

## Vorlage VL 21/5390

**ÖFFENTLICH**

**NICHT ÖFFENTLICH UND VERTRAULICH**

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Staatliche Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung	18. September 2025	Kenntnisnahme

**Wirtschaftlichkeit: Keine WU**

**VL-Nummer Senat:**

### Titel der Vorlage

**Schienenpersonennahverkehr im Land Bremen – Bericht 2025  
(Teil Infrastruktur)**

### Vorlagentext

#### A. Problem

Seit 1996 ist das Land Bremen Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Der Aufgabenträger stellt nach § 8 BremÖPNVG einen Plan für den Schienenpersonennahverkehr auf. Hierin legt er die Anforderungen an die ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im SPNV fest. Mit Verabschiedung des aktuell gültigen SPNV-Plans 2015 für das Land Bremen am 30.04.2015 (vgl. Vorlage 18/523 L) bat die Deputation den damaligen Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, jährlich über den aktuellen Stand der Umsetzung der dort beschriebenen Maßnahmen zu berichten.

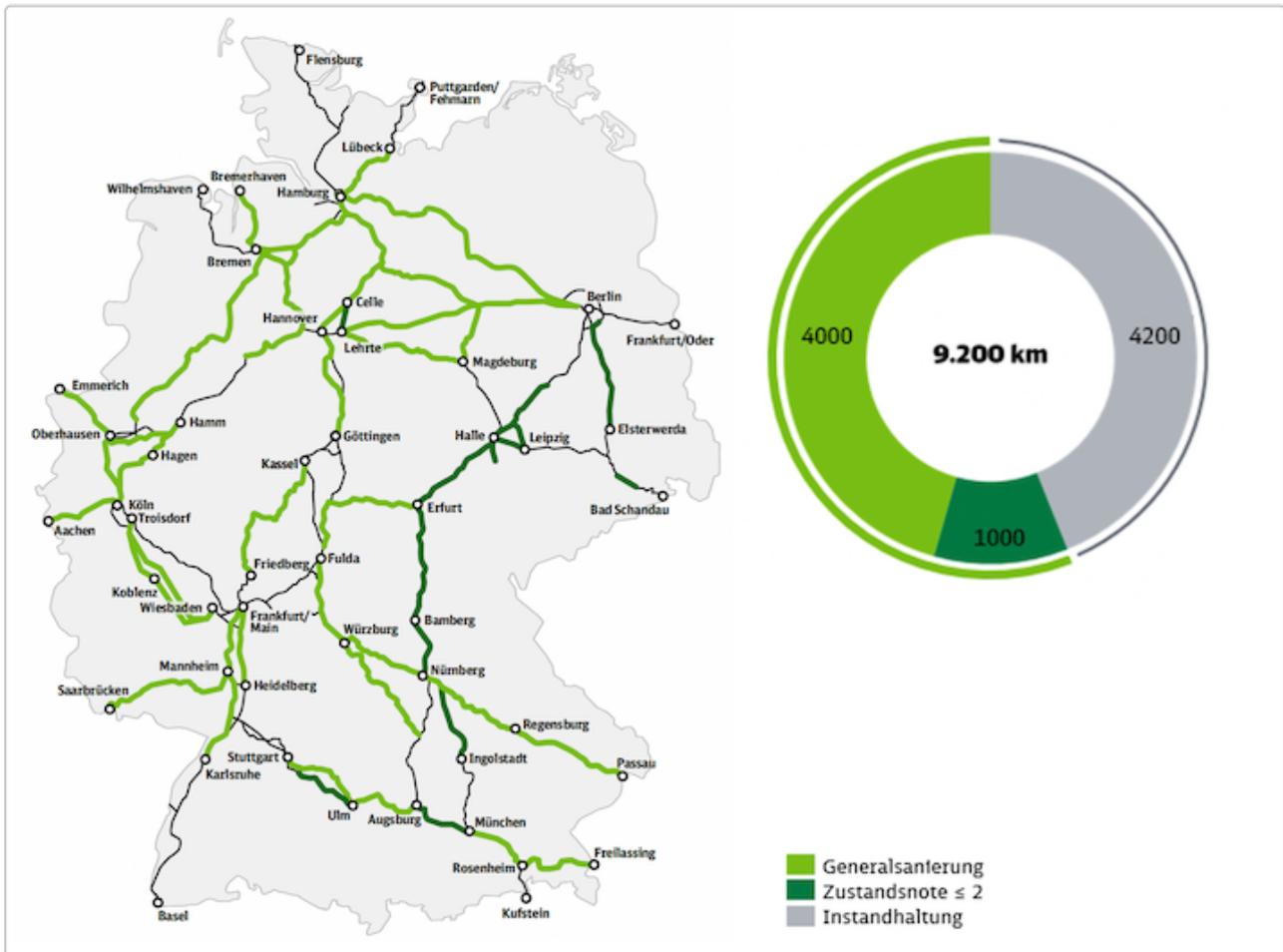
#### B. Lösung

Zuletzt wurde der Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung umfassend am 04.04.2024 über den SPNV hinsichtlich des Angebotes und der Infrastruktur berichtet. Seither ist in separaten Vorlagen u.a über den Planungsstand neuer Eisenbahnhaltstellen im Land Bremen und die Bahnhöfe in Hemelingen berichtet worden. Beginnend mit dem Berichtsjahr 2025 gibt es aufgrund der Themenvielfalt erstmalig eine Aufteilung des Berichtes in die Bereiche „Angebot“ und „Infrastruktur“. Der Berichtsteil „Angebot“ wurde der Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung im Juni 2025 vorgelegt. Der Teil „Infrastruktur“ erfolgt mit diesem Bericht der Verwaltung.

### 1. Generalsanierung des Hochleistungsnetzes

Für das Eisenbahnnetz in Deutschland sind dringend umfassende Instandhaltungsmaßnahmen erforderlich. Gemeinsam mit dem Bund hat die DB AG dazu ein Hochleistungsnetz definiert (siehe **Abb. 1**). Dieses umfasst alle Strecken, die eine besonders hohe Auslastung aufweisen und eine

dementsprechend hohe Relevanz für die Qualität eines Großteils der Verkehre in Deutschland haben. Zunächst war als Ziel formuliert, bis 2030 mehr als die Hälfte dieses Netzes von rund 9.200 km über das neue Konzept Generalsanierung auf einen guten bis sehr guten Anlagenzustand zu bringen. Zwischenzeitlich wurde der Zeitraum aufgrund von Rückmeldungen der Verkehrsunternehmen und der Baubranche bis zum Jahr 2035 gestreckt.



**Abb. 1:** Hochleistungsnetz mit den Korridoren zur Generalsanierung (Quelle: DB InfraGO AG)

Die zentrale Neuerung des Konzeptes Generalsanierung gegenüber bisherigen Instandhaltungsmaßnahmen ist, dass die Arbeiten auf einem längeren Streckenabschnitt (Korridor) zwischen zwei wichtigen Eisenbahnknoten erfolgen, der über einen Zeitraum von i.d.R. fünf Monaten vollständig für den Verkehr gesperrt wird. In diesem Rahmen sollen alle für die kommenden fünf bis zehn Jahre anstehenden Instandhaltungsarbeiten durchgeführt werden, die umfangreicher Streckensperrungen bedürfen. Nicht alle Verkehre auf einem Korridor können dabei sinnvoll und aus Gründen der verbleibenden Kapazität der Umleitungsstrecken auf der Schiene abgewickelt werden, sodass insbesondere für den SPNV umfangreiche und leistungsfähige Ersatzverkehre auf der Straße vorgesehen sind. Im Anschluss an die Generalsanierung soll auf dem jeweiligen Korridor eine entsprechend lange Baufreiheit gegeben sein, ein Zeitraum ohne neuerliche Baumaßnahmen und damit einhergehenden Streckensperrungen. Dies kann z.B. zur Folge haben, dass von den SPNV-Aufgabenträgern geplante Stationsmaßnahmen in diesem Zeitraum vorgezogen umgesetzt werden können. Aber umgekehrt ist in Einzelfällen auch eine zeitliche Verschiebung von Maßnahmen in die weitere Zukunft notwendig, um die geforderte Baufreiheit gewährleisten zu können. Vor diesem Hintergrund werden alle vom Land Bremen derzeit geplanten Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen daraufhin geprüft, welche Auswirkungen sich durch die Generalsanierung auf die Projekte ergeben.

