

<b>Mitteilung Nr. MIT-AT 41/2009</b>		
zum Antrag Nr. AT-41/2009 nach § 34 GOSTVV der Fraktionen von SPD, CDU/ Bündnis 90/Die Grünen/ FDP von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen am 22.10.2009		
<b>Thema: Reaktivierung Bahnhof Bremerhaven-Speckenbüttel</b>		
Beratung in öffentlicher Sitzung:	<b>Ja</b>	Anzahl Anlagen: 3

#### **I. Der Antrag lautet:**

Der Magistrat wird aufgefordert, mit dem Land Bremen und der DB AG die Machbarkeit zur Reaktivierung des Bahnhofs Bremerhaven-Speckenbüttel (Einrichtung eines neuen Haltepunktes) zu untersuchen. Hierbei sind die Finanzierung des Projektes und das realistische Nutzerpotential zu berücksichtigen.

#### **II. Der Magistrat hat in seiner Sitzung am 26.01.2011 beschlossen, der Stadtverordnetenversammlung auf den obigen Antrag folgende Mitteilung zu geben:**

Wie bereits in einer Zwischenmitteilung (MIT-AT 1/2010, Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 10.02.2010) dargelegt, hat der Magistrat der Stadt Bremerhaven gemeinsam mit dem Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa (SUBVE) des Landes Bremen als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) unter Federführung des Zweckverbands Verkehrsverbund Bremen/ Niedersachsen (ZVBN) eine entsprechende Machbarkeitsuntersuchung erstellen lassen.

In der Machbarkeitsstudie „Neue Bahnhaltelpunkte Bremerhaven“, die unter Mitwirkung der DB Netz AG durch einen externen Gutachter erarbeitet wurde, ist die Reaktivierung/ Neuanlage des Bahnhofs Bremerhaven-Speckenbüttel sowie die mögliche Einrichtung eines neuen Haltepunktes in Grünhöfe untersucht worden. Mit der Studie wird ermittelt, ob die Neuanlage dieser zusätzlichen Haltepunkte im Stadtgebiet Bremerhavens verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll ist.

Das Gutachten analysiert zunächst, welche Produkte des SPNV an den potenziellen neuen Haltepunkten verkehren könnten (Linienkonzepte). Anschließend werden mögliche Bahnsteiglagen entwickelt. Auf dieser Grundlage werden Kosten-Nutzen-Betrachtungen für die beiden Standorte vorgenommen, für die die Ermittlung der Fahrgastpotenziale als auch die erforderlichen Infrastrukturaufwendungen und Betriebskosten maßgebend sind. Die Ermittlung der Fahrgastpotenziale erfolgt unter Konkurrenzabschätzung zu den bereits bestehenden benachbarten Bahnhöfen (Bremerhaven-Lehe, -Hauptbahnhof, -Wulsdorf). Integraler Bestandteil der Studie ist eine fahrplantechnische Machbarkeitsprüfung der DB Netz AG. In dieser Untersuchung werden sowohl die potentiellen neuen Haltepunkte mit den dann dort verkehrenden SPNV-Produkten hinsichtlich der insgesamt zur Verfügung stehenden Streckenkapazitäten

(unter Berücksichtigung des Güterverkehrs) untersucht, als auch die betrieblich und technisch machbaren Bahnsteiglagen ermittelt.

Folgende **Linienkonzepte** sind auf der Basis des künftig „bestehenden“ Angebots für den Fahrplan 2012 (Variante 0), d.h. mit dem Regionalexpress Bremerhaven-Lehe – Bremen - Os-nabrück, der Regio-S-Bahn Bremerhaven-Lehe – Bremen – Twistringen sowie den Regionalbahnlagen Cuxhaven – Bremerhaven und Bremerhaven – Buxtehude (Dieselnetz Weser-Elbe) untersucht worden.

