

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
5

Bremen, den 30.01.2014
Tel. 361 2162 (Herr Polzin)

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

**Bericht der Verwaltung
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung und Energie (L/S)
am 05.02.2015**

Maßnahmen im schienengebundenen ÖPNV und im SPNV

1. Ausgangslage

In der Sitzung am 09. Februar 2012 wurde die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie letztmalig über den Stand der „Maßnahmen im schienengebundenen ÖPNV und SPNV“ informiert.

Im Rahmen dieser Vorlage werden die aktuellen Sachstände der Projekte im schienengebundenen ÖPNV und SPNV dargestellt.

Grundsatz für die beschlossenen Projekte ist der Beschluss der Deputation vom April 2005 zur Vorlage „Maßnahmen im schienengebundenen ÖPNV und SPNV – Programmplanung“.

2. Sachdarstellung

2.1 Schienengebundener ÖPNV

Projekte, deren Umsetzung beschlossen ist:

- Straßenbahnverlängerung Linie 4 (3. Bauabschnitt)
von Bremen-Borgfeld nach Lilienthal-Falkenberg

Im Mai 2011 erfolgte der Spatenstich für die Straßenbahnverlängerung der Linie 4 von Bremen-Borgfeld über die bremische Landesgrenze hinaus in Richtung Lilienthal-Falkenberg (s. Deputationsbeschluss vom 20. April 2006 zur Vorlage Nr. 16/527). Die Fertigstellung und Inbetriebnahme war aufgrund des Baufortschritts für Sommer 2013 geplant. Im Projektverlauf, insbesondere ab Frühjahr 2013, kam es zu massiven Schwierigkeiten in der Ausführung der Leistungen, in deren Folge der ursprünglich vorgesehene Fertigstellungstermin im Juni 2013 nicht mehr realisierbar war. Aufgrund der eingetretenen Insolvenz des Generalunternehmers und einer in der Folge erforderlichen Ausschreibung der nicht erbrachten Bauleistungen wurden neben der Bauzeit auch die vorgesehenen Planungs- und Baukosten deutlich überschritten. Im Rahmen der Deputationsvorlage 18/359 (13. März 2014) wurden diese umfangreich erläutert und die erforderlichen Mehrbedarfe beschlossen.

Die nach der Insolvenz vergebenen Leistungen sind termingerecht abgewickelt worden, so dass eine Inbetriebnahme mit der Einweihung am 01. August 2014 erfolgen konnte. Die Firma Walthelm hat gegen die geprüfte Schlussrechnung einen Vorbehalt eingereicht. Dies und die Gegenansprüche der Firma werden derzeit durch zwei unabhängige Gutachter geprüft. Ergebnisse werden Anfang des Jahres 2015 erwartet und sind anschließend zu bewerten. Nach derzeitiger Prognose wird ein vollständiger Mittelabfluss erwartet:

Projekt	Beschlossenes Finanzvolumen (in Euro)	Davon Drittmittel (ÖPNVG/GVFG/ Großvorhaben)	bisher in HH/ SV Infra eingestellte bremische Mittel (Brem. Mittel i.e.S.)	Auszahlungen (Bremische Mittel und Drittmittel)	Prognose Gesamtkosten bis zum Ende
Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 nach Lilienthal-Falkenberg	64.128.635	58.846.381	2.016.000	60.152.676	64.130.000

- Straßenbahnverlängerung Linie 1 nach Mahndorf

Die Planungen zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 von der damaligen Endhaltestelle an der Züricher Straße im Ortsteil Osterholz bis zur neuen Endhaltestelle Mahndorf begannen im Januar 2006 (s. Deputationsbeschluss von April 2005 zur Vorlage Nr. 16/245).

Der Spatenstich für dieses Projekt fand am 30. April 2010 statt. Trotz der langen und kalten Winterperiode in den Jahren 2011 / 2012 konnten die beiden ersten Bauabschnitte zur Verlängerung der Linie 1 mit der Inbetriebnahme der ca. 4,0 km langen Neubaustrecke am 26. März 2012 eröffnet werden. Auch der dritte, ca. 800 m lange Bauabschnitt für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 konnte am 2. April 2013 termingerecht für den Straßenbahnbetrieb freigegeben werden.

