-St. Magnus	652	807	782	20	-3
Bremen-Neustadt	147	418	572	289	37
Bremen-Farge		600	551		-8
Bremen-Oberneuland	494	592	531	7	-10
Bremen-Aumund		308	501		63
Bremen-Blumenthal		296	378		28
Bremen Kreinsloger		305	365		20
Bremen Turnerstraße		286	349		22
Bremen Mühlenstraße		244	339		39
Klinikum Bremen-Nord		209	190		-9
Bremerhaven Hbf	4.998	6.777	9.157	83	35
Bremerhaven-Lehe	1.567	2.081	2.552	63	23
Bremerhaven-Wulsdorf	136	175	361	165	106

Abbildung 14: Entwicklung der SPNV-Nachfrage an den Bahnhöfen im Land Bremen (Montag–Freitag)

[Quelle: Erhebungen des VBN]¹³

13 Die entsprechenden Abbildungen für die Nachfrage an Samstagen und an Sonntagen finden sich hinten im Bericht als Anlage 6.4.

2.3 Entwicklung Infrastruktur (Schiene und Stationen)

Maßnahmen an der Schieneninfrastruktur

Im Rahmen der Reaktivierung der Farge-Vegesacker Eisenbahn für den SPNV ist ein ca. 10 km langer Streckenabschnitt saniert worden, 7 Stationen wurden neu gebaut (siehe unten), die Leit- und Sicherungstechnik wurde erneuert. Die Strecke wurde zudem elektrifiziert. Die Realisierung erfolgte in zwei Stufen:

- Stufe 1: Vorlaufbetrieb mit modernen Dieseltriebwagen (Betriebsaufnahme im Dezember 2007)
- Stufe 2: Betrieb mit modernen Elektrotriebwagen und Integration in das Netz der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen (Betriebsaufnahme im Dezember 2011¹⁴).

Maßnahmen an Bahnhöfen

Von den 23 Stationen im Land Bremen wurden 18 Stationen bis Ende 2014 komplett barrierefrei ausgebaut. Für die restlichen 5 Standorte (Sebaldsbrück, Hemelingen, Bremerhaven-Wulsdorf, Oberneuland, Neustadt) liegen Planungen in unterschiedlichen Phasen vor. Im Wesentlichen wurden die folgenden Maßnahmen seit 2003 durchgeführt:

Bremerhaven-Lehe: Die umfassende Sanierung der Verkehrsstation wurde im Jahr 2004 abgeschlossen. In diesem Zusammenhang wurden seitens der Stadtgemeinde Bremerhaven auch die Park-and-Ride- sowie die Bike-and-Ride-Anlage des Bahnhofs erweitert.

Bremerhaven Hbf: Nach der Fertigstellung der Verkehrsstation (Bahnsteige, Aufzüge, WC-Anlage) im Jahr 2010 konnte im Folgejahr auch die umfassende Sanierung der Empfangshalle mit Öffnung der historischen Hallenkonstruktion abgeschlossen werden (vgl. Abbildung 15). Damit hat sich das Erscheinungsbild dieser „Visitenkarte“ der Seestadt Bremerhaven grundlegend verändert. Aus einem 60er Jahre-Zweckbau ist eine moderne, freundliche und barrierefreie Station mit historischen Anleihen entstanden. Im Umfeld hat die Stadt Bremerhaven bereits vorab u. a. die B+R-Anlage modernisiert und mit abschließbaren Sammelschließräumen erweitert.

¹⁴ Aufgrund einer nicht ausreichend leistungsfähigen Signaltechnik mussten zu den Hauptverkehrszeiten montags bis freitags zunächst die Kunden aus und in Richtung Farge weiterhin in Vegesack umsteigen. Seit Frühjahr 2015 wird eine Durchbindung aller Fahrten realisiert.



Abbildung 15: Sanierte Bahnhofshalle Bremerhaven Hbf [Foto: SUBV]

Im Rahmen der Reaktivierung der Farge-Vegesacker Eisenbahn wurden **7 Stationen neu angelegt**: Aumund, Klinikum Bremen-Nord/Beckedorf, Blumenthal, Mühlenstraße, Kreinsloger, Turnerstraße und Farge. Die Ausstattung dieser Stationen entspricht der Ausstattung der Haltepunkte im übrigen Netz der Regio-S-Bahn. Die Bahnsteige sind 110 m lang und barrierefrei erreichbar. Ihre Höhe entspricht dem Regio-S-Bahn-Standard (76 cm über Schienenoberkante). Alle Stationen haben Bike & Ride-Anlagen erhalten, an 4 Stationen sind auch Park & Ride-Plätze neu gebaut worden.

Der Bahnhof **Bremen-Vegesack** wurde für den Betrieb der Regio-S-Bahn angepasst. In diesem Zusammenhang ist u.a. ein taktiles Blindenleitsystem an beiden Bahnsteigkanten und am Hauptzugang installiert worden. Die Bahnsteigkante von Gleis 1 wurde um rund 65 m verlängert, um im Bereich der Fahrradstation eine zweite Verbindung zwischen dem Bahnhofsvorplatz und den Bahnsteigen herzustellen. Die Station hat ein neues Fahrgastinformationssystem mit dynamischem Anzeiger und komplett neuer Beschilderung erhalten, zur Verbesserung der subjektiven Sicherheit wurde eine neue Beleuchtungsanlage installiert.



Abbildung 16: B+R-/P+R-Anlage am Bahnhof Aumund [Quelle: Agentur BahnStadt]

Bremen-Schönebeck: Die umfassende Sanierung wurde im Jahr 2003 abgeschlossen. Dabei wurde auch die vorhandene P+R- und B+R-Anlage modernisiert und erweitert.

Bremen-St. Magnus wurde grundlegend saniert und barrierefrei umgestaltet (vgl. Abbildung 17). Zur barrierefreien Erreichbarkeit des auf 76 cm angehobenen Bahnsteigs wurde ein Aufzug errichtet und 2012 in Betrieb genommen. Früher bestehende Angsträume durch intransparente Einhausungen sind dabei beseitigt worden.



Abbildung 17: Beispiel einer modern gestalteten, barrierefreien Station mit einfachem Zugang zu den Fahrzeugen: Bremen-St. Magnus [Foto: Agentur BahnStadt]

Bremen-Lesum: Die Station wurde in den Jahren 2006–2008 umgebaut. Dabei wurden u. a. neue Treppen und eine neue Zugangsrampe für Rollstuhlfahrer eingebaut.

Bremen Hbf: Die 2008 begonnene Sanierung der Bahnsteige ist 2011 abgeschlossen worden. Alle Bahnsteigkanten wurden neu erstellt und neue Dächer im Anschluss an die Bahnhofshalle aufgestellt.

Zur Betriebsaufnahme der Linie RS1 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 konnte der Neubau der Station **Bremen-Mahndorf** als ÖPNV-Verknüpfungspunkt an einem neuen Standort eröffnet werden. Die barrierefreien Bahnsteige können über eine neue Fußgängerbrücke mit beidseitigen Aufzügen erreicht werden. Die Fußgängerbrücke stellt auch die Verbindung zwischen den BSAG-Teilhaltstellen von Bus und Straßenbahn beidseits der Gleise her.

Einen Überblick über die Barrierefreiheit an den Stationen im Land Bremen im Jahr 2014 gibt **Abbildung 18**.

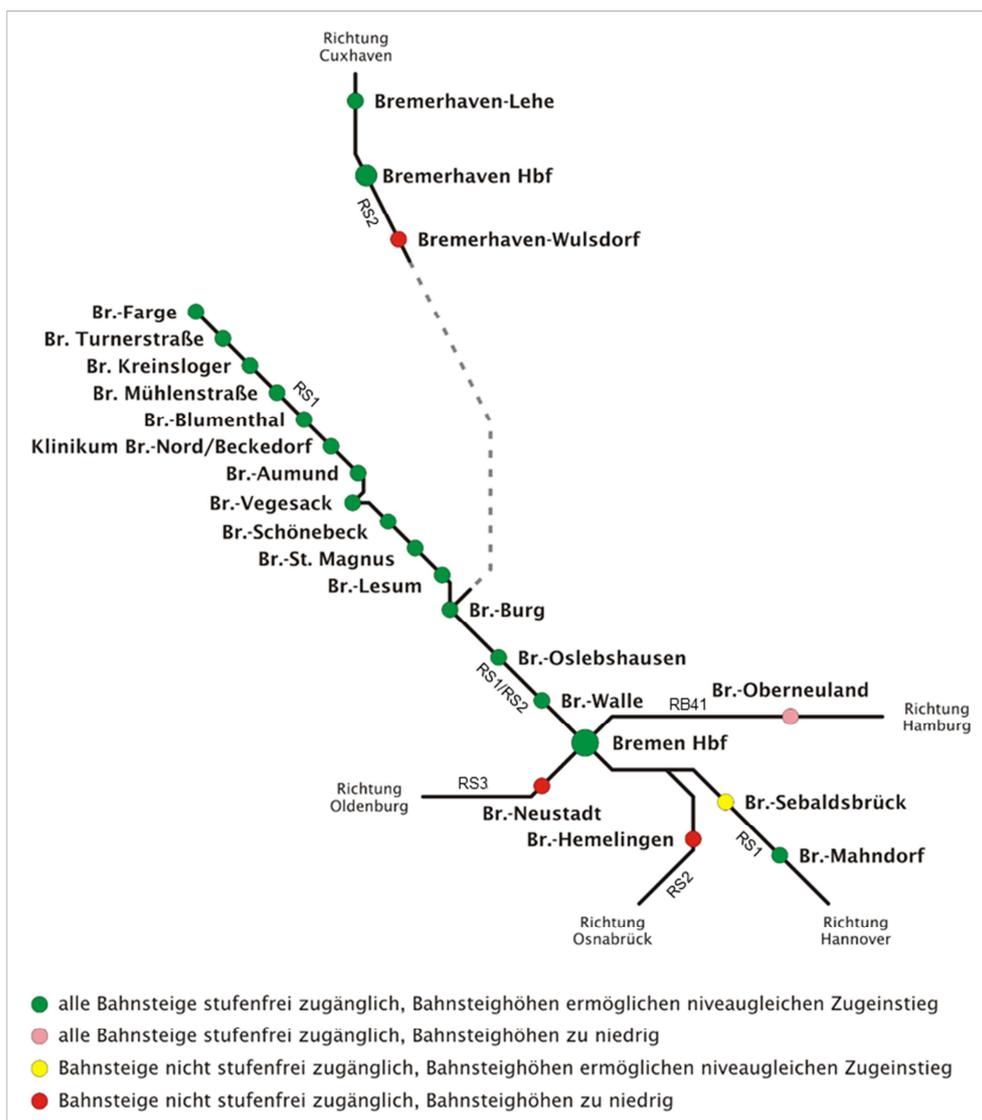


Abbildung 18: Barrierefreiheit an den Bahnhöfen im Land Bremen im Jahr 2014 [Quelle: Qualitätskontrolle an den Bahnstationen im Land Bremen, Frühjahr 2014, Ergebnisbericht, ZVBN/Agentur BahnStadt]

2.4 Entwicklung Fahrzeugbeschaffung

In der Region Bremen werden im Schienenverkehr unterschiedliche Fahrzeugtypen durch die einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen eingesetzt. Bei der Wahl und Beschaffung der Fahrzeuge stehen Barrierefreiheit, Modernität, Qualität und ein hoher Komfort für die Fahrgäste im Vordergrund. Großzügige Eingangsbereiche, Mehrzweckabteile, Klimatisierung und eine zeitgemäße Innenraumgestaltung ermöglichen allen Nutzergruppen eine bequeme Reise. Durch innovative und leistungsstarke Antriebstechnik, lässt sich gegenüber älteren Fahrzeugen der Energieverbrauch minimieren; gleichzeitig konnten die Fahrzeiten reduziert werden.

Seit vollständiger Inbetriebnahme der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen im Dezember 2011 sind inzwischen alle planmäßig eingesetzten Fahrzeuge des SPNV in der Region Bremen

nach dem Jahr 2000 gebaut worden¹⁵. Die Fahrzeuge wurden entweder durch die Verkehrsunternehmen beschafft oder es handelt sich um Fahrzeuge aus dem Fahrzeugpool des benachbarten Aufgabenträgers LNVG, die an die Verkehrsunternehmen streckenbezogen vermietet werden. Damit ist die Fahrzeugflotte im Bereich des Landes Bremen eine der jüngsten bundesweit.

Auf den RE-Linien kommen durchgängig Doppelstockzüge zum Einsatz (vgl. Abbildung 19). Im Expresskruz Niedersachsen/Bremen sind dies Züge der DB Regio. Bei den Zügen der metronom Eisenbahngesellschaft handelt es sich um Fahrzeuge aus dem Fahrzeugpool der LNVG.

Doppelstockzüge	
Zuggarnitur	5–7 Wagen
Sitzplätze	bis 141 (2. Klasse-Wagen) bis 81 (1. Klasse-Wagen) bis 97 (1./2. Klasse-Wagen) bis 100 (Steuerwagen)
Gesamtplätze je Zuggarnitur *	bis 880
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Fahrzeugeinsatz durch	DB Regio (RE1, RE8, RE9) metronom (RE4, RB41)
* in Abhängigkeit der Zugkonfiguration	



Abbildung 19: Doppelstockzüge in der Region Bremen [Fotos: LNVG]

Im Netz der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen verkehren Elektrotriebwagen des Typs Coradia Continental der NordWestBahn (vgl. Abbildung 20).

Elektrotriebwagen vom Typ Coradia Continental	
Zuggarnitur	1–2 Triebwagen
Sitzplätze	bis 187 (dreiteiliger Triebwagen) bis 297 (fünfteiliger Triebwagen)
Gesamtplätze je Zuggarnitur *	bis 600
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Fahrzeugeinsatz durch	NordWestBahn (RS1, RS2, RS3, RS4)
* in Abhängigkeit der Zugkonfiguration	



Abbildung 20: Elektrotriebwagen des Typs Coradia Continental in der Region Bremen [Foto: NWB]

15 Die für Kunden des SPNV nutzbare IC-Linie 56 wird 2015/16 ebenfalls auf moderne, barrierefreie Doppelstockwagen umgestellt.

Auf den RB-Linien verkehren Dieseltriebwagen des Typs Lint 41 aus dem Fahrzeugpool der LNVG (vgl. Abbildung 21).

Dieseltriebwagen vom Typ LINT 41	
Zuggarnitur	1–3 Triebwagen
Sitzplätze	bis 130
Gesamtplätze je Zuggarnitur *	bis 390
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Fahrzeugeinsatz durch	erixx (RB37) evb (RB33) NordWestBahn (RE19, RB58)
* in Abhängigkeit der Zugkonfiguration	



Abbildung 21: Dieseltriebwagen des Typs LINT 41 in der Region Bremen [Foto: LNVG]

2.5 Entwicklung Qualität

Die Kundenzufriedenheit für jedes der 6 Teilnetze (vgl. Abbildung 27) im Land Bremen wird halbjährlich erfasst. Im Jahr 2013 waren damit 3 verschiedene Marktforschungsinstitute beauftragt. Die jeweils herangezogenen Verfahren und Qualitätskriterien sind weitgehend, jedoch nicht vollständig vergleichbar. Geringe Unterschiede bestehen u. a. bei der Definition der untersuchten Qualitätskriterien. Hier wird beispielsweise nicht in jedem Teilnetz nach Kundeninformation im Regelfall und im Störfall unterschieden. Die Befragten werden aber in jedem Fall direkt in den jeweiligen Linien des Teilnetzes akquiriert.

Die Kundenzufriedenheit für ausgewählte Qualitätskriterien zeigt Abbildung 22. Die Gesamtzufriedenheit für jedes Teilnetz ist in Abbildung 23 dargestellt. Dabei ist zu beachten, dass die Gesamtzufriedenheit für das von der DB betriebene Teilnetz ausschließlich für malusrelevante Qualitätsmerkmale¹⁶ angegeben wird. In allen übrigen Teilnetzen wird hingegen der Gesamtwert bezogen auf alle Qualitätsmerkmale angegeben (malus- und nicht malusrelevante Merkmale).

Bei graduellen Unterschieden ist das Qualitätsniveau aller SPNV-Teilnetze relativ ähnlich und liegt in einem guten Wertebereich (vgl. Abbildung 23).

¹⁶ Für diese Merkmale sind im Verkehrsvertrag Mindeststandards definiert. Werden diese unterschritten führt dies zu monetären Abzügen beim Bestellerentgelt (Malus). Im Einzelnen sind dies folgende 15 Merkmale: Sauberkeit des Zuges außen, Sauberkeit im Zug, Sauberkeit der Toiletten, Klimatisierung und Heizung, Funktionsfähigkeit der Zugausstattung, Sicherheit im Zug tagsüber, Sicherheit im Zug abends/nachts, Freundlichkeit und Höflichkeit des Personals, Anwesenheit des Personals, Erscheinungsbild des Personals, Kenntnisse und Kompetenz des Personals, Lautsprecherdurchsagen im Zug, Funktionstüchtigkeit des Fahrkartenautomaten, Fahrgastinformation im Zug/Regelbetrieb, Fahrgastinformation im Zug/Störfall.

Qualitätskriterium	Teilnetz					
	Hanse-Netz	Heide-kreuz	Weser-Elbe-Netz	Weser-Ems-Netz	Express-kreuz	Regio-S-Bahn
	metronom	erixx	evb	Nord-West-Bahn	DB Regio	Nord-West-Bahn
Zufriedenheit mit dem Personal	1,82	1,94	1,95	2,04	2,16	2,05
Sicherheit tagsüber	1,77	1,82	1,93	1,96	1,77	2,06
Sauberkeit der Fahrzeuge (innen)	2,05	1,85	2,11	2,28	2,46	2,10
Kundeninformation im Zug (im Störfall)	2,23	2,48	2,62	(2,41) ¹⁾	2,43	2,94
1) ohne expliziten Bezug auf den Störfall						

Abbildung 22: Kundenzufriedenheit im Jahr 2013 bezogen auf ausgewählte Qualitätskriterien in den 6 SPNV-Teilnetzen des Landes Bremen (1 = sehr zufrieden, 5 = sehr unzufrieden) [Quelle: Monitoringberichte Gesamtjahr 2013 je Teilnetz]

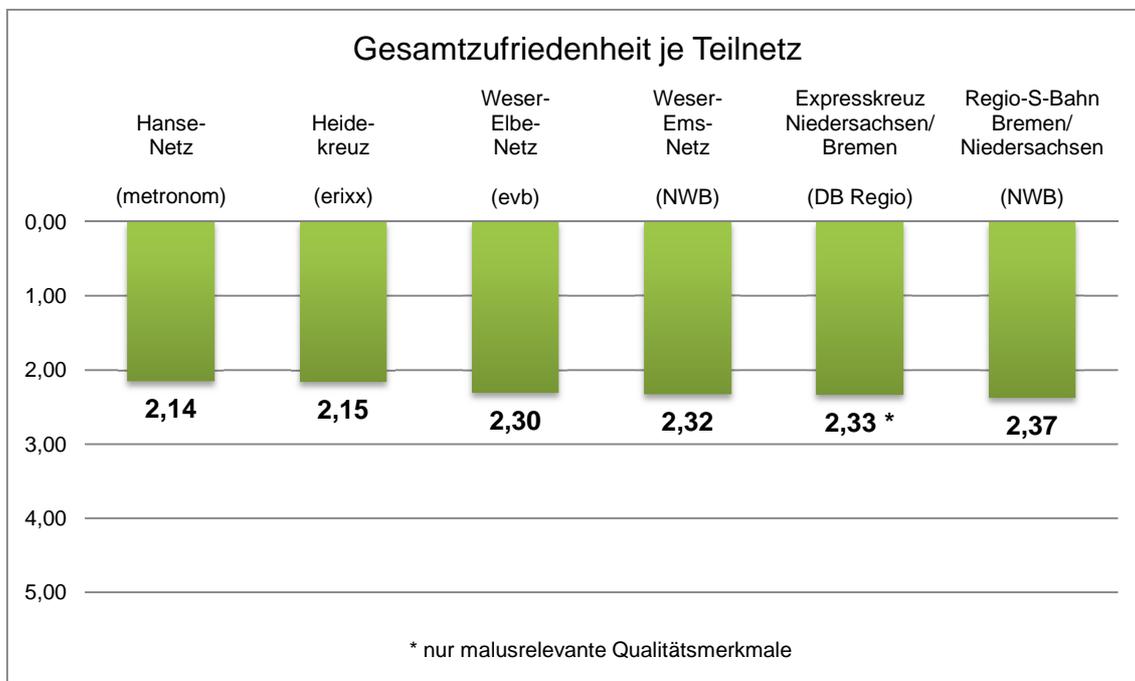


Abbildung 23: Kundenzufriedenheit im Jahr 2013 in den sechs SPNV-Teilnetzen des Landes Bremen (1 = sehr zufrieden, 5 = sehr unzufrieden) [Quelle: Monitoringberichte je Teilnetz]

Im Auftrag des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr wird seit 2012 auch für jede Station eine Qualitätsprüfung aus Fahrgastsicht durchgeführt. Hauptaugenmerk liegt dabei auf Einrichtungen zur Information, zum Wartekomfort und zum Service. Anlage 6.6-1 zeigt die Gesamtbewertung je Bahnhof über alle Qualitätskriterien hinweg. Grundlage ist nicht allein der Mittelwert über alle Qualitätskriterien, sondern zusätzlich auch der subjektive Gesamteindruck des Bahnhofs einschließlich des unmittelbaren Bahnhofsumfelds. Die Entwicklung der Ergebnisse seit 2012 zeigt Abbildung 24. Der bestbewertete Station im Land Bremen war bei allen drei Untersuchungen die Station Bremen-Farge (vgl. Abbildung 25). Mittlerweile können aus Gutachtersicht aber auch weitere Bahnhöfe mit sehr gut bewertet werden: Bremen Turnerstraße, Bremen Kreinsloger, sowie Bremen Mühlenstraße.

