

**Deputationsvorlage
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie
und Landwirtschaft (L/S)
am 10. September 2015**

**SPNV-Investitionspaket für die Modernisierung von 4 SPNV-Stationen und den
Neubau der Station Bremen-Föhrenstraße
Bereitstellung von Mitteln für bauvorbereitende Leistungen**

1. Sachdarstellung

Seit Beginn der Regionalisierung des ÖPNV im Jahre 1996 werden die SPNV-Stationen im Land Bremen mit finanzieller Unterstützung des Bundes, der DB AG und des Landes schrittweise modernisiert und barrierefrei ausgebaut. Bei 18 von 23 Stationen im Land Bremen wurde das Ziel einer barrierefreien, modernen Station bereits erreicht.

Derzeit gibt es noch 5 Stationen, die nicht über einen barrierefreien Zugang und einen behindertengerechten Bahnsteig mit einer Regelhöhe von 76 cm für einen stufenfreien Einstieg verfügen. Es handelt sich dabei um

- Bremerhaven-Wulsdorf
- Bremen-Oberneuland
- Bremen-Neustadt
- Bremen-Hemelingen und
- Bremen-Sebaldsbrück (kein barrierefreier Zugang).

Über den aktuellen Planungsstand zur Modernisierung dieser Stationen wurde zuletzt im Bericht der Verwaltung vom 05.02.2015, Maßnahmen im schienengebundenen ÖPNV und im SPNV, berichtet. Die Stationen sind auch Bestandteil des SPNV-Konzeptes 2025, das von der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L) am 30.04.2015 verabschiedet wurde. Die Stationen in der Stadtgemeinde Bremen sind darüber hinaus im Verkehrsentwicklungsplan 2025 enthalten, der am 29.07.2014 von der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) beschlossen wurde.

Zusammengefasst ergibt sich derzeit folgender Planungsstand:

Bremerhaven-Wulsdorf. Für diese Station liegt bereits eine Planung der Leistungsphasen 1 und 2 nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) vor. Danach bleibt der heutige Standort bestehen. Der Mittelbahnsteig soll für einen niveaugleichen Einstieg in die Regio-S-Bahn auf 76 cm erhöht werden, der barrierefreie Zugang soll mit einem Lift erfolgen. Im nächsten Arbeitsschritt sollen die HOAI-Leistungsphasen 3 und 4 mit Entwurfsplanung, Kostenberechnung und Genehmigungsplanung in enger Abstimmung mit der Stadt Bremerhaven durchgeführt werden. Nach dem derzeitigen Zeitplan ist der Umbau für das Jahr 2018 vorgesehen.

Bremen-Oberneuland. Für diese Station liegt bereits eine Planung der HOAI-Leistungsphasen 1 und 2 vor. Danach bleibt der heutige Standort bestehen. Nach Fertigstellung der Straßenunterführungen im Zuge der Mühlenfeldstraße sowie der Straße Auf der Heide soll der Bahnsteig auf 76 cm erhöht und für den Halt der Metronom Züge auf 220 m verlängert werden. Die Seitenbahnsteige werden über Rampen barrierefrei erreichbar sein. Im nächsten Arbeitsschritt sollen die HOAI-Leistungsphasen 3 und 4 mit Entwurfsplanung, Kostenberechnung und Genehmigungsplanung durchgeführt werden. Nach dem derzeitigen Zeitplan ist der Umbau für das Jahr 2018 vorgesehen.

Bremen-Neustadt. Für diese Station liegt bereits eine Planung der HOAI-Leistungsphasen 1 und 2 vor. Danach bleibt der heutige Standort bestehen. Der Mittelbahnsteig soll für einen niveaugleichen Einstieg in die Regio-S-Bahn auf 76 cm erhöht werden. Der Zugang zum Bahnsteig, der heute noch durch das Bahnhofsgebäude erfolgt, wird zukünftig wie in Bremen-Oslebshausen um das Gebäude herum geführt. Der barrierefreie Zugang erfolgt mit einem Lift. Im nächsten Arbeitsschritt sollen die HOAI-Leistungsphasen 3 und 4 mit Entwurfsplanung, Kostenberechnung und Genehmigungsplanung durchgeführt werden. Nach dem derzeitigen Zeitplan ist der Umbau für das Jahr 2018 vorgesehen.

Die Maßnahmen an den folgenden Stationen sind Bestandteil des GVFG-Bundesprogramms „Integrierter Schienenausbauplan Region Bremen (ÖPNV und SPNV)“.

