



InfraGO



Ein Projekt für den
Deutschlandtakt

Bahnprojekt Hamburg/Bremen - Hannover

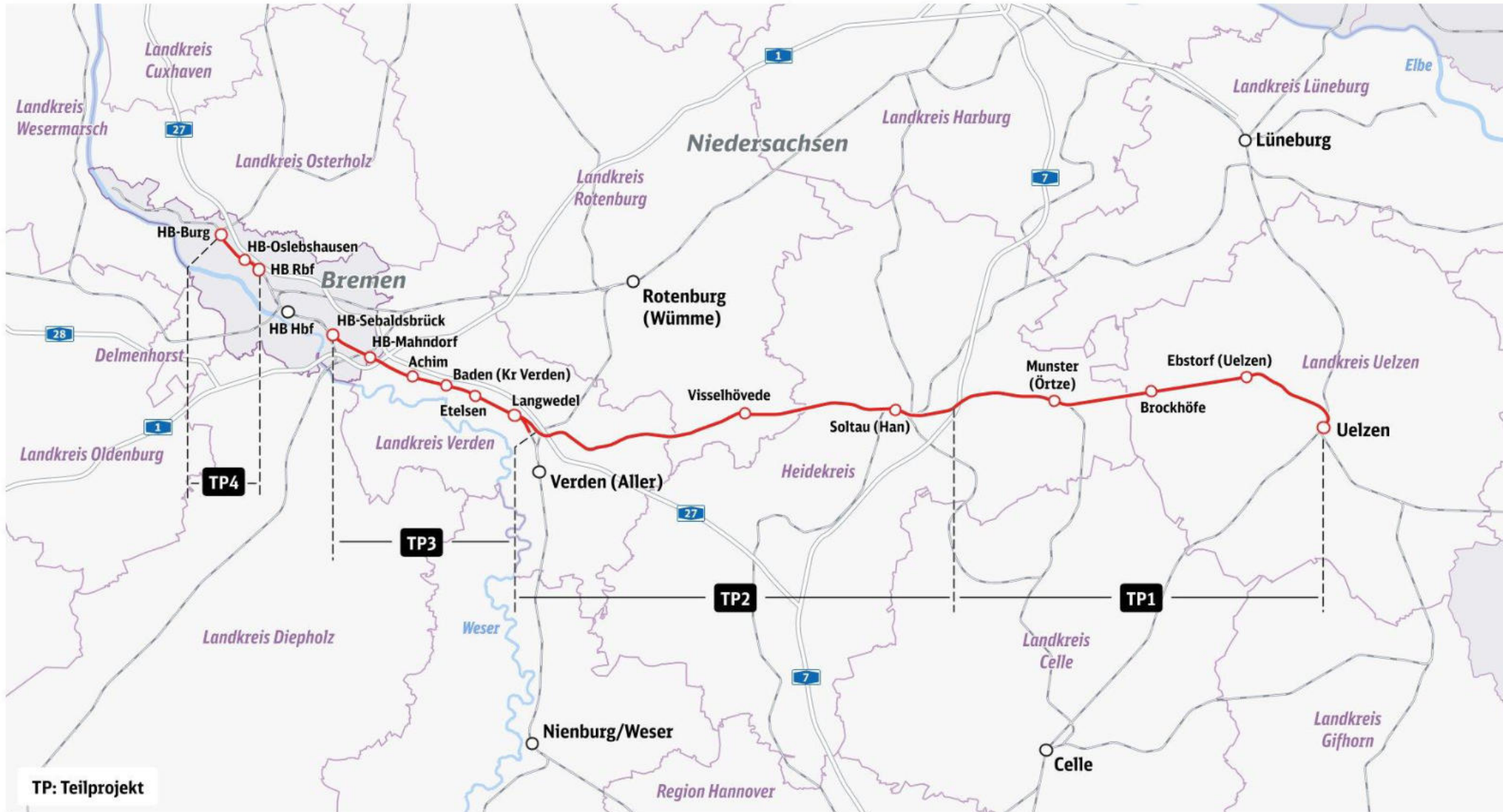
Ausbaustrasse (ABS) Langwedel – Bremen

16.12.2025 | Ortsbeirat Hemelingen

Vorstellungsrunde

Für eine starke Schiene in Norddeutschland

Heute hier im Fokus: Der Ausbau Langwedel – Bremen (Teilprojekte 3 & 4)



Das Projekt ist im engen Austausch mit den Menschen vor Ort

Unser Termin heute reiht sich in eine Serie von Gesprächsterminen ein

Haupt- verwaltungsbeamte

- > Arbeitsgruppe (AG)
Anrainerkommunen

Politische Mandatsträger

- > Ausschusssitzungen, Fraktionstermine,
interfraktionelle Sitzungen o. ä.