- Variante 1: Durchbindung des Regionalexpress bis Langen mit Halt in Speckenbüttel, als schnelle durchgehende Verbindung nach Bremen
- Variante 2: Durchbindung der Regio-S-Bahn bis Langen mit Halt in Speckenbüttel, als durchgehende Verbindung nach Bremen
- Variante 3: Durchbindung der Regionalbahn Bremerhaven - Buxtehude bis Langen mit Halt in Speckenbüttel (Umsteigeerfordernis nach Bremen)
- Variante 4: Halt der Regionalbahn Cuxhaven – Bremerhaven in Speckenbüttel (ggf. als durchgehende Linie bis Buxtehude; Umsteigeerfordernis nach Bremen)

Als Ergebnis der Linienkonzepte bilden die Varianten 1 (Regionalexpress bis Langen) und 4 (Halt der Züge der Regionalbahn Cuxhaven-Bremerhaven (-Buxtehude)) die Grundlage der weiteren Untersuchung für einen Haltepunkt Speckenbüttel (vgl. Anlage 1). Dabei ist die Variante 1 nur mit einer entsprechenden Verlängerung bis bzw. in Richtung Langen umsetzbar, da ansonsten keine Alternativen für das notwendige Wenden der Züge bestehen. Die Varianten 2 (Regio-S-Bahn bis Langen) und 3 (Abzweig Regionalbahn Bremerhaven-Buxtehude nach Langen) sind aus betrieblichen Gründen (zusätzlicher Fahrzeugbedarf) nicht umsetzbar und werden seitens der SPNV-Aufgabenträger abgelehnt.

Für die Neuanlage eines Bahnhaltendes in Speckenbüttel sind im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie unterschiedliche **Bahnsteiglagen** nördlich der Cherbourger Straße untersucht worden. Im Ergebnis sind sowohl Außenbahnsteige zwischen Park- und Cherbourger Straße als auch die Reaktivierung des früheren Mittelbahnsteigs nördlich der Parkstraße im Rahmen der begleitenden fahrplantechnischen Prüfung durch die DB Netz AG abgelehnt worden, da diese Bahnsteiglagen zu erheblichen Kapazitätseinschränkungen insbesondere auch für die Güterzüge im Hafenhinterlandverkehr geführt hätten. Als „betrieblich machbar“ wurde einzig die Neuanlage von Außenbahnsteigen nördlich der Parkstraße eingestuft, und zwar unabhängig von den Bahnsteiglängen (220 m für Regionalexpress/ Regio-S-Bahn oder 140 m für Regionalbahnlagen). Die „betriebliche Machbarkeit“ bezieht sich auf die für den Personen- und Güterzugverkehr zur Verfügung stehenden Streckenkapazitäten, die für Außenbahnsteige nördlich der Parkstraße nachzeitigem Kenntnisstand als ausreichend eingestuft werden. Aus den zusätzlichen Gleisbelegungen durch den Personenverkehr resultieren jedoch grundsätzlich Restriktionen für den Schienengüterverkehr im Rahmen der Hafenhinterlandanbindung des Überseehafengebietes.

Für einen potenziellen neuen Haltepunkt in Grünhöfe sind Außenbahnsteige zwischen Altonaer und Hamburger Straße mit barrierefreier Erschließung mittels Rampen oder Aufzügen untersucht worden. Aufgrund der Prüfung der DB Netz AG sind die betrachteten Bahnsteiglagen betrieblich machbar. In der Anlage 2 sind die Bahnsteiglagen für Speckenbüttel und Grünhöfe (jeweils 220 m Länge) wiedergegeben.

Die **Potenzialanalyse/ Nutzen-Kosten-Bewertung** erfolgt anhand eines vereinfachten Projektdossierverfahrens (standardisiertes Verfahren der Kosten-Nutzen-Untersuchung für Investitionsvorhaben im öffentlichen Verkehr als Nachweis der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit des Vorhabens angewandt bei Investitionsvorhaben < 10 Mio. €). Dazu werden die Investitionskosten sowie die resultierenden Kapital-, Unterhalts- und Betriebskosten ermittelt, die erforderlichen Ein- und Aussteiger (Neukunden) berechnet und mittels der erforderlichen SPNV-Mobilität plausibilisiert. Die jeweiligen Fahrgastpotenziale (Einwohner, Beschäftigte, Schüler) werden für definierte Einzugsbereiche ermittelt.