Stationen bewertet mit	2012	2013	2014
sehr gut	2	3	4
gut	6	10	10
befriedigend	8	5	7
ausreichend	7	5	2
mangelhaft	0	0	0
Durchschnitt	2,83	2,52	2,38
<i>darunter DB Station & Service</i>	<i>2,96</i>	<i>2,83</i>	<i>2,75</i>
<i>darunter FVE</i>	<i>2,52</i>	<i>1,81</i>	<i>1,52</i>

Abbildung 24: Qualitätsbewertung der Bahnhöfe im Land Bremen; Entwicklung seit 2012

[Quelle: Agentur BahnStadt]



Abbildung 25: Bahnhof Bremen-Farge: „Sieger“ 2012, 2013 und 2014 des Qualitätscontrollings aller Stationen im Land Bremen [Quelle: Agentur BahnStadt]

2.6 Entwicklung Wettbewerb

Ein wesentliches Element der Regionalisierung des SPNV ist der Wettbewerb um Verkehrsdienstleistungen. Ziel dieses Wettbewerbes ist es, die Qualität zu steigern und gleichzeitig die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsdienstleistungen zu verbessern. Die Durchführung von Wettbewerbsverfahren schafft darüber hinaus die notwendigen finanziellen Spielräume, um z. B. Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit Finanzhilfen bei Maßnahmen zu unterstützen, die im besonderen Interesse des Landes Bremen liegen. Hierzu zählt z. B. der barrierefreie Ausbau von Bahnhöfen oder die Reaktivierung der Farge-Vegesacker Eisenbahn für den SPNV.

Da alle SPNV-Linien im Land Bremen die Landesgrenzen überschreiten, werden Wettbewerbsverfahren ausschließlich gemeinsam mit dem benachbarten Aufgabenträger LNVG durchgeführt. Grundlage für die Wettbewerbsverfahren sind so genannte Teilnetze, in denen die zu vergebenden Verkehrsleistungen entsprechend den verkehrlichen Anforderungen und technischen Randbedingungen zusammengefasst werden. Die Teilnetze, an denen das Land Bremen als Aufgabenträger beteiligt ist, zeigen Abbildung 26 und Abbildung 27.



Abbildung 26: Teilnetze der SPNV-Wettbewerbsverfahren [Quelle: LNVG]

Teilnetz	Eisenbahn- verkehrs- unternehmen	Laufzeit Verkehrs- vertrag	Aufgaben- träger	Verkehrs- leistung [Mio. Zugkm]
Expresskreuz Niedersachsen/Bremen (RE1, RE8, RE9)	DB Regio	Dez. 2013– Dez. 2022	LNVG Reg. Hannover Bremen NWL	3,83 0,69 0,60 0,08
Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen (RS1, RS2, RS3, RS4)	NordWestBahn	Dez. 2010– Dez. 2021	LNVG Bremen	2,9 1,8
Hanse-Netz (RE4, RB41)	metronom	Dez. 2010– Dez. 2018	LNVG Hamburg Bremen	3,93 0,86 0,37
Weser-Elbe-Netz (RB33)	evb	Dez. 2011– Dez. 2021	LNVG Bremen	1,22 0,18
Heidekreuz (RB37)	erixx	Dez. 2011– Dez. 2019	LNVG Reg. Hannover Bremen	2,09 0,33 0,07
Weser-Ems-Netz (RE19, RB58)	NordWestBahn	Dez. 2006– Dez. 2016	LNVG NWL Bremen	3,96 0,19 0,10

Abbildung 27: Einbindung des Landes Bremen in Teilnetze für Wettbewerbsverfahren (Stand 2014) [Quelle: LNVG, SUBV]

Bis auf das Expresskreuz Niedersachsen/Bremen sind bereits alle Teilnetze im europaweiten Wettbewerb vergeben worden. Das Expresskreuz wird zum Dezember 2021 erstmalig im Wettbewerb vergeben. Für die Teilnetze Hanse-Netz und Weser-Ems ist bereits das zweite Wettbewerbsverfahren durchgeführt worden.

Durch den konsequenten Wettbewerb und steigende Fahrgastzahlen konnte das Ziel eines qualitativ hochwertigen SPNV bei besserer Wirtschaftlichkeit erreicht werden. So ist das durchschnittliche Bestellerentgelt, das Bremen für SPNV-Leistungen zahlt, mit rund 8 €/Zugkm in den vergangenen 10 Jahren in etwa konstant geblieben (siehe Abbildung 28). Im gleichen Zeitraum wurde der eingesetzte Fahrzeugpark vollständig erneuert, gleichzeitig waren z. B. im Bereich der Infrastruktur deutliche Preissteigerungen zu verkräften. Die Infrastrukturkosten für den SPNV-Betrieb, die etwa 40% der Produktionskosten ausmachen, sind in den vergangenen Jahren bundesweit um etwa 35% gestiegen. Auch höhere Personal- und Energiekosten konnten aufgefangen werden.

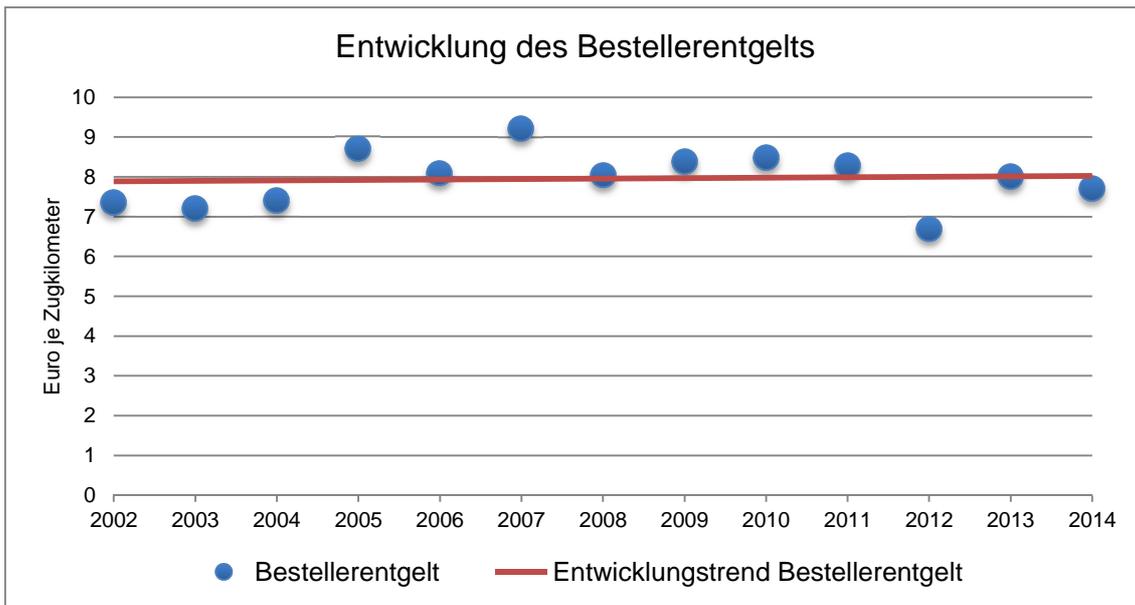


Abbildung 28: Durchschnittliches Bestellerentgelt [Quelle: SUBV]

Mit dem Wettbewerb hat sich auch die Betreiberlandschaft im SPNV durchgreifend verändert. Der derzeitige Marktanteil der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Land Bremen ist in der Abbildung 29 dargestellt. Den größten Marktanteil an der Verkehrsleistung im Land Bremen hat danach die NordWestBahn, gefolgt von DB Regio AG und metronom. Nicht berücksichtigt ist dabei der teilweise ebenfalls für den Nahverkehr freigegebene Fernverkehr, da es sich hier um eigenwirtschaftliche Leistungen der DB Fernverkehr AG handelt.

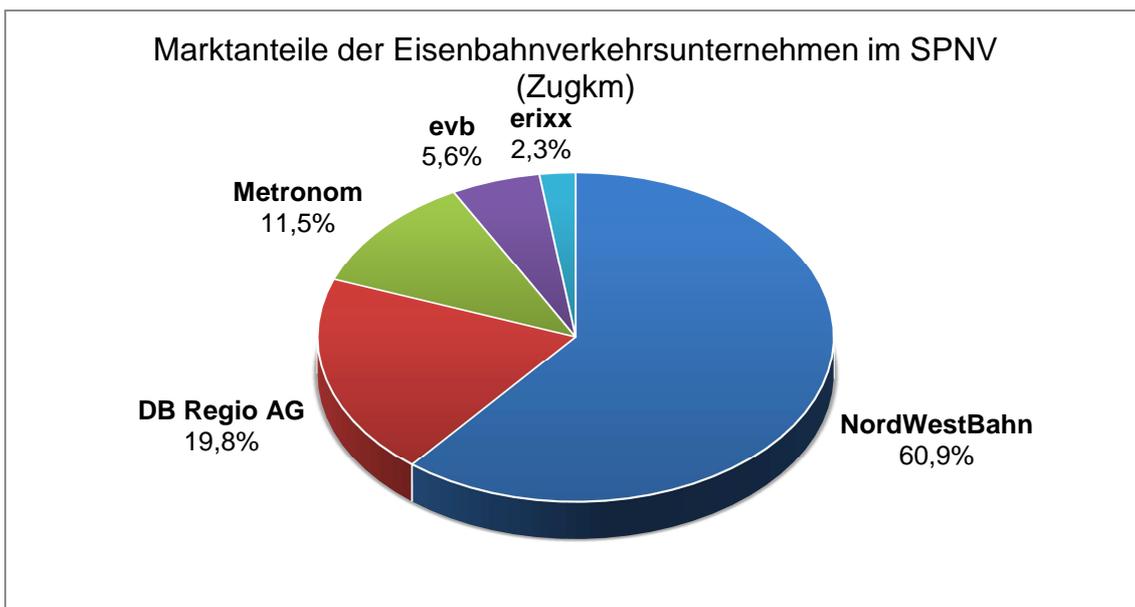


Abbildung 29: Marktanteile der Eisenbahnverkehrsunternehmen im SPNV an der Betriebsleistung (Zugkm) im Land Bremen [Quelle: SUBV]

Die Vielfalt von Verkehrsunternehmen hat auch zu einer Vielfalt im Bereich des Vertriebes von Fahrausweisen geführt. So gibt es z. B. am Bremerhavener Hauptbahnhof mittlerweile zwei mit Personal besetzte Verkaufsstellen und Fahrausweisautomaten von drei SPNV-Unternehmen. Diese Vielfalt bietet auf der einen Seite den Fahrgästen zusätzliche Möglichkeiten, Fahrausweise zu erwerben, auf der anderen Seite stellen unterschiedliche Bedienkonzepte an Automaten auch ein Zugangshemmnis für die Kunden dar. Vor diesem Hintergrund haben die SPNV-Aufgabenträger gemeinsam mit dem VBN ein Konzept erarbeitet, das den Fahrausweisverkauf über Automaten vereinheitlicht. Das Ziel dabei ist, eine möglichst große Anzahl von Verkaufsstellen anzubieten, dabei aber die Bedienabläufe für die Fahrgäste gleich zu gestalten.



Abbildung 30: Vielfalt der aktuell eingesetzten Fahrkartenautomaten am Beispiel Bremerhaven Hbf. [Quelle: SUBV]

Insgesamt haben sich mit dem Wettbewerb leistungsfähige Eisenbahnverkehrsunternehmen am Markt etabliert, die einen qualitativ hochwertigen SPNV anbieten, der durch stetig steigende Fahrgastzahlen positiv angenommen wird. Diese erfolgreiche Strategie soll auch in der Zukunft fortgesetzt werden.

2.7 Fazit

In den vergangenen Jahren wurde das SPNV-Angebot im Land Bremen und den angrenzenden Gebieten konsequent verbessert. Wesentliche Elemente dieser Strategie, die die Länder Bremen und Niedersachsen gemeinsam umgesetzt haben, waren:

- Ausweitung des Zugangebotes
- Einsatz moderner Fahrzeuge

- Modernisierung der Stationen
- attraktive Tarife

Wichtig für einen nachhaltigen Erfolg ist das Zusammenwirken der genannten Maßnahmen. Das SPNV-System ist nur dann attraktiv, wenn alle wesentlichen Komponenten des Systems einen entsprechend hohen Standard aufweisen. Insgesamt sind die Kunden mit der Qualität der im Land Bremen angebotenen SPNV-Leistungen zufrieden.

Das Zugangebot wurde in den vergangenen Jahren um rund 20% erweitert, die modernen Fahrzeuge sind ausnahmslos nach 2000 gebaut und werden in regelmäßigen Abständen modernisiert. Rund 80% (18 Stationen) der Stationen im Land Bremen sind saniert und barrierefrei erreichbar. Attraktive Tarifangebote wie z. B. das Niedersachsen-Ticket, das MIA Plus des VBN oder die Kombitickets zu Veranstaltungen sind preislich attraktiv und einfach zu erwerben.

Durch die Umsetzung dieser Maßnahmen konnte die Nachfrage im SPNV-System im Land Bremen in den vergangenen 10 Jahren um fast 40% gesteigert werden. Ebenfalls stiegen die Auslastung der Platzkapazitäten und die Einnahmen. Das durchschnittliche Bestellerentgelt hingegen, das Bremen an die SPNV-Unternehmen bezahlt, konnte trotz gestiegener Kosten über die vergangenen 10 Jahre annähernd konstant gehalten werden. Einen wesentlichen Anteil an dieser positiven Entwicklung hat die Vergabe von SPNV-Leistungen im Wettbewerb.

3 Entwicklungspotenziale und untersuchte Maßnahmen

Mit der Inbetriebnahme der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen und des Expresskreuzes Niedersachsen/Bremen ist das SPNV-Angebot im Land Bremen grundlegend verbessert worden. Ziel ist es, dieses hochwertige Angebot zu erhalten und nachfragegerecht im Rahmen der technischen und finanziellen Möglichkeiten und unter Beachtung von Nutzen-Kosten-Aspekten zu arrondieren. Mit dieser Zielstellung ist im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung für Bremen u. a. eine Marktpotenzialanalyse durchgeführt worden, die sich auf Verkehrsmodellberechnungen für das Prognosejahr 2025 abstützt. Die für den SPNV relevanten Erkenntnisse sind im Grundsatz auch auf die Stadt Bremerhaven übertragbar:

- Der ÖPNV verfügt über zusätzliche Nachfragepotenziale bei den Wahlfreien¹⁷, die unter bestimmten Voraussetzungen aktiviert werden können.
- Die Nachfragepotenziale liegen überwiegend in Bereichen, die von der Regio-S-Bahn bedient werden.
- Die Platzkapazitäten im SPNV sind im Mittel bislang ausreichend, einzelne Fahrten in der Spitzenstunde weisen jedoch bereits heute hohe Belastungen auf.

Es zeigt sich, dass Entwicklungspotenziale insbesondere in einem weiteren Ausbau der Regio-S-Bahn liegen. Neben Taktverdichtungen im Sinne eines ganztägigen echten S-Bahn-Taktes (mindestens 30-Minuten-Takt) sollte über neue Haltepunkte nachgedacht werden, insbesondere dort, wo besonders große Nachfragepotenziale erkannt wurden. Entsprechend sind im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung Bremen zahlreiche Maßnahmen im Bereich des SPNV entwickelt und bewertet worden. Diese nachfolgend aufgeführten Maßnahmen setzen auf dem Angebotszustand gemäß Fahrplan 2014 auf (vgl. Abbildung 1). Zu unterscheiden sind dabei Maßnahmen, die aus heutiger Sicht absehbar sind, und weitere Maßnahmen.

Von Bremen wurden bereits die folgenden **Bahnhofsmaßnahmen zum GVFG-Bundesprogramm** angemeldet:

- Einrichtung der Station Föhrenstraße für die Relation Bremen Hbf – Twistringen (Umstieg auf die Straßenbahnlinien 2 und 10)
- Einrichtung der Station Föhrenstraße für die Relation Bremen Hbf – Verden (Umstieg auf die Straßenbahnlinien 2 und 10)
- Schließung der Station Bremen-Sebaldsbrück
- Verschiebung der Station Hemelingen an die Hannoversche Straße

Durch weitere Maßnahmen kann das Angebot zusätzlich verbessert werden, sofern sich diese als verkehrlich sinnvoll, betrieblich machbar und wirtschaftlich vertretbar erweisen.

¹⁷ Wahlfreie sind diejenigen Fahrgäste, denen alternativ auch andere Verkehrsmittel zur Verfügung stehen würden, insbesondere ein Pkw als Fahrer oder Mitfahrer.

Als **weitere Maßnahmen im Liniennetz und Fahrplan** wurden im Rahmen des VEP Bremen untersucht:

- Einführung einer neuen Regio-S-Bahn-Linie RS5 zwischen Bremen Hbf und Rotenburg im 60-Minuten-Takt. Durch Überlagerung mit der RB41 kann auf dieser Achse dann ein durchgehender 30-Minuten-Takt an allen Bahnhöfen zwischen Bremen und Rotenburg geboten werden.
- Reaktivierung der Bahnstrecke Stade – Bremervörde – Osterholz-Scharmbeck – Bremen („Moorexpress“) für den Schienenpersonennahverkehr.
- Angebotsverdichtung auf der RS1 zwischen Blumenthal und Achim ganztägig auf einen 15-Minuten-Takt.
- Angebotsverdichtung auf der RS2 zwischen Syke und Bremerhaven-Lehe ganztägig auf einen 30-Minuten-Takt. In Bremen und Bremerhaven hält die Regio-S-Bahn an allen Bahnhöfen.
- Angebotsverdichtung auf der RS3 zwischen Bremen Hbf und Oldenburg Hbf ganztägig auf einen 30-Minuten-Takt.
- Die RS4 hält neu in Bremen an allen Bahnhöfen.
- Angebotsverdichtung auf der RB58 zwischen Bremen Hbf und Osnabrück ganztägig auf einen 30-Minuten-Takt.

Als **neue Stationen im Stadtgebiet Bremen** wurden im Rahmen des VEP Bremen untersucht:

- Haltepunkt Arbergen (RS1)
- Haltepunkt Farge Ost (RS1)
- Haltepunkt Gewerbepark Hansalinie (RS2)
- Haltepunkt Grambke (RS1, RS2)
- Haltepunkt Gröpelingen (RS1, RS2)
- Haltepunkt Horn/Achterdiek (RB41, RS5)
- Haltepunkt Innsbrucker Str. (RB41, RS5)
- Haltepunkt Klinikum-Mitte (RS1, RS2)
- Haltepunkt Marßel (RS2)
- Haltepunkt Mittelshuchting (RS3, RS4, RB58)
- Haltepunkt Steubenstraße (RS2)
- Haltepunkt Überseestadt (RS3, RS4, RB58)
- Haltepunkt Uni/Technologiepark (RB41, RS5)

Im Stadtgebiet Bremerhaven sind im Rahmen der Machbarkeitsstudie „Neue Bahnhaltepunkte Bremerhaven“ im Jahr 2010 im Auftrag des ZVBN sowie durch Studien der DB AG die folgenden möglichen neuen Haltepunkte untersucht worden:

- Haltepunkt Grünhöfe (Höhe Altonaer Straße, RS2)
 - Bremerhaven-Marineschule (RS2)
 - Haltepunkt Speckenbüttel (Höhe Parkstraße, RB33 bzw. RS2 oder RE8/9)
-

- Bremerhaven-Stadthalle (RS2)

Die zu erwartenden Fahrgastzahlen (Ein-/Aussteiger pro Tag) an den untersuchten möglichen neuen Haltepunkten sind im Stadtgebiet Bremen im Rahmen von Verkehrsmodellberechnungen ermittelt worden. Im Stadtgebiet Bremerhaven wurden die Fahrgastzahlen auf der Grundlage der o. g. Machbarkeitsstudien abgeschätzt („Projektdossierverfahren“). Eine nochmalige Bewertung durch das Verkehrsmodell war daher nicht erforderlich. Auch die bauliche Machbarkeit folgte für Bremen und Bremerhaven einer fachlichen Einschätzung, die anhand punktuell vorliegender Angaben Dritter plausibilisiert werden konnte. Das Untersuchungsergebnis zeigen Abbildung 31 bis Abbildung 33.