Verwaltung

- > Regionaler
Vorplanungsaustausch

Anwohner

- > 1. Eigentümergegespräche
- 2. Bürgerinformations-
veranstaltungen



Seit dem Sommer finden eine Menge Termine statt:

12.05.25: Abstimmung mit der AG Anrainerkommunen

28.05.25: Vorstellung des virtuellen Planungsmodells im Teilprojekt 3 (Niedersachsen)

18.09.25: Projektvorstellung in der Deputation der Bremer Bürgerschaft

22.09.25: Vorstellung des virtuellen Planungsmodells im Teilprojekt 3 & 4 (Bremen)

27.10.25: Regionaler Vorplanungsaustausch in Niedersachsen

29.10.25: Regionaler Vorplanungsaustausch in Bremen

26.11.25: Projektvorstellung ggü. niedersächsischer Kommunalpolitik

01./02.12.25: Eigentümergegespräche in Achim und Langwedel

08./09.12.25: Eigentümergegespräche in Bremen

→ **16./17.12.25:** Ortsbeiratssitzungen in Bremen

19.01.26: Bürgerinformationsveranstaltung Langwedel

26.01.26: Bürgerinformationsveranstaltung Achim

03.02.26: Bürgerinformationsveranstaltung in Bremen-Nord

10.02.26: Bürgerinformationsveranstaltung in Bremen-Ost

Projektinfos und -hintergründe aus erster Hand

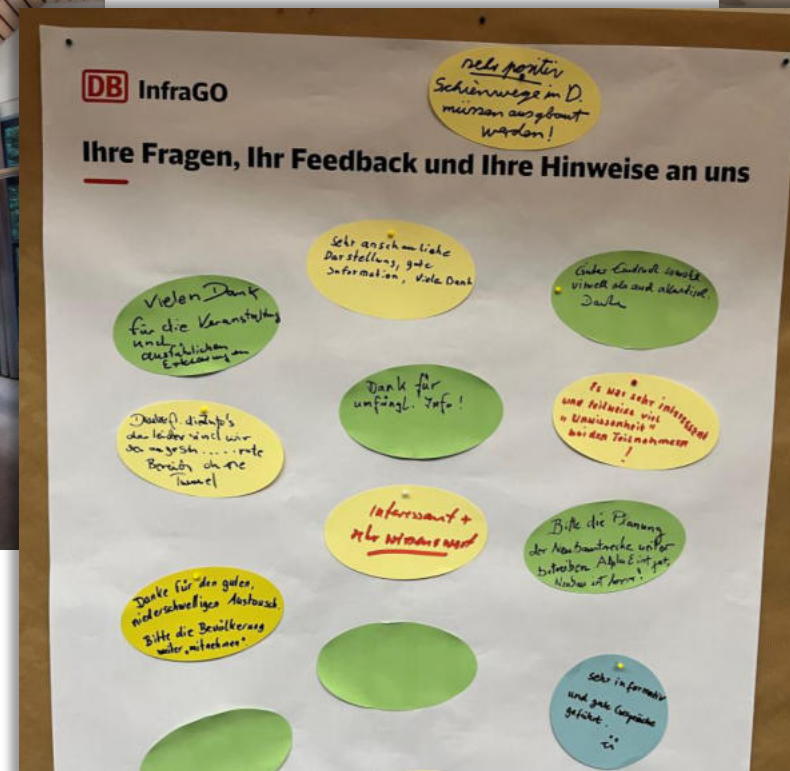
Bürgerinformationsveranstaltungen dienen dem direkten Austausch

Auch bei der Ausbaustrecke Langwedel – Uelzen haben insgesamt vier Bürgerinformationsveranstaltungen stattgefunden:

4x Termine

ca. 350 Besucher

Durchgehend positives Feedback



Ausbau- und Neubaustrecken (ABS/NBS) sind gesetzlich geregelt

Die Bahn plant im Auftrag des Bundes



Das Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes wird nach dem vom Parlament beschlossenen Bedarfsplan für Bundesschienenwege ausgebaut.

Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) in einem [Online-Artikel](#) über den Neu- und Ausbau von Eisenbahn-Infrastruktur

Der Bedarfsplan dient als Anlage zum Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG). Darin sind die einzelnen Projekte festgehalten.