Zu den baulichen Maßnahmen bei der neuen Endwendeschleife gehörten auch der Neubau der Bahnsteige des Haltepunktes Bremen-Mahndorf sowie die Herstellung von 220 Stellplätzen für Autos, 200 Fahrradabstellplätze und zwei Taxistände. Die neue Strecke wurde, wo immer es möglich war, als Grünleis hergestellt. Insgesamt wurden über 280 Bäume zwischen der Züricher Straße und dem Bahnhof Mahndorf neu gepflanzt. Als Ersatz für das entfernte Gehölz an der Wendeschleife Mahndorf wurde eine Wiese am Rand des FFH-Gebietes Krietes Wald aufgeforstet und ein Lehrpfad angelegt.

Für das Gesamtprojekt wurde 2008 ein Betrag von 62,0 Mio. € veranschlagt. Hiervon trägt der Bund ca. 60 % der zuwendungsfähigen Kosten. Weitere 30 % der zuwendungsfähigen Kosten sind in den Länderprogrammen Entflechtungsgesetz (EntflechtG) und Regionalisierungsgesetz (ÖPNVG) eingestellt. Der Eigenanteil der Stadtgemeinde Bremen beträgt 10 % der zuwendungsfähigen sowie alle nichtzuwendungsfähigen Kosten. Nach dem voraussichtlich im 2. Quartal 2015 vorliegenden Schlussverwendungsnachweis können die tatsächlichen Kosten festgestellt werden, es ist aber bereits absehbar, dass diese unter den veranschlagten 62,0 Mio. € liegen werden.

Projekt	Beschlossenes Finanzvolumen (in Euro)	Davon Drittmittel (ÖPNVG/GVFG/ Großvorhaben)	bisher in HH/ SV Infra eingestellte bremische Mittel (Brem. Mittel i.e.S.)	Auszahlungen (Bremische Mittel und Drittmittel)	Prognose Gesamtkosten bis zum Ende
Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 nach Mahndorf ohne H.-Bredow	62.370.000	49.400.000	10.170.000	41.403.105	46.000.000

Projekte, deren Planung beschlossen ist:

- Straßenbahnverlängerung der Linie 1 in Mittelshuchting und Verlängerung der Linie 8 auf bremischem Gebiet bis zur Landesgrenze

In der Sitzung am 08. Dezember 2011 wurde in der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie eine umfangreiche Variantenoptimierung beschlossen. Die Ergebnisse wurden der Deputation am 12. April 2012 vorgestellt und ein öffentliches Beteiligungsverfahren beschlossen.

Im Rahmen der 2012 durchgeführten Bürgerforen wurden zahlreiche Prüf- und Planänderungsanträge an die Verwaltung abgegeben. Am 11. Oktober 2012 wurde die Vorlage über die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung in der Deputation beschlossen. Über die Ergebnisse der Prüfaufträge wurde der Deputation im März 2013 und im Juni 2013 Bericht erstattet. Im Vorfeld der erneuten Baurechtschaffung wurden in mehreren Schritten der Beirat, die Fraktionen und die Bürgerinnen und Bürger über die Änderungen in der Planung informiert. Im Rahmen einer großen Informationsveranstaltung in Huchting hat der Maßnahmenträger über die Änderungen informiert und Raum für Diskussionen gelassen. Nach ausführlicher Diskussion der Planung in der Öffentlichkeit und Einarbeitung von Wünschen der Bürgerinnen und Bürger aus den Diskussionsforen wurde für die vorgenannten Maßnahmen am 16. Mai 2014 der Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens gestellt.

In der Zwischenzeit wurden in der Deputation am 13. März 2014 die Bereitstellung von Mitteln zum vorzeitigen Grunderwerb und das Einwerben von Planungsmitteln beschlossen. Ebenso liegt ein Deputationsbeschluss der Deputation vom 11. September 2014 über die Finanzierung für die Bereiche des Infrastrukturbetreibers BgA vor. Eine Deputationsvorlage über die Finanzierung für die Bereiche des Infrastrukturbetreibers BTE ist in Vorbereitung.

Nach Vorprüfung der Anlagen auf Vollständigkeit durch die Anhörungsbehörde wurden die Planunterlagen vom 16. Juni 2014 bis zum 15. Juli 2014 öffentlich ausgelegt. Die Einwendungsfrist gegen die ausgelegte Planung endete am 29. Juli 2014. Es gingen 280 Einwendungen (inklusive Sammeleinwendungen von Privaten) ein, zuzüglich 70 Einwendungen von Trägern öffentlicher Belange. Es ist beabsichtigt, das Anhörungsverfahren zu den eingebrachten Einwendungen Anfang 2015 durchzuführen.