Alle vorgenannten neuen Maßnahmen sind einer strukturierten Einzelmaßnahmenbewertung unterzogen worden. Für die Maßnahmen in der Stadtgemeinde Bremen konnte die Bewertung integriert im Rahmen der Erarbeitung des VEP 2025 erfolgen. Die maßgebliche Bewertungsgrundlage waren dabei durch das Verkehrsmodell ermittelte Nachfragekennwerte.¹⁸

Die Bewertungsergebnisse sind in Abbildung 31 bis Abbildung 33 zusammenfassend dargestellt. Die Einstufung der möglichen neuen Haltepunkte in Bremerhaven entspricht den Empfehlungen der Machbarkeitsstudie des ZVBN aus dem Jahr 2010 sowie einer Grundlagenuntersuchung der DB Station&Service AG aus dem Jahr 2012.

Abbildung 31 bis Abbildung 33 zeigen, dass 14 der insgesamt untersuchten 25 Maßnahmen weiterverfolgt werden sollen. Die Begründungen insbesondere für nicht empfohlene Umsetzungen sind in der Spalte „Bewertung“ für jede Maßnahme einzeln aufgeführt.

¹⁸ Der Verfahrensablauf der Einzelmaßnahmenbewertung ist im 3. Zwischenbericht des VEP Bremen (Zwischenbericht zur Szenarien- und Maßnahmenbewertung) ausführlich beschrieben worden.

Mögliche Maßnahme	Bezug	Beschreibung	Bewertung	Empfehlung
Reaktivierung Moorexpress	Liniennetz	Reaktivierung der Bahnstrecke Stade – Bremervörde – Osterholz – Bremen für den Schienenpersonennahverkehr.	Reaktivierung ist wegen schwacher Nachfrage verkehrlich nicht sinnvoll und zudem betrieblich aufwändig.	-
Regio-S-Bahn nach Rotenburg	Liniennetz	Eine neue Regio-S-Bahn (RS5) wird zwischen Bremen Hbf und Rotenburg im 60-Minuten-Takt eingeführt. Durch Überlagerung mit der RB41 wird so ein durchgehender Halbstundentakt an allen Bahnhöfen geboten.	Die Maßnahme ist zusammen mit den neuen Haltepunkten Universität/Technologiepark und Horn/Achterdiek verkehrlich sinnvoll. Die betriebliche Machbarkeit ist jedoch noch nicht geprüft.	+
Viertelstundentakt auf der RS1	Fahrplan	Die Regio-S-Bahn-Linie 1 wird zwischen Blumenthal und Achim ganztägig auf einen Viertelstundentakt verdichtet. In Bremen hält die Regio-S-Bahn an allen Bahnhöfen.	Eine Taktverdichtung ist nur dann möglich, wenn die Kapazität im Bahnknoten Bremen erhöht wird.	+
Halbstundentakt auf der RS2	Fahrplan	Die Regio-S-Bahn-Linie 2 wird zwischen Syke und Bremerhaven-Lehe ganztägig auf einen Halbstundentakt verdichtet. In Bremen und Bremerhaven hält die Regio-S-Bahn an allen Bahnhöfen.	Eine Taktverdichtung ist nur dann möglich, wenn die Kapazität im Bahnknoten Bremen erhöht wird.	+
Halbstundentakt auf der RS3	Fahrplan	Die Regio-S-Bahn-Linie 3 wird zwischen Bremen Hbf und Oldenburg Hbf ganztägig auf einen Halbstundentakt verdichtet.	Eine Taktverdichtung ist nur dann möglich, wenn die Kapazität im Bahnknoten Bremen erhöht wird.	+
Halbstundentakt auf der RB58	Fahrplan	Die Regionalbahn (RB58) wird zwischen Bremen Hbf und Osnabrück ganztägig auf einen Halbstundentakt verdichtet.	Taktverdichtung ist wegen schwacher zusätzlicher Nachfrage im unmittelbaren Einzugsbereichs Bremen verkehrlich nicht sinnvoll.	-
Haltepunkt Bremen-Klinikum Mitte	Bahnhof (neu)	Ein neuer Haltepunkt Klinikum Mitte verbessert die Anbindung des Klinikums und der Ortsteile Gete und Fesenfeld an die Regio-S-Bahn (RS1).	Die Maßnahme ist wegen extrem beengter Platzverhältnisse baulich bis auf Weiteres nicht realisierbar.	-
Haltepunkt Bremen-Überseestadt	Bahnhof (neu)	Ein neuer Haltepunkt Überseestadt mit Anbindung an die Straßenbahn verbessert die Erreichbarkeit der Überseestadt und der Altstadt.	Die Maßnahme ist baulich erst bei Ersatzbau der Weserbrücke umsetzbar. Dies steht bis auf Weiteres nicht an.	-
Haltepunkt Bremen-Mittelschuchting	Bahnhof (neu)	Ein neuer Haltepunkt am Huchtinger Bahnhof verbessert die ÖPNV-Anbindung von Huchting.	Die Maßnahme ist verkehrlich sinnvoll. Die bauliche, betriebliche und städtebauliche Umsetzung muss jedoch noch vertieft geprüft werden.	+

Abbildung 31: Ergebnisse der Einzelmaßnahmenbewertung im SPNV (1)

[Quelle: Eigene Darstellung]

Mögliche Maßnahme	Bezug	Beschreibung	Bewertung	Empfehlung
Haltepunkt Bremen-Grambke	Bahnhof (neu)	Ein neuer Haltepunkt verbessert die ÖPNV-Anbindung von Grambke.	Die Maßnahme ist verkehrlich sinnvoll. Die bauliche, betriebliche und städtebauliche Umsetzung muss jedoch noch vertieft geprüft werden.	+
Haltepunkt Bremen Universität/ Technologiepark	Bahnhof (neu)	Ein neuer Haltepunkt für die Uni und den Technologiepark wird an der Bahnstrecke nach Hamburg mit direkter Anbindung an die Straßenbahn gebaut. Die Lage des Haltepunktes wird noch in Detailuntersuchungen festgelegt.	Die Maßnahme ist verkehrlich sinnvoll. Die bauliche, betriebliche und städtebauliche Umsetzung muss jedoch noch vertieft geprüft werden.	+
Haltepunkt Bremen-Horn/Achterdiek	Bahnhof (neu)	Ein neuer Haltepunkt am Achterdiek verbessert die Anbindung für Teile von Horn, Oberneuland und der Vahr.	Die Maßnahme ist verkehrlich sinnvoll. Die bauliche, betriebliche und städtebauliche Umsetzung muss jedoch noch vertieft geprüft werden.	+
Haltepunkt Bremen-Arbergen	Bahnhof (neu)	Ein neuer Haltepunkt an der Elisabeth-Selbers-Straße verbessert die ÖPNV-Anbindung von Arbergen. Außerdem kommt man leichter zu den Arbeitsplätzen im Gewerbegebiet Funkschneise.	Die Maßnahme ist verkehrlich sinnvoll. Die bauliche, betriebliche und städtebauliche Umsetzung muss jedoch noch vertieft geprüft werden.	+
Haltepunkt Bremen Steubenstraße	Bahnhof (neu)	Die Einrichtung eines Bahnhofs an der Steubenstraße verbessert die Anbindung des Gewerbegebiets.	Die Maßnahme ist verkehrlich sinnvoll. Die bauliche, betriebliche und städtebauliche Umsetzung muss jedoch noch vertieft geprüft werden.	+
Haltepunkt Bremen-Marßel	Bahnhof (neu)	Der neue Haltepunkt Marßel verbessert die Anbindung in Teilen von Burgdamm.	Die Maßnahme ist verkehrlich sinnvoll. Die bauliche, betriebliche und städtebauliche Umsetzung muss jedoch noch vertieft geprüft werden.	+
Haltepunkt Bremen Innsbrucker Straße	Bahnhof (neu)	Ein neuer Haltepunkt Innsbrucker Straße verbessert die ÖPNV-Anbindung von Findorff.	Die Maßnahme ist wegen schwacher Nachfrage verkehrlich nicht sinnvoll.	-
Haltepunkt Bremen Gewerbepark Hansalinie	Bahnhof (neu)	Ein neuer Haltepunkt Gewerbepark Hansalinie verbessert die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets.	Die Maßnahme ist wegen schwacher Nachfrage verkehrlich nicht sinnvoll.	-

Abbildung 32: Ergebnisse der Einzelmaßnahmenbewertung im SPNV (2)

[Quelle: Eigene Darstellung]

Abbildung 33: Ergebnisse der Einzelmaßnahmenbewertung im SPNV (3)
 [Quelle: Eigene Darstellung]

Mögliche Maßnahme	Bezug	Beschreibung	Bewertung	Empfehlung
Haltepunkt Bremen-Gröpelingen	Bahnhof (neu)	Ein neuer Haltepunkt Gröpelingen verbessert die Erreichbarkeit von Gröpelingen.	Die Gleise für den Personenverkehr verlaufen östlich der Güterverkehrsgleise, so dass der Zugang zum Bahnhof nur über einen langen Tunnel möglich ist. Die Entfernung zur Wohnbebauung ist entsprechend groß und die Nachfrage gering. Die Maßnahme ist deshalb verkehrlich nicht sinnvoll.	-
Haltepunkt Bremen-Farge Ost	Bahnhof (neu)	Ein neuer Haltepunkt Farge Ost verbessert den Zugang zur Regio-S-Bahn (RS1) in Richtung Bremen Hbf.	Schwache Nachfrage; betrieblich und baulich voraussichtlich relativ unkritisch zu realisieren.	+
Haltepunkt Bremen Föhrenstraße	Bahnhof (verschoben)	Einrichtung des Haltepunktes Föhrenstraße mit Anbindung an die Straßenbahn (Linien 2 und 10) sowie Auflassung des Bahnhofes Bremen-Sebaldsbrück.	Maßnahme bereits beschlossen.	+ 1)
Haltepunkt Bremen-Hemelingen	Bahnhof (verschoben)	Verschiebung des Bahnhofs Hemelingen an die Hannoversche Straße.	Maßnahme bereits beschlossen.	+ 1)
Haltepunkt Bremerhaven-Grünhöfe	Bahnhof (neu)	Ein neuer Haltepunkt Bremerhaven-Grünhöfe verbessert die SPNV-Anbindung der Stadtteile Geestemünde Süd, Geestendorf, Grünhöfe und Bürgerpark.	Der Standort liegt zu nah am Hauptbahnhof, das generierte Aufkommen ist dadurch zu gering bei hohem baulichem Realisierungsaufwand.	-
Haltepunkt Bremerhaven Marineschule	Bahnhof (neu)	Ein neuer Haltepunkt Bremerhaven Marineschule verbessert die SPNV-Anbindung der Stadtteile Geestemünde Nord und Bürgerpark.	Die Maßnahme ist wegen schwacher Nachfrage verkehrlich nicht sinnvoll. Bei relativ hohen Baukosten ist kein positiver Nutzen-Kosten-Wert gegeben.	-
Haltepunkt Bremerhaven Stadthalle	Bahnhof (neu)	Ein neuer Haltepunkt Bremerhaven Stadthalle verbessert die SPNV-Anbindung der Stadtteile Klusenhof und Buschkämpen.	Die Maßnahme ist wegen schwacher Nachfrage verkehrlich nicht sinnvoll. Bei relativ hohen Baukosten ist kein positiver Nutzen-Kosten-Wert gegeben.	-
Haltepunkt Bremerhaven-Speckenbüttel	Bahnhof (neu)	Ein neuer Haltepunkt Bremerhaven-Speckenbüttel verbessert die SPNV-Anbindung von Speckenbüttel und Leherheide (beide Stadt Bremerhaven) sowie Langen (Landkreis Cuxhaven).	Die Maßnahme ist wegen schwacher Nachfrage verkehrlich nicht sinnvoll. Bei relativ hohen Baukosten ist kein positiver Nutzen-Kosten-Wert gegeben.	-

1) in standardisierter Bewertung für das Großvorhaben „Integrierter Schienenausbauplan Bremen“ positiv bewertet

4 SPNV-Konzept 2025

4.1 Maßnahmen

In den vergangenen Jahren ist das SPNV-Angebot im Land Bremen sowie auf den ein- und ausstrahlenden Verkehrsachsen kontinuierlich verbessert worden. Mit der Einführung der Regio-S-Bahn und des Expresskreuzes Niedersachsen/Bremen ist die erste Stufe der Weiterentwicklung des SPNV-Systems abgeschlossen worden.

In einer zweiten Ausbaustufe, die Gegenstand des vorliegenden SPNV-Konzeptes 2025 ist, soll dieses hochwertige Angebot erhalten und nachfragegerecht arrondiert werden. Mit dieser Zielrichtung sieht das SPNV-Konzept 2025 insbesondere Angebotsverbesserungen bei der Regio-S-Bahn sowie einen Um- und Neubau von Stationen vor.

Taktverdichtungen

Auf nachfragestarken Streckenabschnitten der Regio-S-Bahn sind Taktverdichtungen geplant:

- RS1. Zwischen Bremen-Blumenthal und Achim ist ein durchgängiger 15-Minuten-Takt vorgesehen.
- RS2 und RS3. Auf beiden Linien soll ein 30-Minuten-Takt realisiert werden.
- RS5. Eine neue Linie zwischen Bremen Hbf und Rotenburg soll zusammen mit der bestehenden Regionalbahn RB41 ebenfalls einen 30-Minuten-Takt bilden.

Die **RB- und RE-Linien** sind in den vergangenen Jahren in ihrem Angebotsumfang bereits erheblich ausgeweitet worden. Dieses hohe Angebotsniveau soll erhalten werden. Ein punktueller weiterer Ausbau ist insbesondere beim Nachtangebot denkbar. Solche Angebotsverbesserungen werden weiterhin für jeden neuen Jahresfahrplan gemeinsam mit dem niedersächsischen Aufgabenträger LNVG geprüft und bedarfsweise umgesetzt.

Ausbau der Stationsinfrastruktur

Die Stationsinfrastruktur soll im Stadtgebiet Bremen um bis zu 8 neue, barrierefreie Stationen erweitert werden. Geplante Standorte sind:

- Arbergen
 - Farge Ost
 - Grambke
 - Horn/Achterdiek
 - Marßel
 - Mittelshuchting
 - Steubenstraße
 - Uni/Technologiepark
-

Im Stadtgebiet Bremerhaven sind keine neuen Haltepunkte vorgesehen, da für keinen der im Vorfeld betrachteten Standorte ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis erwartet werden kann (vgl. Kap. 3). Eine Zusammenfassung der im Land Bremen geplanten Maßnahmen zeigt die Systemskizze in Abbildung 34.

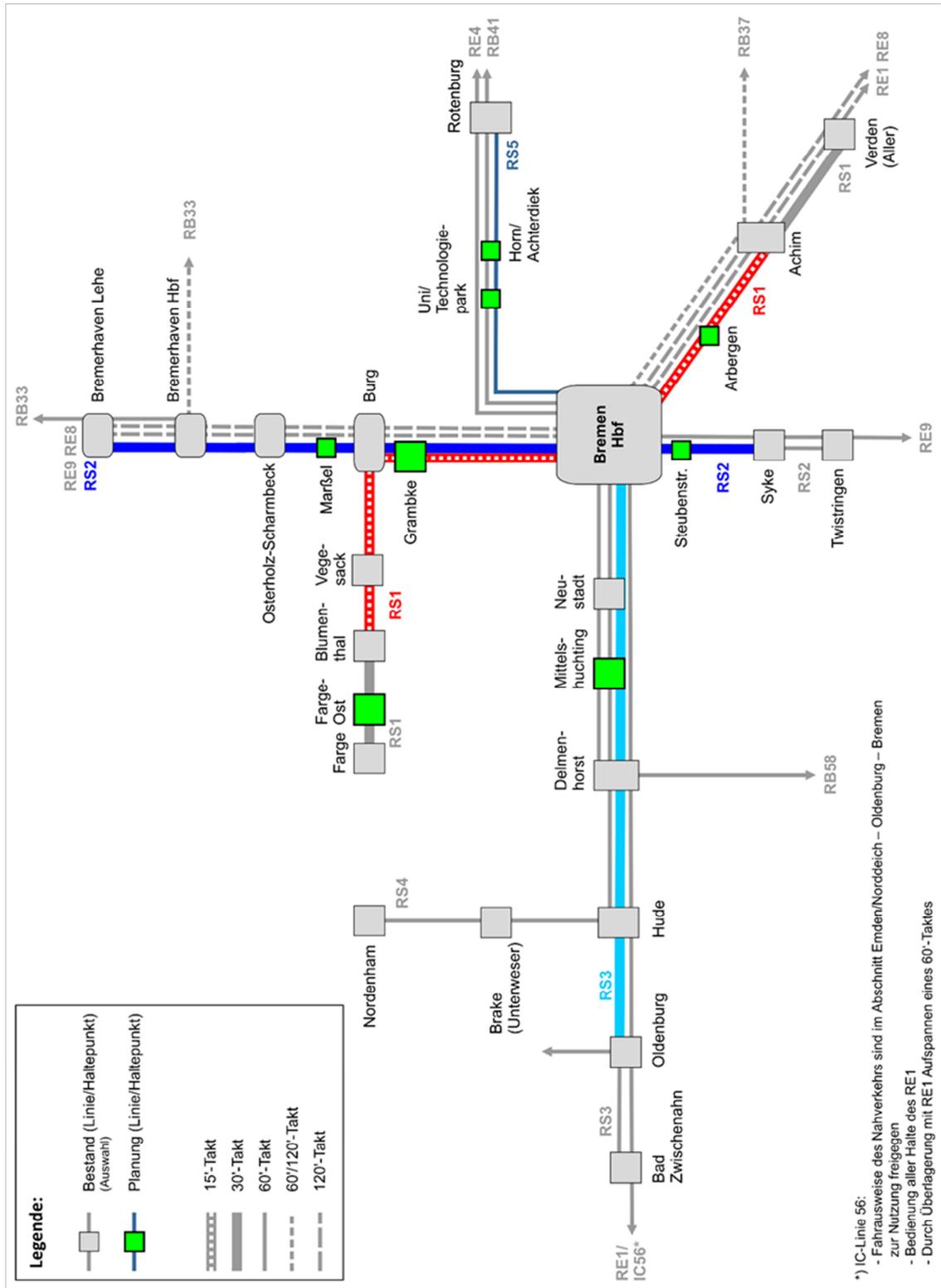


Abbildung 34: Systemskizze SPNV-Konzept 2025 [Quelle: IVV]

Infolge der Taktverdichtung auf den Regio-S-Bahnen und der zusätzlichen neuen Haltepunkte verbessert sich die Erreichbarkeit der Bremer Innenstadt aus den entsprechenden Stadtteilen sowie aus dem Bremer Umland und aus Bremerhaven. Auch für die Erreichbarkeit Bremerhavens aus dem niedersächsischen Umland können deutlich positive Impulse erwartet werden. Mit dem neuen Haltepunkt Uni/Technologiepark in Bremen bekommen die Universität und der benachbarte Technologiepark zudem einen direkten SPNV-Anschluss.

Verkehrsmodellberechnungen im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung für die Stadt Bremen zeigen für das Maßnahmenprogramm des Zielszenarios 2025, in dem auch die vorgeannten SPNV-Maßnahmen enthalten sind, nahezu flächendeckende und z. T. erhebliche Nachfragezuwächse im SPNV. Dies betrifft auch den Korridor nach Bremerhaven und die übrigen Achsen von Bremen ins umliegende VBN-Gebiet.

Die Abbildung 37 bis Abbildung 39 geben einen Überblick über die geplanten Maßnahmen und ihrer Realisierungszeiträume.

Abschluss des Sanierungsprogramms bestehender Stationen

Das seit der Übernahme der SPNV-Aufgabenträgerschaft durch das Land erfolgreich umgesetzte Programm zur umfassenden Modernisierung sämtlicher bestehender Stationen im Land Bremen soll fortgeführt und abgeschlossen werden. Dabei liegt der Schwerpunkt der Maßnahmen auf der Herstellung der Barrierefreiheit (vgl. Abbildung 35). Wesentliche Elemente einer barrierefreien SPNV-Station sind:

- Zugang zum Bahnsteig über Rampen oder Fahrstühle,
- Bahnsteigkante mit einer Höhe von 76 cm¹⁹,
- taktile Wegeleitsysteme,
- optische und akustische Information der Fahrgäste über Abweichungen vom Betriebsablauf.

Im Bremer Hauptbahnhof wurde 2005 ein taktiles Blindenleitsystem ergänzt. Aufgrund vorliegender Erfahrungen der Blinden und Sehbehinderten soll eine Überprüfung dieser Anlage erfolgen.