Bedarfsplan für die Bundesschienenwege	
Neue Vorhaben	
Vordringlicher Bedarf (VB-E (in Fettdruck) u. VB)	
Lfd. Nr.	Vorhaben
1	Projektbündel 1: ABS Berlin – Wittenberge – Hamburg, ABS Berlin – Rostock
2	Projektbündel 2: ABS/NBS Hannover – Hamburg
3	Projektbündel 3: ABS Bremerhaven – Bremen – Langwedel – Uelzen, ABS Magdeburg – Stendal – Uelzen, ABS Magdeburg – Halle, ABS Wunstorf – Verden – Rotenburg, ABS Minden – Nienburg, ABS Elze – Hameln, ABS Lehrte – Braunschweig – Magdeburg – Roßlau – Falkenberg, ABS Sandersleben – Halle

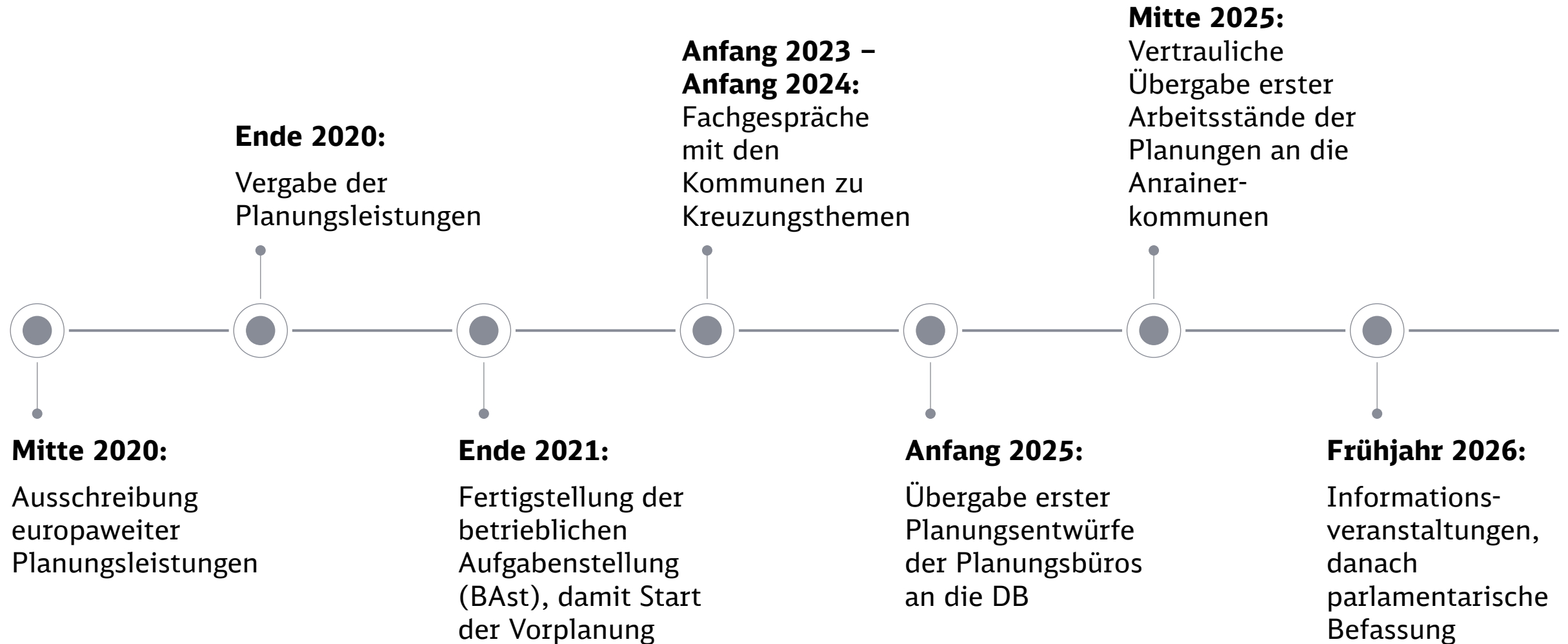


Die Ausbaustrecke (ABS) Langwedel – Bremen ist ein Teil davon.

§ Die DB InfraGO AG erfüllt als Vorhabenträgerin ihren gesetzlichen Auftrag.

Bisherige Projektmeilensteine

Die Vorplanung befindet sich auf der Zielgeraden



Das Bahnnetz ist zu voll, zu alt und zu kaputt

Gleichzeitig sollen immer mehr Fahrgäste und Güter transportiert werden

1 Schienengüterverkehr (SGV):



Zunahme des SGV um 35 % in ganz Deutschland.

