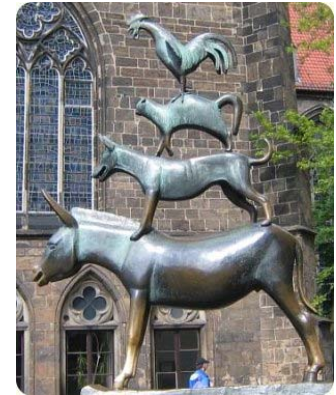


Reaktivierung einer NE für den SPNV
aus Sicht des Aufgabenträgers:
**Die Farge-Vegesacker Eisenbahn
in Bremen**

- Kurzfassung -



Vortrag am 26.11.2010
in Hamburg

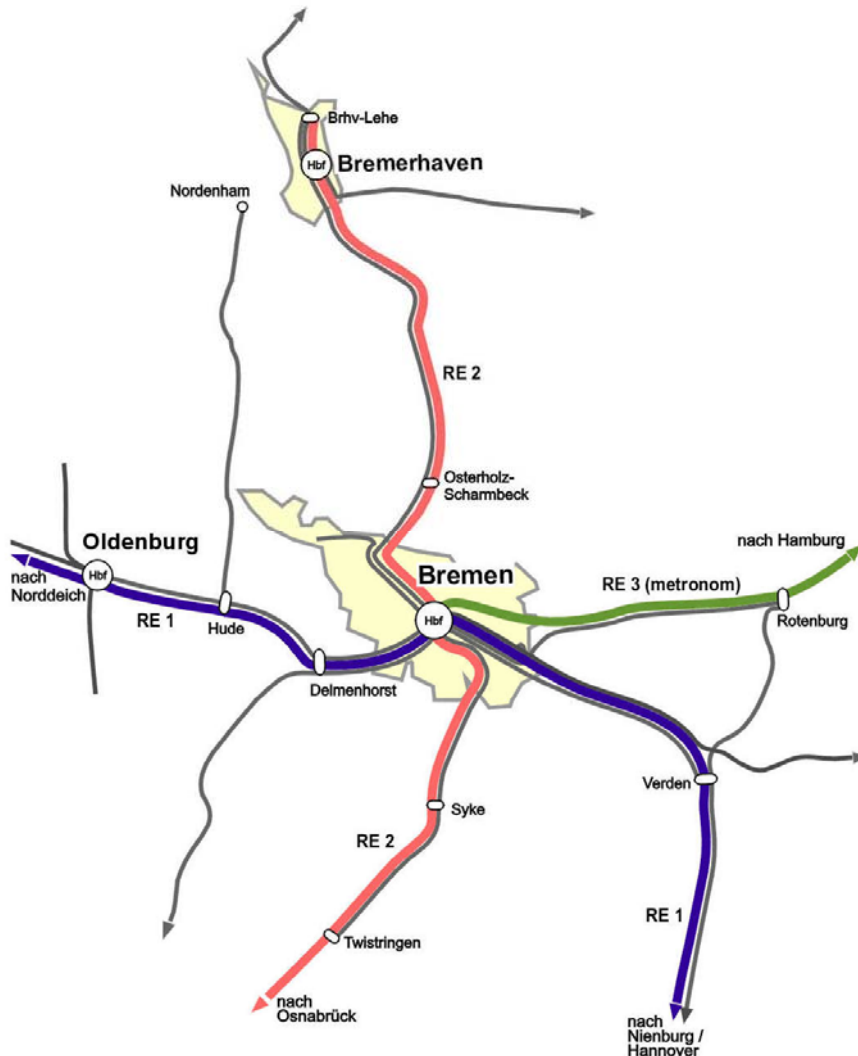


Themenbereiche

- **Aufgabenträger Land Bremen, SPNV in der Region Bremen/Oldenburg/Bremerhaven heute**
 - **Entwicklung Angebot**
 - **Nachfrage**
 - **Die Produkte im Personennahverkehr**
 - **Infrastrukturmaßnahmen: Bahnhöfe und Strecken**