Im Jahr 2024 fand das Konzept der Generalsanierungen zwischen Frankfurt und Mannheim, auf der sogenannten Riedbahn, erstmalig Anwendung. Dieses Pilotprojekt konnte im Dezember letzten Jahres erfolgreich abgeschlossen werden. Die Inbetriebnahme erfolgte termingerecht und die Verkehrskonzepte

für Umleiter- und Ersatzverkehre sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße waren robust und wurden von den Kunden gut angenommen.

Die Sanierung der Riedbahn im letzten Jahr hat aber auch gezeigt, dass der ursprüngliche Zeitplan des Konzeptes Generalsanierung bis zum Jahr 2030 sehr knapp kalkuliert wurde. Aufgrund von Rückmeldungen aus dem Bereich der Verkehrsunternehmen sowie der Bahnbau- und Ausrüstungsindustrie hat die DB AG ihren Zeitplan überarbeitet und im Juni 2025 ein neues, gestrecktes Szenario (bisher als Entwurfsstand) für die Umsetzung der Generalsanierungen vorgestellt. Nach diesem neuen Szenario, das noch vom Bundesverkehrsministerium freigegeben werden muss, soll die Generalsanierung des Hochleistungsnetzes im Jahr 2035 abgeschlossen sein.

Bezogen auf Bremen ergeben sich vier wichtige Korridore:

- Bremen – Bremerhaven (2. Hj. 2027)
- Bremen – Hamburg (von 1. Hj. 2028 verschoben auf aktuell 2. Hj. 2031)
- Bremen/Rotenburg – Wunstorf (vom 2. Hj. 2029 verschoben auf aktuell 1. Hj. 2034) und
- Bremen – Osnabrück (vom 1. Hj. 2030 verschoben auf aktuell 1. Hj. 2033).

Für die vom Land Bremen vorangetriebenen Stationsprojekte, wie zum Beispiel den Neubau des Außenbahnsteigs in Bremerhaven-Lehe und den Neubau der Stationen Bremen Universität/ Technologiepark und Bremen Achterdiek ergibt sich mit der Generalsanierung grundsätzlich die Chance, dass ausreichend Sperrpausen zur Umsetzung bereitstehen. Gleichzeitig ist die Umsetzung der Bauleistungen eine große Herausforderung und die Planung und Genehmigung der Vorhaben sind entsprechend rechtzeitig abzuschließen sowie die seitens der DB vorgesehene anschließende Baufreiheit über mindestens fünf Jahre zu beachten. Hierzu erfolgen fortlaufend Abstimmungen mit der DB. Inwieweit der neue Zeitplan für die Generalsanierungen Auswirkungen auf die Stationsprojekte des Landes Bremen hat, steht zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht fest.

Im Rahmen der Generalsanierung der Strecke Bremen – Bremerhaven sind u.a. folgende Sanierungsmengen vorgesehen:

- 91 km Gleiserneuerung,
- Erneuerung von 96 Weichen,
- Erneuerung von 18 km Oberleitungsanlage,
- Erneuerung von 6 Bahnübergängen sowie
- Modernisierung der Bahnhöfe im Streckenverlauf nach einheitlichen, durch die DB für so genannte Zukunftsbahnhöfe definierte Zielbilder bzw. Standards.

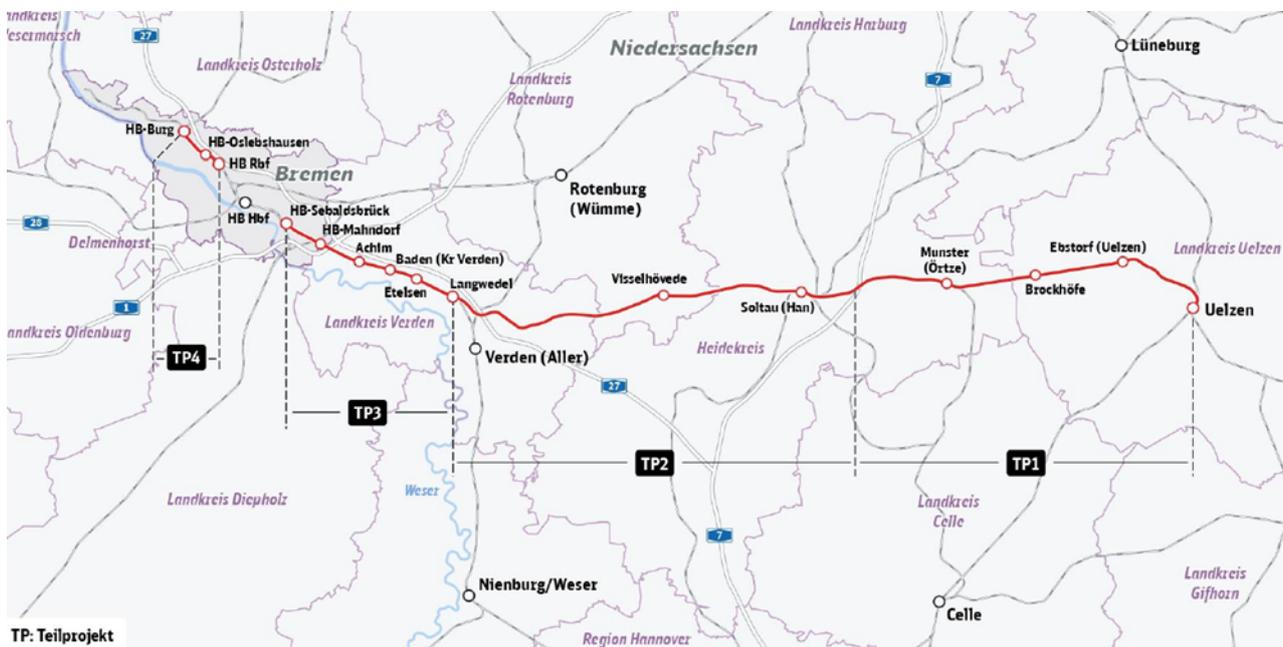
Bei der Generalsanierung der Strecke Bremen – Bremerhaven ergibt sich abweichend von den anderen zuvor genannten Strecken eine Besonderheit: Da diese Strecke essenziell für die Anbindung des Seehafens Bremerhaven ist und es keine leistungsstarke, elektrifizierte Umleiterstrecke für den Schienengüterverkehr gibt, soll hier anstelle einer Totalsperrung mit ca. dreimonatigen eingleisigen Sperrungen je Fahrtrichtung gearbeitet werden, um weiterhin einen Teil der Verkehre abwickeln zu können. Die verbleibenden Schienengüterverkehre sollen über die Strecke Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg (Wümme) der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Weser-Elbe umgeleitet werden. Für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sind umfangreiche und leistungsfähige Ersatzverkehre auf der Straße vorgesehen.