Bundesministerium für Verkehr (BMV), S. 28 im [Gesamtüberblick zur Basisprognose der Verkehrsprognose 2040](#)

2 Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und Schienenpersonennahverkehr (SPNV):



26. Mai 2025 | Heike Zeigler

Über 187 Millionen Fahrgäste: ÖPNV-Rekord in Bremen und Niedersachsen

[buten un binnen](#) vom 26.05.25



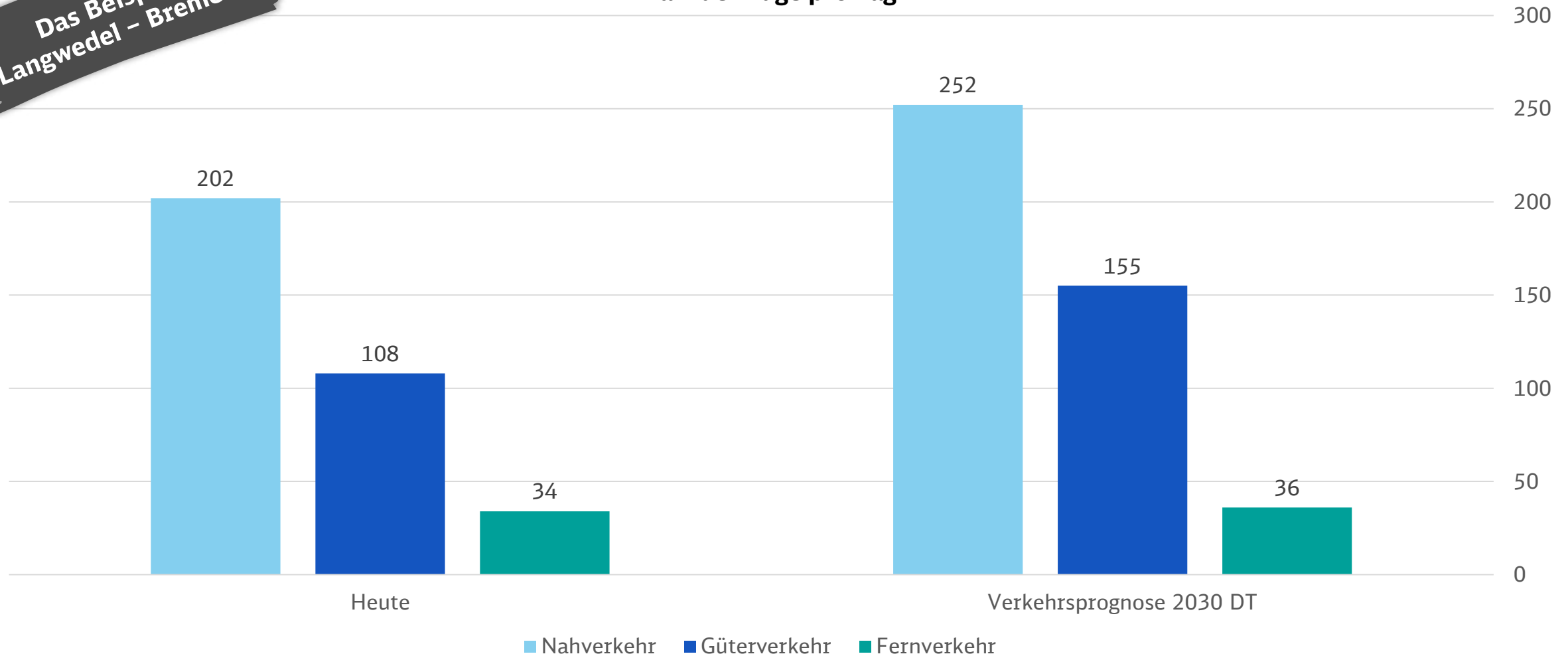
Der Ausbau löst das Problem: Die Kapazität steigt, das Angebot wächst und die Züge kommen pünktlicher.

Es fahren perspektivisch zu viele Züge auf zu wenig Gleisen

Die aktuell gültige Verkehrsprognose zeichnet ein klares Bild

Das Beispiel
Langwedel – Bremen

Anzahl der Züge pro Tag



Bremen und Niedersachsen wollen die Fahrgastzahlen erhöhen

Dazu planen die Länder gemeinsam Taktverdichtungen

RS 1: Verdichtung vom 30'-Takt auf einen 15'-Takt zwischen Bremen Hbf und Achim sowie ein durchgehender 15'-Takt ohne Taktlücke zwischen Bremen Hbf und Vegesack.

RS 2: Verdichtung auf einen ganztägigen 30'-Takt zwischen Bremen und Bremerhaven.

RE 1/RE 8: Verdichtung vom 60'-Takt auf einen 30'-Takt zwischen Bremen und Hannover.

RB 37: Verdichtung vom 120'-Takt auf einen 60'-Takt zwischen Bremen und Uelzen.