Die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit, die im Übrigen auch nach der Landeshaushaltsordnung des Landes Bremen nachzuweisen ist, ergibt sich bei einem positiven Nutzen-Kostenwert. Aus der durchgeführten Kosten-Nutzen-Bewertung sind folgende Ergebnisse festzuhalten:

#### a.) Bremerhaven-Speckenbüttel

Für das Linienkonzept der Variante 4 (nur Halt der Züge der Regionalbahnlinien) ergibt sich kein plausibel darstellbarer positiver Nutzen-Kosten-Wert, da hier vergleichsweise hohe Baukosten in Höhe von rund 3,0 Mio. € einem sehr geringen Neukundenpotenzial gegenüberstehen (Umsteigezwang nach Bremen, Buskonkurrenz). Für die Erstellung der (140 m langen) Außenbahnsteige müssten die gerade erst errichteten Lärmschutzwände mit entsprechend hohem Kostenaufwand versetzt werden.

Für das Linienkonzept der Varianten 1 (Regionalexpress-Halt) ergibt sich ebenfalls keine Empfehlung zum Bau des Haltepunktes. Ursächlich sind hier hohe Baukosten, da zusätzlich zu den aufwendigen Bahnsteigneubauten in Speckenbüttel (mit Kosten in Höhe von rund 4,4 Mio. € für 220 m lange Bahnsteige) ein kostspieliger Streckenausbau nach Langen erforderlich wird (Gleisertüchtigung, Neubau Oberleitung sowie Signal- und Bahnübergangstechnik). Die Kostenansätze für die Ausbauerfordernisse in Richtung Langen sind bisher nicht in die Kostenaufstellung eingeflossen, sind jedoch zumindest bis zur Stadtgrenze bei einer Bewertung der Bremerhavener Kostenansätze zusätzlich zu berücksichtigen. In Bremerhaven müssten die erst 2010 errichteten Lärmschutzwände im Bereich der geplanten Außenbahnsteige in Speckenbüttel (einschließlich der Eisenbahnüberführung Parkstraße) nahezu vollständig rück- und neugebaut werden. Ein zusätzlicher Neubau bzw. die Reaktivierung des Bahnhofs Langen würde zwar zusätzliche Fahrgastpotenziale erschließen, jedoch auch noch weitere Investitions- und Betriebskosten verursachen. Da zudem die beiden potenziellen Stationen Bremerhaven-Speckenbüttel und Langen weniger als 1.500 m voneinander entfernt lägen, würden sich diese gegenseitig Fahrgastpotenziale abnehmen, so dass ein positiver Nutzen-Kosten-Wert für beide Stationen nicht zu erreichen ist.

Es sei darauf hingewiesen, dass sich die im Gutachten durchgeführten Nutzen-Kosten-Untersuchungen ausschließlich auf die Bahnhaltepunkte in Bremerhaven beziehen und somit keine abschließenden Aussagen zur Wirtschaftlichkeit eines Bahnhofs Langen möglich sind. Ferner ist zu berücksichtigen, dass die heute von den Regionalexpresszügen genutzten Versorgungsanlagen nördlich des Bahnhofs Lehe (Abstellen, Wartung und Reinigung von Zügen sowie Personalräume für Lokführer und Zugbegleiter) bei einer Verlängerung der Regionalexpresslinie bis Langen nicht mehr nutzbar sind, so dass auch diesbezüglich weitere Investitionen am Bahnhof Langen notwendig wären. Im übrigen wird die Neueinrichtung/ Reaktivierung eines SPNV-Haltepunktes in Langen einschließlich der notwendigen Streckenzuführung durch den SPNV-Aufgabenträger mit Hinweis auf das aktuelle „SPNV-Konzept 2013+“ (Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen, März 2010) dem Grunde nach ausgeschlossen, da das Konzept schwerpunktmäßig auf die Fortentwicklung der bestehenden Infrastruktur (Modernisierung und behindertengerechter Ausbau bestehender Stationen) ausgerichtet ist und bereits die Umsetzung dieser Maßnahmen erheblicher Anstrengungen bedarf.