Die Abwicklung dieser Ersatzverkehre (Schienerersatzverkehr - SEV) erfolgt für den Hauptbahnhof Bremen nach gemeinsamer Festlegung mit der DB, dem ZVBN, dem VBN, der BSAG, der ZOB GmbH und den beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen seit Januar 2025 auf dem Hugo-Schauinsland-Platz. Die frühere SEV-Abfahrtsposition J am Regionalbusterminal vor dem Hauptbahnhof bot lediglich eine Abfahrtsposition und kaum Aufstellflächen für Fahrgäste. Damit war diese Haltestelle bereits bei weniger umfangreichen Schienerersatzverkehren häufig überlastet. Der Hugo-Schauinsland-Platz bietet heute insgesamt vier Abfahrtspositionen für Busse und ist bereits dadurch besser geeignet, die im Zusammenhang mit den Generalsanierungen erwarteten umfangreichen Schienerersatzverkehre aufzunehmen. Der Hugo-Schauinsland-Platz erfüllt aktuell allerdings nicht alle Ansprüche an Barrierefreiheit, Komfort und Informationsqualität. Vor diesem Hintergrund erarbeitet die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung eine Machbarkeitsuntersuchung, um den Platz barrierefrei und

entsprechend den heutigen Ansprüche an einen modernen SEV umzugestalten. Ein Ergebnis soll Ende dieses Jahres vorliegen.

## 2. Großprojekt Hamburg/Bremen – Hannover (HHBH)

Das DB-Großprojekt HHBH ist das größte Bahnprojekt im norddeutschen Raum und umfasst mehrere Streckenabschnitte zwischen Hamburg, Bremen und Hannover. Die gesetzliche Grundlage bildet das Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) mit den sogenannten Projektbündeln 3 und 4 des vordringlichen Bedarfs. Im Land Bremen befindet sich der Streckenabschnitt Bremerhaven – Bremen – Langwedel - Uelzen mit dem Teilprojekt 3 (Langwedel – Bremen-Sebaldsbrück) sowie dem Teilprojekt 4 (Bremen Rangierbahnhof – Bremen-Burg). Für beide Teilprojekte ist jeweils ein Ausbau der 2-gleisigen zu einer 3-gleisigen Strecke vorgesehen. Die Teilprojekte 1 und 2 betreffen den Streckenabschnitt Langwedel – Soltau – Uelzen (siehe dazu **Abb. 2**). Die im aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) vorgesehenen Maßnahmen im Abschnitt Bremen – Bremerhaven werden bereits innerhalb der Generalsanierung in 2027 umgesetzt.



**Abb. 2:** Die Teilprojekte (TP) des Streckenabschnitts Bremerhaven – Bremen – Langwedel - Uelzen im DB-Großprojektes Hamburg/Bremen – Hannover (Quelle: DB AG)

Das Ziel des Ausbaus ist es, die Streckenkapazität für den Personen- und Güterverkehr zu erhöhen, um mehr Zugfahrten mit einer besseren Betriebsqualität zu ermöglichen. Die neuen Stationen Bremen-Grambke, -Arbergen und Föhrenstraße (unten) sind nicht Bestandteil des Bundesvorhabens, sondern Maßnahmen des Landes Bremen für die zwischen dem Land und der DB InfraGO AG entsprechende zusätzliche Planungsvereinbarungen abgeschlossen wurden, um eine integrierte Planung der Stationen mit dem Streckenausbau sicherzustellen. Darüber hinaus wurde eine weitere Vereinbarung mit der DB InfraGO AG zur Planung eines insgesamt viergleisigen Abschnitts zwischen Mahndorf und Arbergen abgeschlossen. Dieser wird aufgrund des im SPNV-Plan vorgesehenen 15-Minuten-Taktes der RS1 bis Achim notwendig und kann in die laufenden Planungen mit großen Synergieeffekten eingebracht werden.

Die Vorplanung für alle Maßnahmenbestandteile des Teilprojektes 3 (Langwedel – Bremen-Sebaldsbrück) und des Teilprojektes 4 (Bremen Rangierbahnhof – Bremen-Burg) wird nach Angaben der DB AG im Herbst 2025 abgeschlossen. Im Anschluss daran soll die Öffentlichkeit durch die DB über die Planungsergebnisse informiert werden. Im ersten Schritt erfolgt dazu Ende Oktober 2025 verwaltungsintern ein so genannter regionaler Vorplanungsaustausch. Im weiteren Verlauf werden Anfang Dezember 2025 von den Ausbauplanungen besonders betroffene Eigentümer:innen durch die

DB informiert. Am 15. Dezember 2025 werden dann die Planungsunterlagen öffentlich auf einer Homepage der DB bereitgestellt. Daran anschließend werden die betroffenen Beiräte in Sitzungen direkt von der DB InfraGO AG über die jeweiligen Planungen informiert und die staatliche Deputation für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung erhält in einem Bericht der Verwaltung einen Gesamtüberblick zum Vorhaben. Abschließend erfolgt in zwei Terminen im Februar 2026 eine direkte Information der Bürgerinnen und Bürger. Jeweils für den nördlichen (Bremen-Burg bis Bremen-Rangierbahnhof) und den südlichen Abschnitt (Bremen-Sebaldsbrück bis zur Landesgrenze) wird an verschiedenen Themeninseln über die Planungen informiert. Zeitlich der Information in Bremen vorgelagert, etwa im Zeitraum Oktober 2025 bis Januar 2026, erfolgt die Information für den niedersächsischen Streckenabschnitt.

Auf Basis dieser Informationen haben die von dem Vorhaben betroffenen Kommunen die Möglichkeit, aufgrund ihrer Betroffenheit Forderungen an den Bund zu stellen, die über die gesetzlich erforderlichen Maßnahmen hinausgehen (z.B. hinsichtlich des Schallschutzes). Diese müssen in direktem Zusammenhang mit der jeweiligen Ausbaumaßnahme stehen, wirtschaftlich darstellbar sein und eine realistische Chance auf Umsetzung besitzen. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis dient dabei als wesentlicher Indikator für die Wirtschaftlichkeit und Relevanz solcher Forderungen. Die DB übermittelt dem Bundesministerium für Verkehr (BMV) eine Beschreibung der gesetzlich definierten Vorzugsvariante; parallel dazu werden die kommunale Kernforderungen an das BMV weitergeleitet. Das Ministerium führt eine Bündelung und Bewertung der eingereichten Informationen durch und berichtet anschließend dem Deutschen Bundestag über die gesetzliche Vorzugsvariante sowie über die aus seiner Sicht angemessenen zusätzlichen Forderungen der Kommunen. Die abschließende Entscheidung über die Umsetzung und Finanzierung, sowohl der gesetzlichen Vorzugsvariante als auch möglicher kommunaler Ergänzungen, obliegt dann dem Deutschen Bundestag.

Die Ausarbeitung der übergesetzlichen Forderungen erfolgt gemeinsam mit den vom Teilprojekt 3 betroffenen niedersächsischen Kommunen Achim, Langwedel und Verden im Rahmen der AG Anrainerkommunen, die sich zur Abstimmung der DB-Planungen im Zuge des Projektes HHBH gebildet hat. Die Übergabe der Forderungen an das BMV muss bis zum 15. Mai 2026 erfolgen. Vorab werden die ausgearbeiteten Forderungen den entsprechenden politischen Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt.