¹⁹ Passend hierzu werden bei der Regio-S-Bahn Eisenbahnfahrzeuge eingesetzt, die im Einstiegsbereich eine Wagenbodenhöhe von 76 cm aufweisen.



Abbildung 35: Beispiel einer noch nicht modernisierten Station mit Barrieren beim Bahnsteigzugang und beim Einstieg: Bremen-Neustadt [Foto: Agentur BahnStadt]

Für die folgenden Stationen sind entsprechende Modernisierungsmaßnahmen für den barrierefreien und zeitgemäßen Zustand noch zu planen und umzusetzen:

- Bremerhaven-Wulsdorf,
- Bremen-Hemelingen,
- Bremen-Oberneuland,
- Bremen-Neustadt,
- Bremen-Föhrenstraße (Neubau).

In der Nachbarschaft zur heutigen Station Bremen-Sebaldsbrück wird an der Föhrenstraße ein neuer Verknüpfungspunkt zwischen den Linien RS1 und RS2 sowie dem straßengebundenen ÖPNV gebaut. Die Station Bremen-Sebaldsbrück wird geschlossen (vgl. Abbildung 36).

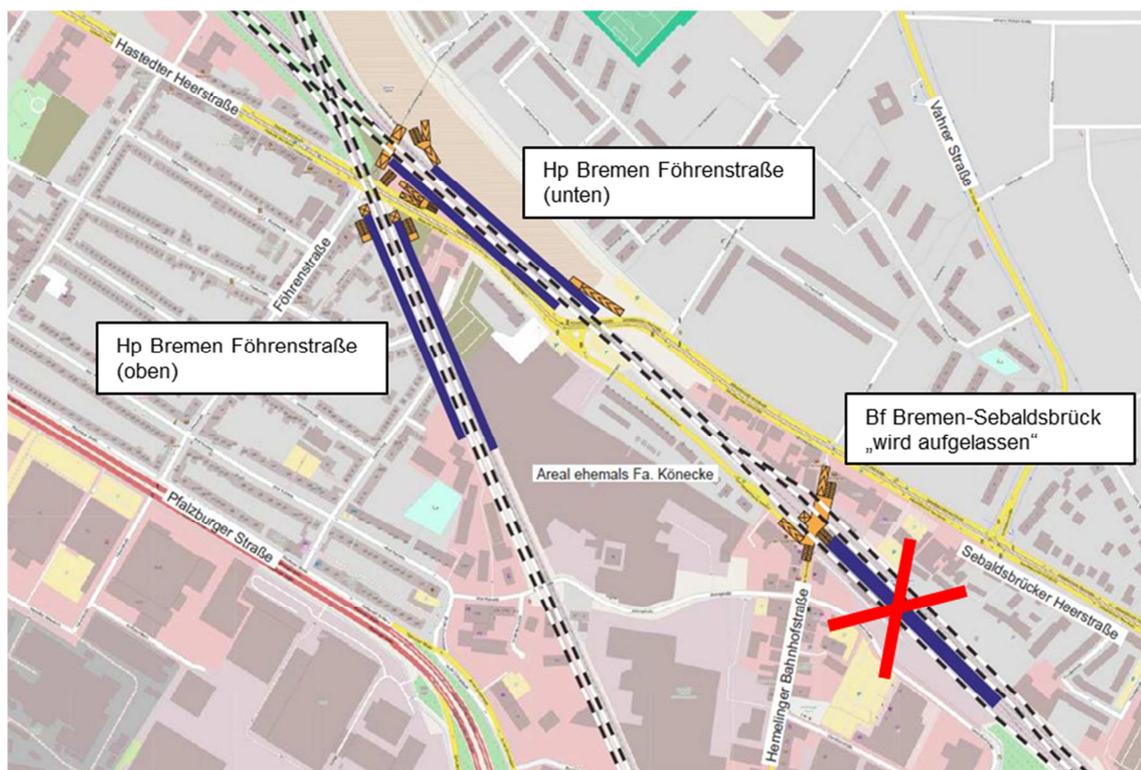


Abbildung 36: Neuer Verknüpfungspunkt Bremen-Föhrenstraße [Quelle: Agentur BahnStadt]

Untersuchung zur Leistungsfähigkeit des Schienennetzes

Die beabsichtigten Taktverdichtungen sowie zusätzliche Stationen erfordern ggf. einen Ausbau der bestehenden Schieneninfrastruktur, z. B. zusätzliche Weichenverbindungen im Bremer Hauptbahnhof oder weitere Abstellgleise. Zusätzliche Stationen erfordern ein Anpassen der Fahrpläne, da sich die Fahrzeiten verlängern. Entsprechende Untersuchungen werden zurzeit im Rahmen des Gutachtens „Kapazitive Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes im Großraum Bremen“ im Auftrag des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr sowie des Senators für Arbeit, Wirtschaft und Häfen durchgeführt. In dieser Untersuchung wird auch das voraussichtliche Schienenverkehrsaufkommen im Großraum Bremen für den Zeithorizont 2025/2030 ermittelt unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen des SPNV-Konzepts 2025 sowie der erwarteten Entwicklung der Schienengüter- und Schienenfernverkehre. Darauf aufbauend werden mit Hilfe einer Betriebssimulation des Eisenbahnverkehrs der infrastrukturelle Entwicklungsbedarf herausgearbeitet und konkrete Maßnahmen vorgeschlagen.

4.2 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. Dem Charakter einer Rahmenplanung entsprechend, können deren Festlegungen nicht abschließend sein im Hinblick auf

- Nennung und Ausprägung der Maßnahmen
- Kosten
- Prioritäten
- Finanzierung

Entsprechend ist die Maßnahmen- und Kostentabelle in Abbildung 37 bis Abbildung 39 nicht als abschließend für die gesamte Laufzeit des NVP zu verstehen. 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 verfolgt werden, oder die weitere Planung ruht, wenn z.B. politische Beschlüsse oder rechtliche Hindernisse dem Fortgang entgegenstehen. Die in der Bewertung dargelegten Prüfungen sind abschließend durchzuführen; dazu zählen z.B. die betriebliche Machbarkeit oder die bauliche, betriebliche und städtebauliche Umsetzung, insbesondere aber auch die Betrachtung des Bremer Knotens als bisher limitierenden Faktor. Andererseits ist die ÖPNV-Planung auch für neue Vorhaben offen, die in der Laufzeit des NVP 2SPNV-Plans 2015 initiiert werden.

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

Letztendlich müssen die tatsächlichen Kosten berücksichtigt werden, die sich erst im Laufe der weiterführenden Planungsschritte konkreter fassen lassen. Die Umsetzung aller vorgeschlagenen Maßnahmen des SPNV-Konzeptes 2025 würde nach derzeitiger Prognose Gesamtinvestitionskosten in Höhe von rund 44 Mio. € erfordern und zu zusätzlichen Kosten für Taktverdichtungen in Höhe von rund 8,6 Mio. €²⁰ pro Jahr führen. Nicht enthalten sind dabei ggf. erforderliche weitere kapazitätssteigernde Ausbauten des Schienennetzes. Hinzu kommen die Kosten für die anteiligen Angebotsverbesserungen im niedersächsischen Umland.

Soweit Kosten im Rahmen von Planungen geschätzt oder ermittelt wurden, sind diese als Anhaltswerte der erwarteten Gesamtkosten (Planung plus Realisierung) und zum Vergleich der Maßnahmen untereinander angegeben. Da größere Infrastrukturvorhaben lange Planungs- und Verfahrenslaufzeiten haben, ist mit dem Beginn der baulichen Umsetzung und dem Anfall entsprechender Kosten erst zum Ende der Laufzeit des vorliegenden SPNV-Plans 2015 zu rechnen.

Im Hinblick auf die Art der Finanzierung ist darauf hinzuweisen, dass sich die Angabe nur auf die mögliche Finanzierung bezieht und die Maßnahmen insgesamt unter dem Vorbehalt der

²⁰ In dem genannten Wert sind alle Kosten enthalten, inkl. notwendiger zusätzlicher Fahrzeuge und der Trassen- und Stationsnutzungsgebühren. Zusätzliche Fahrgeldeinnahmen sind bereits zuschussmindernd berücksichtigt. Kostenstand 2014.

Verfügbarkeit der finanziellen Ressourcen stehen. Zur Finanzierung stehen grundsätzlich Mittel aus den dem Land Bremen zugewiesenen Bundesfinanzhilfen nach Regionalisierungsgesetz (RegG) und Entflechtungsgesetz (ehemalige GVFG-Mittel) zur Verfügung sowie sonstige verfügbare Investitionsmittel des Landes und der Stadtgemeinden im Rahmen der jeweiligen Prioritätensetzungen bei der Haushaltsaufstellung:

- **Regionalisierungsmittel** (Förderung des Bundes gemäß RegG) als jährliche Beiträge zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV. Die Mittel werden für Leistungen und Investitionen des SPNV und für Investitionen des kommunalen ÖPNV verwandt. Die Finanzausstattung des Landes Bremen mit Mitteln nach dem RegG beträgt 2014 rund 12,5 Mio. € für Investitionen und rund 27,6 Mio. € für konsumtive Zwecke. Derzeit führt der Bund eine Revision des RegG für die Jahre 2015 ff. durch, bei der der zukünftige Finanzbedarf der Länder ermittelt wird.
- **Entflechtungsmittel** (Förderung des Bundes gemäß Entflechtungsgesetz in Höhe von derzeit ca. 11 Mio. € pro Jahr, Jahreswert 2014) als jährliche Beträge zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Städten und Gemeinden. Die Mittel werden für die Infrastruktur des kommunalen ÖPNV sowie den Neu-, Aus- und Umbau von Straßen für den Kfz-Verkehr, den Rad- und den Fußverkehr eingesetzt, nicht jedoch für deren Unterhaltung. Nach derzeitiger Rechtslage läuft diese Förderung mit Ablauf des Jahres 2019 aus. Eine Nachfolgeregelung ist noch offen.
- **Investitionsmittel** der Städte Bremen und Bremerhaven aus den jeweiligen Verkehrshaushalten. Der Finanzierungsanteil aus Mitteln gemäß Regionalisierungsgesetz darf bis zu 90%, aus dem Entflechtungsgesetz bis zu 80% betragen, d. h. der übrige Finanzierungsanteil ist aus den Investitionsmitteln des Landes, der Stadtgemeinden oder Eigenmitteln der jeweiligen Infrastruktureigentümer zu erbringen.

Zusätzlich fördert der Bund bis Ende 2019 projektbezogen den Bau und Ausbau von Verkehrswegen, u. a. der nicht bundeseigenen Eisenbahnen sowie Infrastrukturprojekte für den SPNV im Rahmen des **GVFG-Großvorhabenprogramms** (in Bremen sind dies aktuell die laufenden Bahnhofsumbauten) bei zuwendungsfähigen Kosten von über 50 Millionen €.

Ein Überblick über Maßnahmen, Mittelbedarf und derzeit geplante Umsetzungszeiträumen ist in den Abbildungen 37 bis 39 enthalten. Es wird deutlich, dass nur ein Teil der Maßnahmen mit seiner Umsetzung in den Zeitraum bis 2025 fällt. Insbesondere die betrieblichen Maßnahmen reichen darüber hinaus.

Maßnahme	Beschreibung	Gesamt- investitionskosten	investive Mittel Land Bremen ab 2015	konsumtive Mittel Land Bremen (Planung, Betrieb, Personal)	Umsetzung				
						2015-2019	2020-2024	2025-2029	ab 2030
Viertelstundentakt auf der RS1	Die Regio-S-Bahn-Linie 1 wird zwischen Blumenthal und Achim gantztägig auf einen Viertelstundentakt verdichtet. In Bremen hält die Regio-S-Bahn an allen Bahnhöfen. Eine Taktverdichtung ist jedoch nur dann möglich, wenn die Kapazität im Eisenbahnknoten Bremen erhöht wird.	– ¹⁾	– ¹⁾	4,4 Mio. € ²⁾	Planung	■			
					Bau/Realisierung			■	
					Betrieb			■	■
Halbstundentakt auf der RS2	Die Regio-S-Bahn-Linie 2 wird zwischen Syke und Bremerhaven-Lehe gantztägig auf einen Halbstundentakt verdichtet. In Bremen hält die Regio-S-Bahn an allen Bahnhöfen. Eine Taktverdichtung ist jedoch nur dann möglich, wenn die Kapazität im Eisenbahnknoten Bremen erhöht wird.	– ¹⁾	– ¹⁾	2,3 Mio. € ²⁾	Planung	■			
					Bau/Realisierung		■		
					Betrieb		■	■	■
Halbstundentakt auf der RS3	Die Regio-S-Bahn-Linie 3 wird zwischen Bremen Hbf und Oldenburg Hbf gantztägig auf einen Halbstundentakt verdichtet. Eine Taktverdichtung ist jedoch nur dann möglich, wenn die Kapazität im Eisenbahnknoten Bremen erhöht wird.	– ¹⁾	– ¹⁾	0,7 Mio. € ²⁾	Planung	■			
					Bau/Realisierung			■	
					Betrieb			■	■
Regio-S-Bahn nach Rotenburg	Eine neue Regio-S-Bahn (RS5) wird zwischen Hauptbahnhof und Rotenburg im 60-Minuten-Takt eingeführt. Durch Überlagerung mit der RB41 wird so ein durchgehender Halbstundentakt an allen Bahnhöfen geboten.	– ¹⁾	– ¹⁾	1,2 Mio. € ²⁾	Planung	■			
					Bau/Realisierung		■		
					Betrieb		■	■	■
<p>1) Betriebskosten werden über entsprechend höhere Bestellerentgelte abgegolten. Die Investitionskosten und die laufenden konsumtiven Aufwendungen für den Infrastrukturausbau, der den Angebotsverdichtungen vorausgehen muss, werden im Rahmen des zweiten Teils der Knotenuntersuchung Bremen ermittelt. Aussagen hierzu sind derzeit noch nicht möglich. Die Entwicklung des Güterverkehrs in der Region spielt dabei eine wesentliche Rolle.</p>									
<p>2) Kosten je Jahr, Preisstand 2014</p>									

Abbildung 37: Maßnahmen- und Kostenübersicht mit Zeitplan (Umsetzungszeitraum 2015–2030) (1)
Preisstand 2014 [Quelle: Handlungskonzept VEP Bremen, SUBV]

Maßnahme	Beschreibung	Gesamt-investitionskosten	investive Mittel Land Bremen ab 2015 Bezug Verkehrsetat SUBV (nicht UBB, SWAH, SIS etc.)	konsumtive Mittel Land Bremen (Planung, Betrieb, Personal) Bezug Verkehrsetat SUBV (nicht UBB, SWAH, SIS etc.)	Umsetzung	Zeitraum			
						2015-2019	2020-2024	2025-2029	ab 2030
Haltepunkt Bremen-Mittelshuchting	Ein neuer Haltepunkt am Huchtinger Bahnhof verbessert die ÖPNV-Anbindung von Huchting.	2.900.000 €	290.000 €	667.000 €	Planung	■			
					Bau/Realisierung		■		
					Betrieb		■	■	■
Haltepunkt Bremen-Grambke	Ein neuer Haltepunkt verbessert die ÖPNV-Anbindung von Grambke.	2.900.000 €	290.000 €	667.000 €	Planung		■		
					Bau/Realisierung			■	
					Betrieb			■	■
Haltepunkte Bremen Föhrenstraße und Bremen-Hemelingen inkl. begleitender Maßnahmen (z. B. Aufheben der bisherigen Stationen)		15.700.000 €	1.570.000 €	3.297.000 €	Planung	■			
					Bau/Realisierung			■	
					Betrieb			■	■
Haltepunkt Bremen Universität/ Technologiepark	Ein neuer Haltepunkt für die Uni und den Technologiepark wird an der Bahnstrecke nach Hamburg mit direkter Anbindung an die Straßenbahn gebaut. Die Lage des Haltepunktes wird noch in Detailuntersuchungen festgelegt.	4.500.000 €	450.000 €	1.035.000 €	Planung	■			
					Bau/Realisierung		■		
					Betrieb		■	■	■
Haltepunkt Bremen-Horn/Achterdiek	Ein neuer Haltepunkt am Achterdiek verbessert die Anbindung für Teile von Horn, Oberneuland und der Vahr.	4.500.000 €	450.000 €	1.035.000 €	Planung	■			
					Bau/Realisierung			■	
					Betrieb			■	■

Abbildung 38: Maßnahmen- und Kostenübersicht mit Zeitplan (Umsetzungszeitraum 2015–2030) (2)
Preisstand 2014 [Quelle: Handlungskonzept VEP Bremen, SUBV]

Maßnahme	Beschreibung	Gesamt- investitionskosten	investive Mittel Land Bremen ab 2015	konsumtive Mittel Land Bremen (Planung, Betrieb, Personal)	Umsetzung				
						2015-2019	2020-2024	2025-2029	ab 2030
Haltepunkt Bremen-Arbergen	Ein neuer Haltepunkt an der Elisabeth-Selbers- Straße verbessert die ÖPNV-Anbindung von Arbergen. Außerdem kommt man leichter zu den Arbeitsplätzen im Gewerbegebiet Funkschneise.	2.900.000 €	290.000 €	667.000 €	Planung				
					Bau/Realisierung				
					Betrieb				
Haltepunkt Bremen Steubenstraße	Die Einrichtung eines Bahnhofs an der Steubenstraße verbessert die Anbindung des Gewerbegebiets.	4.500.000 €	450.000 €	1.035.000 €	Planung				
					Bau/Realisierung				
					Betrieb				
Haltepunkt Bremen-Marßel	Der neue Haltepunkt Marßel verbessert die Anbindung in Teilen von Burgdamm.	4.500.000 €	450.000 €	1.035.000 €	Planung				
					Bau/Realisierung				
					Betrieb				
Haltepunkt Bremen-Farge Ost	Ein neuer Haltepunkt Farge Ost verbessert den Zugang zur Regio-S-Bahn (RS1) in Richtung Bremen Hbf.	1.500.000 €	150.000 €	345.000 €	Planung				
					Bau/Realisierung				
					Betrieb				
Bremerhaven-Wulsdorf, Bremen-Oberneuland, Bremen-Neustadt	Umfassende Sanierung der Bestandsstationen.	8.900.000 €	890.000 €	2.047.000 €	Planung				
					Bau/Realisierung				
					Betrieb				

Abbildung 39: Maßnahmen- und Kostenübersicht mit Zeitplan (Umsetzungszeitraum 2015–2030) (3)

Preisstand 2014 [Quelle: Handlungskonzept VEP Bremen, SUBV]

4.3 Ausschreibungskalender

Die Vergabe der SPNV-Verkehrsleistungen im Wettbewerb durch europaweite Ausschreibungsverfahren hat sich bewährt. Bei einer hohen Qualität konnten Preise realisiert werden, die es erlaubten, Angebotsausweitungen kostenneutral zu finanzieren. Die hieraus generierte Nachfragesteigerung erhöhte den Anteil der Nutzerfinanzierung, was wiederum eine langfristige Sicherung der bestellten Verkehrsleistungen ermöglichte und Kostensteigerungen insbesondere im Bereich der Trassen- und Stationsnutzung teilweise auffangen konnte. Dieses erfolgreiche Konzept soll auch in der Zukunft fortgesetzt werden, wobei die in der Vergangenheit realisierten Kosteneinsparungen zukünftig nicht mehr in dem bisherigen Umfang erwartet werden, da fast alle Netze bereits mindestens einmal im Wettbewerb vergeben worden sind.

Die Verkehrsverträge werden in der Regel mit einer Laufzeit zwischen 8 und 15 Jahren abgeschlossen, abhängig insbesondere von der Frage, ob Neufahrzeuge vorgesehen sind oder diejenigen des Fahrzeugpools der LNVG genutzt werden. Im letzteren Fall orientieren sich die Laufzeiten an absehbaren Fahrzeugsanierungsfristen bzw. deren Restnutzdauer.

Die Vergabeverfahren werden durch den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr gemeinsam mit dem benachbarten Aufgabenträger LNVG und ggf. weiteren SPNV-Aufgabenträgern durchgeführt. Der Zeitpunkt der Veröffentlichung eines Vergabeverfahrens hängt ebenfalls primär von der Frage der Fahrzeugbeschaffung ab, die gemeinsam mit dem Bau bzw. der Einrichtung einer Fahrzeugwerkstatt einen maßgebenden Zwangspunkt bedeutet. Die Verfahren beginnen daher zwischen 2,5 und 5 Jahre vor der geplanten Betriebsaufnahme.