Die Ausbaustrecke (ABS) Langwedel – Bremen

Mehr Kapazität und Leistungsfähigkeit dank Ausbau und Modernisierung

Baubeginn: Mitte 2030er-Jahre



Ist-Zustand

Streckenummer	1740
Länge des Abschnittes	29,5 km
Streckengleise	2
Zulässige Geschwindigkeit	160 km/h



Ausbauumfang

- 3. Gleis Langwedel – HB*-Sebaldsbrück
- 3. Gleis HB*-Rangierbahnhof – HB-Burg
- Erneuerung der Stellwerkstechnik
- Herstellung des Überholbahnhofs Uphusen
- Viergleisigkeit zwischen Baden und Etelsen
- Bau unterschiedlicher Ingenieurbauwerke, z.B. Kreuzungsbauwerk in HB*-Burg oder Überwerfungsbauwerk in Langwedel
- Zusätzliche Ausbaupläne im Auftrag des Landes Bremen: Bau weiterer Verkehrsstationen, Bahnsteigverlängerungen in HB*-Burg sowie partielle Viergleisigkeit zwischen HB*-Mahndorf und HB*-Arbergen

*HB = Hansestadt Bremen

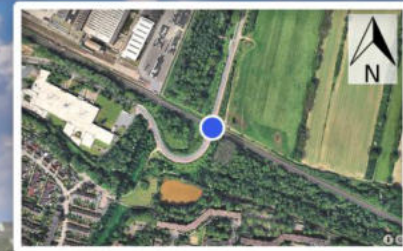
Der Neubau von drei Verkehrsstationen stärkt den SPNV

Die Bahn und das Land Bremen arbeiten eng zusammen

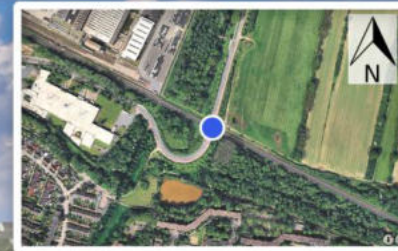


Die neuen Stationen Bremen-Grambke, -Arbergen und Föhrenstraße (unten) sind nicht Bestandteil des Bundesvorhabens, sondern Maßnahmen des Landes Bremen für die zwischen dem Land und der DB InfraGO AG entsprechende zusätzliche Planungsvereinbarungen abgeschlossen wurden, um eine integrierte Planung der Stationen mit dem Streckenausbau sicherzustellen.

Deputationsbericht der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung vom 09.09.25