Der Zeitraum zur baulichen Umsetzung der Ausbau- und Stationsmaßnahmen ist derzeit noch nicht belastbar abzuschätzen, wird aber voraussichtlich frühestens Mitte der 2030er Jahre beginnen und ist von dem Fortschritt des gesamten Großprojektes und dessen Finanzierung abhängig. Umfangreiche Informationen zum Großprojekt HHBH sind unter [www.hamburg-bremen-hannover.de](http://www.hamburg-bremen-hannover.de) zu finden.

### 3. Projekte an Verkehrsstationen

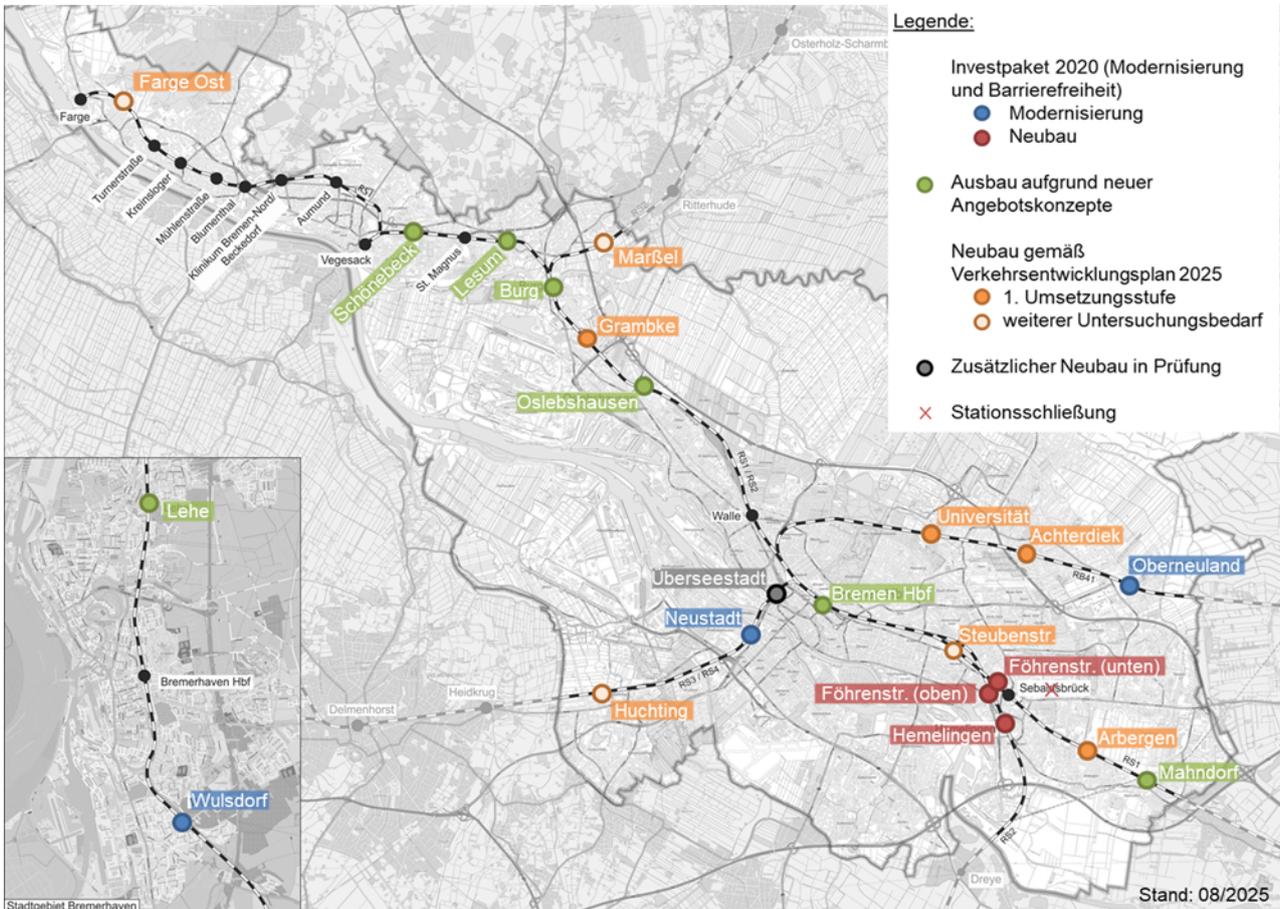
Im Land Bremen gibt es derzeit 23 Verkehrsstationen von denen 20 vollständig barrierefrei sind. Von den insgesamt vorhandenen Stationen sollen 12 in laufenden Projekten in unterschiedlichem Umfang verändert oder ergänzt bzw. neu errichtet werden. Hinzu kommen bis zu 10 Stationen, die als zusätzlicher Neubau vorgesehen sind. Einteilen lassen sich diese Projekte in drei Bereiche (siehe **Abb. 3**):

1. Infrastrukturprojekte für künftige SPNV-Konzepte
2. Investpaket 2020 (Modernisierung und Barrierefreiheit)
3. Stationsneubau insbesondere gemäß Verkehrsentwicklungsplan 2025

Für einen großen Teil dieser Projekte wurde seitens der DB bereits eine Informationsseite im sogenannten BauInfoPortal (<https://bauprojekte.deutschebahn.com>) eingerichtet, die regelmäßig aktualisierte Informationen enthält.

Die Vorhabenträgerin aller laufenden Stationsprojekte ist als Infrastruktureigentümerin die DB InfraGO AG mit dem Geschäftsbereich Personenbahnhöfe (ehemals DB Station&Service AG). Der Geschäftsbereich Fahrwege (ehemals DB Netz AG) tritt als Eigentümerin der Eisenbahnstrecken auf und ist insbesondere bei den Schienenwegen und der Streckenleistungsfähigkeit intensiv beteiligt. Das

Land Bremen nimmt durch die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung die Rolle des Aufgabenträgers für den SPNV ein und fördert in dieser Funktion die Infrastrukturmaßnahmen durch eine fachliche Begleitung und die maßgebliche Finanzierung von Planung und Bau.



**Abb. 3:** Projekte an Verkehrsstationen im Land Bremen (Stand 08/2025) [Quelle: SBMS; Agentur BahnStadt]

### 3.1. Infrastrukturerweiterungen für künftige SPNV-Konzepte

Die Angebotsausweitungen gemäß dem Zielkonzept des SPNV-Plans 2015 des Landes Bremen in den Netzen Expresskreuz Bremen/Niedersachsen und Regio-S-Bahn sind auf der heutigen Schieneninfrastruktur, die im Mischverkehr mit verschiedenen Zuggattungen im Güter- und im Personenverkehr befahren wird, nicht realisierbar. Dies hängt vor allem mit der ebenfalls deutlich gestiegenen Nachfrage im Schienengüterverkehr, den infrastrukturellen Engpässen zwischen den Verkehrsstationen und mit der Stationsinfrastruktur zusammen. Bezogen auf den letzten Punkt variieren derzeit die Längen der Bahnsteige im regionalen Bahnnetz, da in Abhängigkeit vom Zeitpunkt einer Sanierung unterschiedliche Bemessungssysteme für Bahnsteiglängen der DB zur Anwendung kamen und auch die eingesetzten Fahrzeugtypen unterschiedliche Längen aufwiesen.