Als Alternative zu einem neuen Bahnhaltepunkt in Speckenbüttel schlägt der Gutachter vor, die die insgesamt gute Buserschließung des Bremerhavener Nordens noch direkter am nächst gelegenen Bahnhof Bremerhaven-Lehe mit dem SPNV zu verknüpfen. Die Machbarkeit dieses Gutachtentorschlags (Fahrgastverflechtungen und -aufkommen, Integration in den gesamten Betriebsablauf, Mehrkosten) ist durch BremerhavenBus eingehend geprüft worden. Als Ergebnis ist festzuhalten, dass bereits heute an der Haltestelle Eisenbahnstraße eine Verknüpfung der Buslinien mit dem Bahnhof Lehe in einer zumutbaren Fußwegdistanz besteht. Eine weitergehende Heranführung von Buslinien aus der Stresemannstraße an den Bahnhof Lehe würde die Distanz für mögliche Bahnkunden nur um ca. 150 m reduzieren, für alle durchfahrenden Fahrgäste aber eine merkliche Fahrzeitverlängerung von rund 3 Minuten bedeuten und in erheblichem Maße Mehrkosten für den Busbetrieb verursachen, die bei weitem nicht durch einen

Nutzen für einige Übersteiger auf die Bahn begründbar sind. Ferner würden erhebliche Straßenbaumaßnahmen im Bereich Stresemannstraße/ Spadener Straße und Spadener Straße/ Blumenstraße notwendig. BremerhavenBus überprüft zum Fahrplan 2012 die Buslinie 508 aus/ in Richtung Leherheide, die unmittelbar vor dem Bahnhof Lehe hält, zeitlich noch näher an die Fahrzeiten der RE-Züge anzubinden; dabei sollen auch die mit Fahrplan 2012 sich ändernden Fahrplanlagen der Regio-S-Bahn berücksichtigt werden. An der Haltestelle „Eisenbahnstraße“ sollen in diesem Zuge dynamische Anzeigen installiert werden, die auch über die Zugabfahrten am Bahnhof Lehe in Echtzeit informieren. Genauso kann am Bahnhof Lehe auch der Informationsbezug zum Busliniennetz hergestellt werden. Die bestehende Busanbindung am Bahnhof Lehe ist in der Anlage 3 (oben) dargestellt.

Von Seiten des Magistrats wird zur weiteren Attraktivitätssteigerung des Bahnhofs Lehe eine zusätzliche Erweiterung des Park+Ride-Angebots (u.a. südlich des Bahnhofsgebäudes) und entsprechende bedarfsorientierte Anpassungen der (abschließbaren) Bike+Ride-Anlagen vorgeschlagen.

#### b.) Bremerhaven-Grünhöfe/ -Wulsdorf

Aus betrieblichen Gründen kann im Bremerhavener Süden nur ein Bahnhof bzw. Haltepunkt mit den Produkten des SPNV bedient werden. Dies würde bedeuten, dass für einen neuen Haltepunkt Bremerhaven-Grünhöfe der bestehende Bahnhof Bremerhaven-Wulsdorf aufgelassen werden müsste.

Ein positiver Nutzen-Kosten-Wert für einen neuen Bahnhaltepunkt in Grünhöfe ist nicht gegeben. Die Baukosten für die Errichtung von zwei (220 m langen) Außenbahnsteigen fallen vor allem aufgrund der schwierigen Dammlage, der umzusetzenden Lärmschutzwände sowie weiterer bahntechnischer Maßnahmen mit knapp 4,5 Mio. € sehr hoch aus. Aufgrund dieser Investitionskosten müsste für einen positiven Nutzen-Kosten-Wert nahezu eine Verdreifachung der heutigen SPNV-Mobilität des Bahnhofs Wulsdorf erreicht werden. Dieser erscheint jedoch für den Haltepunkt Grünhöfe aufgrund der Nähe zum Bremerhavener Hauptbahnhof (ca. 1.100 m; dort mit allen SPNV-Produkten und sehr guter Busanbindung) sowie der zusätzlich erforderlichen Kompensierung der mit Schließung des Bahnhofs Wulsdorf dort wegfallenden Fahrgäste unrealistisch.