Zur weiteren Beschleunigung des Umsetzungsprozesses wird parallel zum Planfeststellungsverfahren die Ausführungsplanung erstellt, in der Änderungen, die sich aus dem laufenden Verfahren ergeben können, berücksichtigt werden.

Für die Maßnahme ist ein Umsetzungsbeginn ab 2016 (Bauvorbereitung, Leitungsverlegung) vorgesehen. Der Abschluss der Baumaßnahme ist für 2019 geplant.

Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen nach aktuellem Stand der Kostenermittlung 54,8 Mio. € Netto (65,2 Mio. € Brutto), der von Bremen zu finanzierende Anteil beträgt 10%.

- Straßenbahnquerverbindung Ost
(Bennigsenstraße / Stresemannstraße / Steubenstraße)

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie hat in ihrer Sitzung am 09. Februar 2012 (siehe Drucksache 18/74) den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr gebeten, mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) über eine Aufnahme des Projektes in das Großvorhabenprogramm „04 G 26T Integrierter Schienenausbauplan Region Bremen (ÖPNV und SPNV)“ zu verhandeln, nachdem aufgrund des abgesunkenen Nutzen-Kosten-Faktors eine Förderwürdigkeit der bisher im Großvorhabenprogramm vorgesehenen Straßenbahnverlängerungen der Linien 2 und 10 nicht mehr gegeben war. Nach erfolgreichen Gesprächen sollte gemäß Deputationsbeschluss die Planung aufgenommen werden.

Nach Gesprächen mit dem BMVBS im März 2012 hat das BMVBS dem Tausch der Maßnahmen zugestimmt, so dass das Projekt Straßenbahnquerverbindung Ost in das Großvorhabenprogramm aufgenommen wurde.

Nach dem Beschluss der Deputation über die Bereitstellung der Planungsmittel im Mai 2012 (siehe Drucksache 18/136) wurde die Vergabe der Planungsleistungen durchgeführt und ein Ingenieurbüro im Januar 2013 für die HOAI-Leistungsphasen 1 bis 4 beauftragt.

Unter Berücksichtigung der Planungsziele

- weitgehende Planung eines besonderen Bahnkörpers und somit größtmögliche Einwerbung von Bundesfördergeldern,
- Aufrechterhaltung der heutigen Verkehrsbeziehungen und der Verkehrsqualität im Kfz-Verkehr sowie
- den Eingriff in den Grünbestand so schonend wie möglich zu gestalten,

wurden in der Vorplanungsphase abschnittsweise mehrere Varianten entwickelt und hinsichtlich der Wirkungen gegenübergestellt. Dabei wurden neben den verkehrlichen auch städtebauliche Kriterien sowie Naturschutzbelange und die Wirtschaftlichkeit des Projektes betrachtet. Im Zuge dessen wurden externe Gutachten (Baumgutachten, Verkehrssimulation) beauftragt. Zur Entwicklung der Vorzugsvariante für die gesamte Strecke wurden neben den Ergebnissen der Gutachten und der Synopse auch die Randbedingungen der einzelnen Abschnitte berücksichtigt, um insgesamt eine schlüssige Planung zu gewährleisten.

Der Antrag auf Aufnahme des Projekts in die Kategorie B des GVFG-Bundesprogramms ist dem BMVI im Juni 2014 zugegangen. Eine schriftliche Antwort steht noch aus.

Die Gesamtkosten des Vorhabens belaufen sich auf Grundlage der Vorplanung auf 31,5 Mio. € (brutto). Über das GVFG-Bundesprogramm werden 60 % der förderfähigen Kosten gefördert, über das Bremische ÖPNVG werden weitere Fördermittel bis zu insgesamt 90% der förderfähigen Kosten generiert.

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie hat in ihrer Sitzung am 29. Juli 2014 das Handlungskonzept des VEP beschlossen. Im Rahmen diese Handlungskonzept ist die Maßnahme unter BS.18 aufgeführt.