Im **Bremer Hauptbahnhof** führen Mehrverkehre und veränderte Taktlagen z.T. zu einer neuen Gleisbelegung, die häufiger den Halt von zwei Zügen gleichzeitig an einer Bahnsteigkante vorsieht. Um diesen zu ermöglichen, ist die Nachrüstung von sog. Zugdeckungssignalen erforderlich. Zusätzlich führt eine geplante abgestufte Geschwindigkeitssignalisierung für die Gleise 5 bis 10 zu einer schnelleren Einfahrt der Züge in die genannten Gleise. Darüber hinaus werden drei neue Weichenverbindungen sowie eine Ertüchtigung einer einfachen Kreuzungsweiche zu einer doppelten Kreuzungsweiche in den Gleisvorfeldern des Hauptbahnhofs benötigt, um zusätzliche Fahrmöglichkeiten herzustellen, Verspätungsübertragungen zu vermeiden und so eine bessere Betriebsqualität zu gewährleisten. Um eine ausreichende Bahnsteignutzlänge beizubehalten, ist im Zusammenhang mit der vorgenannten

Maßnahme der Inselbahnstiege zwischen den Gleisen 7 und 8 um rund 18 Meter zu verlängern. Außerdem wird ein Ausfahrtsignal an Gleis 3 Richtung Delmenhorst versetzt, um ebenfalls eine ausreichende Bahnsteignutzlänge für künftig längere Züge im Netz Expresskreuz Bremen/Niedersachsen herzustellen.

Die Plangenehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes für die oben genannten Maßnahmen liegt vor. Die ersten Baumaßnahmen wurden bereits abgeschlossen, wobei bspw. der Bahnsteig an Gleis 7 und 8 verlängert wurde. Die Hauptbaumaßnahmen, welche den Einbau neuer Signale und Weichen und die Anpassung der Oberleitung umfasst, konnten nicht wie ursprünglich geplant im Jahr 2024 umgesetzt werden. Grund hierfür ist, dass für den Umbau ein Softwarewechsel im Stellwerk für den Bauzustand erforderlich ist, der technisch mit der Inbetriebnahme des neuen Stellwerks Bremen-Burg verknüpft ist. Die dortige Verzögerung der Umsetzung aufgrund nicht vorhandener Prüf- und Abnahmekapazitäten wirkte sich somit auch auf die Maßnahme am Hauptbahnhof aus. Zudem stand kein Bauunternehmen zum Einbau aller Weichenverbindungen zur Verfügung. Der für den Umbau erforderliche Softwarewechsel ist nunmehr für Oktober 2025 vorgesehen, sodass im Anschluss die Hauptbaumaßnahmen für die neuen Weichen, Signale und die Anpassung der Oberleitung durchgeführt werden können. Eine Inbetriebnahme soll zum Fahrplanwechsel im Dezember 2028 erfolgen.

Die verkehrlichen Auswirkungen dieser Verzögerungen betreffen maßgeblich die Aufnahme des 30-Minuten-Taktes der RS 2 zwischen Bremen und Bremerhaven. Im Zielzustand sollen zusätzlich zum Stundentakt 10 Fahrtenpaare verkehren, sodass sich morgens von 06:00 Uhr bis 10:00 Uhr und nachmittags von 13:30 Uhr bis 19:30 Uhr ein Halbstundentakt ergibt. Hiervon verkehren heute bereits 6 Fahrtenpaare, die weiteren 4 Fahrtenpaare können erst nach Inbetriebnahme der o.g. Maßnahmen eingeführt werden.

Die Gesamtkosten für den Umbau belaufen sich nach derzeitigen Berechnungen auf rund 17 Mio. €. In Verhandlungsgesprächen mit der DB AG konnte erreicht werden, dass diese Kosten vollständig von der DB finanziert werden. Dabei werden vor allem Mittel aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) Anlage 8.7 genutzt.

Auf der Regio-S-Bahn-Linie RS1 wurden bereits in der Vergangenheit vereinzelt Fahrzeuge als lange Doppeltraktion mit zwei fünfteiligen Triebwagen eingesetzt. Dies war an den **Stationen Bremen-Schönebeck, Bremen-Lesum, Bremen-Burg sowie Bremen-Oslebshausen** nur unter betrieblichen Auflagen und einer gesonderten Genehmigung möglich. Um diese Ausnahmesituation zu beenden und im Verlauf des neuen Verkehrsvertrages durch vermehrten Einsatz von langen Doppeltraktionen die Sitzplatzkapazitäten auf der RS1 weiter erhöhen zu können, ist an diesen Stationen jeweils eine Bahnsteigverlängerung um rund 10 bis 13 Metern auf mindestens 180 Metern notwendig. Für die Stationen Burg, Oslebshausen und Lesum (Gleis 2) konnten die Bauarbeiten bereits im Sommer 2023 durchgeführt werden. Die Baumaßnahmen an den Stationen Schönebeck und Lesum (Gleis 1) erfolgten im Sommer 2024 (siehe **Abb. 4**). Noch ausstehend sind die Anpassungen der Leit- und Sicherungstechnik im Bereich der Bahnsteige, die im Zuge der Arbeiten am elektronischen Stellwerk (ESTW) Bremen-Burg erfolgen werden. Eine Inbetriebnahme der Bahnsteigverlängerungen ist gemeinsam mit der Inbetriebnahme des ESTW in Bremen-Burg im Herbst 2025 vorgesehen.



**Abb. 4:** Auf 180 Meter verlängerter Außenbahnsteig mit neuer Zugangsrampe in Bremen-Schönebeck (Fahrtrichtung Bremen-Vegesack)

In **Bremerhaven-Lehe** ist eine zusätzliche, dritte Bahnsteigkante mit einer Länge von 225 m zu errichten, um das geplante Fahrplankonzept mit einem 30-Minuten-Takt der Regio-S-Bahn-Linie RS2 realisieren zu können. Diese zusätzliche Bahnsteigkante ermöglicht im Bereich Lehe eine kreuzungsfreie Führung der Regionalbahn aus Cuxhaven, schafft Kapazitäten für die zusätzlich in Lehe endenden Fahrten der RS2 und verbessert zudem den Betriebsablauf auch im Schienengüterverkehr von und zum Seehafen Bremerhaven. Zusätzlich musste der heutige Mittelbahnsteig, der bisher eine Bahnsteiglänge von 170 m aufwies, verlängert werden, da das künftige Fahrzeugkonzept im Expresskrenz Bremen/Niedersachsen Bahnsteiglängen von mindestens 225 m erfordert.

Aufgrund veränderter Randbedingungen wurde das Vorhaben im vergangenen Jahr in die zwei Umsetzungsstufen „Verlängerung des Mittelbahnsteiges“ sowie „Neubau des Außenbahnsteiges“ aufgeteilt. Die Verlängerung des Mittelbahnsteiges wurde bereits von Mitte März bis Mitte Juli 2024 baulich umgesetzt. (siehe **Abb. 5**) Die Inbetriebnahme der Bahnsteigverlängerung erfolgt aufgrund nachgelagerter Arbeiten an der Leit- und Sicherungstechnik nach aktuellem Planungsstand zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025. Ein Planfeststellungsbeschluss war für diese Maßnahme nicht erforderlich.



**Abb. 5:** Auf 225 Meter verlängerter Mittelbahnsteig in Bremerhaven-Lehe

Für den Neubau des Außenbahnsteiges einschließlich Zugang (siehe **Abb. 6**) hingegen läuft das Planfeststellungsverfahren noch, da Änderungen des Antrags erforderlich wurden. Ein Beschluss wird kurzfristig erwartet. Im Gewerk Oberleitungsanlage waren Umplanungen im Bereich der Station sowie eine Ausweitung des Umbaubereiches auf die Strecke vor und nach der Station erforderlich. Nach gemeinsamer Abstimmung zwischen der DB InfraGO AG und dem Land Bremen werden diese Umplanungen durch das Projekt der Generalsanierung vorgenommen, ebenso die bauliche Umsetzung, welche auf das 2. Hj. 2026 terminiert ist. Aufgrund technischer Abhängigkeiten kann mit dem Bau des Außenbahnsteigs erst im Anschluss daran, im 1. Hj. 2027, begonnen werden. Die Inbetriebnahme des Außenbahnsteigs ist zeitgleich mit der Fertigstellung der Generalsanierung im Dezember 2027 vorgesehen.