Bremen-Hemelingen. Für die Station Bremen-Hemelingen ist, wie im Bericht der Verwaltung vom 05.02.2015 dargestellt, eine Variantenuntersuchung verschiedener Standorte durchgeführt worden. Die beiden Hauptvarianten A (Modernisierung mit zusätzlicher Rampe in bestehender Lage) und C (Neubau an der Unterführung der Hannoverschen Straße) können der beigefügten **Anlage 1** entnommen werden.

Vorzugsvariante für den neuen Standort ist die Variante C mit Seitenbahnsteigen an der Straßenunterführung im Zuge der Hannoverschen Straße. Dieser Standort weist eine gute Verknüpfung mit dem städtischen ÖPNV auf, erschließt das höchste Anwohnerpotential, erfordert keine neuen Rampen- oder Aufzugsbauwerke und ist vom baulichen Aufwand her die günstigste Variante. Der Bahnsteig für die Fahrtrichtung Osnabrück wird am durchgehenden Hauptgleis angeordnet, der Bahnsteig für die Fahrtrichtung Bremen Hbf. wird an das vorhandene Güterüberholgleis gelegt, das derzeit nur mit 60 km/h befahren werden kann. Um die Streckenleistungsfähigkeit bei einer regelmäßigen Nutzung dieses Gleises durch Personenzüge nicht wesentlich zu reduzieren, müssen Weichen mit einer höheren zulässigen Geschwindigkeit eingebaut werden. Diese ermöglichen ein Ein- und Ausfahren der Züge mit 80 km/h und sind aus Sicht der DB Netz AG als Eigentümerin der Infrastruktur zwingende Voraussetzung für eine regelmäßige Nutzung des Gleises durch Personenzüge.

Auch eine Gegenüberstellung der geschätzten Kosten zeigt deutliche Vorteile für die Variante C.

Variante A		Variante C	
Verkehrsstation	rd. 3,45 Mio. €	Verkehrsstation	rd. 2,45 Mio. €
Barrierefreier Zugang	rd. 1,95 Mio. €	Weichenumbau mit Anpassungsmaßnahmen	rd. 1,9 Mio. €
Summe	rd. 5,40 Mio. €	Summe	rd. 4,35 Mio. €

Angesichts der deutlichen inhaltlichen Vorzüge der Variante C in Verbindung mit einem Kostenvorteil von rund 1 Mio. € soll im weiteren Planungsverlauf ausschließlich die Variante C verfolgt werden. Die für die Variante C zur Ein- und Ausfahrt mit 80 km/h erforderlichen Weichen müssen bereits im Zuge einer von der DB Netz AG für das Jahr 2017 im Bahnhof Bremen-Hemelingen geplanten Baumaßnahme eingebaut werden. Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr hat diesbezüglich bereits Gespräche mit der DB Netz AG aufgenommen, da eine Entscheidung hierzu aufgrund der langen Vorlaufzeiten kurzfristig fallen muss.

Im nächsten Arbeitsschritt sollen die HOAI-Leistungsphasen 1 bis 4 mit Grundlagenermittlung, Vorplanung, Entwurfsplanung, Kostenberechnung und Genehmigungsplanung durchgeführt werden. Nach dem derzeitigen Zeitplan ist der Umbau für den Zeitraum ab 2018 vorgesehen.

Bremen-Sebaldsbrück. Diese Station soll durch die Stationen **Bremen-Föhrenstraße unten** (an der Strecke Bremen – Hannover) und **Bremen-Föhrenstraße oben** (an der Strecke Bremen – Osnabrück) ersetzt werden (**s. Anlage 2**). Im nächsten Arbeitsschritt sollen die HOAI-Leistungsphasen 1 bis 4 mit Grundlagenermittlung, Vorplanung, Entwurfsplanung, Kostenberechnung und Genehmigungsplanung durchgeführt werden. Die bereits vorliegenden Planungen der HOAI-Leistungsphasen 1 und 2 müssen dabei vollständig überarbeitet werden, da derzeit seitens der DB Netz AG umfangreiche Planungen für die Straßenunterführung im Zuge der Sebaldsbrücker Heerstraße begonnen werden, die Auswirkungen auf den bislang geplanten Standort der Bahnsteige haben. Nach dem derzeitigen Zeitplan ist der Umbau für die Station Bremen-Föhrenstraße oben für den Zeitraum ab 2018 vorgesehen. Die Station Bremen-Föhrenstraße unten kann aufgrund der Abhängigkeit vom neuen Kreuzungsbauwerk „Zeppelintunnel“ nicht vor 2020 realisiert werden. Da beide Baumaßnahmen zusammenhängen, ist auch eine gleichzeitige Planung erforderlich, um nach Fertigstellung des Kreuzungsbauwerks ohne verlorene Kosten die Station realisieren zu können.