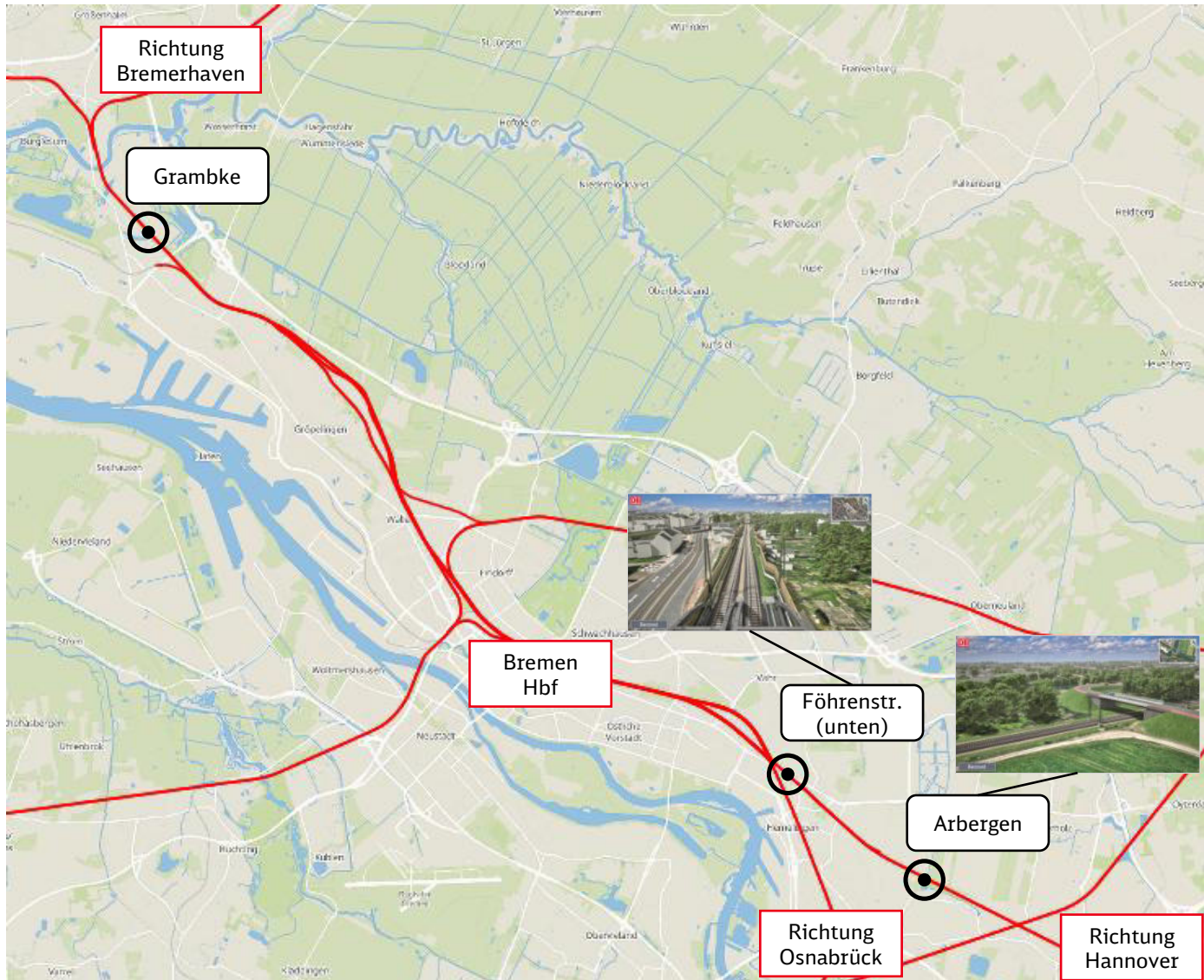
Bestand



Ausbau

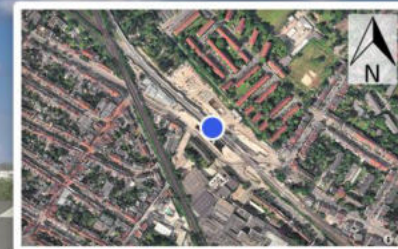
Der Neubau von drei Verkehrsstationen stärkt den SPNV

Die Bahn und das Land Bremen arbeiten eng zusammen

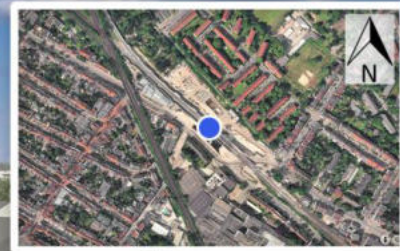


Die neuen Stationen Bremen-Grambke, -Arbergen und Föhrenstraße (unten) sind nicht Bestandteil des Bundesvorhabens, sondern Maßnahmen des Landes Bremen für die zwischen dem Land und der DB InfraGO AG entsprechende zusätzliche Planungsvereinbarungen abgeschlossen wurden, um eine integrierte Planung der Stationen mit dem Streckenausbau sicherzustellen.

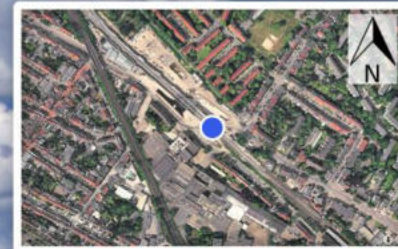
Deputationsbericht der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung vom 09.09.25