Vor diesem Hintergrund ist der bestehende Bahnhof Bremerhaven-Wulsdorf barrierefrei auszubauen (Bahnsteig einschließlich Zugang); die Herstellungskosten für die gesamthafte Aufwertung der Station würden sich auf rund 2,1 Mio. € belaufen. Darüber hinaus soll nach Gutachtervorschlag das Bahnhofsumfeld durch die Errichtung von Kiss+Ride/ Park+Ride-Stellplätzen und überdachten/ teilweise abschließbaren Bike+Ride-Anlagen verkehrlich aufgewertet werden. Die Machbarkeit einer verbesserten Busanbindung ist durch BremerhavenBus geprüft worden. Sowohl aus betrieblichen Gesichtspunkten als auch in wirtschaftlicher Hinsicht sind hier gegenüber der Bestandssituation (vgl. Anlage 3 unten) keine Verbesserungen zu erreichen. Die Vorschläge der Gutachter zur Aufwertung des Bahnhofsumfeldes sollen im Rahmen der Ausbauplanungen des Bahnhofs untersucht werden. Hierbei sollen auch Möglichkeiten einer stärkeren (optischen) Hinführung/ Orientierung auf den Bahnhof geprüft werden.

Grantz  
Oberbürgermeister

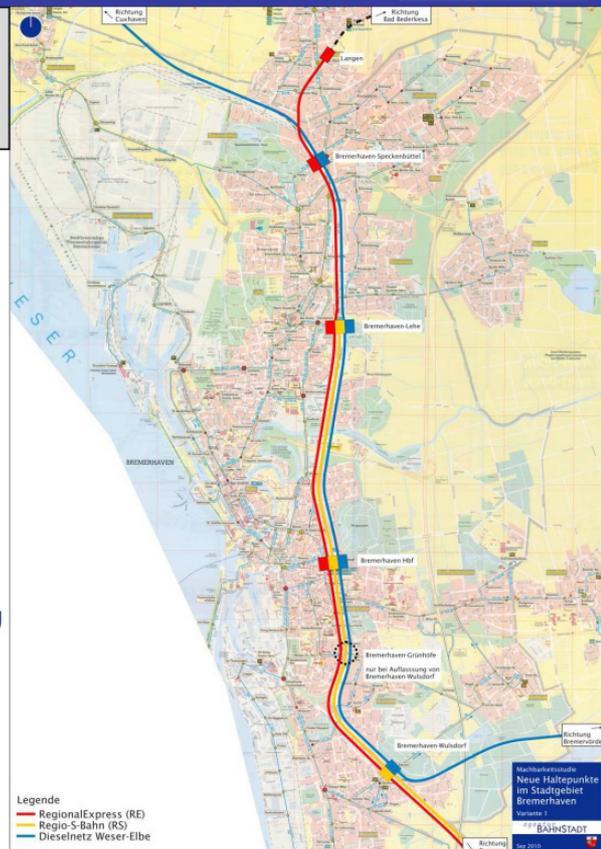
#### Anlagen:

1. Linienkonzept der Variante 1 und 4
2. Mögliche Bahnsteiglagen Speckenbüttel und Wulsdorf
3. Bestehende Busanbindungen Bahnhof Lehe und Wulsdorf

■ **Linienkonzept:  
Variante 1 (Regional-Express  
bis Langen)**

Merkmale

- Durchbindung des RE bis Langen mit Halt in Speckenbüttel
- Zusätzlicher Halt der Züge des Dieselnetzes Weser-Elbe in Speckenbüttel
- Ausbau des Streckenabschnitts bis Langen inkl. Elektrifizierung notwendig (überwiegend Land Niedersachsen)
- Errichtung von 2 Stationen (Speckenbüttel und Langen) mit Bahnsteiglängen von jeweils 220 m
- Schaffung einer schnellen Direktverbindung von Langen/Speckenbüttel nach Bremen
- Kein zusätzlicher Fahrzeugbedarf beim RE und Zügen des Dieselnetzes Weser-Elbe
- Halt der Regio-S-Bahn und der Züge des Dieselnetzes Weser-Elbe in Grünhöfe nur bei Auflassung Wulsdorf



■ **Linienkonzept:  
Variante 4 (durchgehende Linie  
Dieselnetz Weser-Elbe, keine  
Linie bis Langen)**