Der bisherige Zuschnitt der Teilnetze hat sich bewährt. Die sich ergebenden Zeitpunkte der Betriebsaufnahmen nach einer Neuvergabe sind der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen:

Teilnetz	Betriebsaufnahme zum
Weser-Ems-Netz	Dez. 2016
Hanse-Netz	Dez. 2018
Heidekreuz	Dez. 2019
Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen	Dez. 2021
Weser-Elbe-Netz	Dez. 2021
Expresskreuz Niedersachsen/Bremen	Dez. 2022

Abbildung 40: SPNV-Ausschreibungskalender im Land Bremen [Quelle: Eigene Darstellung]

4.4 Umsetzungsstrategie

Die Umsetzung des SPNV-Plans 2003 war geprägt durch die Durchführung von Wettbewerbsverfahren zur Vergabe der Verkehrsleistungen, die schrittweise Ausweitung des Verkehrsangebotes und die Sanierung von Stationen. Im Bereich der Schieneninfrastruktur wurde die Strecke der Farge-Vegesacker Eisenbahn für den SPNV reaktiviert, ein Ausbau der Schieneninfrastruktur der DB AG war nicht erforderlich. In der Summe ihrer Wirkungen führten die Maßnahmen zu einer deutlichen Steigerung der Verkehrsnachfrage.

Die Umsetzungsstrategie des vorliegenden SPNV-Plans 2015 baut in Teilen auf der bewährten Strategie auf, in einigen Bereichen ist jedoch ein Anpassen an geänderte Rahmenbedingungen erforderlich. Wesentliche Faktoren, die die Entwicklung des SPNV im Land Bremen in den kommenden Jahren beeinflussen werden, sind:

Kapazität der Schieneninfrastruktur

Ein wesentlicher Faktor, der bei der Umsetzung des vorliegenden SPNV-Plans neu zu berücksichtigen ist, ist die kapazitive Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur. Konnten in den zurückliegenden Jahren Angebotsverbesserungen weit überwiegend ohne einen Ausbau der Schieneninfrastruktur realisiert werden, so zeichnet sich für die Laufzeit des vorliegenden SPNV-Plans ab, dass das bestehende Schienennetz auf bestimmten Abschnitten an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit gelangt. Betroffen davon ist insbesondere die für den innerbremischen Verkehr wichtige Nord-Süd-Achse Bremerhaven – Bremen – Verden. Ursache für die Engpässe sind die stark zunehmenden Güterverkehre von und zu den Häfen in Verbindung mit den geplanten Angebotsausweitungen im Netz der Regio-S-Bahn. Auch der geplante Bau neuer Haltepunkte, der nach Abschluss der Sanierung der bestehenden Stationen begonnen werden soll, hat Auswirkungen auf die Streckenleistungsfähigkeit.

Eine wesentliche Voraussetzung, um die nächsten Umsetzungsschritte weiter konkretisieren zu können, sind daher Aussagen zum erforderlichen Ausbau der Schieneninfrastruktur. Diese ergeben sich aus der derzeit laufenden Knotenuntersuchung Bremen, die den sich aus Güter- und Personenverkehr ergebenden zusätzlichen Infrastrukturbedarf im Großraum Bremen ermittelt. Die Ergebnisse werden zum Ende des Jahres 2015 vorliegen.

Finanzierung des SPNV

Die vergangenen Jahre waren geprägt durch eine hohe Wettbewerbsintensität und eine damit verbundene deutlich verbesserte Wirtschaftlichkeit. Für die Zukunft wird davon ausgegangen, dass im SPNV die Wettbewerbsgewinne realisiert worden sind und sich mit den kommenden Vergabeverfahren die Wirtschaftlichkeit des SPNV-Angebotes im Land Bremen nicht mehr signifikant verbessert. Eine umso größere Bedeutung kommt daher einer ausreichenden Ausstattung der SPNV-Aufgabenträger mit Regionalisierungsmitteln zu. Nur wenn diese gewährleistet ist, kann auch der SPNV entsprechend den vorgelegten Planungen ausgebaut werden.

Neuvergabe der Regio-S-Bahn Ende 2021

Ein für die Umsetzung von Angebotsmaßnahmen wesentlicher Meilenstein ist die Neuvergabe von Verkehrsleistungen. Immer dann, wenn bestehende Verkehrsverträge auslaufen und eine Neuvergabe ansteht, ist ein günstiger Zeitpunkt gekommen, Verbesserungen im Angebot vorzunehmen. Diese können dann über Wettbewerbsverfahren wirtschaftlich eingekauft werden. Die wesentlichen Angebotsverbesserungen für das Land Bremen sind im Netz der Regio-S-Bahn vorgesehen. Dieser Vertrag läuft Ende 2021 aus. Aufgrund der langen Vorlaufzeiten bei Wettbewerbsverfahren müssen die relevanten Planungen für das Verfahren bereits 5 Jahre vorher in den Grundzügen abgeschlossen sein.

Fazit

Die Herausforderung der kommenden Jahre liegt darin, die Angebotskonzepte des SPNV-Plans 2015 mit den Kapazitäten der Infrastruktur, der finanziellen Ausstattung mit Regionalisierungsmitteln und dem Vergabekalender in Übereinstimmung zu bringen. Parallel dazu sollen die Sanierungsvorhaben an den bestehenden Stationen zum Abschluss gebracht werden.

5 Anlagenverzeichnis

Anlage 6.1-1:	Entwicklung der Linienbeförderungsfälle mit SPNV-Fahrausweisen im VBN (Montag – Freitag, Zuordnung zu Produktkategorien im Interesse der Vergleichbarkeit aktualisiert)	55
Anlage 6.1-2:	Entwicklung der Verkehrsleistung mit SPNV-Fahrausweisen im VBN nach Produktkategorien (Montag – Freitag, Zuordnung zu Produktkategorien im Interesse der Vergleichbarkeit aktualisiert)	55
Anlage 6.1-3:	Entwicklung des SPNV-Angebotes im VBN nach Produktkategorien (Montag – Freitag, Zuordnung zu Produktkategorien im Interesse der Vergleichbarkeit aktualisiert).....	56
Anlage 6.2-1:	Entwicklung der Verkehrsleistung mit SPNV-Fahrausweisen im Land Bremen Montag bis Freitag.....	57
Anlage 6.2-2:	Entwicklung der Verkehrsleistung mit SPNV-Fahrausweisen im Land Bremen Samstag [<i>Quelle: Erhebungen des VBN</i>]	57
Anlage 6.2-3:	Relative Entwicklung der Verkehrsleistung mit SPNV-Fahrausweisen im Land Bremen Sonntag	58
Anlage 6.3-1:	Entwicklung der SPNV-Nachfrage an ausgewählten Streckenquerschnitten (Montag - Freitag).....	59
Anlage 6.3-2:	SPNV-Nachfrage an ausgewählten Streckenquerschnitten (Samstag)	60
Anlage 6.3-3:	Entwicklung der SPNV-Nachfrage an ausgewählten Streckenquerschnitten (Samstag)	61
Anlage 6.3-4:	SPNV-Nachfrage an ausgewählten Streckenquerschnitten (Sonntag).....	62
Anlage 6.3-5:	Entwicklung der SPNV-Nachfrage an ausgewählten Streckenquerschnitten (Sonntag)	63
Anlage 6.4-1:	Entwicklung der SPNV-Nachfrage an den Bahnhöfen im Land Bremen (Samstag)	64
Anlage 6.4-2:	Entwicklung der SPNV-Nachfrage an den Bahnhöfen im Land Bremen (Sonntag)	65
Anlage 6.5-1:	Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Hauptbahnhof Bremen [<i>Quelle: Erhebungen des VBN</i>]	66
Anlage 6.5-2:	Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Bahnhof Vegesack [<i>Quelle: Erhebungen des VBN</i>]	66
Anlage 6.5-3:	Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Bahnhof Burg [<i>Quelle: Erhebungen des VBN</i>].....	66

Anlage 6.5-4:	Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Bahnhof Sebaldsbrück [Quelle: Erhebungen des VBN].....	67
Anlage 6.5-5:	Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Bahnhof Walle [Quelle: Erhebungen des VBN].....	67
Anlage 6.5-6:	Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Bahnhof Lesum [Quelle: Erhebungen des VBN].....	67
Anlage 6.5-7:	Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Bahnhof Mahndorf [Quelle: Erhebungen des VBN]	68
Anlage 6.5-8:	Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Bahnhof Oslebshausen [Quelle: Erhebungen des VBN].....	68
Anlage 6.5-9:	Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Bahnhof Schönebeck [Quelle: Erhebungen des VBN]	68
Anlage 6.5-10:	Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Bahnhof Hemelingen [Quelle: Erhebungen des VBN]	69
Anlage 6.5-11:	Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Bahnhof Sankt Magnus [Quelle: Erhebungen des VBN].....	69
Anlage 6.5-12:	Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Bahnhof Neustadt [Quelle: Erhebungen des VBN]	69
Anlage 6.5-13:	Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Bahnhof Farge [Quelle: Erhebungen des VBN].....	70
Anlage 6.5-14:	Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Bahnhof Oberneuland [Quelle: Erhebungen des VBN].....	70
Anlage 6.5-15:	Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Bahnhof Aumund [Quelle: Erhebungen des VBN]	70
Anlage 6.5-16:	Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Bahnhof Blumenthal [Quelle: Erhebungen des VBN]	71
Anlage 6.5-17:	Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Bahnhof Kreinsloger [Quelle: Erhebungen des VBN]	71
Anlage 6.5-18:	Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Bahnhof Turnerstraße [Quelle: Erhebungen des VBN].....	71
Anlage 6.5-19:	Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Bahnhof Mühlenstraße [Quelle: Erhebungen des VBN].....	72
Anlage 6.5-20:	Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Bahnhof Klinikum Bremen Nord [Quelle: Erhebungen des VBN].....	72

Anlage 6.5-21: Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Hauptbahnhof Bremerhaven [Quelle: Erhebungen VBN]	73
Anlage 6.5-22: Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Bahnhof Bremerhaven-Lehe [Quelle: Erhebungen des VBN].....	73
Anlage 6.5-23: Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Bahnhof Bremerhaven-Wulsdorf [Quelle: Erhebungen des VBN].....	73
Anlage 6.6-1: Qualitätskontrolle an den Bahnhöfen im Land Bremen im Jahr 2014, Gesamtbewertung [Quelle: Agentur BahnStadt]	74

6 Anlagen

6.1 Angebots- und Nachfragekennwerte im VBN

VBN-Gesamt (inkl. Land Bremen)	SPNV-Linienbeförderungsfälle montags bis freitags					
	IC	RE	RS	RB	Summe	RS
	[Lbf/Tag]	[Lbf/Tag]	[Lbf/Tag]	[Lbf/Tag]	[Lbf/Tag]	[%]
2002/2003	10.948	34.728	30.985	7.527	84.188	37%
2007–2010	5.826	47.697	45.850	10.683	110.056	42%
2012/2013	5.909	42.932	53.846	15.673	118.360	45%
Veränderung seit 2002/2003	-46%	24%	74%	108%	41%	

Anlage 6.1-1: Entwicklung der Linienbeförderungsfälle mit SPNV-Fahrausweisen im VBN (Montag – Freitag, Zuordnung zu Produktkategorien im Interesse der Vergleichbarkeit aktualisiert)

[Quelle: Erhebungen des VBN]

VBN-Gesamt (inkl. Land Bremen)	SPNV-Verkehrsleistung montags bis freitags					
	IC	RE	RS	RB	Summe	RS
	[Pkm/Tag]	[Pkm/Tag]	[Pkm/Tag]	[Pkm/Tag]	[Pkm/Tag]	[%]
2002/2003	568.178	1.405.252	743.233	219.706	2.936.369	25%
2007–2010	307.268	1.991.888	1.033.045	251.364	3.583.565	29%
2012/2013	424.463	1.850.648	1.277.441	443.708	3.996.260	32%
Veränderung seit 2002/2003	-25%	32%	72%	102%	36%	

Anlage 6.1-2: Entwicklung der Verkehrsleistung mit SPNV-Fahrausweisen im VBN nach Produktkategorien (Montag – Freitag, Zuordnung zu Produktkategorien im Interesse der Vergleichbarkeit aktualisiert)

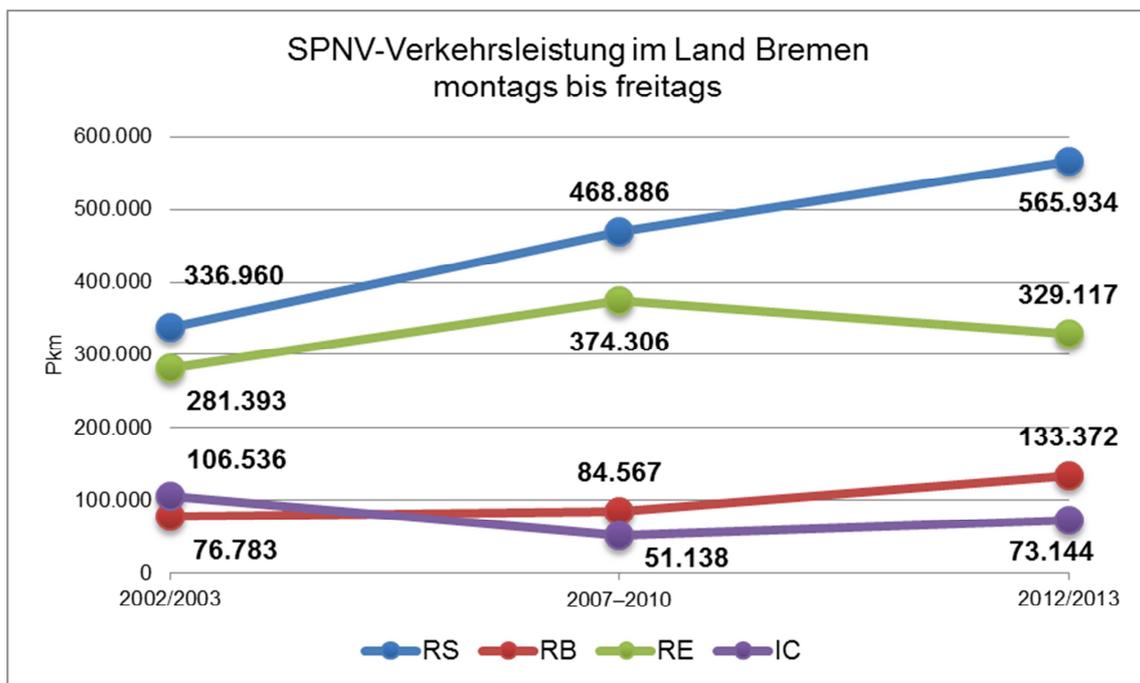
[Quelle: Erhebungen des VBN]

VBN-Gesamt (inkl. Land Bremen)	SPNV-Zugkilometer montags bis freitags					
	IC [Zug-km/ Tag]	RE [Zug-km/ Tag]	RS [Zug-km/ Tag]	RB [Zug-km/ Tag]	Summe [Zug-km/ Tag]	RS [%]
2002/2003	2.467	12.108	12.408	5.892	32.874	38%
2007–2010	2.334	13.093	12.957	6.137	34.520	38%
2012/2013	2.536	13.513	14.173	6.574	36.796	39%
Veränderung seit 2002/2003	3%	12%	14%	12%	12%	

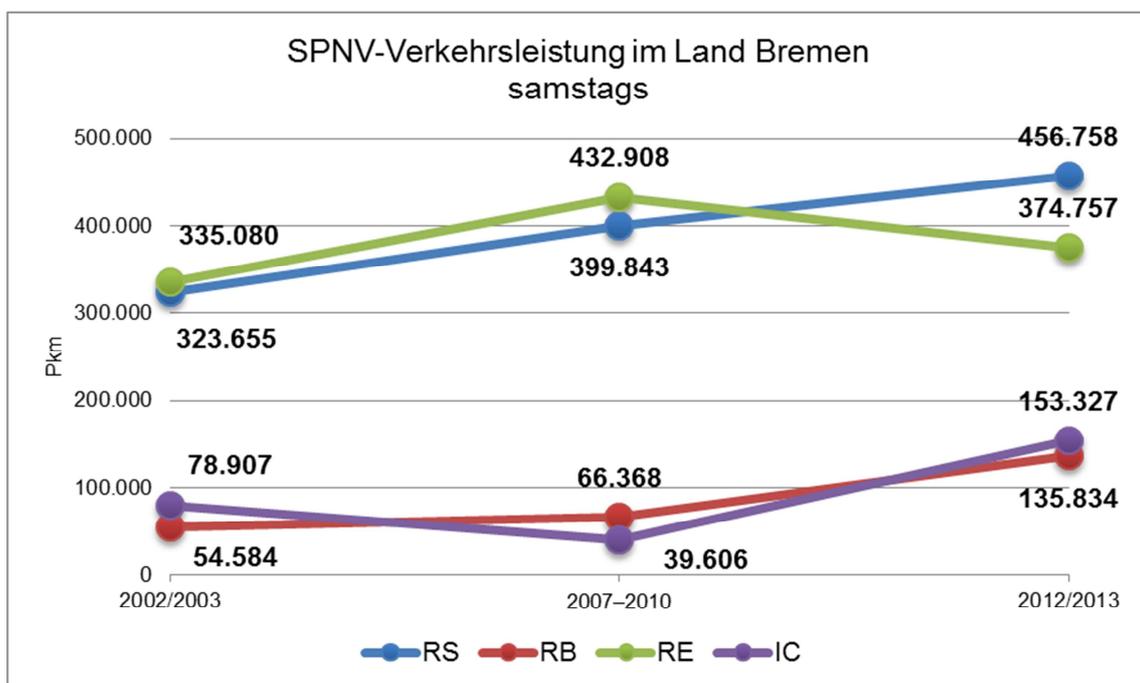
Anlage 6.1-3: Entwicklung des SPNV-Angebotes im VBN nach Produktkategorien (Montag – Freitag, Zuordnung zu Produktkategorien im Interesse der Vergleichbarkeit aktualisiert)

[Quelle: Angaben des VBN]

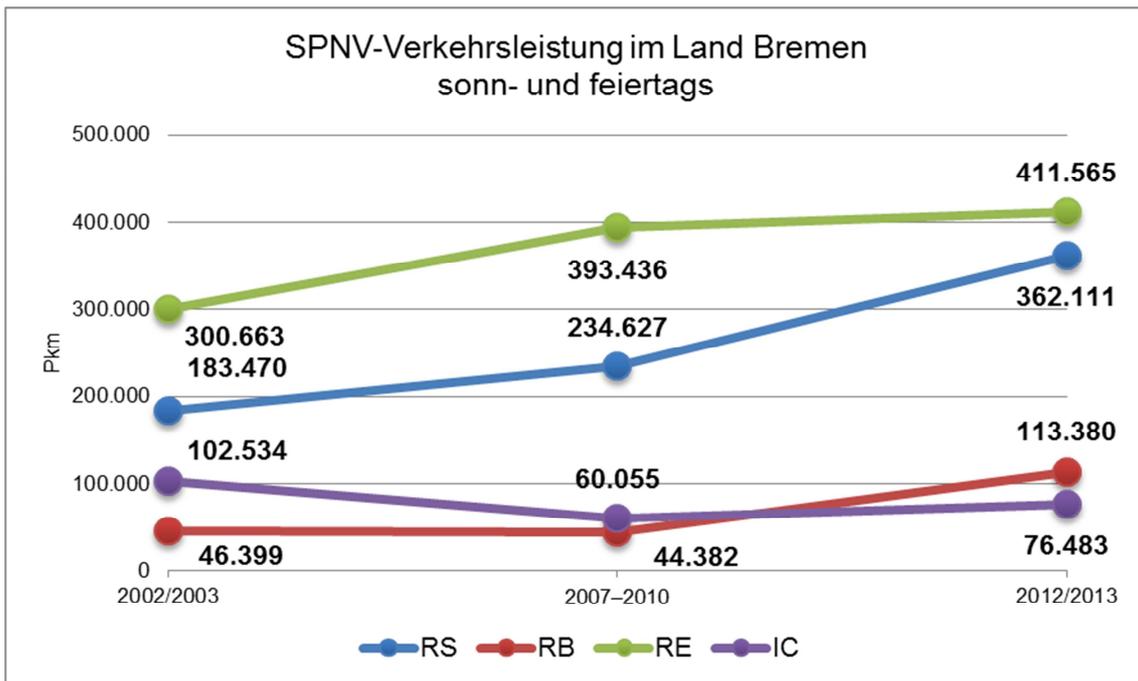
6.2 Entwicklung der Verkehrsleistung im Land Bremen (Pkm)



Anlage 6.2-1: Entwicklung der Verkehrsleistung mit SPNV-Fahrausweisen im Land Bremen Montag bis Freitag
 [Quelle: Erhebungen des VBN]



Anlage 6.2-2: Entwicklung der Verkehrsleistung mit SPNV-Fahrausweisen im Land Bremen Samstag
 [Quelle: Erhebungen des VBN]