Die Vorzugsvariante wurde dem projektbegleitenden Arbeitskreis am 18. September 2014 vorgestellt. Am 07. Oktober 2014 wurde ein öffentlicher Informationstermin für die Bürger durchgeführt und anschließend am 13. Oktober 2014 die Gewerbetreibenden informiert.

Weitere Bürgerinformationstermine zu Fragen des Liniennetzes, der Verkehrsabwicklung und des Lärmschutzes sind vorgesehen. Im Internet wird das Projekt unter www.querverbindung-ost.de vorgestellt.

Nach Rücklauf der Anregungen seitens der Bürgerinnen und Bürger und der Gewerbetreibenden ist geplant, die Planunterlagen unter Abwägung der Anregungen zu konkretisieren und zügig das Planfeststellungsverfahren einzuleiten.

Auf Grundlage der Planunterlagen für das Planfeststellungsverfahren wird die Kostenermittlung Anfang des 2. Quartals 2015 aktualisiert. Danach ist ein Finanzierungsbeschluss in der Deputation Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie durch den Vorhabenträger (ASV-BgA) einzuholen bzw. im Rahmen der künftigen Haushaltsaufstellung über die Finanzierung zu entscheiden.

Neue Projekte

- Straßenbahnquerverbindung Malerstraße

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie hat in ihrer Sitzung am 29. Juli 2014 (siehe Vorlage Nr. 18/414) das Handlungskonzept des VEP beschlossen. Das Projekt Straßenbahnquerverbindung Malerstraße ist darin unter Maßnahme E.3 aufgeführt. Im VEP ist im beschlossenen Zielnetz vorgesehen, die Gleisstrecke ab Sebaldsbrück über die Osterholzer Heerstraße bis zur Kreuzung mit der Hans-Bredow-Straße zu verlängern. Dies erfolgt unter der Voraussetzung, dass der Bund nach 2020 weitere Großvorhaben fördert. Eine Linie 3 von der jetzigen Endhaltestelle Weserwehr über Sebaldsbrück bis zum Weserpark macht dann Sinn. Ein Bau der Querverbindung Malerstraße ohne den Ausbau der Straßenbahn entlang der Osterholzer Heerstraße ist wirtschaftlich nicht vertretbar. Die Realisierung des Projekts steht darüber hinaus unter dem Vorbehalt künftiger Haushaltsaufstellungen.

2.2 SPNV

Projekte, deren Umsetzung beschlossen ist:

Sanierung der Bahnhöfe Bremen-Vegesack, Bremen-St. Magnus und Bremen-Mahndorf („S1-Bahnhöfe“)

Die Sanierung der Bahnhöfe Bremen-Vegesack, Bremen-St. Magnus und Bremen-Mahndorf im Zuge der Regio-S-Bahn-Linie 1 (s. Deputationsbeschluss vom 03. Dezember 2009 zur Vorlage Nr. 17/331) ist bis auf kleinere Nacharbeiten z.B. bei der Leit- und Sicherungstechnik abgeschlossen. Die erforderlichen eisenbahnrechtlichen Abnahmen werden derzeit vorbereitet. Über die Umsetzung dieser Maßnahmen wurde die Deputation regelmäßig unterrichtet, zuletzt im Bericht der Verwaltung „Schienenpersonennahverkehr im Land Bremen“ am 24.04.2014.

Bei Projektbeginn im Jahr 2009 waren Gesamtkosten in Höhe von 6,639 Mio. € veranschlagt worden. Dabei wurde eine Finanzierung durch Mittel aus dem GVFG-Großvorhaben des Bundes, nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG) sowie mit einem Eigenanteil der Stadtgemeinde Bremen eingeplant. Aufgrund der aktuellen, mit einer hohen Sicherheit versehenen Kostenprognose wird von Gesamtkosten in Höhe von rund 7,61 Mio. € ausgegangen. Bezüglich des Anteils des Bundes aus dem GVFG-Großvorhabenprogramm (enthalten bei „Drittmittel“) laufen aktuell noch Verhandlungen zwischen dem SUBV und dem BMVI mit dem Ziel einer Erhöhung dieses Anteils.