**Abb. 6:** Visualisierungen des Zugangs zum neuen Außenbahnsteig in Bremerhaven-Lehe [Quelle: Entwurfsplanung zu Bremerhaven-Lehe, Emch+Berger]

In **Bremen-Mahndorf** ist die Verlängerung der beiden bestehenden Bahnsteige um rund 50 m erforderlich. Hier ergibt sich aus dem künftig geänderten Betriebskonzept auf der RE-Linie Hannover – Bremen – Norddeich das Ziel, eine höhere Sitzplatzkapazität anzubieten und somit die Züge zu verlängern. In der Folge muss auch die Infrastruktur entsprechend angepasst werden. Ein entsprechender Planungsvertrag wurde mit der DB InfraGO AG abgeschlossen. Die Vorentwurfsplanung ist erfolgt, sodass derzeit die Entwurfsplanung erarbeitet wird, welche Ende September dieses Jahres abgeschlossen sein soll. Die bauliche Umsetzung ist für 2027 geplant. Am Bahnsteig 2 wird aufgrund räumlicher Zwänge zunächst nicht die angestrebte Bahnsteiglänge von 275 Metern hergestellt, sondern eine für die neuen Fahrzeuge ausreichende Mindestlänge von 268 Metern. Die Ergänzung weiterer 7 Meter Bahnsteiglänge zur Ziellänge ist im Rahmen des DB-Großprojektes Hamburg/Bremen – Hannover (HHBH) vorgesehen.

### **3.2. Investpaket 2020 (Modernisierung und Barrierefreiheit)**

Ziel des Investpakets 2020, welches im Jahr 2015 durch das Land Bremen und die damalige DB Station&Service AG (heute DB InfraGO AG) aufgesetzt wurde, ist die Modernisierung und vollständige Barrierefreiheit an allen SPNV-Stationen im Land Bremen. Von den 23 bestehenden Stationen sind bisher 20 umfassend modernisiert und barrierefrei umgebaut worden. Bei drei Stationen steht die barrierefreie Sanierung noch aus: Bremen-Neustadt, Bremen-Sebaldsbrück sowie Bremen-Hemelingen. Bremen-Sebaldsbrück soll dabei durch die Station Föhrenstraße (unten) ersetzt werden. In diesem Zusammenhang soll auch die neue Station Föhrenstraße (oben) zur Schaffung eines großen ÖPNV-Verknüpfungspunktes errichtet werden.

Die Stationen **Bremerhaven-Wulsdorf** und **Bremen-Oberneuland** sind bereits in 2021 mit moderner Bahnsteigausstattung und barrierefreien Zugängen sowie Bahnsteigen für den niveaufreien Einstieg in Betrieb genommen worden. Letzte Restarbeiten, die den Betrieb der Station bzw. deren barrierefreien Zugang nicht behindern und teilweise in Abhängigkeit zu anderen Vorhaben stehen, sind an beiden Stationen noch ausstehend und sollen schnellstmöglich abgeschlossen werden. Die neue Zuwegung in Bremen-Oberneuland an den Bahnsteig 3 von der Rockwinkeler Landstraße aus wird vsl. im Jahr 2027 durch das ASV errichtet.

Für die barrierefreie Modernisierung der Bahnhofs **Bremen-Neustadt** ist die Detailplanung abgeschlossen und die Plangenehmigung des Eisenbahnbundesamtes liegt vor. Der geplante Bau in den angemeldeten Sperrpausen während der Sommerferien 2022 konnte nicht erfolgen, da es für die ausgeschriebenen Bauleistungen kein Angebot gab. Der Bauzeitraum mit neuen Sperrpausen ist inzwischen für das erste Halbjahr 2026 angesetzt. Voraussichtlich in der Zeit vom 09.02.2026 bis 14.03.2026 wird es eine Vollsperrung der Station geben, sodass die Züge dort nicht halten werden. Derzeit erfolgt die erneute Ausschreibung der Bauleistungen.

Die Stationen **Bremen-Hemelingen**, **Bremen Föhrenstraße (oben)** und **Bremen Föhrenstraße (unten)** im Bremer Osten sollen neu gebaut werden. Gegenüber einer Modernisierung am bestehenden Standort ist der planerische Aufwand bei Neubauten an bestehenden Bahnstrecken erheblich höher. Dies trifft insbesondere bei den in Rede stehenden Stationen zu, da es sich dort um stark ausgelastete Streckenabschnitte handelt und eine Verringerung der Leistungsfähigkeit bei einer Neuplanung zwingend vermieden werden muss. Daraus folgen umfangreiche und zum Teil iterative Planungsschritte, die eine Abstimmung zwischen verschiedenen Gewerken und Akteuren erfordern.

Für **Bremen-Hemelingen** wurde gemeinsam mit der DB eine neue Vorzugsvariante mit insgesamt drei Bahnsteigkanten nördlich der Eisenbahnüberführung Hannoversche Straße entwickelt. Die Zuwegung zu den Bahnsteigen soll durch eine neu zu errichtende Personenüberführung mit insgesamt drei Aufzügen erfolgen, vergleichbar der Station in Bremen-Mahndorf. Nach gemeinsamer Festlegung zwischen SBMS und DB werden die Planungsleistungen für den Ersatzneubau der Verkehrsstation im Herbst 2025 neu ausgeschrieben. Eine entsprechende Planungsvereinbarung dafür wurde nach

vorliegendem Beschluss der Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung im Sommer 2025 mit der DB InfraGO AG geschlossen. Die Umsetzung der Maßnahme ist für das Jahr 2030 geplant.

Für die Station **Bremen Föhrenstraße (oben)** wird kurzfristig der Planfeststellungsbeschluss erwartet. Die DB-interne Prüfung der Entwurfsplanung konnte im letzten Jahr aufgrund offener Fragestellungen im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik (LST) nicht positiv abgeschlossen werden. In Abstimmung mit den zuständigen Stellen der DB wird die Planung für das Fachgewerk LST derzeit überarbeitet. Sperrpausen für die Umsetzung der Maßnahme wurden für die Jahre 2028/ 2029 angemeldet. Eine Finanzierungsvereinbarung zur Realisierung der Station befindet sich aktuell mit der DB InfraGO AG in Vorbereitung und soll noch in diesem Jahr abgeschlossen werden. Die Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung wird hierüber zeitnah in einer separaten Vorlage im Detail informiert.

Die Planung der Station Bremen **Föhrenstraße (unten)** wurde in die laufenden Planungen des DB-Großprojekts Hamburg/Bremen – Hannover (HHBH) aufgenommen. Dazu wurde eine gesonderte Planungsvereinbarung zwischen der DB und dem Land Bremen geschlossen. Der Streckenausbau durch das Projekt HHBH ist zwingende Voraussetzung für die Realisierung der Station und eine gemeinsame Planung und Umsetzung daher erforderlich. Letztere ist derzeit ab Mitte der 2030er Jahre zu erwarten. Wie oben bereits zum Projekt HHBH beschrieben, befindet sich die Vorentwurfsplanung im Abschluss und wird im Rahmen der öffentlichen Informationsveranstaltungen gemeinsam mit den Ausbauplanungen der Strecke vorgestellt. Einen ersten Einblick zum Planungsstand wurde dem Beirat Hemelingen bereits während der Sitzung am 12. Februar 2025 gegeben. Es zeigt sich bereits, dass die Umsetzung der Station technisch sehr aufwändig und mit entsprechend hohen Kosten verbunden sein wird. Eine abschließende Bewertung der Vorplanungsergebnisse wird nach Vorliegen sämtlicher Informationen vorgenommen.