2. Kosten für die Planung der HOAI-Leistungsphasen 1 bis 4

Die Planungen werden von der DB Station&Service AG als Infrastruktureigentümerin beauftragt. In Bereichen, in denen Anlagen der DB Netz AG betroffen sind (Gleise, Signalanlagen), tritt die DB Netz AG als Auftraggeberin auf. Aufgrund der bislang vorliegenden Kostenschätzungen wurden von der DB Station&Service AG die folgenden Kosten für bauvorbereitende Leistungen bis zur HOAI Leistungsphase 4 ermittelt. Diese Kosten umfassen neben den reinen Planungsleistungen auch Kosten für das Projektmanagement, Gebühren des Eisenbahn-Bundesamtes und Eigenleistungen der jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen:

Station	Kosten HOAI-Lph 1-2	Kosten HOAI-Lph 3-4
Bremerhaven-Wulsdorf	Planung liegt vor	rd. 140.000 Euro
Bremen-Oberneuland	Planung liegt vor	rd. 130.000 Euro
Bremen-Neustadt	Planung liegt vor	rd. 190.000 Euro
Bremen-Hemelingen	rd. 130.000 Euro	rd. 300.000 Euro
Bremen-Föhrenstraße oben	rd. 150.000 Euro	rd. 340.000 Euro
Bremen-Föhrenstraße unten	rd. 110.000 Euro	rd. 240.000 Euro
Summe	rd. 390.000 Euro	rd. 1.340.000 Euro
Gesamtsumme	rd. 1.730.000 Euro	

In der Summe belaufen sich damit die Kosten für die noch ausstehenden bauvorbereitenden Leistungen bis zur HOAI-Leistungsphase 4 auf rund 1,73 Mio. Euro (netto). Es ist beabsichtigt, der DB Station&Service AG und der DB Netz AG auf Antrag diesen Betrag über Zuwendungen zur Verfügung zu stellen.

Die Planungen sollen für alle Maßnahmen im Jahr 2016 abgeschlossen werden. Auf der Grundlage der dann vorliegenden Planungsergebnisse einschließlich einer Kostenberechnung werden die weiteren Realisierungsschritte wie z.B. Realisierungszeiträume und Finanzierungsanteile der Projektbeteiligten weiter konkretisiert.

3. Finanzielle, personalwirtschaftliche und genderspezifische Auswirkungen

Die Finanzierung der zuvor dargestellten bauvorbereitenden Leistungen bis zur HOAI-Leistungsphase 4 soll vollständig aus konsumtiven Regionalisierungsmitteln erfolgen, die der Bund den Ländern über das Regionalisierungsgesetz insbesondere für Maßnahmen des SPNV zur Verfügung stellt. Die Mittel werden im Jahr 2016 benötigt und stehen im erforderlichen Umfang zur Verfügung.