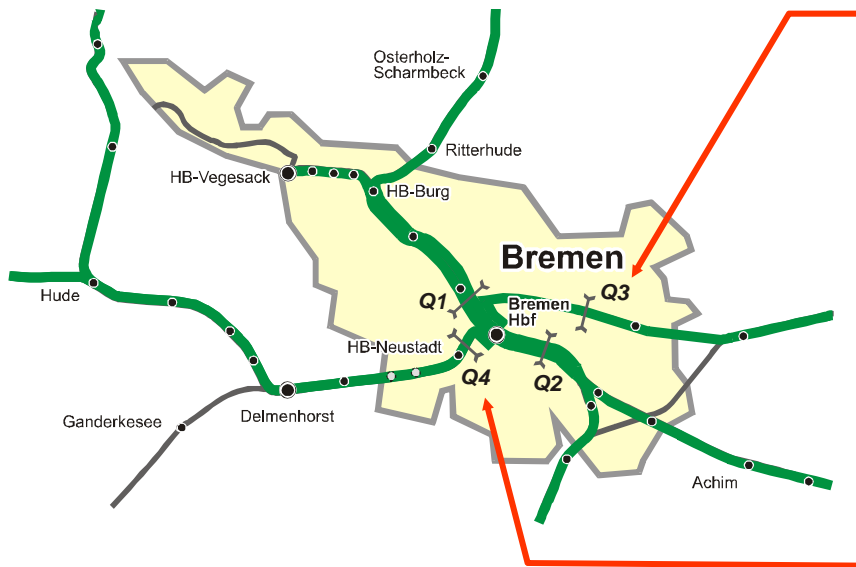
- **Farge-Vegesacker Eisenbahn**
 - **Planungsgeschichte**
 - **Erste Inbetriebnahmestufe: „Vorlaufbetrieb“**
 - **Zweite Inbetriebnahmestufe: „Dauerbetrieb“**
 - **Die Stationen**
 - **Erkenntnisse und Ausblick**

RE-Linien-Netz: seit Fahrplan 2004 aufgebaut

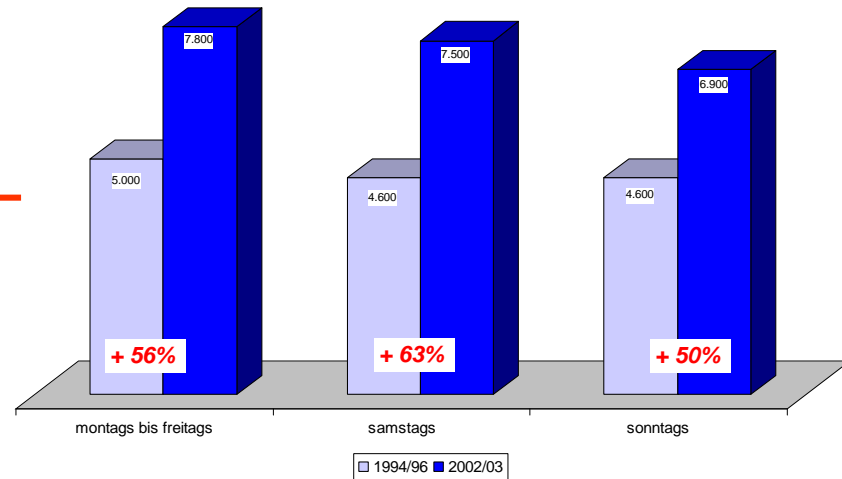


- ⇒ abgestimmtes RE-Linienkonzept zwischen Niedersachsen und Bremen
- ⇒ zum Jahresfahrplan 2004 gesamtes RE-Netz in 1. Ausbaustufe realisiert
- ⇒ 2. Ausbaustufe ab 2014: auf allen Ästen täglicher 1-h-Takt
- ⇒ Einsatz moderner Doppelstockwagen auf allen Linien

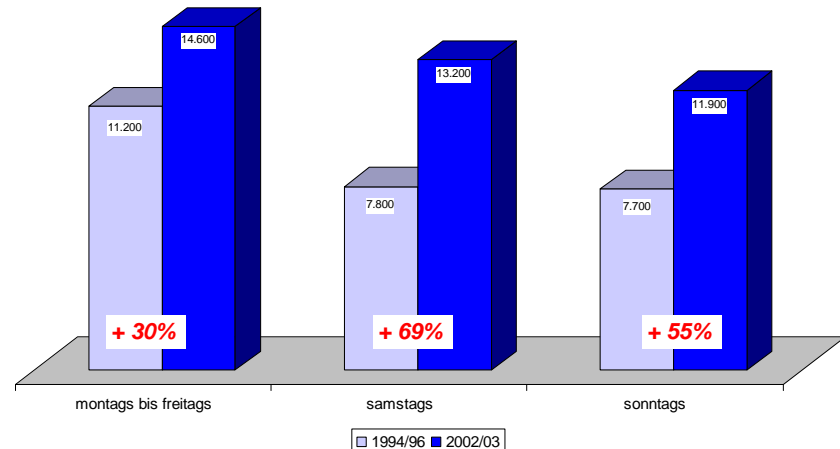
Aufgabenträger Land Bremen SPNV-Nachfrage 1994/96 und 2002/03 im Vergleich