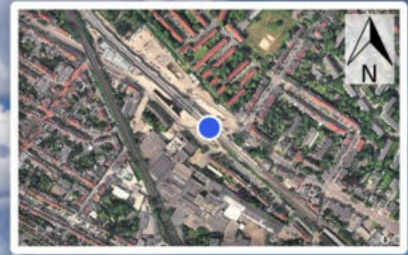
Bestand



Ausbau



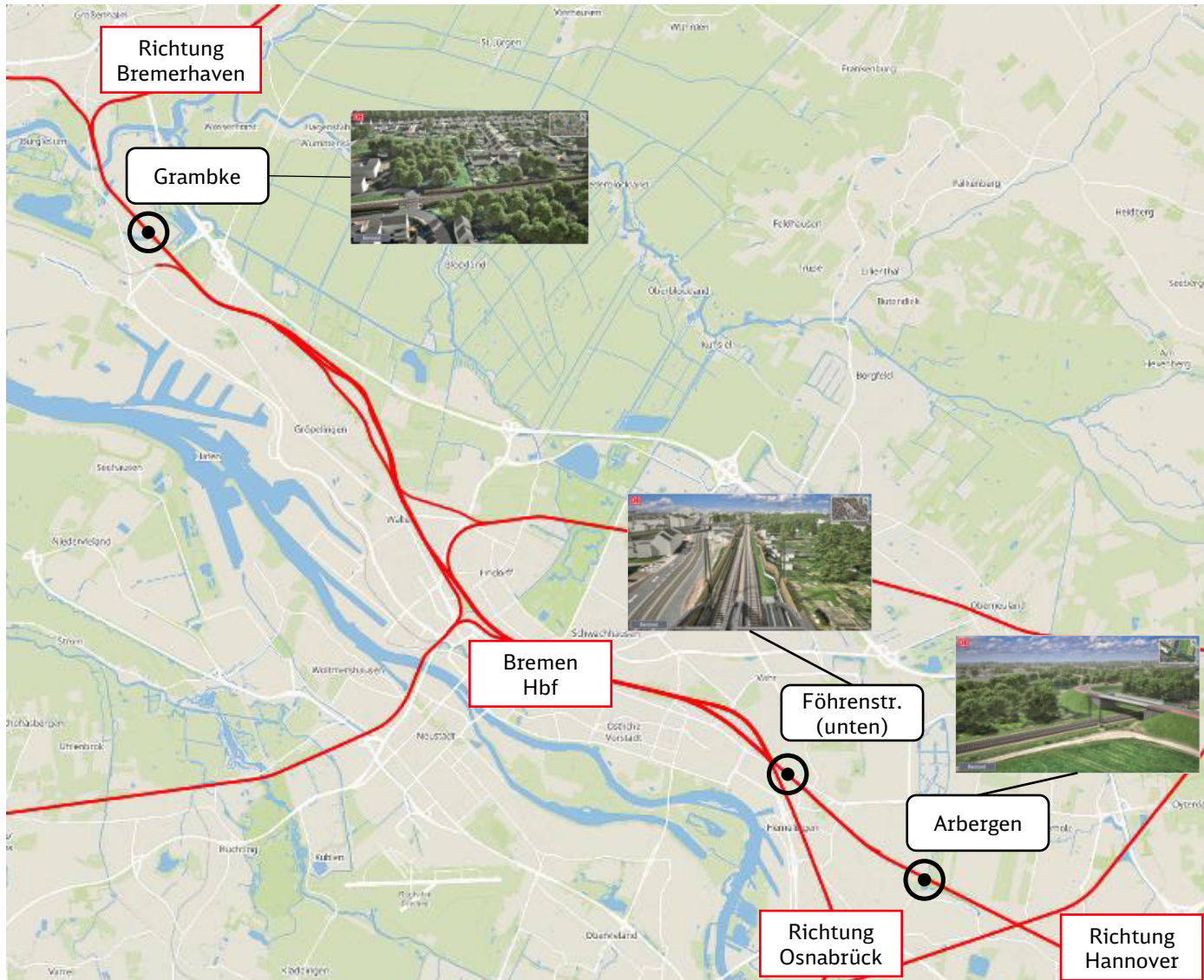
Bestand



Ausbau

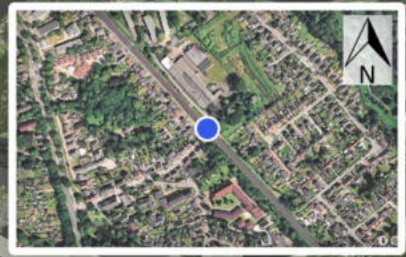
Der Neubau von drei Verkehrsstationen stärkt den SPNV

Die Bahn und das Land Bremen arbeiten eng zusammen



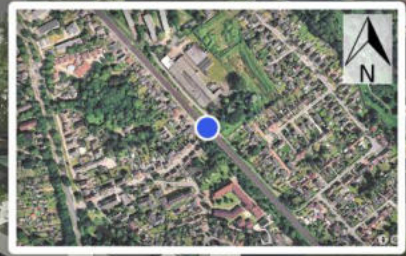
Die neuen Stationen Bremen-Grambke, -Arbergen und Föhrenstraße (unten) sind nicht Bestandteil des Bundesvorhabens, sondern Maßnahmen des Landes Bremen für die zwischen dem Land und der DB InfraGO AG entsprechende zusätzliche Planungsvereinbarungen abgeschlossen wurden, um eine integrierte Planung der Stationen mit dem Streckenausbau sicherzustellen.

Deputationsbericht der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung vom 09.09.25



Bestand

DB



Ausbau

Die Vorplanungsergebnisse wurden online veröffentlicht

Die Projektwebsite liefert transparent alle Informationen

Die Vorplanungsergebnisse wurden für die Website aufbereitet und **am 15.12.25 veröffentlicht**. Auf der Projektwebsite sind folgende Inhalte zu sehen:

Lagepläne



- Die finalen Lagepläne werden dort sortiert zum Anschauen und Download angeboten.

Isophonenkarten



- Auch die finalen Isophonenkarten werden dort sortiert zum Anschauen und Download angeboten.

Virtueller Streckenüberflug



- Auf der Projektwebsite wird ein Video zu finden sein, das die gesamte zukünftige Strecke zeigt.