Der Hauptgrund für die Kostensteigerung liegt in der erforderlichen Umplanung der Fußgängerbrücke des Bahnhofs Bremen-Mahndorf, deren Notwendigkeit sich erst im Zuge der Ausführungsplanung herausgestellt hat. Aufgrund der Einführung neuer Anforderungen an den Anprallschutz bei Brücken über Eisenbahnstrecken musste die Bohrpfahlgründung neu bemessen werden. Statt 8 m langer Bohrpfähle sind nun 15 m lange Pfähle erforderlich geworden. Dies führte zu einem gegenüber der ursprünglichen Konzeption deutlich erhöhten Planungs- und Bauaufwand. Nach Verfestigung der Kostenprognose und abschließender Kenntnis über den Finanzierungsanteil des Bundes wird die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie im Laufe des Jahres 2015 mit der Kostensteigerung befasst. Die Steigerungen sollen über Drittmittel finanziert werden.

Projekt	Beschlossenes Finanzvolumen	Davon Drittmittel (ÖPNVG/GVFG/ Großvorhaben)	bisher in HH/ SV Infra eingestellte bremische Mittel (Brem. Mittel i.e.S.)	Auszahlungen (Bremische Mittel und Drittmittel)	Prognose Gesamtkosten bis zum Ende
Sanierung der S1-Bahnhöfe	6.639.000	5.011.000	1.628.000	7.493.024	7.610.000

Projekte, deren Planung beschlossen ist:

Neubau des Verknüpfungspunktes Bremen-Föhrenstraße und des Bahnhofs Hemelingen Süd

Eine zweite Umsetzungsstufe der Bahnhofssanierung, die ebenfalls aus dem GVFG-Bundesprogramm gefördert wird, umfasst den Neubau folgender Stationen:

- Bremen-Föhrenstraße (unten)
- Bremen-Föhrenstraße (oben)
- Bremen-Hemelingen

Für alle drei Standorte liegen Vorentwurfsplanungen vor. Die Maßnahmen sind Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025, der am 29.07.2014 von der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) beschlossen wurde, aber noch unter Haushaltsvorbehalt steht.

- Bremen-Föhrenstraße

Planungsziel beim Neubau des Bahnhaltspunktes Bremen-Föhrenstraße ist die Schaffung eines ÖPNV-Verknüpfungspunktes im Bremer Osten durch Verschieben des Bahnhofs Bremen-Sebaldsbrück an den neuen Standort Föhrenstraße und den Neubau eines Haltepunktes an der Strecke Bremen – Osnabrück. Durch die Zusammenführung der Bahnlinien Bremen – Hannover und Bremen – Osnabrück an einer Station kann die Anzahl der stündlichen Abfahrten erhöht und so die Zugangsattraktivität deutlich gesteigert werden. Ferner wird der Umstieg vom SPNV auf die Straßenbahn und den Bus optimiert. Für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer aus dem Landkreis Diepholz gibt es erstmals neben dem Hauptbahnhof einen zweiten direkten Umstieg von der Regio-S-Bahn auf die Straßenbahn in Richtung des Mercedes-Werks und die benachbarten Industriebetriebe. Schließlich wird mit dem Neubau der Verkehrsanlagen eine wesentliche städtebauliche Aufwertung der kleinräumigen Umgebung verfolgt (s. Anlage 2).

In den folgenden Bereichen müssen die vorliegenden Planungen überarbeitet werden:

- Bremen-Föhrenstraße (unten)

Die unmittelbar an die geplante Station angrenzende Eisenbahnüberführung Sebaldsbrücker Heerstraße („Zeppelintunnel“) muss erneuert werden. Hierzu wurde der Deputation am 08.01.2015 berichtet. Bei dieser Baumaßnahme gibt es erhebliche Wechselwirkungen mit dem Neubauvorhaben Föhrenstraße (unten). Die jetzt für die Straßenunterführung favorisierte Variante sieht das Verschieben des Brückenbauwerks stadteinwärts vor, so dass ein geplanter Bahnsteig teilweise auf diesem neuen Brückenbauwerk angeordnet werden muss. Die damit verbundenen Mehrkosten des Brückenbauwerks in Höhe von rund 700 T€ werden der Bahnsteigmaßnahme hinzugerechnet und gehen in deren Gesamtkosten ein, die im

Rahmen der anstehenden Überarbeitung der Planungen ermittelt werden. Aufgrund der Abhängigkeit zum neuen Kreuzungsbauwerk „Zeppelintunnel“ kann die Bahnsteiganlage des Teilhaltepunktes an der Strecke Bremen - Hannover nicht vor 2020 realisiert werden. Die Finanzierung ist zum heutigen Zeitpunkt nicht gesichert.

- Bremen-Föhrenstraße (oben)

Bei dieser Teilstation ergibt sich gegenüber der bisherigen Planung nur geringer Änderungsbedarf. Die geplanten Bahnsteige müssen von 180 m auf 220 m verlängert werden. Bei der seinerzeitigen Planung war davon ausgegangen worden, dass diese Station ausschließlich im Regio-S-Bahn-Verkehr angefahren wird. Mittlerweile sieht das Bedienungskonzept der SPNV-Aufgabenträger zu Tagesrandzeiten auch den Halt längerer RegionalExpress-Züge (RE) an Zwischenhalten vor.

Des Weiteren ist kürzlich in unmittelbarer Nähe dieser Teilstation eine Eisenbahnüberführung erneuert worden. Dabei sind die Randbedingungen für den Zugang zur Station berücksichtigt worden, allerdings ist auch in diesem Fall die Planung der Verkehrsstation zu überarbeiten. Insbesondere ergibt sich dabei die Möglichkeit im Bereich des Zugangs eine weniger beengte Anordnung der Treppe und des Aufzugsturms zu ermöglichen. Um diese Planung abzusichern, soll ein vorgezogener Ankauf einer Fläche durch die Stadtgemeinde Bremen geprüft werden.

- Bremen-Hemelingen

Für die Station Hemelingen musste ein alternativer Standort gesucht werden. Gegen die ursprüngliche Planung an der Marschstraße hatte die DB Netz Einwände geltend gemacht. Die Lage im Bereich eines Gleiswechsels führte aus Sicht der DB Netz im Störfall zu unzumutbaren Einschränkungen der Betriebsqualität im Eisenbahnknoten Bremen. Selbst durch aufgezeigte gleis- und signaltechnische Umbauten mit einem Kostenvolumen von rd. 7,3 Mio. € wäre keine gänzlich zufriedenstellende Lösung erreichbar gewesen. Diese Kosten wären dem Bahnsteigbau gänzlich anzulasten gewesen.

Daraufhin hat der SUBV eine Studie beauftragt, die verschiedene Alternativstandorte im Bereich Hemelingen bewertet. Die beiden Hauptvarianten A und C sind dem in Anlage 1 abgebildeten Plan zu entnehmen. Die favorisierte Variante C weist eine gute Verknüpfung mit dem städtischen ÖPNV auf, erschließt das höchste Anwohnerpotential, erfordert keine neuen Rampen- oder Aufzugsbauwerke und ist vom baulichen Aufwand der eigentlichen Verkehrsstation die günstigste Variante. Der Beirat Hemelingen hat sich mehrheitlich für die Variante C ausgesprochen.

Bei der Variante C wird ein bisheriges Güterüberholgleis neu als Bahnsteiggleis genutzt. Um die Streckenleistungsfähigkeit nicht wesentlich zu reduzieren, ist der Ersatz von zwei Weichen durch eine schlankere Bauart, die ein schnelles Ein- und Ausfahren der Nahverkehrszüge ermöglicht, zwingende Voraussetzung der DB Netz AG für die Zustimmung zu dieser Variante. Die Kosten hierzu incl. der Anpassung der Signaltechnik sind seitens der DB Netz AG in einer Machbarkeitsstudie auf rund 1,8 Mio. € geschätzt und der Maßnahme zugeordnet worden. Bei der anstehenden Überarbeitung der Planungen werden beide Hauptvarianten aktualisiert und vor dem Hintergrund der dann ermittelten Kosten einer nochmaligen Bewertung unterzogen.

Weiteres Vorgehen

Für die dargestellten Planungsänderungen ist eine Überarbeitung der Planungen durchzuführen. Der Abschluss eines entsprechenden Planungsvertrages mit der DB Station&Service ist für 2015 geplant, 2016 sollen die Ergebnisse vorliegen. Diese werden die Grundlage für einen Antrag auf Aufnahme in das GVFG-Bundesprogramm Kategorie A sein. Die Umsetzung der drei Stationsmaßnahmen ist derzeit ab 2018 geplant. Aufgrund der Abhängigkeit vom Brückenbauwerk „Zeppelintunnel“ ist der Abschluss der Maßnahme Föhrenstraße (unten) erst nach 2020 möglich.

Neue Projekte

Parallel zu den oben genannten Planungen sollen im Jahre 2015 auch die planerischen Vorbereitungen zur Sanierung der Stationen Bremen-Neustadt, Bremen-Oberneuland und Bremerhaven-Wulsdorf weitergeführt werden. Die drei letztgenannten Stationen sind nicht Bestandteil des GVFG-Großvorhabenprogramms des Bundes.

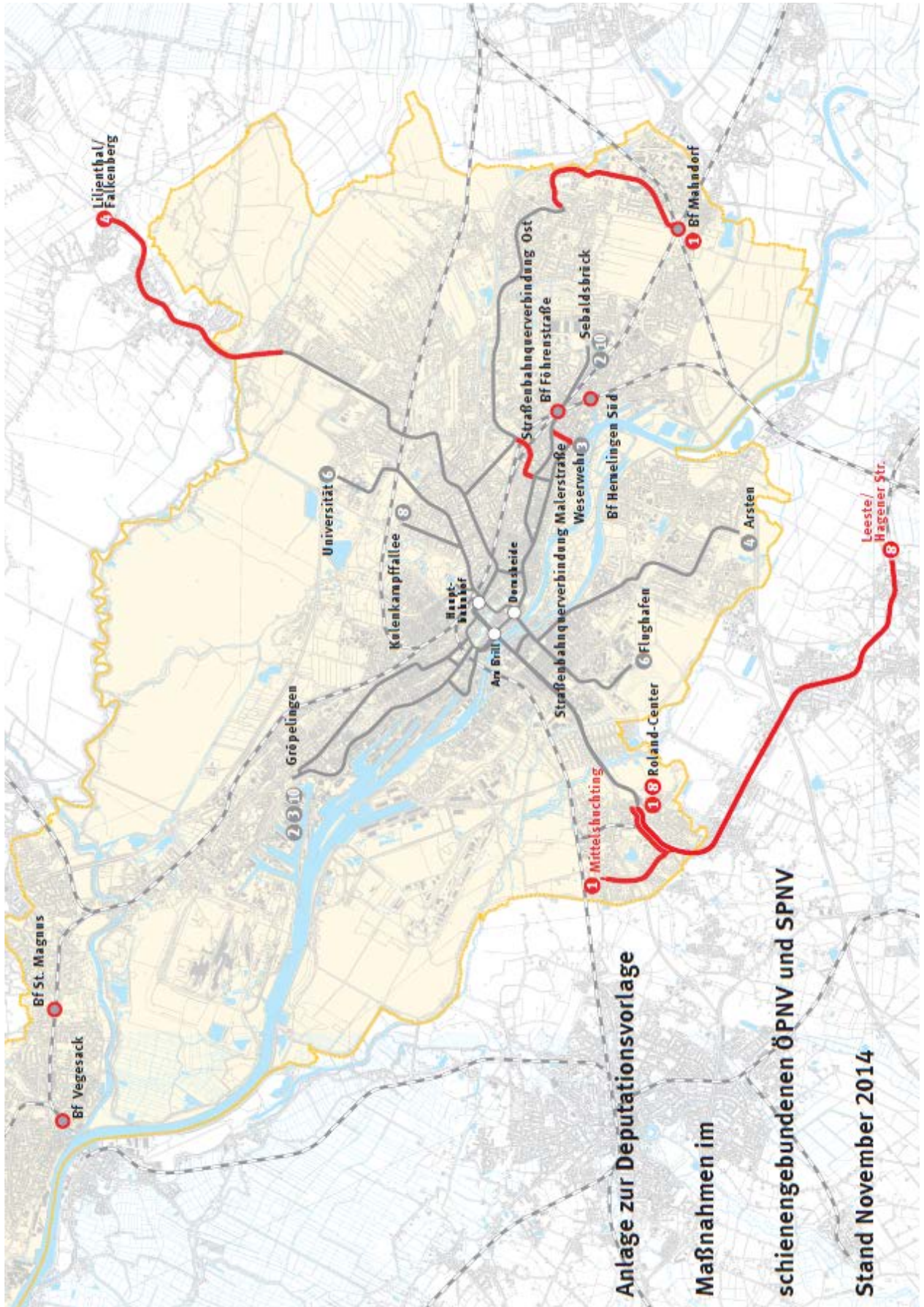
3. Beschluss