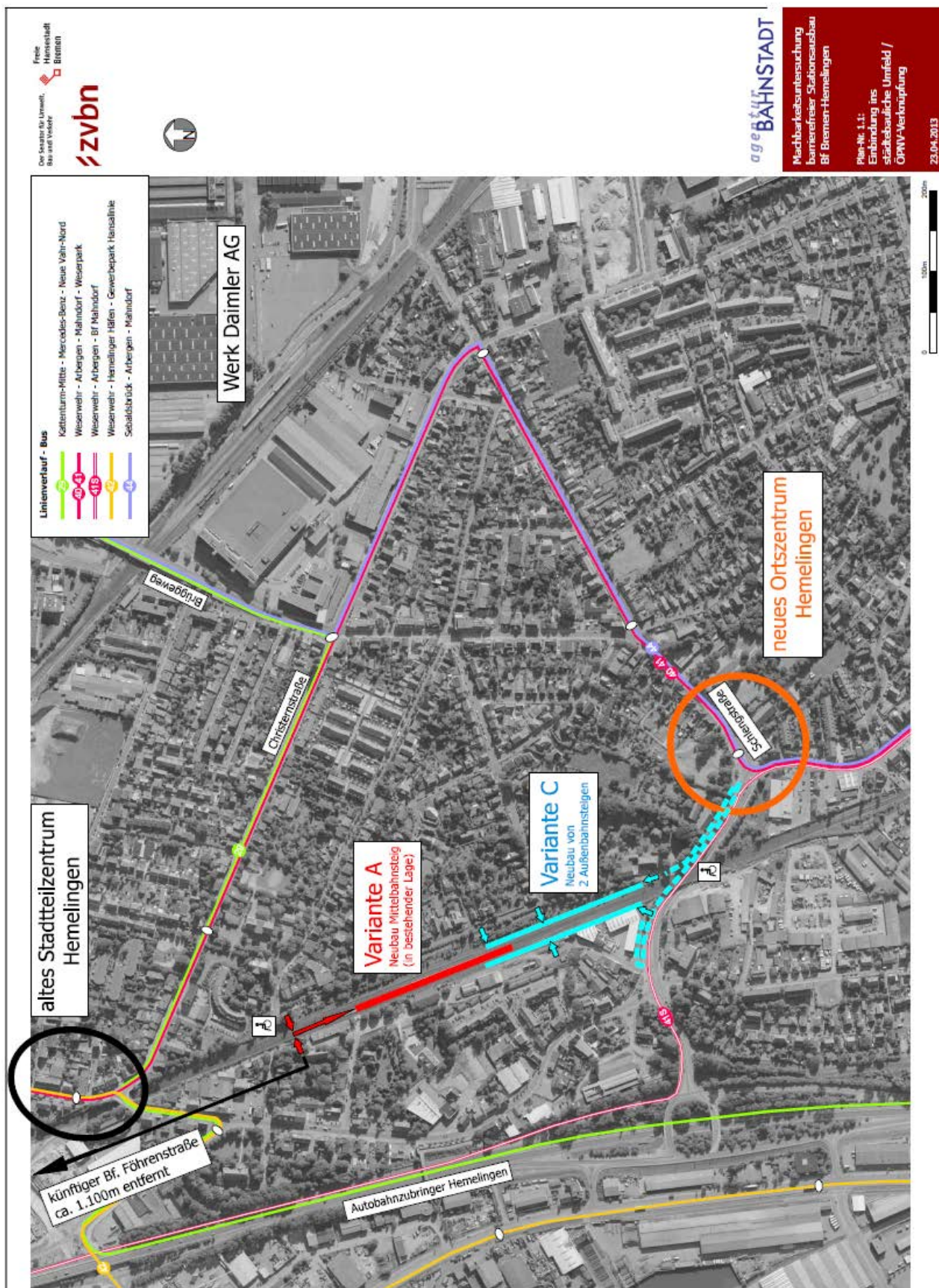
Die Mittel sind haushaltstechnisch abzusichern. Dazu ist die Erteilung einer Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 1,73 Mio. € bei der Haushaltsstelle 0687/682 20-3 „An öffentliche Unternehmen, Ausgaben gem. § 11 BremÖPNVG“ erforderlich. Die Abdeckung erfolgt im Jahr 2016.

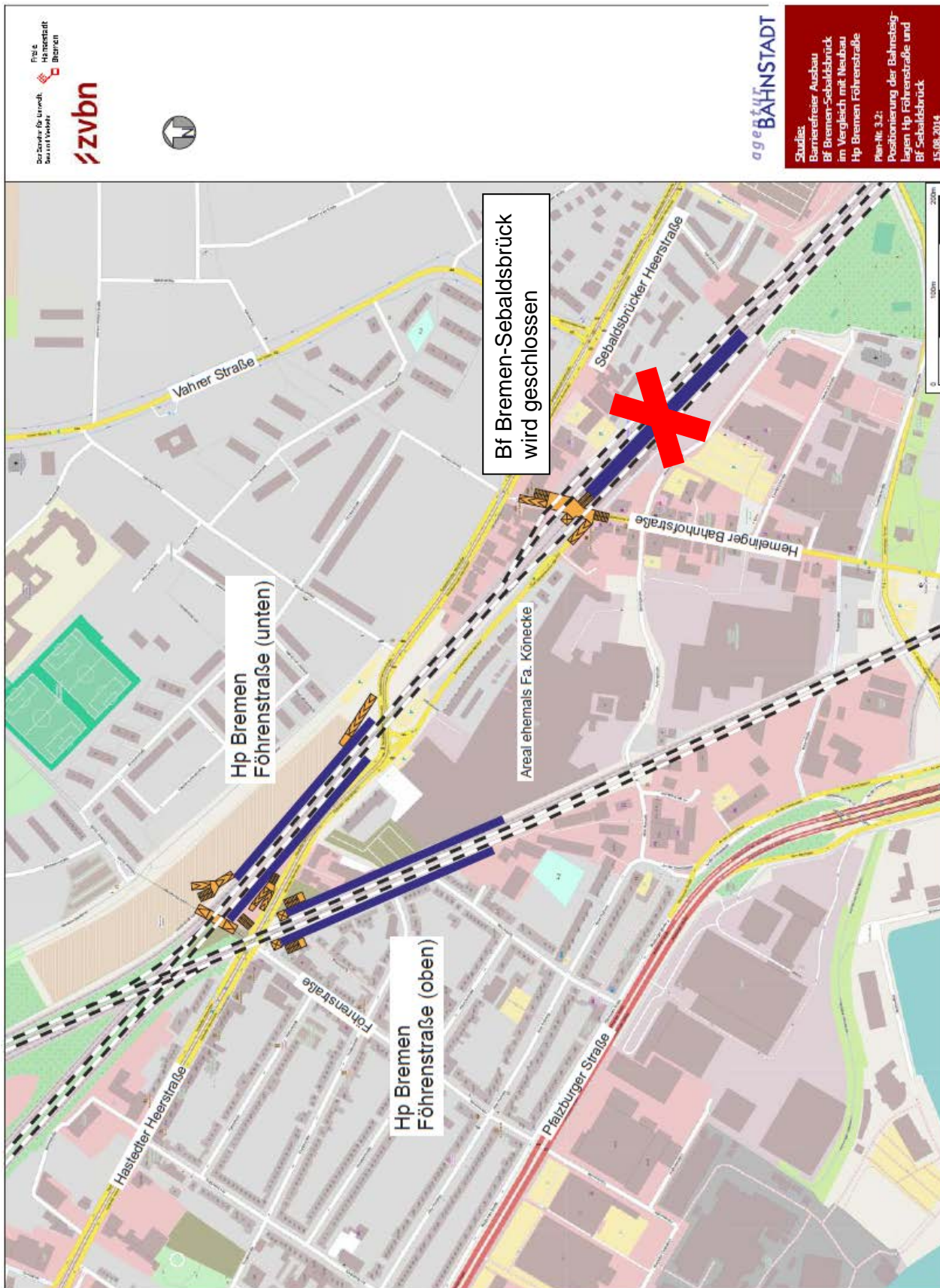
Es ergeben sich durch die Maßnahmen keine personalwirtschaftlichen Auswirkungen.