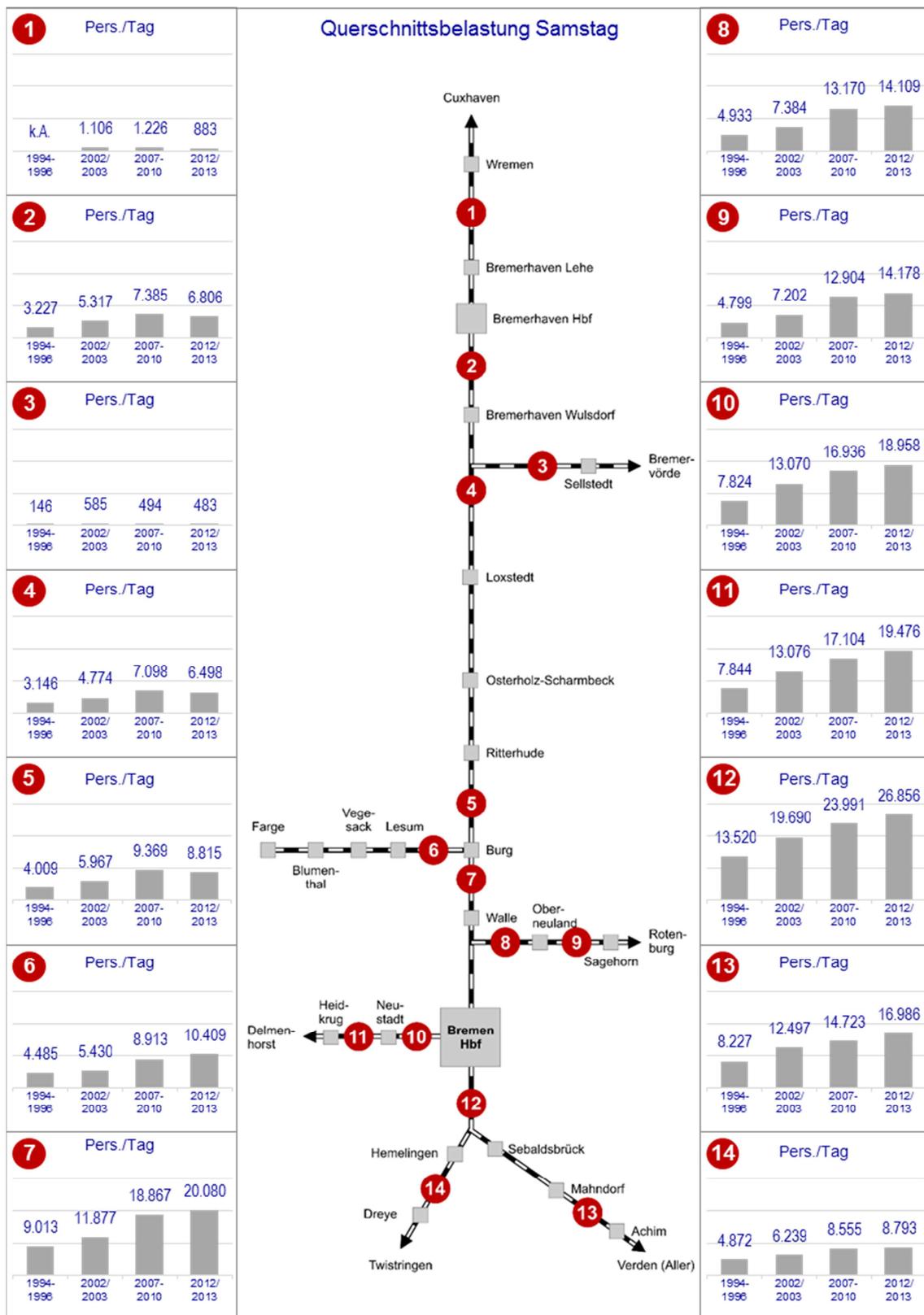
Anlage 6.2-3: Relative Entwicklung der Verkehrsleistung mit SPNV-Fahrausweisen im Land Bremen Sonntag
 [Quelle: Erhebungen des VBN]

6.3 Nachfrageentwicklung im Land Bremen (Streckenquerschnitte)

montags bis freitags		2002/2003	2007-2010	2012/2013	Δ zw. 2012/2013 und 2002/2003
Querschnittsbelastungen		[Pers./Tag]	[Pers./Tag]	[Pers./Tag]	[%]
1.	Bremerhaven-Lehe – Wremen	1.094	1.826	1.662	52
2.	Bremerhaven Hbf – Bremerhaven-Wulsdorf	5.936	7.698	10.105	70
3.	Bremerhaven-Wulsdorf – Sellstedt	539	890	987	83
4.	Bremerhaven-Wulsdorf – Loxstedt	5.490	6.941	9.451	72
5.	Bremen-Burg – Ritterhude	8.400	9.707	12.694	51
6.	Bremen-Burg – Bremen-Lesum	7.478	10.916	13.009	74
7.	Bremen Hbf – Bremen-Walle	17.316	22.410	27.759	60
8.	Bremen Hbf – Bremen-Oberneuland	7.850	11.590	10.303	31
9.	Bremen-Oberneuland – Sagehorn	7.591	11.311	10.206	34
10.	Bremen Hbf – Bremen-Neustadt	13.751	16.812	19.032	38
11.	Bremen-Neustadt – Heidkrug	13.843	17.180	19.541	41
12.	Bremen Hbf – Bremen-Sebaldsbrück/-Hemelingen	20.676	25.451	27.548	33
13.	Bremen-Mahndorf – Achim	12.651	14.427	14.974	18
14.	Bremen-Hemelingen – Dreye	6.750	9.448	10.909	62

Anlage 6.3-1: Entwicklung der SPNV-Nachfrage an ausgewählten Streckenquerschnitten (Montag - Freitag)

[Quelle: Erhebungen des VBN]



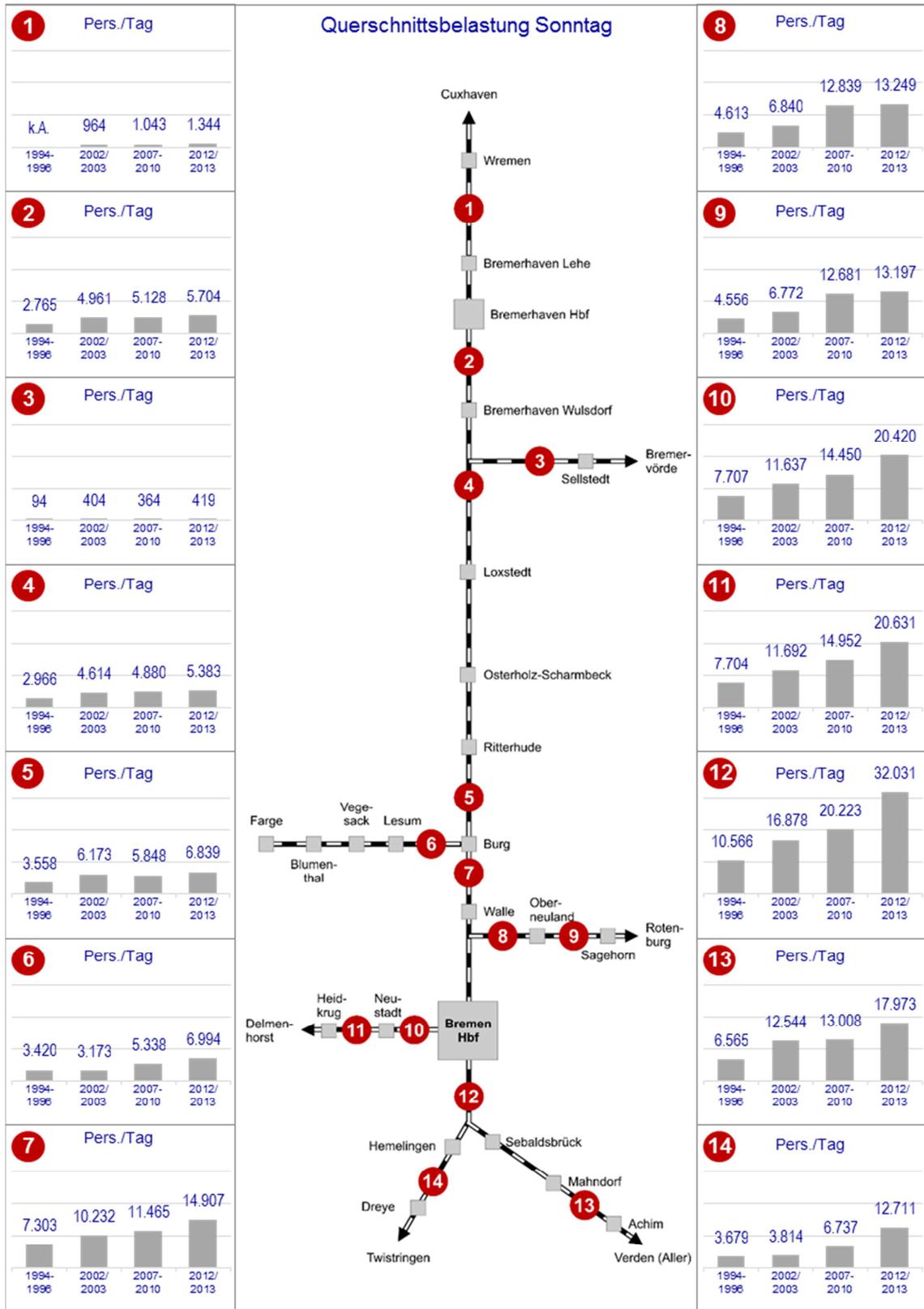
Anlage 6.3-2: SPNV-Nachfrage an ausgewählten Streckenquerschnitten (Samstag)

[Quelle: Erhebungen des VBN]

samstags		2002/2003	2007–2010	2012/2013	Δ zw. 2012/2013 und 2002/2003
Querschnittsbelastungen		[Pers./Tag]	[Pers./Tag]	[Pers./Tag]	[%]
1.	Bremerhaven-Lehe – Wremen	1.106	1.226	883	-20
2.	Bremerhaven Hbf – Bremerhaven-Wulsdorf	5.317	7.385	6.806	28
3.	Bremerhaven-Wulsdorf – Sellstedt	585	494	483	-17
4.	Bremerhaven-Wulsdorf – Loxstedt	4.774	7.098	6.498	36
5.	Bremen-Burg – Ritterhude	5.967	9.369	8.815	48
6.	Bremen-Burg – Bremen-Lesum	5.430	8.913	10.409	92
7.	Bremen Hbf – Bremen-Walle	11.877	18.867	20.080	69
8.	Bremen Hbf – Bremen-Oberneuland	7.384	13.170	14.109	91
9.	Bremen-Oberneuland – Sagehorn	7.202	12.904	14.178	97
10.	Bremen Hbf – Bremen-Neustadt	13.070	16.936	18.958	45
11.	Bremen-Neustadt – Heidkrug	13.076	17.104	19.476	49
12.	Bremen Hbf – Bremen-Sebaldsbrück/-Hemelingen	19.690	23.991	26.856	36
13.	Bremen-Mahndorf – Achim	12.497	14.723	16.986	36
14.	Bremen-Hemelingen – Dreye	6.239	8.555	8.793	41

Anlage 6.3-3: Entwicklung der SPNV-Nachfrage an ausgewählten Streckenquerschnitten (Samstag)

[Quelle: Erhebungen des VBN]



Anlage 6.3-4: SPNV-Nachfrage an ausgewählten Streckenquerschnitten (Sonntag)

[Quelle: Erhebungen des VBN]

sonn- und feiertags	2002/2003	2007–2010	2012/2013	Δ zw. 2012/2013 und 2002/2003
Querschnittsbelastungen	[Pers./Tag]	[Pers./Tag]	[Pers./Tag]	[%]
1. Bremerhaven-Lehe – Wremen	964	1.043	1.344	39
2. Bremerhaven Hbf – Bremerhaven-Wulsdorf	4.961	5.128	5.704	15
3. Bremerhaven-Wulsdorf – Sellstedt	404	364	419	4
4. Bremerhaven-Wulsdorf – Loxstedt	4.614	4.880	5.383	17
5. Bremen-Burg – Ritterhude	6.173	5.848	6.839	11
6. Bremen-Burg – Bremen-Lesum	3.173	5.337	6.994	120
7. Bremen Hbf – Bremen-Walle	10.232	11.465	14.907	46
8. Bremen Hbf – Bremen-Oberneuland	6.840	12.839	13.249	94
9. Bremen-Oberneuland – Sagehorn	6.772	12.681	13.197	95
10. Bremen Hbf – Bremen-Neustadt	11.637	14.450	20.420	75
11. Bremen-Neustadt – Heidkrug	11.692	14.492	20.631	76
12. Bremen Hbf – Bremen-Sebaldsbrück/-Hemelingen	16.878	20.223	32.031	90
13. Bremen-Mahndorf – Achim	12.544	13.008	17.973	43
14. Bremen-Hemelingen – Dreye	3.814	6.737	12.711	233

Anlage 6.3-5: Entwicklung der SPNV-Nachfrage an ausgewählten Streckenquerschnitten (Sonntag)

[Quelle: Erhebungen des VBN]

6.4 Nachfrageentwicklung im Land Bremen (Bahnhöfe), tabellarisch

samstags Bahnhof	Summe Ein- und Aussteiger			Veränderung zwischen 2012/2013 und	
	2002/2003 [Pers./Tag]	2007–2010 [Pers./Tag]	2012/2013 [Pers./Tag]	2002/2003 [%]	2007–2010 [%]
Bremen Hbf	40.075	59.385	61.600	54	4
Bremen-Vegesack	3.554	7.463	6.782	91	-9
Bremen-Burg	896	1.830	2.825	215	54
Bremen-Sebaldsbrück	391	700	998	155	43
Bremen-Walle	642	1.109	1.311	104	18
Bremen-Lesum	1.049	1.168	1.690	61	45
Bremen-Mahndorf	830	730	1.600	93	119
Bremen-Oslebshausen	508	664	828	63	25
Bremen-Schönebeck	333	986	963	189	-2
Bremen-Hemelingen	91	236	269	196	14
Bremen-St. Magnus	692	513	772	12	50
Bremen-Neustadt	22	191	611	2.677	220
Bremen-Farge		516	521		1
Bremen-Oberneuland	209	414	599	187	45
Bremen-Aumund		208	557		168
Bremen-Blumenthal		208	631		203
Bremen Kreinsloger		369	476		29
Bremen Turnerstraße		308	396		29
Bremen Mühlenstraße		198	448		126
Klinikum Bremen-Nord		160	186		16
Bremerhaven Hbf	4.479	5.447	5.352	19	-2
Bremerhaven-Lehe	1.299	2.127	1.732	33	-19
Bremerhaven-Wulsdorf	75	226	225	200	0

Anlage 6.4-1: Entwicklung der SPNV-Nachfrage an den Bahnhöfen im Land Bremen (Samstag)

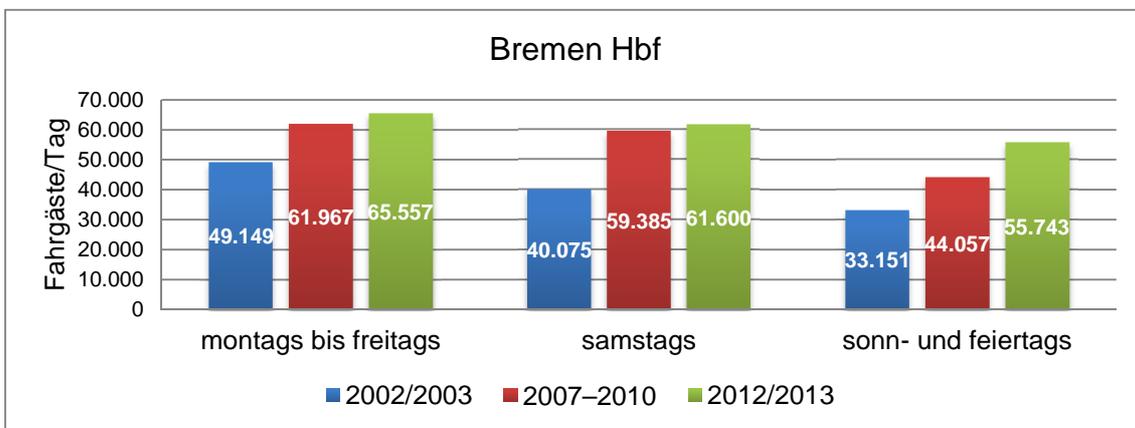
[Quelle: Erhebungen des VBN]

sonn- und feiertags Bahnhof	Summe Ein- und Aussteiger			Veränderung zwischen 2012/2013 und	
	2002/2003 [Pers./Tag]	2007-2010 [Pers./Tag]	2012/2013 [Pers./Tag]	2002/2003 [%]	2007-2010 [%]
Bremen Hbf	33.151	44.057	55.743	68	27
Bremen-Vegesack	2.260	4.358	4.553	101	4
Bremen-Burg	974	1.145	1.619	66	41
Bremen-Sebaldsbrück	361	487	1.257	248	158
Bremen-Walle	540	766	835	55	9
Bremen-Lesum	494	846	916	85	8
Bremen-Mahndorf	376	375	1.037	176	177
Bremen-Oslebshausen	362	421	764	111	81
Bremen-Schönebeck	296	579	873	195	51
Bremen-Hemelingen	50	120	159	218	33
Bremen-St. Magnus	238	239	480	102	101
Bremen-Neustadt	56	102	224	300	120
Bremen-Farge		464	485		5
Bremen-Oberneuland	152	245	226	49	-8
Bremen-Aumund		151	415		175
Bremen-Blumenthal		228	609		167
Bremen Kreinsloger		188	376		100
Bremen Turnerstraße		177	278		57
Bremen Mühlenstraße		138	282		104
Klinikum Bremen-Nord		149	154		3
Bremerhaven Hbf	3.847	3.795	4.532	18	19
Bremerhaven-Lehe	1.510	1.422	1.973	31	39
Bremerhaven-Wulsdorf	58	123	130	124	6

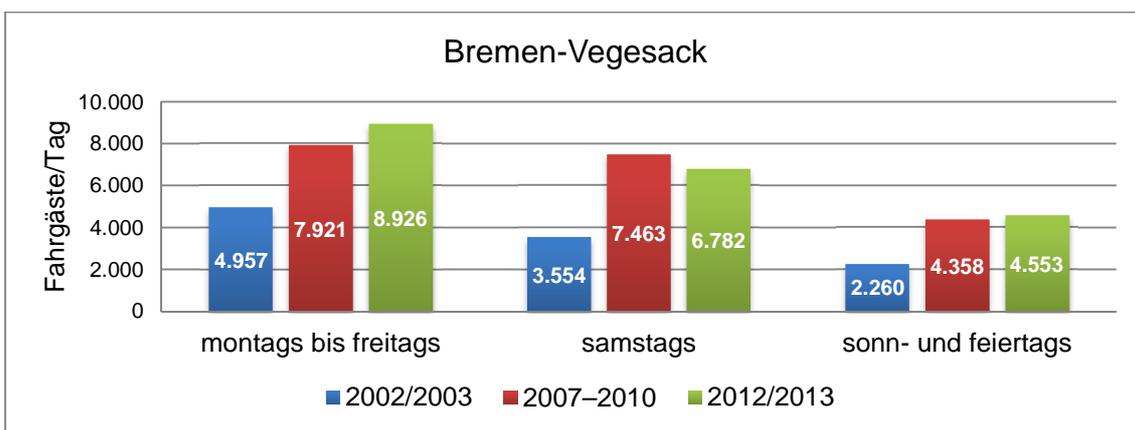
Anlage 6.4-2: Entwicklung der SPNV-Nachfrage an den Bahnhöfen im Land Bremen (Sonntag)

[Quelle: Erhebungen des VBN]

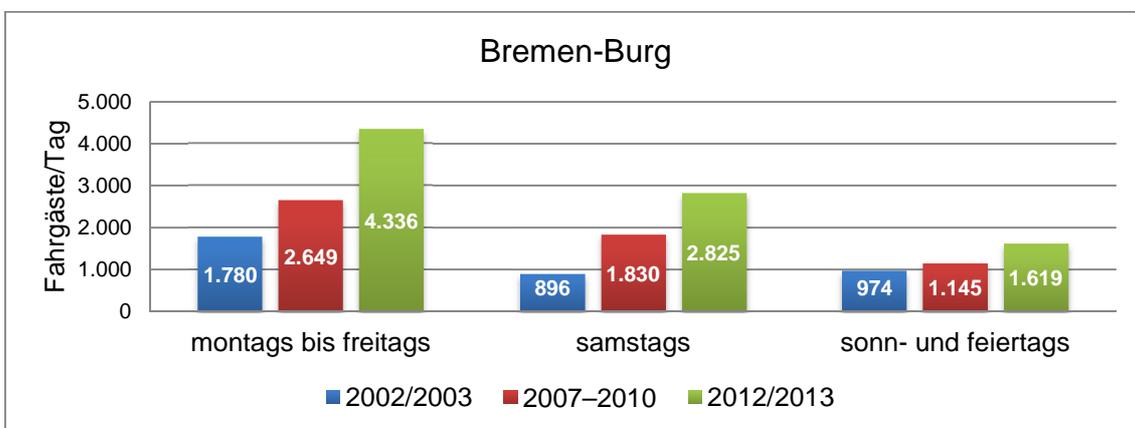
6.5 Nachfrageentwicklung im Land Bremen (Bahnhöfe), grafisch