Querschnitt 3 (Q3): Bremen Hbf - Bremen-Oberneuland



Querschnitt 4 (Q4): Bremen Hbf - Bremen-Neustadt



Tageswerte Mo. – Fr.

einschließlich Fahrgäste der mit VBN-Fahrausweisen nutzbaren IR bzw. IC

Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen

Das Konzept

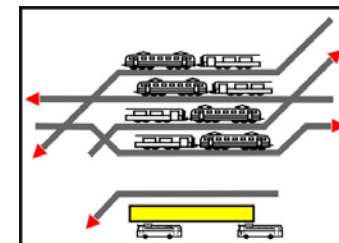
+ verbesserte Infrastruktur
(Strecken und Bahnhöfe instand setzen)



+ neue Fahrzeuge



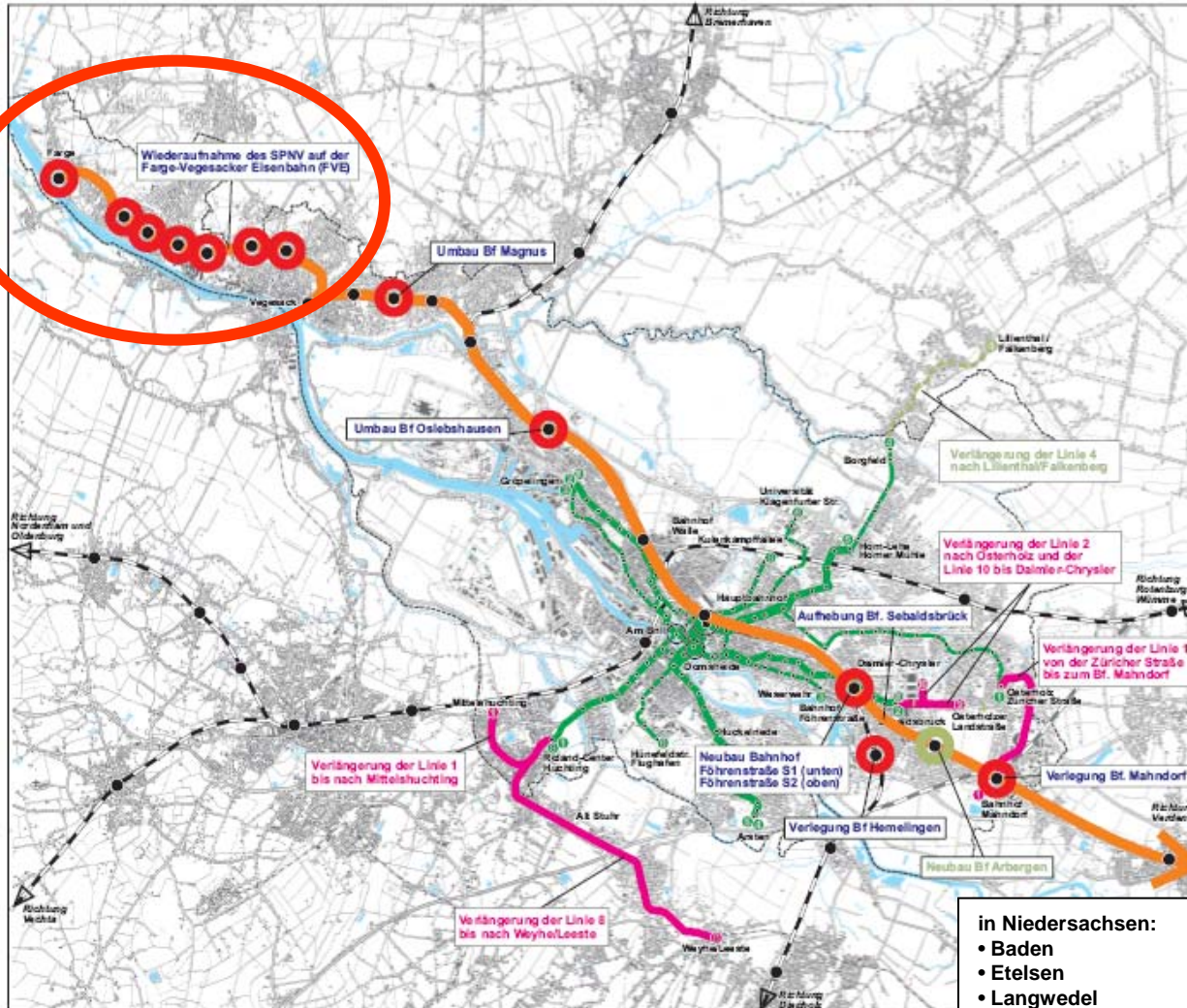
+ verbessertes Angebot
(kürzere Fahrzeiten, Nachtknoten)