### **3.3. Stationsneubau gemäß Verkehrsentwicklungsplan 2025**

Die Planungen der beiden Stationen **Bremen-Arbergen** und **Bremen-Grambke** wurden ebenso wie diejenige für Bremen Föhrenstraße (unten) im Rahmen der Planungen des DB-Großprojektes Hamburg/Bremen – Hannover (HHBH) durchgeführt. Ihre Umsetzung ist gleichfalls mit dem Ausbau der Strecke verknüpft, welcher die Streckenleistungsfähigkeit erhöht und eine Voraussetzung für die neuen Stationen darstellt. Zudem können durch die Verknüpfung der Vorhaben Synergien in Planung und Bau für die Stationen genutzt werden. Die Planungsergebnisse werden in den oben beschriebenen öffentlichen Informationsveranstaltungen vorgestellt. Die Bauausführung ist auch hier gemeinsam mit der Strecke ab Mitte der 2030er Jahre zu erwarten.

Für die Stationen **Bremen Achterdiek** und **Bremen Universität/Technologiepark** konnten im letzten Jahr die Planungsleistungen vergeben und mit der Vorentwurfsplanung begonnen werden. Erste Planungsstände wurden vorgelegt (siehe **Abb. 7**). Die Vorentwurfsplanung soll im Herbst 2025 abgeschlossen und vorgestellt werden. Die Realisierung der Verkehrsstationen ist zeitgleich mit der Generalsanierung der Strecke Bremen – Hamburg angestrebt, welche derzeit auf das 2. Halbjahr 2031 terminiert ist.



**Abb. 7:** Visualisierung der beiden Zugangsbereiche zu den Außenbahnsteigen in Bremen Achterdiek (Planungsstand März 2025)

Zur Station **Bremen Überseestadt** wurde in einer Studie die grundsätzliche bauliche Machbarkeit von Bahnsteigen an der Strecke im Bereich zwischen Hans-Böckler-Straße und Eduard-Schopf-Allee nachgewiesen. In einer betrieblichen Machbarkeitsstudie durch die DB wurden allerdings notwendige Erweiterungen der Gleisinfrastruktur im Bereich der Station identifiziert, die auch mit weiteren Vorhaben zur Verbesserung des Güterverkehrs verknüpft sind. Diese werden gemeinsam in einer Fortschreibung der baulichen Machbarkeitsstudie in Zusammenarbeit mit der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation und der Wirtschaftsförderung Bremen auf ihre Umsetzbarkeit hin überprüft. Das Ergebnis wird vsl. in der ersten Jahreshälfte 2026 vorliegen.

In einer betrieblichen Machbarkeitsstudie wurde für die Station **Bremen-Huchting** eine Erweiterung der Gleisinfrastruktur für den Standort westlich des Bahnübergangs „Am Wardamm“ als notwendig ermittelt, die sich insgesamt positiv auf den Betrieb des Personen- und Güterverkehrs zwischen Bremen und Delmenhorst auswirkt. Daraufhin wurde in Abstimmungen mit der DB erreicht, dass diese neue Infrastruktur in dem bereits laufenden DB-Projekt zur Modernisierung des Stellwerks Delmenhorst grundsätzlich berücksichtigt wird. Die Planung der Verkehrsstation sowie der Gleisinfrastruktur selbst hat aktuell noch nicht begonnen. Ebenso mussten auch die Arbeiten an den weiteren neuen Haltepunkten **Steubenstraße, Marßel und Farge Ost** aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2025 (VEP 2025) in der Priorität aufgrund der zahlreichen zuvor genannten Projekte sowie aufgrund technischer Herausforderungen bzw. des absehbar geringen Fahrgastpotenzials bisher zurückgestellt werden.

## 4. Sonstige Vorhaben

### 4.1. Elektronisches Stellwerk (ESTW) Bremen-Burg

In dem Projekt der DB InfraGO AG wird die Leit- und Sicherungstechnik der Bahnhöfe Bremen-Vegesack, Bremen-Burg und Osterholz-Scharmbeck einschließlich zugehöriger Streckenabschnitte als modernes elektronisches Stellwerk erneuert. Dadurch wird die betriebliche Flexibilität erhöht, zahlreiche Bahnübergänge werden teils im Vorlauf, teils im Nachlauf erneuert bzw. angepasst. Zudem werden die Voraussetzungen einer späteren Erweiterung für das European Train Control System (ETCS) geschaffen. Nachdem die Maßnahme aufgrund von fehlenden Prüf- und Abnahmekapazitäten im Bereich Leit- und Sicherungstechnik nicht wie ursprünglich geplant in 2024 abgeschlossen werden konnte, ist die Inbetriebnahme des ESTW im 2. Halbjahr 2025 vorgesehen. Im Zusammenhang mit dieser Baumaßnahme wird es zu verschiedenen Streckensperrungen kommen, u.a. wird die Strecke Bremen-Burg – Bremen-Vegesack vom 02.10.2025 bis 14.10.2025 gesperrt, wobei es bereits ab dem 19.09.2025 zu Einschränkungen kommen kann, da die Abstellgleise im Bahnhof Vegesack von diesem Zeitpunkt an nicht erreichbar sein werden. Zusätzlich wird in der Zeit vom 02.10.2025 (ca. 21:00 Uhr) bis 06.10.2025 (ca. 5:00 Uhr) die Strecke Bremen – Bremerhaven bis vsl. zum Bahnhof Lübberstedt gesperrt werden.

## 4.2. Das neue Fahrgastinformationssystem DSA+Premium

Die DB InfraGO AG Geschäftsbereich Personenbahnhöfe ist für die Information der Reisenden an den von ihr betriebenen Bahnhöfen zuständig. Visuell erfolgt dies über Anzeiger, auf denen für Reisende relevante Informationen („Reisendeninformation“) dargestellt werden. Die bisher an kleinen Verkehrsstationen eingesetzten Dynamischen Schriftanzeiger (DSA) erreichen nun das Ende der Nutzungsdauer und müssen ersetzt werden. Hierzu hat die DB InfraGO AG mit den Dynamischen Schriftanzeigern plus (DSA+) eine neue Anzeigergeneration entwickelt. Die DSA+ Produktfamilie umfasst neben dem zweizeiligen DSA+ Standard auch den dreizeiligen DSA+ Premium. Im Land Bremen soll ein flächendeckender Standard an allen DB-Stationen mit dem DSA+ Premium eingeführt werden. Gegenüber dem heutigen Stand des (alten) DSA, der nur die nächste Zugabfahrt anzeigen kann, verbessert sich die Reisendeninformation dahingehend, dass bis zu drei Zugabfahrten am Bahnsteig angezeigt werden können. Mit dem integrierten Akustikmodul können die Informationen auch akustisch abgerufen werden. Zudem wird in diesem Zuge der Aushang der Baufahrpläne digitalisiert. Als erste Station im Land Bremen wurde im Juni 2025 Bremerhaven-Wulsdorf mit dem neuen Anzeiger ausgerüstet. (siehe **Abb. 8**) Im Herbst 2025 folgen die Stationen Bremen-Neustadt, - Oberneuland, - Hemelingen sowie Bremerhaven-Lehe. Im Laufe des kommenden Jahres werden dann sämtliche Bahnhöfe im Land Bremen mindestens mit dem neuen DSA+ Premium ausgestattet sein.