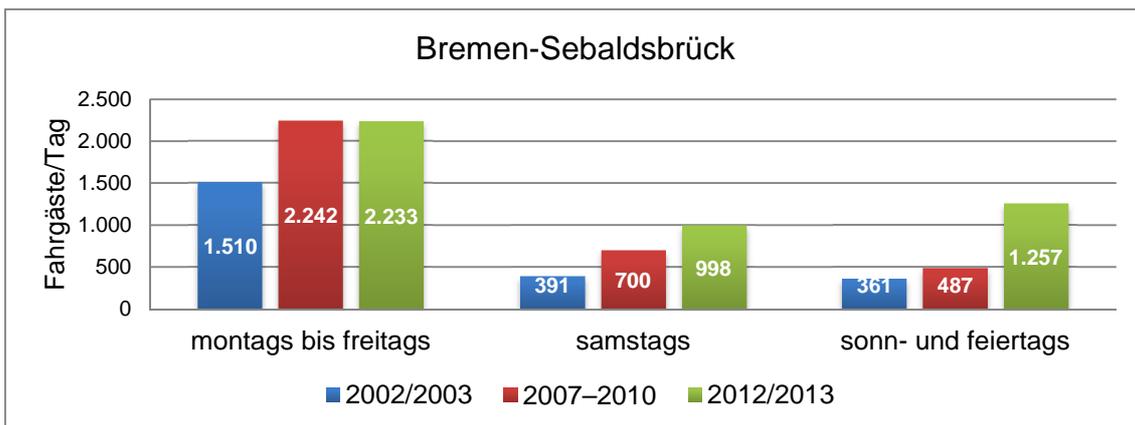
Anlage 6.5-1: Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Hauptbahnhof Bremen [Quelle: Erhebungen des VBN]



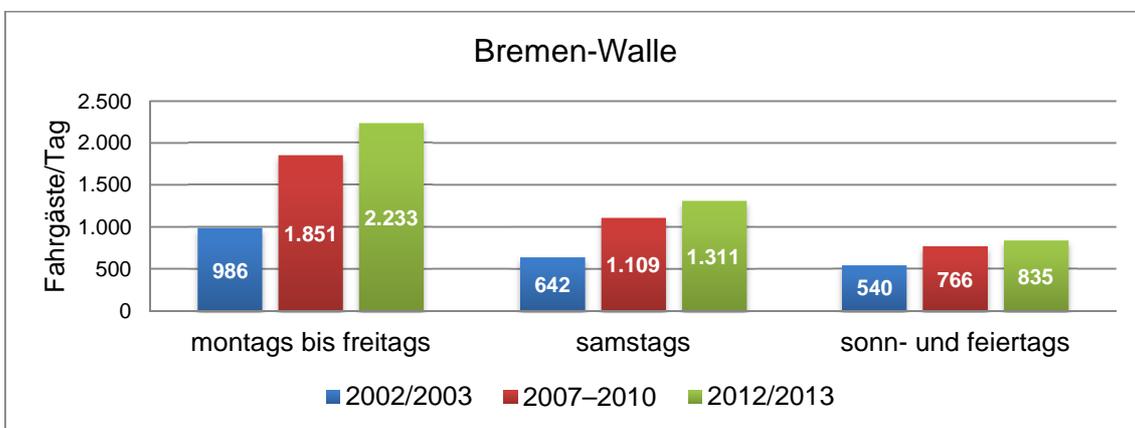
Anlage 6.5-2: Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Bahnhof Vegesack [Quelle: Erhebungen des VBN]



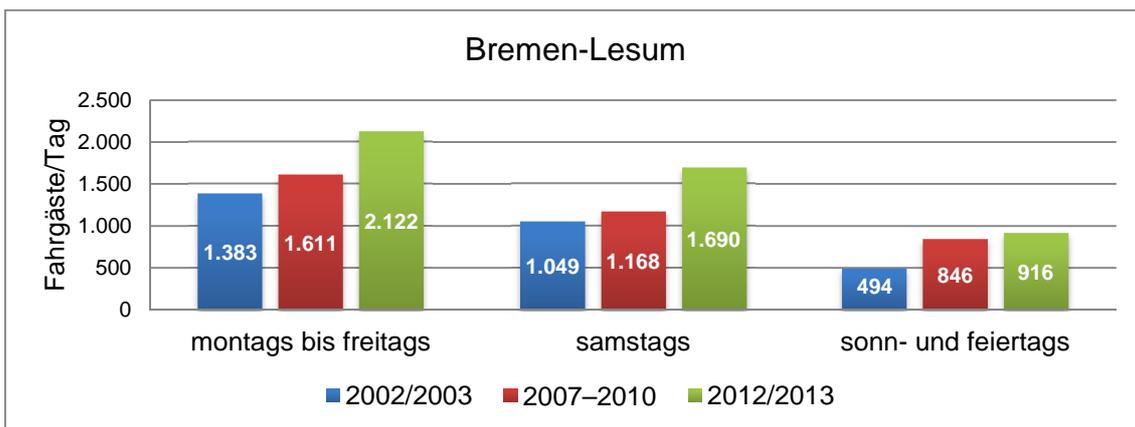
Anlage 6.5-3: Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Bahnhof Burg [Quelle: Erhebungen des VBN]



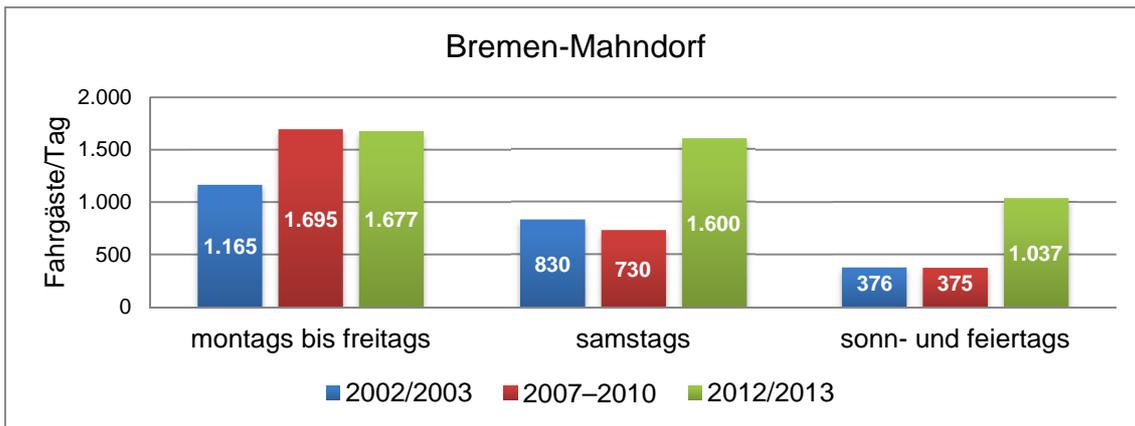
Anlage 6.5-4: Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Bahnhof Sebaldsbrück [Quelle: Erhebungen des VBN]



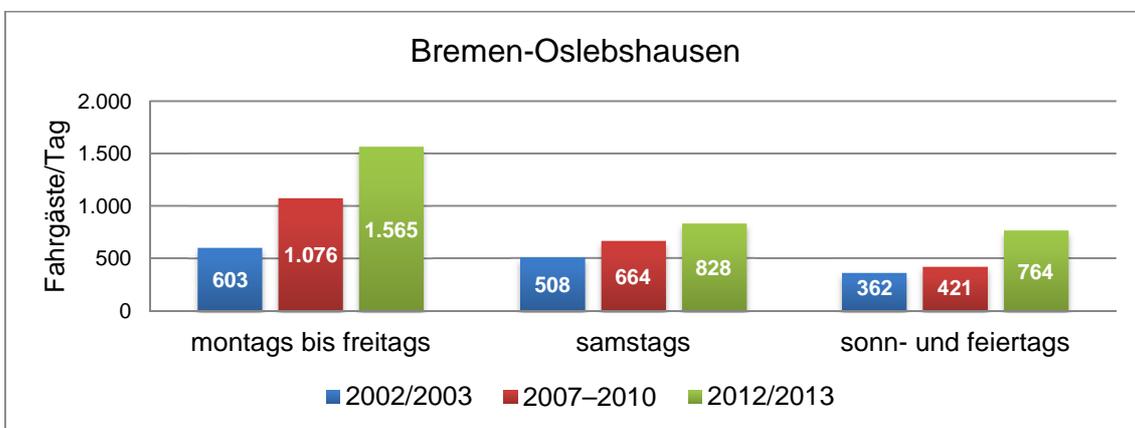
Anlage 6.5-5: Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Bahnhof Walle [Quelle: Erhebungen des VBN]



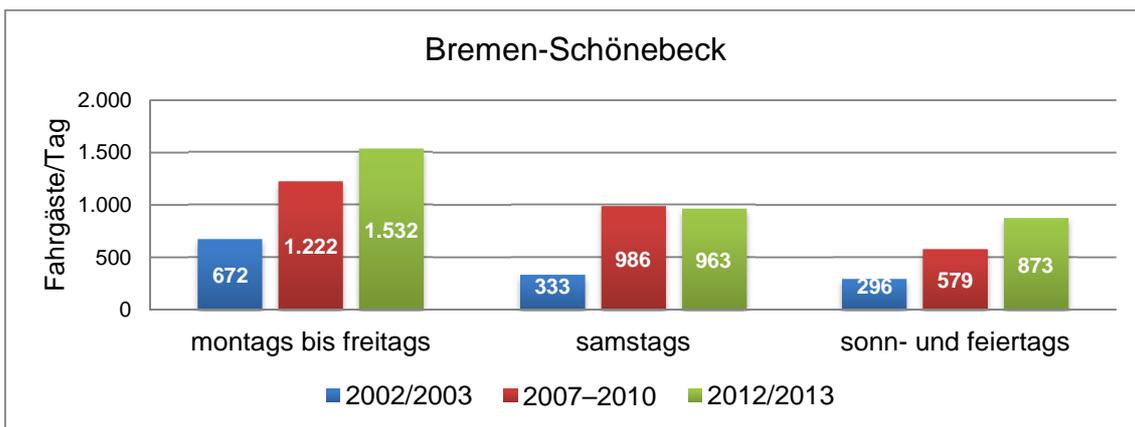
Anlage 6.5-6: Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Bahnhof Lesum [Quelle: Erhebungen des VBN]



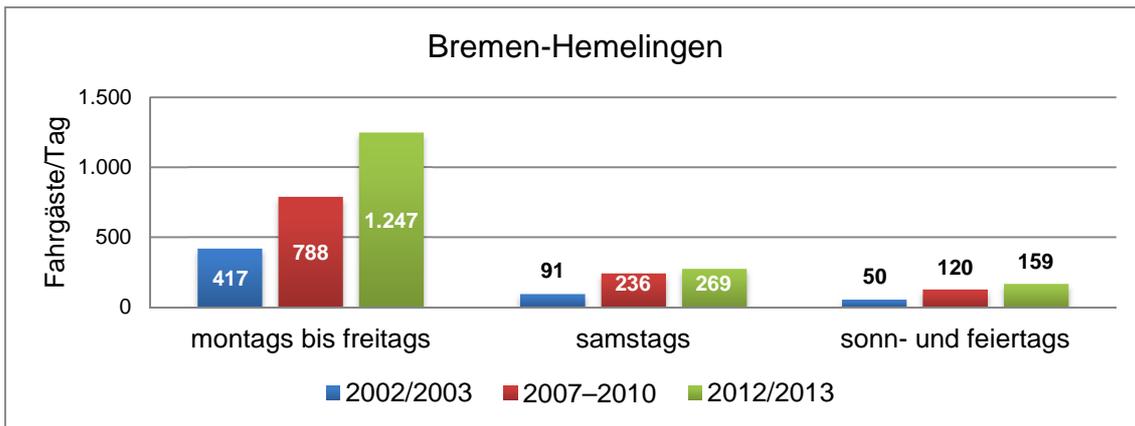
Anlage 6.5-7: Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Bahnhof Mahndorf [Quelle: Erhebungen des VBN]



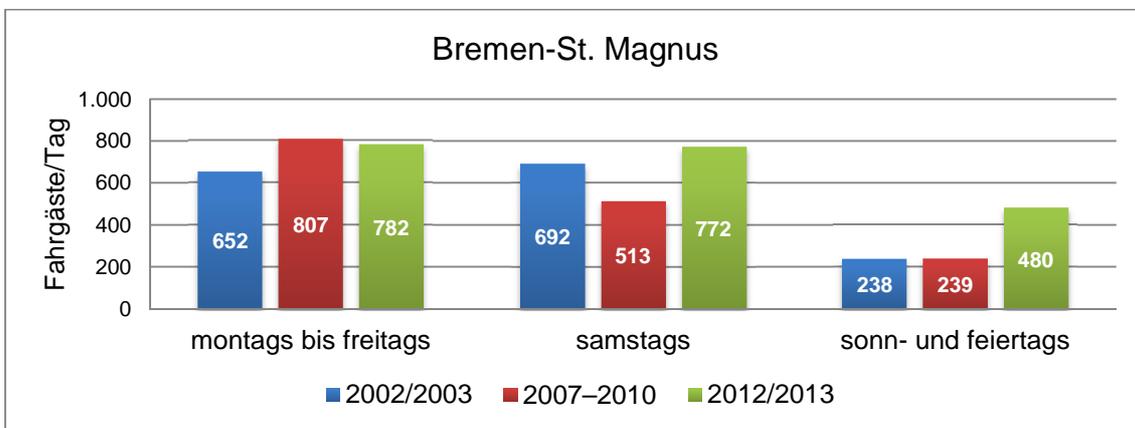
Anlage 6.5-8: Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Bahnhof Oslebshausen [Quelle: Erhebungen des VBN]



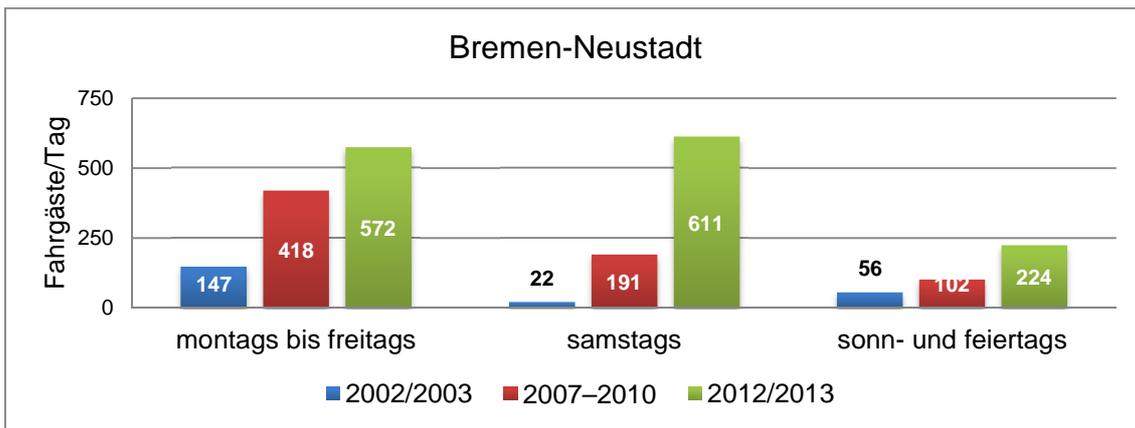
Anlage 6.5-9: Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Bahnhof Schönebeck [Quelle: Erhebungen des VBN]



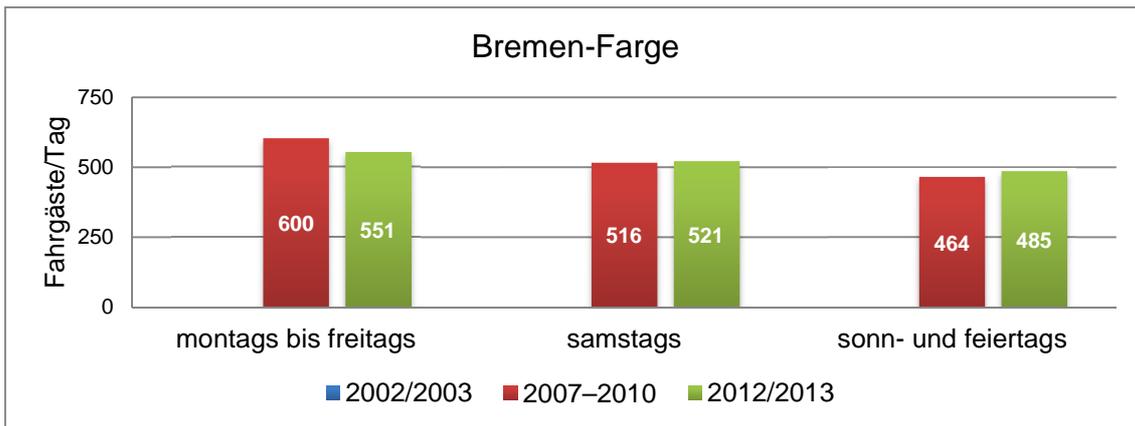
Anlage 6.5-10: Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Bahnhof Hemelingen [Quelle: Erhebungen des VBN]



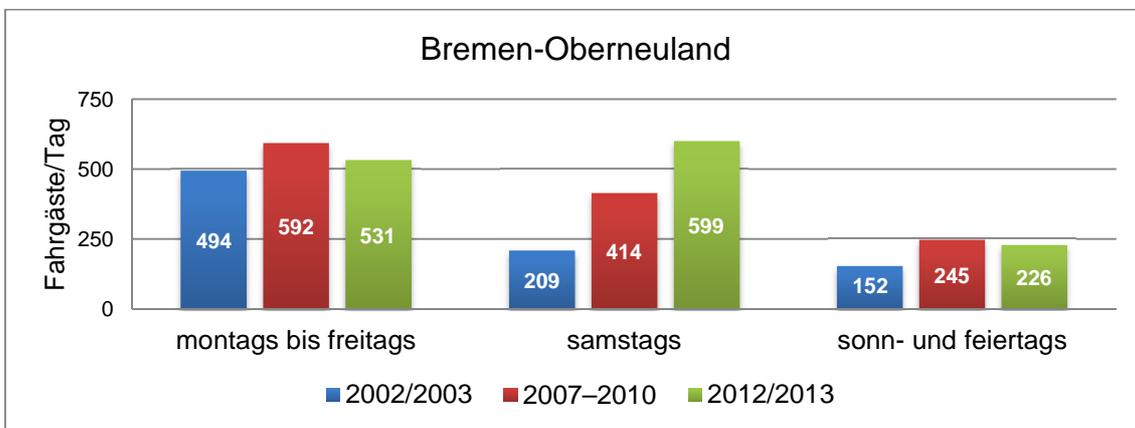
Anlage 6.5-11: Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Bahnhof Sankt Magnus [Quelle: Erhebungen des VBN]



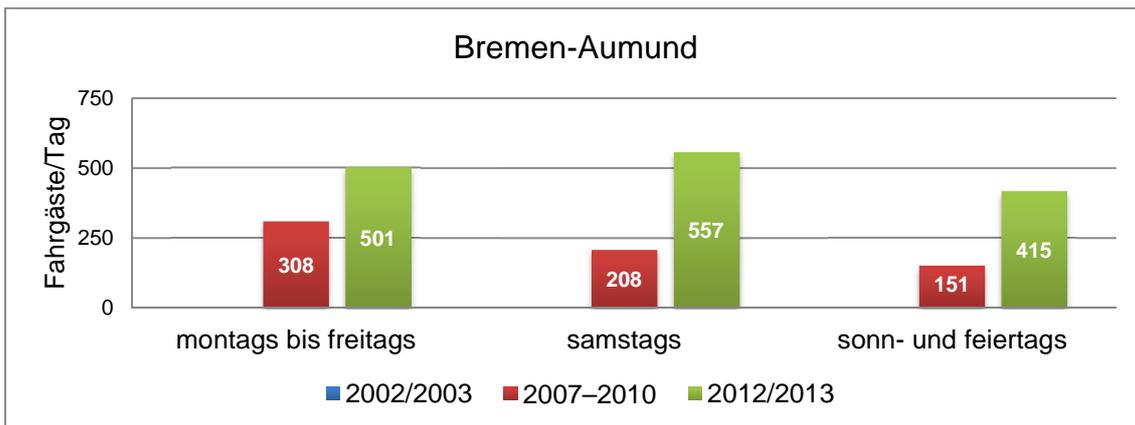
Anlage 6.5-12: Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Bahnhof Neustadt [Quelle: Erhebungen des VBN]