=  Bremen
REGIO S BAHN
 Niedersachsen

GVFG-Großvorhaben „Schienenausbauplan Region Bremen“: Die Linie S1 der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen

FVE



ÖPNV/SPNV-PLANUNG
FREIE HANSESTADT
BREMEN

- Eisenbahnstrecke
- Grenze des Stadtgebietes
- Bahnhöfe / Haltepunkte
- Straßenbahnlinien Bestand
- Maßnahme Maßnahmen im ÖPNV
- Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 von Borgfild nach Lilienthal
- Neubau Bf. Arbergen
- Maßnahme GVFG-Großvorhaben SPNV
- Reaktivierung der Farge-Vegesacker Eisenbahn und Umstellung der Regio-S-Bahn Bremen-Vegesacker - Verden auf S-Bahn-Betrieb (S1)
- Bahnhofs- und Bahnhofsneubauten
- Maßnahme GVFG-Großvorhaben Straßenbahn
- Ausbaumaßnahmen im Straßenbahnnetz

GVFG-Großvorhaben SPNV / Straßenbahn

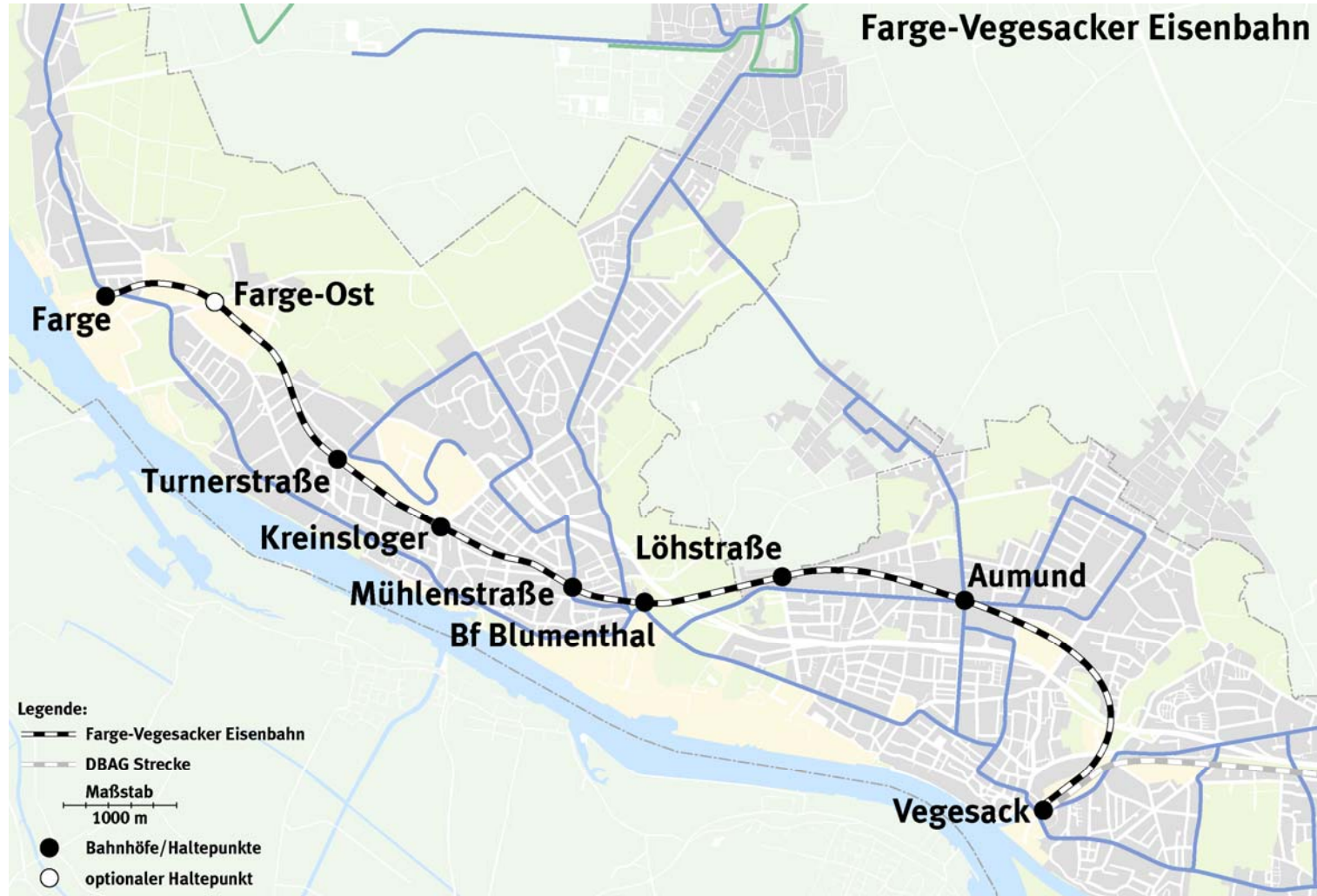
Bremen erleben!

Farge-Vegesacker Eisenbahn

Ziele der Reaktivierung

- **Stärkung des Umweltverbundes**, insbesondere der Schiene und der elektrischen Mobilität → Klimaschutzprogramm des Landes Bremen
- verbesserte **Wirtschaftlichkeit im SPNV**
- **strukturpolitische Aspekte**: Anbindung des „Bremer Nordens“ wird verbessert (rd. 20 km von der City entfernt)

Die FVE im Überblick: Verlauf der Strecke



Die FVE im Überblick: **Daten und Fakten (Status quo bis Feb. 2007)**

- Eigentümer der Strecke: Farge-Vegesacker Eisenbahn GmbH
- Streckenlänge: 10,4 km, davon 9,9 km FVE GmbH und 0,5 km DB Netz AG; max. Steigung **1 : 50**
- Nichtbundeseigene Eisenbahn (nach §6 AEG)
- Die FVE GmbH betreibt ausschließlich die Infrastruktur
- Durch die Veolia-Cargo (TWE) werden 5 Anschliesser an der Strecke bedient (heute schwerpunktmäßig Militär- und Kerosintransporte)
- Höchstgeschwindigkeit: $v_{\max.} = 40 \text{ km/h}$
- 1-gleisig und nicht elektrifiziert
- eigene Lok- und Wagenwerkstatt in Bremen-Farge

Die FVE im Überblick: **Planungsgeschichte** (Auswahl)

- Untersuchung „S-Bahn Farge – Vegesack“, IVE: 1972
- Gutachten KVC: März 2001
- Initiativangebot der Weserbahn: August 2003
- Standardisierte Bewertung: positiver volkswirtschaftlicher Nutzen:
April 2004
- Entscheidung der Deputation f. Bau und Verkehr: 8. Mai 2005
- Zusage des Bundes zur Aufnahme in das GVFG-
Großvorhabenprogramm: September 2006

Erste Stufe: **Der Vorlaufbetrieb**

- Betriebsaufnahme am 16. Dezember 2007
- Moderne Dieseltriebwagen fahren im 30-Minuten-Takt, in Vegesack Umstieg in Doppelstockzug der DB in Richtung Verden
- Sieben Haltepunkte werden neu eingerichtet (neben Vegesack)
- Fahrzeit Mühlenstraße – Hauptbahnhof:
37 Minuten (ohne FVE: 43 Minuten)
- Fahrzeit Farge – Vegesack:
17 Minuten (ohne FVE: 18,5 Minuten)



Zweite Stufe: **Der Dauerbetrieb / Regio-S-Bahn**

- Elektrifizierung der Strecke
- Einbau einer neuen Weichenverbindung in Vegesack
- Bau eines neuen Kreuzungsbahnhofes „Turnerstraße“ / LST-Anpassung
- Durchbindung der Züge von Farge bis Verden/Aller ab 2011 mit modernen Elektrotriebwagen
- Moderne Elektrotriebwagen: leise, hohes Beschleunigungsvermögen
- Fahrzeit Mühlenstr. – Hauptbahnhof: 30 Minuten (ohne FVE: 43 Minuten)
- Fahrzeit Farge – Vegesack: 15 Minuten (ohne FVE: 18,5 Minuten)



Die Haltepunkte im Überblick: **Aumund**



Fotos der Strecke (Zustand 2005)



Bahnhof Mühlenstraße, Ausfahrt Richtung Vegesack

Die Haltepunkte im Überblick: **Mühlenstraße**



Maßnahmen 1. Baustufe **Oberbau / Gleisbau**

- **Komplette Gleiserneuerung auf 6.645 m**
 - Betonschwellen
 - Schiene S54, in Teilbereichen UIC60
 - 12 werksneue Weichen
- **Überarbeitung der Gleis Entwässerung in großen Teilen der Strecke (z.T. Tiefenentwässerung)**
- **Einbau PSS (Planumsschutzschicht)**
- **Durcharbeitung des gesamten Gleises**
 - Stopfen
 - Richten
 - Kleineisenbehandlung
 - Einzelschwellenwechsel

Maßnahmen 1. Baustufe

Die Stationen

- **Sanierung bzw. Neubau von Haltepunkten** (kundenfreundlich, leicht erreichbar, behindertengerecht etc.):
 - Aumund
 - Klinikum Bremen-Nord / Beckedorf
 - Blumenthal
 - Mühlenstraße
 - Kreinsloger
 - Turnerstraße
 - Farge
- Ausstattung der Haltepunkte: etwa Straßenbahnstandard
- Länge der Bahnsteige: 110 m (angepasst an geplanten Einsatz „ET300“)
- Bahnsteighöhe: 76cm (Standard Regio-S-Bahn)
- Barrierefreie Erreichbarkeit der Bahnsteige
- Bike&Ride an allen Haltepunkten (bedarfsorientiert 5 – 40 Bügel)

Maßnahmen 1. Baustufe

Leit- und Sicherungstechnik (1)

- Bf. Vegesack
 - Auflösung eines **Gruppenausfahrtsignals** (für Personenverkehr nicht zulässig)
 - Bau einer **zusätzlichen Gleisverbindung** zw. Gleis 1 und 21
- Streckensicherung
 - **Signalisierter Zugleitbetrieb** - für gemischten Betrieb „Personenverkehr im Takt“ und Bedarfsgüterverkehr geeignetes Betriebsverfahren
 - **Dezentrale Steuerung** der Strecke möglich
- Bahnübergänge
 - **25 Bahnübergänge**, davon vormals 20 technisch gesichert
 - 15 Anlagen mussten ersetzt werden (bestehendes Umbauverbot) bzw. wurden erstmals technisch gesichert

„Randaspekte“ eines Großprojektes aus Sicht des EIU

Komplette Neustrukturierung des Eisenbahnbetriebes

- Aufbau einer rund um die Uhr besetzten Zugleitung
- Erarbeitung/ Ausbildung von Verfahrensweisen
 - SbV (FV-NE)
 - BETRA/ Betriebliche Anweisungen
 - Sicherungspläne/ Eigensicherung im Gleis
- Einrichtung von Bereitschaften/ Notfallmanagement
 - Erarbeitung von Vorschriften/ Richtlinien

Projekterkenntnisse nach jetzigem Projektumsetzungsstand (1) Operativ

Trotz schwieriger Randbedingungen...

- Pünktliche Inbetriebnahme der Anlage
- Operative Betriebsabwicklung mit hoher Qualität
- Zuverlässige Technik
- Gutes Infrastrukturangebot an den Kunden
(gute Umfragewerte für Bahnsteigqualität)
- Verbindung hat sehr positive Fahrgastentwicklung
- Gute Zusammenarbeit mit dem operierenden EVU

Projekterkenntnisse nach jetzigem Projektumsetzungsstand (2)

Konzeptionell

- nach Voruntersuchungen klare Entscheidung, ob Umsetzung erfolgen soll oder nicht
- „Probetrieb“ mit schwach ausgebaute Infrastruktur nicht empfehlenswert
- „nahe“ Informationen geben, sehr konkret, auf abstrakte „Werbeblättchen“ kann verzichtet werden (→ S21-Erkenntnis)
- Qualität und Sympathiefaktor des EVU extrem wichtig, greifbarer, als Infrastrukturaspekte
- kleines, agiles EIU hat sehr zur beschleunigten Projektumsetzung beigetragen
- LEA vs. EBA

Ausblick:

am 12.12.2010 nimmt die Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen ihren Betrieb auf, Fahrzeuge werden in der Region bekannt.

am 11.12.2011 Betriebsaufnahme der Linie S1
HB-Farge – Bremen Hbf - Verden



**Herzlich willkommen
in der Hansestadt
an der Weser!**

**Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!**