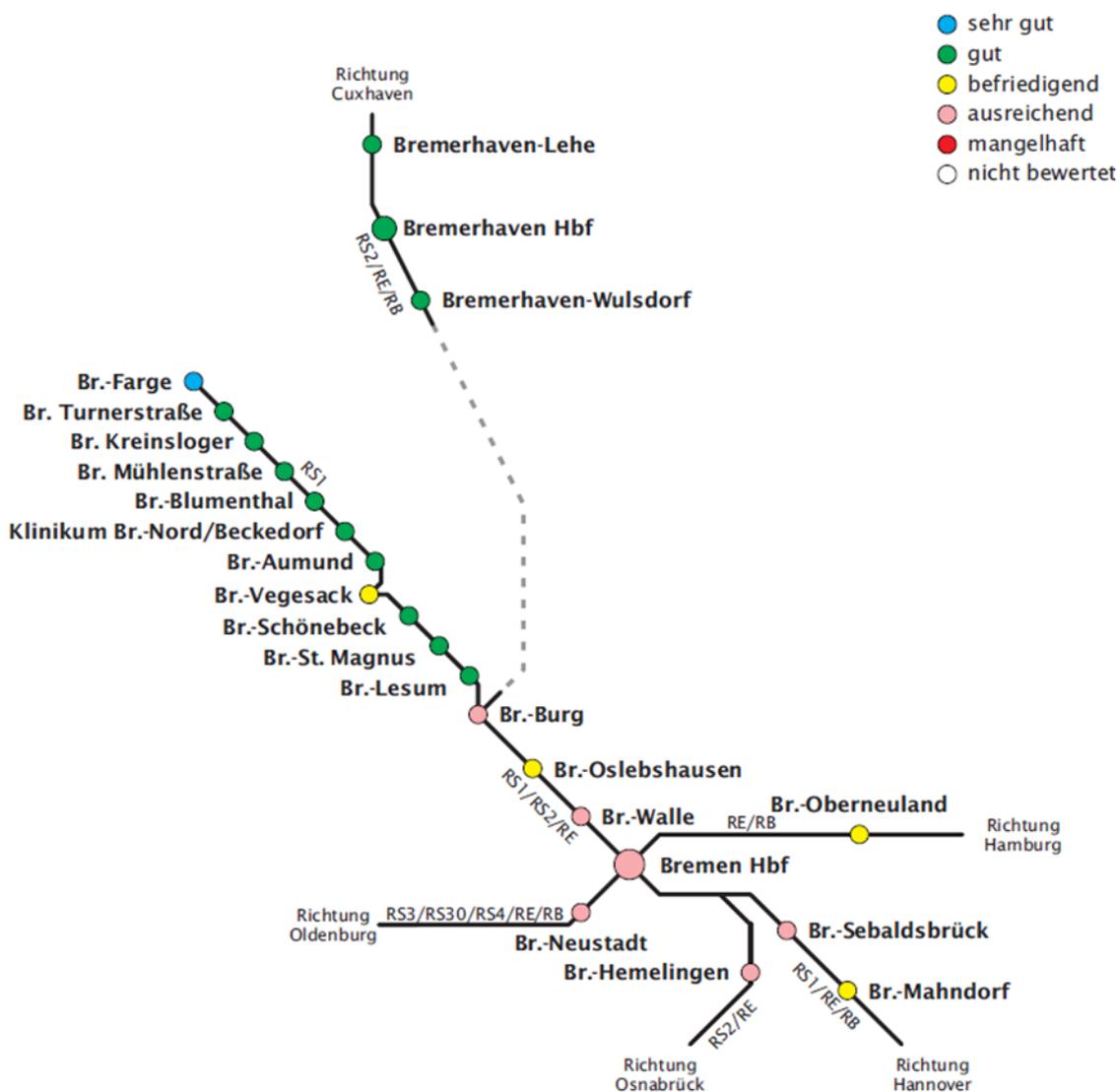
**Abb. 8:** Der neue Dynamische Schriftanzeiger (DSA+ Premium) in Bremerhaven-Wulsdorf einschließlich elektronischem Aushang der Baufahrpläne

## 4.3. Fortsetzung der Qualitätskontrollen an den Stationen

Seit 2012 lässt die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung in Kooperation mit dem Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) jährlich die Qualität der Bahnstationen im Land Bremen durch einen externen Gutachter bewerten. Wichtiger Grundsatz ist dabei die konsequente Kontrolle der Stationen aus Kundenperspektive. Die drei Themenfelder

Fahrgastinformation, Wartekomfort/Aufenthaltsqualität und Service/Vertrieb bilden die Bewertungsschwerpunkte. Die Ergebnisberichte werden jeweils zeitnah auf der Internetseite der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung zum Download bereitgestellt<sup>1</sup>, darüber hinaus befindet sich der Ergebnisbericht für das Jahr 2025 in der Anlage dieses Berichts.

In der Gesamtbewertung ist die Qualität der Bremer Stationen 2025 gegenüber dem Vorjahr in Schulnoten von 2,57 auf 2,65 erneut leicht gesunken. Grund sind hierfür die Verschlechterungen im Bereich Wartekomfort und Service. Gegenüber dem Vorjahr bessere Bewertungen im Bereich Information konnten den Rückgang der Gesamtbewertung nicht ausgleichen. Positiv auf die Informationsqualität hat sich die wiederhergestellte Funktionsfähigkeit von Zugzielanzeigern im Bereich der DB AG ausgewirkt. Im Bereich Wartekomfort ist die schlechtere Bewertung insbesondere mit vermehrten Verschmutzungen wie bspw. Graffiti begründet. Der bauliche Zustand der Anlagen hat sich in den vergangenen Jahren hingegen verbessert. Beispielsweise werden durch Vandalismus zerstörte Scheiben in den Wartebereichen nunmehr zeitnah erneuert. Eine leichte Verschlechterung der Servicequalität ist auf defekte, nicht funktionierende Aufzüge an insgesamt drei Stationen an den Tagen der Erhebung zurückzuführen. Alle Gesamtnoten je Station sind in **Abb. 9** dargestellt.



**Abb. 9:** Gesamtbewertung der Stationen im Land Bremen im Jahr 2025 [Quelle: Qualitätskontrolle an den Bahnstationen im Land Bremen, Juni 2025, Ergebnisbericht, BahnStadt Planungsgesellschaft für Bahnhofsentwicklung mbH]

<sup>1</sup> <https://www.bauumwelt.bremen.de/mobilitaet/schienerverkehr/qualitaetskontrolle-der-bahnhoeefe-im-land-bremen-59766>

### **C. Alternativen**

Alternativen werden nicht vorgeschlagen.

### **D. Finanzielle, personalwirtschaftliche und genderspezifische Auswirkungen**

Mit dem vorliegenden Bericht sind keine finanziellen, personalwirtschaftlichen und genderspezifischen Auswirkungen verbunden.

### **E. Beteiligung/Abstimmung**

Eine Beteiligung/ Abstimmung ist nicht erforderlich.

### **F. Öffentlichkeitsarbeit/Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz**

Die Vorlage ist zur Veröffentlichung nach dem Bremischen Informationsfreiheitsgesetz (BremIFG) geeignet..

### **Beschlussempfehlung**

Die staatliche Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

#### Anlage(n):

1. Teil B\_AnI\_BdV\_SPNV Bremen 2025\_Teil Infrastruktur