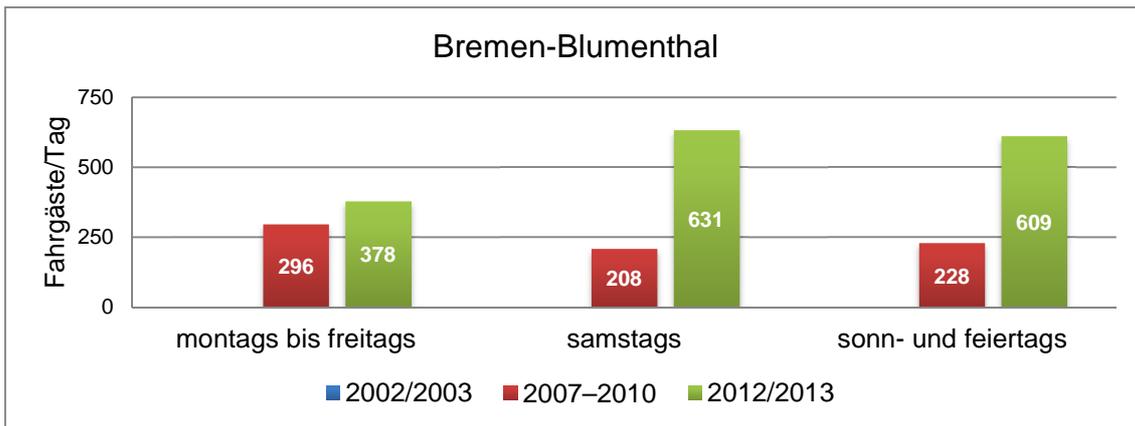
Anlage 6.5-13: Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Bahnhof Farge [Quelle: Erhebungen des VBN]



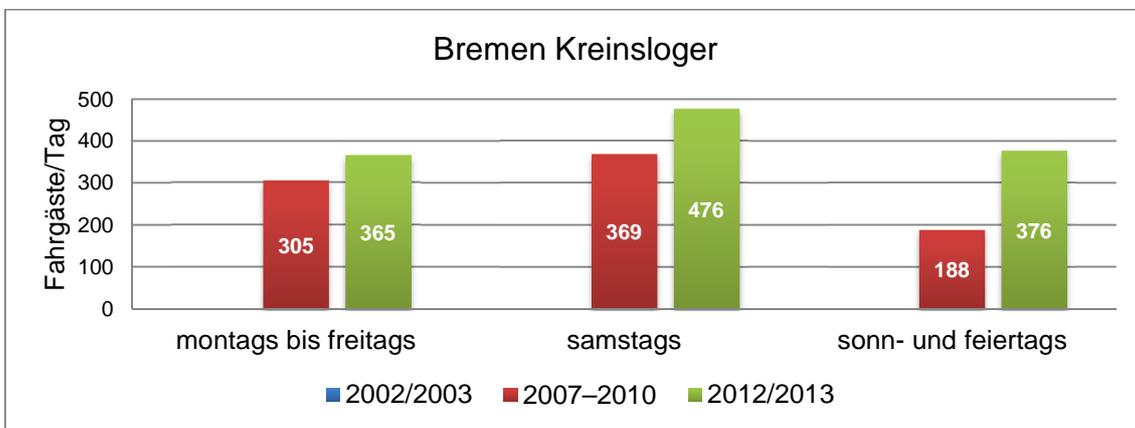
Anlage 6.5-14: Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Bahnhof Oberneuland [Quelle: Erhebungen des VBN]



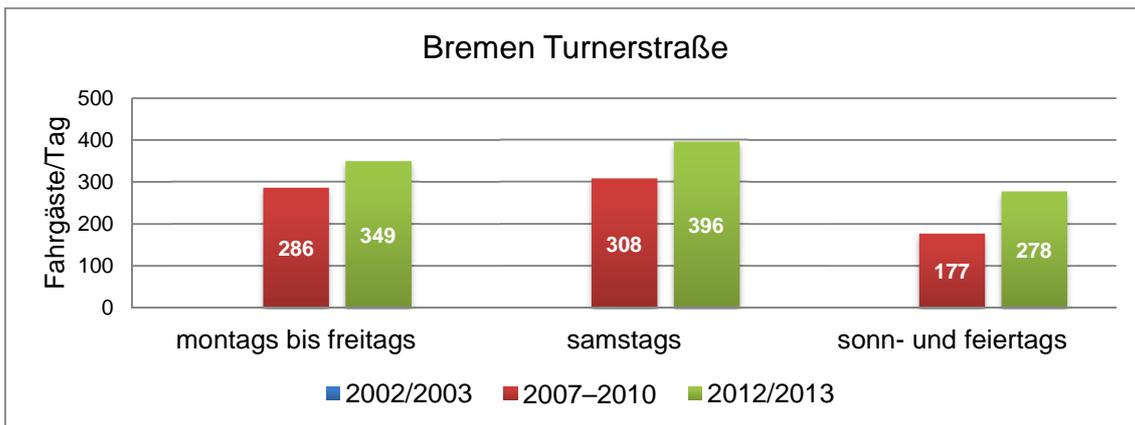
Anlage 6.5-15: Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Bahnhof Aumund [Quelle: Erhebungen des VBN]



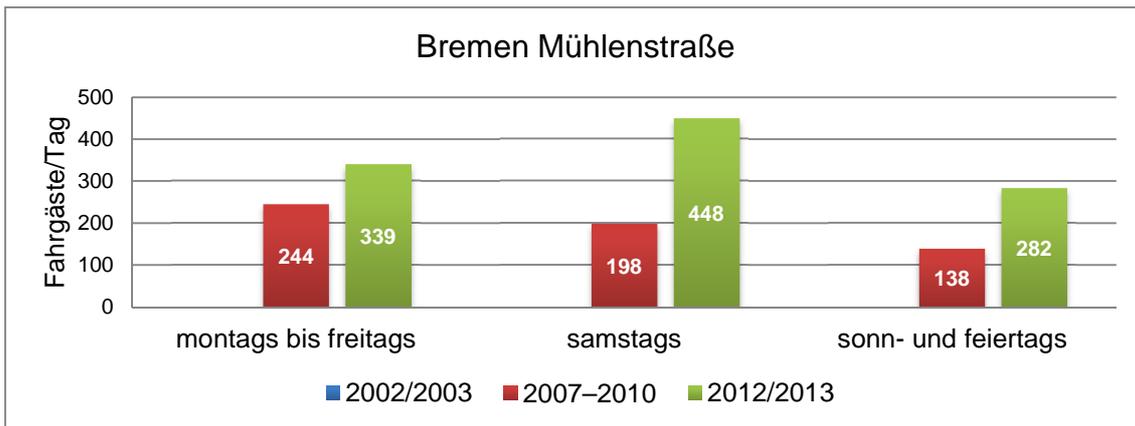
Anlage 6.5-16: Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Bahnhof Blumenthal [Quelle: Erhebungen des VBN]



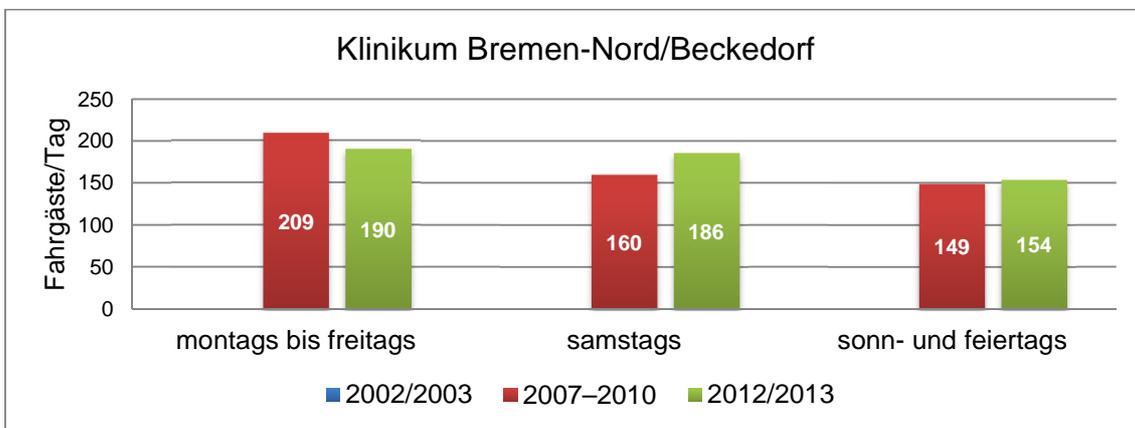
Anlage 6.5-17: Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Bahnhof Kreinsloger [Quelle: Erhebungen des VBN]



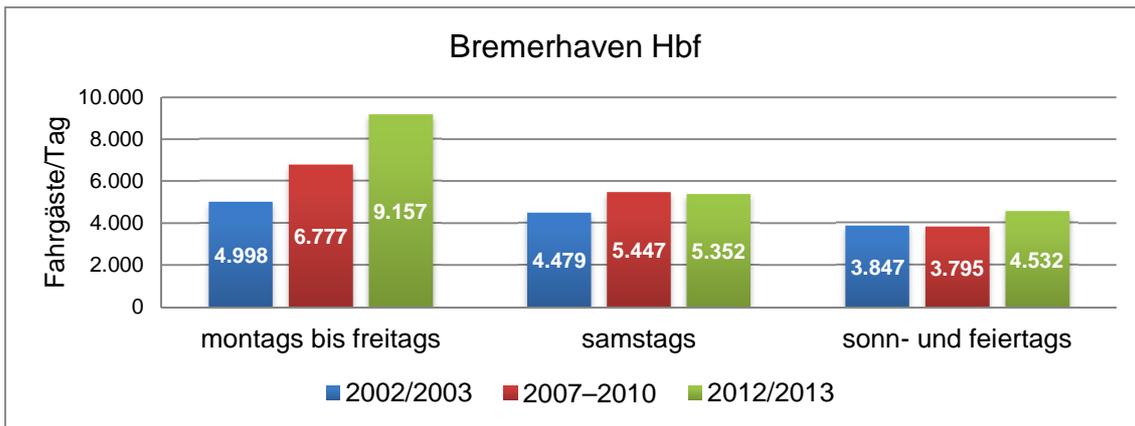
Anlage 6.5-18: Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Bahnhof Turnerstraße [Quelle: Erhebungen des VBN]



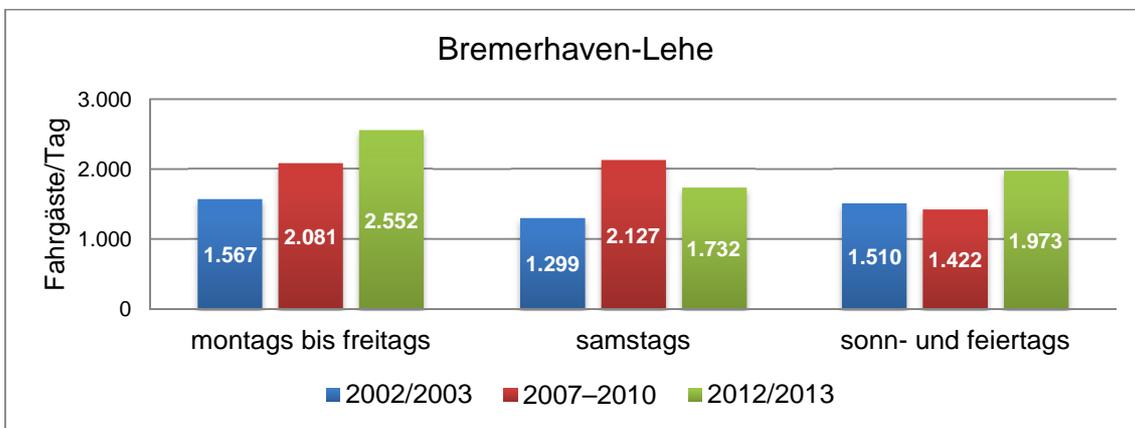
Anlage 6.5-19: Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Bahnhof Mühlenstraße [Quelle: Erhebungen des VBN]



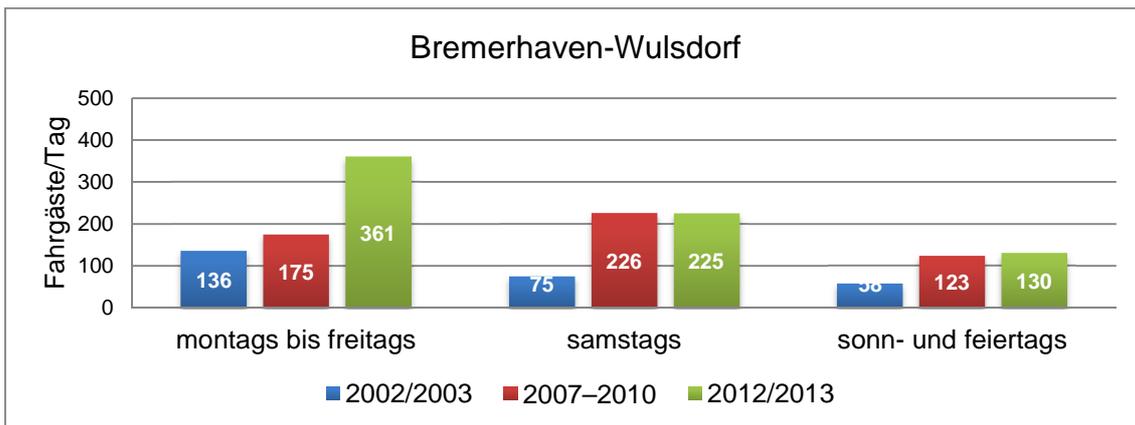
Anlage 6.5-20: Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Bahnhof Klinikum Bremen Nord [Quelle: Erhebungen des VBN]



Anlage 6.5-21: Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Hauptbahnhof Bremerhaven [Quelle: Erhebungen VBN]



Anlage 6.5-22: Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Bahnhof Bremerhaven-Lehe [Quelle: Erhebungen des VBN]



Anlage 6.5-23: Entwicklung der SPNV-Nachfrage am Bahnhof Bremerhaven-Wulsdorf [Quelle: Erhebungen des VBN]

6.6 Qualitätskontrolle an Bahnstationen



Anlage 6.6-1: Qualitätskontrolle an den Bahnhöfen im Land Bremen im Jahr 2014, Gesamtbewertung [Quelle: Agentur BahnStadt]

7 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Linienetz des SPNV im Gebiet des VBN für 2014/2015 [Quelle: VBN]	2
Abbildung 2:	Dieseltriebwagen der evb in Bremerhaven Hbf [Foto: evb].....	4
Abbildung 3:	Dieseltriebwagen der NWB auf der Farge-Vegesacker Eisenbahn (Vorlaufbetrieb) [Foto: SUBV].....	5
Abbildung 4:	Linienetz der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen [Quelle: NWB].....	6
Abbildung 5:	Zug des metronom im Hanse-Netz am Bremer Hauptbahnhof [Quelle: SUBV].	7
Abbildung 6:	Doppelstockzug mit Elektrolok der DB Regio AG im Netz Expresskreuz [Foto: DB AG].....	9
Abbildung 7:	Entwicklung des SPNV-Angebotes nach Produktkategorien (Zuordnung zu Produktkategorien im Interesse der Vergleichbarkeit aktualisiert) [Quelle: Angaben VBN]	10
Abbildung 8:	Relative Entwicklung des SPNV-Angebotes nach Tagesarten (inkl. IC-Linien) [Quelle: Angaben VBN].....	10
Abbildung 9:	Entwicklung der Linienbeförderungsfälle nach Produktkategorien (Zuordnung im Interesse der Vergleichbarkeit aktualisiert) [Quelle: Erhebungen des VBN]12	
Abbildung 10:	Relative Entwicklung der Linienbeförderungsfälle nach Tagesarten [Quelle: Erhebungen des VBN].....	13
Abbildung 11:	Entwicklung der Verkehrsleistung mit SPNV-Fahrausweisen im Land Bremen nach Produktkategorien (Zuordnung zu Produktkategorien im Interesse der Vergleichbarkeit aktualisiert)	14
Abbildung 12:	Relative Entwicklung der Verkehrsleistung mit SPNV-Fahrausweisen im Land Bremen	14
Abbildung 13:	Entwicklung der SPNV-Nachfrage an ausgewählten Querschnitten (Montag – Freitag).....	16
Abbildung 14:	Entwicklung der SPNV-Nachfrage an den Bahnhöfen im Land Bremen (Montag– Freitag).....	17
Abbildung 15:	Sanierte Bahnhofshalle Bremerhaven Hbf [Foto: SUBV].....	19
Abbildung 16:	B+R-/P+R-Anlage am Bahnhof Aumund [Quelle: Agentur BahnStadt].....	20
Abbildung 17:	Beispiel einer modern gestalteten, barrierefreien Station mit einfachem Zugang zu den Fahrzeugen: Bremen-St. Magnus [Foto: Agentur BahnStadt]..	20

Abbildung 18: Barrierefreiheit an den Bahnhöfen im Land Bremen im Jahr 2014 [Quelle: Qualitätskontrolle an den Bahnstationen im Land Bremen, Frühjahr 2014, Ergebnisbericht, ZVBN/Agentur BahnStadt].....	22
Abbildung 19: Doppelstockzüge in der Region Bremen [Fotos: LNVG]	23
Abbildung 20: Elektrotriebwagen des Typs Coradia Continental in der Region Bremen [Foto: NWB]	23
Abbildung 21: Dieseltriebwagen des Typs LINT 41 in der Region Bremen [Foto: LNVG]	24
Abbildung 22: Kundenzufriedenheit im Jahr 2013 bezogen auf ausgewählte Qualitätskriterien in den 6 SPNV-Teilnetzen des Landes Bremen (1 = sehr zufrieden, 5 = sehr unzufrieden) [Quelle: Monitoringberichte Gesamtjahr 2013 je Teilnetz]	25
Abbildung 23: Kundenzufriedenheit im Jahr 2013 in den sechs SPNV-Teilnetzen des Landes Bremen (1 = sehr zufrieden, 5 = sehr unzufrieden) [Quelle: Monitoringberichte je Teilnetz]	25
Abbildung 24: Qualitätsbewertung der Bahnhöfe im Land Bremen; Entwicklung seit 2012 ...	26
Abbildung 25: Bahnhof Bremen-Farge: „Sieger“ 2012, 2013 und 2014 des Qualitätscontrollings aller Stationen im Land Bremen [Quelle: Agentur BahnStadt].....	27
Abbildung 26: Teilnetze der SPNV-Wettbewerbsverfahren [Quelle: LNVG]	28
Abbildung 27: Einbindung des Landes Bremen in Teilnetze für Wettbewerbsverfahren (Stand 2014) [Quelle: LNVG, SUBV]	29
Abbildung 28: Durchschnittliches Bestellerentgelt [Quelle: SUBV]	30
Abbildung 29: Marktanteile der Eisenbahnverkehrsunternehmen im SPNV an der Betriebsleistung (Zugkm) im Land Bremen [Quelle: SUBV].....	30
Abbildung 30: Vielfalt der aktuell eingesetzten Fahrkartenautomaten am Beispiel Bremerhaven Hbf. [Quelle: SUBV].....	31
Abbildung 31: Ergebnisse der Einzelmaßnahmenbewertung im SPNV (1).....	36
Abbildung 32: Ergebnisse der Einzelmaßnahmenbewertung im SPNV (2).....	37
Abbildung 33: Ergebnisse der Einzelmaßnahmenbewertung im SPNV (3).....	38
Abbildung 34: Systemskizze SPNV-Konzept 2025 [Quelle: IVV].....	40
Abbildung 35: Beispiel einer noch nicht modernisierten Station mit Barrieren beim Bahnsteigzugang und beim Einstieg: Bremen-Neustadt [Foto: Agentur BahnStadt].....	42
Abbildung 36: Neuer Verknüpfungspunkt Bremen-Föhrenstraße [Quelle: Agentur BahnStadt]	43

Abbildung 37: Maßnahmen- und Kostenübersicht mit Zeitplan (Umsetzungszeitraum 2015–2030) (1)	46
Abbildung 38: Maßnahmen- und Kostenübersicht mit Zeitplan (Umsetzungszeitraum 2015–2030) (2)	47
Abbildung 39: Maßnahmen- und Kostenübersicht mit Zeitplan (Umsetzungszeitraum 2015–2030) (3)	48
Abbildung 40: SPNV-Ausschreibungskalender im Land Bremen [<i>Quelle: Eigene Darstellung</i>]	49

8 Abkürzungsverzeichnis

BremÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen
BSAG	Bremer Straßenbahn AG
DB	Deutsche Bahn
erixx	Heidesprinter (Tochterunternehmen der Osthannoverschen Eisenbahnen AG)
evb	Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH
FVE	Farge-Vegesacker Eisenbahn
GVFG	Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)
Hbf	Hauptbahnhof
IC	InterCity
Lbf	Linienbeförderungsfälle
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen
NVP	Nahverkehrsplan
NWB	NordWestBahn
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P+R	Park and Ride
RB	RegionalBahn
RE	RegionalExpress
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz)
RS	Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SUBV	Senator für Umwelt, Bau und Verkehr des Landes Bremen
VBN	Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
Zugkm	Zug-Kilometer
ZVBN	Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen