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

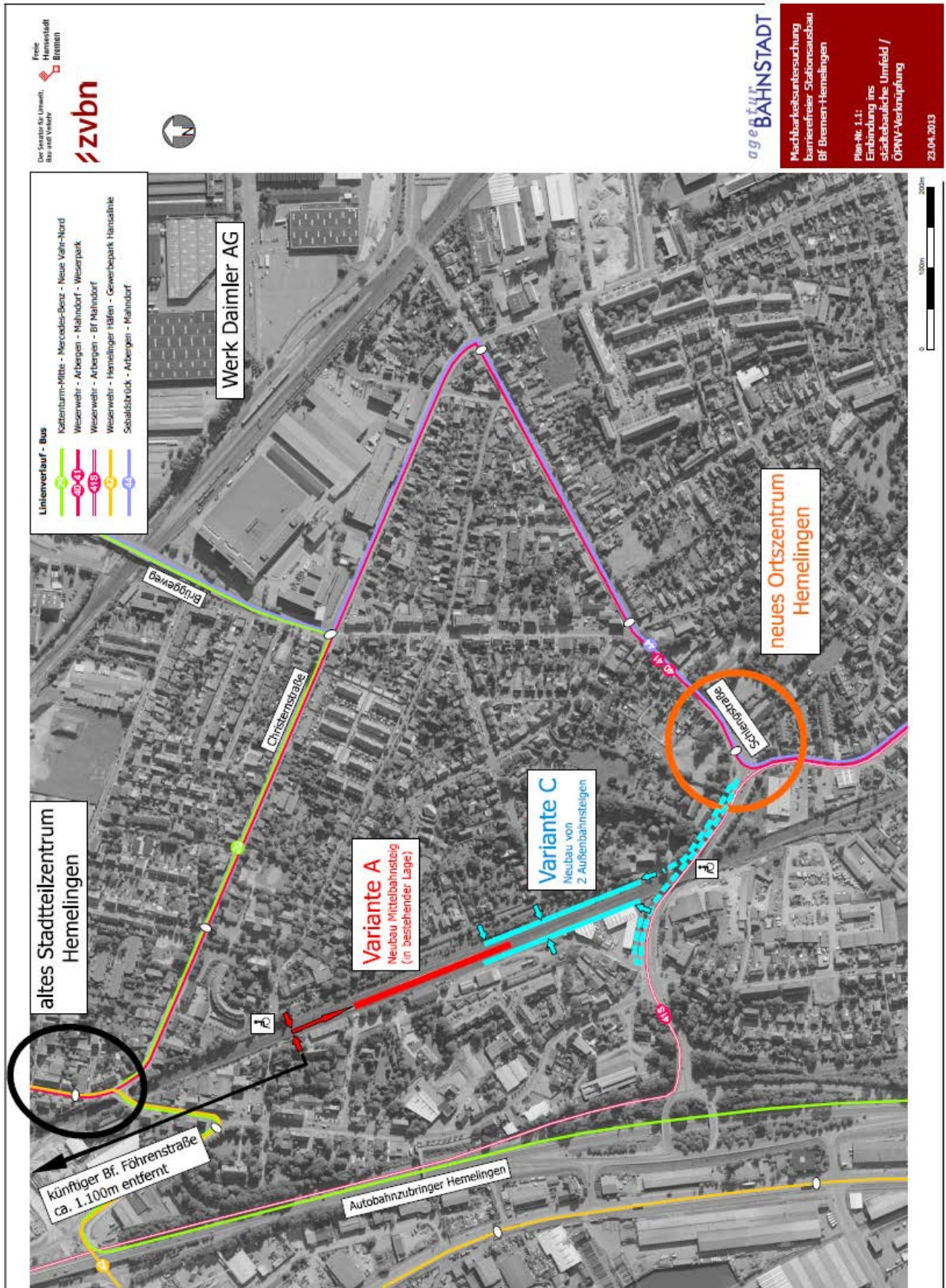
Anlagen

- Anlage 1 Übersicht - Maßnahmen im schienengebundenen ÖPNV und SPNV
- Anlage 2 Machbarkeitsuntersuchung barrierefreier Stationsumbau Bf Bremen-Hemelingen
- Anlage 3 Barrierefreier Ausbau Bf Bremen-Sebaldsbrück im Vergleich mit Neubau Hp Bremen Föhrenstraße

Anlage 1



Anlage 2



Anlage 3