Merkmale

- Zusätzlicher Halt der Züge des Dieselnetzes Weser-Elbe in Speckenbüttel
- Keine Anbindung von Langen, daher auch kein Streckenausbau erforderlich
- Errichtung von nur einer Station (Speckenbüttel) mit Bahnsteiglängen von 140 m
- Keine Direktverbindung von Speckenbüttel nach Bremen
- Kein zusätzlicher Fahrzeugbedarf bei den Zügen des Dieselnetzes Weser-Elbe
- Halt der Regio-S-Bahn und der Züge des Dieselnetzes Weser-Elbe in Grünhöfe nur bei Auflassung Wulsdorf



■ **Neuer Hp Bhv-Speckenbüttel  
Detailansicht**

**Linienkonzept Variante 1  
(Halt RE + Dieselnetz Weser-Elbe):**

Außenbahnsteige (220m) nördlich  
der Parkstraße

Ergebnis aus betrieblicher Sicht (DB Netz):

Bahnsteiglagen betrieblich machbar!



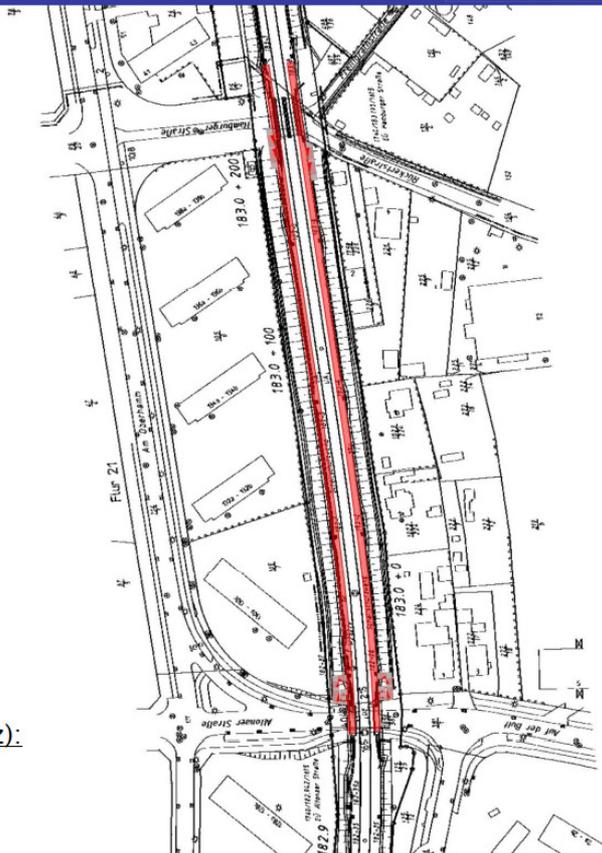
■ **Neuer Hp Bhv-Grünhöfe  
Detailansicht**