Die 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.

4. Beschlussvorschlag

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L/S) nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis und stimmt der Finanzierung der Planungskosten zu.





Das Zentrum für Umwelt-
Bauplanung
Bremen

zvbv



age **BÄHNSTADT**

Studien:
Barrierefreier Ausbau
Bf Bremen-Sebaldsbrück
im Vergleich mit Neubau
Hp Bremen Föhrenstraße
Plan-Nr. 3.2:
Positionierung der Bahnsteige
lagen Hp Föhrenstraße und
Bf Sebaldsbrück
15.08.2014

77 Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

SPNV-Investitionspaket zur Sanierung von 4 SPNV-Stationen und dem Neubau der Station Bremen-Föhrenstraße. Bereitstellung von Mitteln für bauvorbereitende Leistungen

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Projekte mit betriebswirtschaftlichen
 gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen

Methode der Berechnung (siehe Anlage)

Rentabilitäts/Kostenvergleichsrechnung Barwertberechnung Kosten-Nutzen-Analyse
 Bewertung mit standardisiertem gesamtwirtschaftlichem Berechnungstool

Ggf. ergänzende Bewertungen (siehe Anlage)

Nutzwertanalyse Risikoanalyse für ÖPP/PPP Sensitivitätsanalyse Sonstige
(Erläuterung)

Anfangsjahr der Berechnung :
Betrachtungszeitraum (Jahre):

Unterstellter Kalkulationszinssatz:

Geprüfte Alternativen (siehe auch beigefügte Berechnung)

Nr.	Benennung der Alternativen	Rang
1		
2		
n		

Ergebnis

Für die Teilmaßnahmen Bremen-Föhrenstraße oben, Bremen-Föhrenstraße unten und Bremen-Hemelingen, bei denen es um den Neubau bzw. die Verlegung einer Station geht, wurde eine Standardisierte Bewertung von Verkehrsweeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs nach den Vorschriften des BMVI durchgeführt. Der Kosten- / Nutzenfaktor lag bei den Maßnahmen über 1,0. Damit ist die Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen nachgewiesen.

Weitergehende Erläuterungen

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

1.	2.	n.
----	----	----

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

Nr.	Bezeichnung	Kennzahl
1		
2		
n		

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht durchgeführt, weil:
Ausführliche Begründung

Bei den Maßnahmen Bremerhaven-Wulsdorf, Bremen-Oberneuland und Bremen-Neustadt handelt es sich um eine Modernisierung von bestehenden Stationen bei gleichzeitiger Herstellung der Barrierefreiheit. Die Maßnahmen sind erforderlich zur durchgängigen Herstellung der Barrierefreiheit des SPNV-Systems im Land Bremen.