

**Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr
Stadtentwicklung und Energie (L)**

Bericht der Verwaltung
für die Sitzung
der Deputation für Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L)
am 14.06.2012

Durchbindung der RS1 im Bahnhof Bremen-Vegesack

Die Abgeordnete Sylvia Neumeyer hat in der Sitzung der Deputation für Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L) am 10.5.2012 um Informationen über die Probleme bei der Durchbindung der Regio-S-Bahn-Linie RS1 im Bahnhof Bremen-Vegesack gebeten.

Das Konzept der Regio-S-Bahn und der ihr zugrundeliegenden Vergabeunterlagen sehen die Durchbindung aller Züge zwischen Bremen-Farge und Bremen Hauptbahnhof auf der Grundlage eines von der DB Netz AG entwickelten Fahrplankonzeptes vor.

Nach Fertigstellung der Infrastruktur wurde zum 01.04.2012 eine erste Stufe der Durchbindung in Betrieb genommen. Seitdem verkehren von Montag bis Freitag in den Zeitfenstern 04:00 – 06:00 Uhr, 09:00 Uhr – 13:00 Uhr und ab 19:30 Uhr die Züge durchgängig zwischen Bremen-Farge und Bremen Hbf; von 40 Zügen täglich (Montag – Freitag) ist das die Hälfte. An Samstagen und Sonntagen sind alle Fahrten umsteigefrei.

Zu der Hauptverkehrszeit müssen die Fahrgäste in Bremen-Vegesack aus betrieblichen Gründen allerdings weiterhin umsteigen. Fahrtzeitverlängerungen sind mit dem Umstieg jedoch nicht verbunden.

In den Jahren 2006 und 2007, als das Fahrplankonzept entwickelt und die Vergabeunterlagen erstellt wurden, war die Infrastruktur im Bahnhof Bremen-Vegesack, die für die Durchbindung der Züge zwischen Bremen-Farge und Bremen Hauptbahnhof erforderlich ist, noch nicht vorhanden. Dabei handelte es sich um zwei neue Weichen, verschiedene Signale und den Anschluss der Oberleitung zur ebenfalls neu elektrifizierten Farge-Vegesacker Eisenbahn. Auch die auf der Regio-S-Bahn eingesetzten Fahrzeuge existieren seinerzeit noch nicht. Vor diesem Hintergrund konnte das Fahrplankonzept von der DB Netz AG nur anhand von sinnvoll angenommenen Eingangsgrößen entwickelt und mit einem EDV-Programm simuliert werden. Vor Betriebsaufnahme des Verkehrs auf der RS 1 war ab Oktober 2011 eine rund 8-wöchige Erprobung der Infrastruktur und der für die Durchbindung erforderlichen Betriebsabläufe vorgesehen.

Durch Verzögerungen im Planungsprozess der von der DB Netz AG beauftragten Ingenieurbüros wurde die für die Durchbindung erforderliche Infrastruktur erst nach dem Fahrplanwechsel im Februar 2012 durch die DB Netz AG fertig gestellt. Die ursprünglich vor dem

Fahrplanwechsel geplanten Betriebsversuche waren damit hinfällig geworden. Der erste Betriebsversuch auf neuer Infrastruktur konnte erst in der Nacht vom 03. auf den 04. März 2012 durchgeführt werden.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die Durchbindung der Züge grundsätzlich möglich ist. Allerdings ergab der Versuch eine Zeitüberschreitung beim Stärken der Züge. Beim Stärken wird in Bremen Vegesack zur Erhöhung der Kapazität auf dem Abschnitt Bremen-Vegesack - Bremen Hauptbahnhof in der Hauptverkehrszeit ein zusätzlicher Triebwagen an den aus Bremen-Farge kommenden Triebwagen angekuppelt. Eine Analyse der im Betriebsversuch durchgeführten Betriebsabläufe durch die beteiligten Unternehmen hat gezeigt, dass Arbeitsabläufe im Stellwerk und beim Kuppeln der Züge sowie Rangierzeiten noch zeitlich optimiert werden müssen. Weiterhin spielten seit Planungsbeginn geänderte Vorschriften und neu eingeführte Technikstandards eine Rolle bei den aufgetretenen Zeitüberschreitungen.

In der Nacht vom 18. auf den 19. Mai wurde ein zweiter Betriebsversuch mit optimierten Abläufen durchgeführt. Dabei konnten die Zeiten für das Stärken gegenüber dem ersten Betriebsversuch reduziert werden. Die im Fahrplan vorgesehenen Zeiten wurden jedoch nicht erreicht. Ob die Zeiten des zweiten Betriebsversuchs für die vollständige Umsetzung der Durchbindung bereits ausreichend sind, wird derzeit von den beteiligten Unternehmen analysiert.

Beschlussvorschlag

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.