**Bahnsteiglage:**

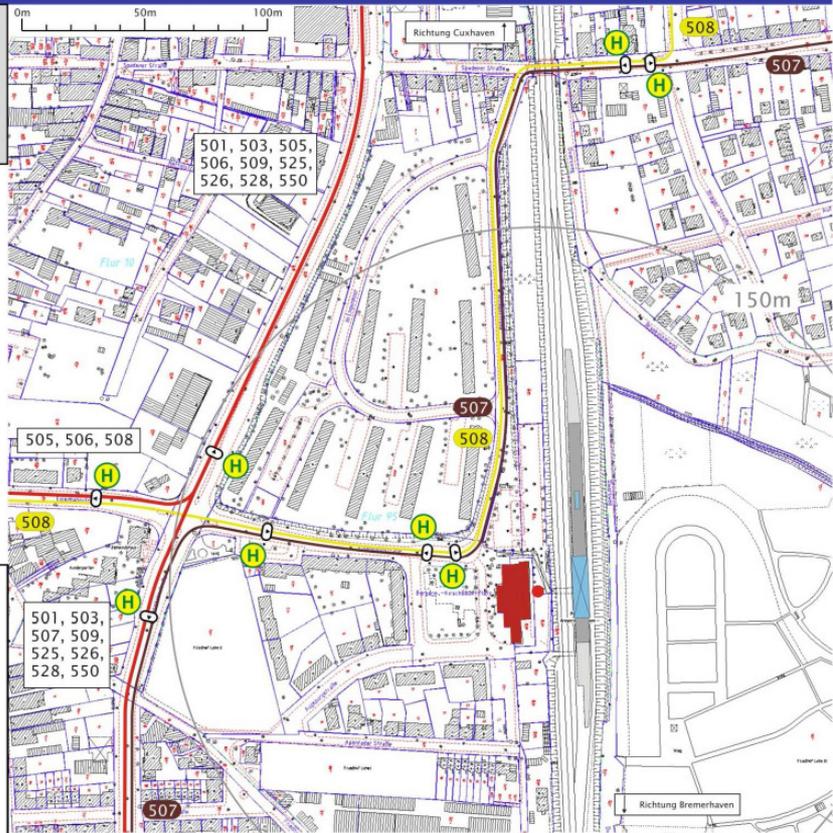
Außenbahnsteige (lang) zwischen  
Altonaer und Hamburger Straße;  
barrierefreie Erschließung mittels  
Rampen oder Aufzügen

Ergebnis aus betrieblicher Sicht (DB Netz):

Bahnsteiglagen betrieblich machbar!

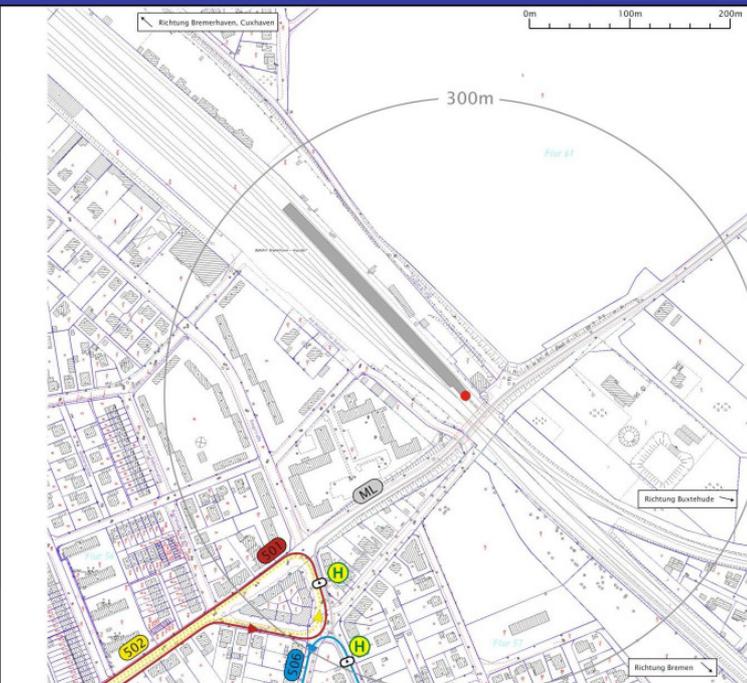


**Bahnhof Bhv-Lehe: Busanbindung (Bestand)**



Bis auf die Linien 507 und 508 verkehren alle Linien entlang der Stresemannstraße, die nächst gelegene Haltestelle „Eisenbahnstraße“ ist gut 150m vom Bahnhof Lehe entfernt.

**Bahnhof Wulsdorf: Busanbindung (Bestand)**



Die Linien 501 (Schnellbus) und 506 verkehren ab der Haltestelle Bahnhofstraße (Ringstraße), die gut 300m Fußweg vom Bahnhof Wulsdorf entfernt liegt und von ortsunkundigen Fahrgästen kaum wahrgenommen wird.

Buslinien im Bereich des bestehenden Bahnhofs Wulsdorf

- 501 Schnellbus Wulsdorf - Leherheide
- 502 Grünhöfe - Leherheide West (einzelne Fahrten in Tagesrandlage)
- 506 Wulsdorf (Bahnhofstr.) - Schulzentrum Langen
- ML Moon-Liner (Verkehr nur in Richtung Innenstadt über Klinikum Bremerhaven)