Interaktive Streckenkarte

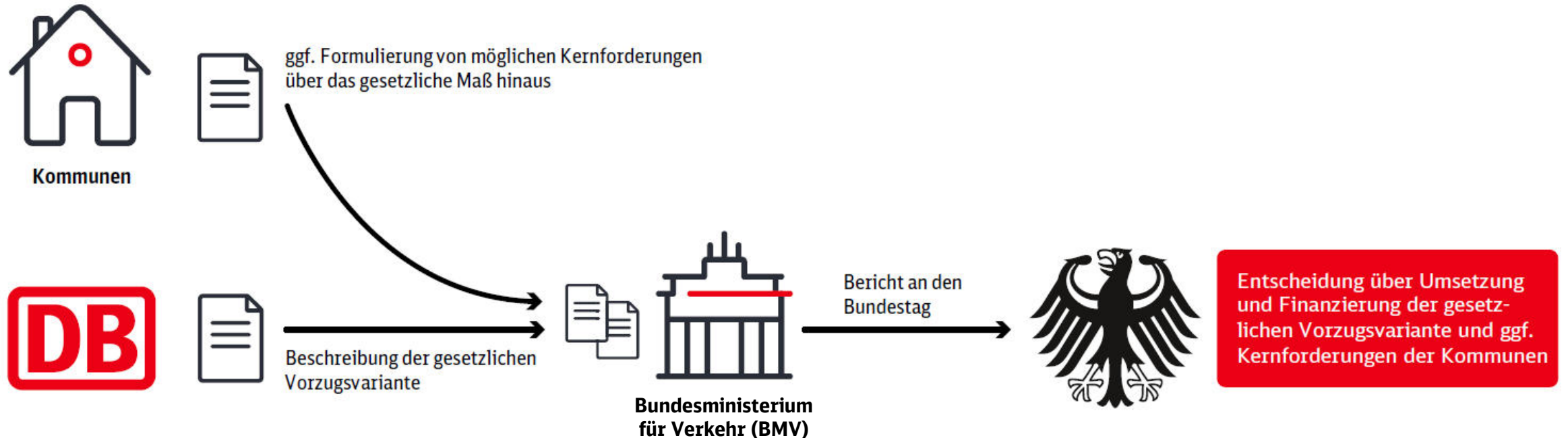


- Zusätzlich soll es eine interaktive Karte geben, die ausgewählte Hotspots der Planung mit einer kurzen Beschreibung und Bildern zeigt.

<https://www.hamburg-bremen-hannover.de>

Gemeinsam mit der Region werden die Unterlagen für den Bundestag vorbereitet

Die Parlamentarische Befassung



> Neben verkehrlichen und betrieblichen Zielen, müssen Ausbauvorhaben auch wirtschaftlich sein – das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) gibt Auskunft darüber. **Kernforderungen** sollten in **direktem Zusammenhang zur Maßnahme** stehen und eine **realistische Chance auf Umsetzung** haben, dabei spielt die Finanzierung eine zentrale Rolle.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit und Unterstützung!



www.hamburg-bremen-hannover.de



bahnprojekt-hhbh@deutschebahn.com





Kernforderungen der Region zum Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover

Ausbaustrecke (ABS) Bremen - Langwedel

Achim, 20.03.2026

Bearbeitung

AG Anrainerkommunen Bremen - Langwedel

I Inhaltsverzeichnis

I	Inhaltsverzeichnis	I
II	Abbildungsverzeichnis	III
1	Vorwort	1
1.1	Ausgangssituation.....	1
1.2	Betroffenheit der Region	3
1.2.1	Verkehrliche und betriebliche Wirkungen	3
1.2.2	Immissionsbezogene Wirkungen.....	4
1.2.3	Räumliche und städtebauliche Wirkungen.....	4
1.2.4	Auswirkungen auf Erreichbarkeit und Querungsbeziehungen	5
2	Kernforderungen der Region	6
2.1	Bestmöglicher Gesundheitsschutz durch Vollschutz vor Bahnlärm für einen menschengerechten Schienenausbau.....	7
2.1.1	Orientierung an gesundheitlichen Vorsorgewerten	8
2.1.2	Vollschutz gewährleisten	8
2.1.3	Vertrauensschutz für ermittelte Schutzfälle.....	10
2.1.4	Gesamtlärmbetrachtung aller Schienenverkehre.....	10
2.1.5	Anwendung auf ehemalige Funktionsgebäude	10
2.1.6	Schutz der „Ruhigen Gebiete“	10
2.1.7	Lärmschutz für Abstellgleise.....	11
2.2	Bestmöglicher Schutz vor Vibrationen/Erschütterungen.....	11
2.3	Der Schienenpersonennahverkehr ist quantitativ und qualitativ zu verbessern	11
2.4	Wirtschaftlichkeitsbetrachtung anhand der neuen Prognosezahlen/Zugzahlen für das Jahr 2040 auf Grundlage der Verkehrsprognose 2040.....	12
2.5	Integration des Schienenausbaus für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung	13
2.5.1	Städtebauliche Begleitplanung anwenden.....	14
2.5.2	Lärmschutz städtebaulich integrieren	14
2.5.3	Lärmschutzwände und Lärmschutzgalerien.....	15
2.5.4	Kreuzungsbauwerke optimal gestalten	15

2.5.5	Optische Kompensation	15
2.5.6	Begrünung der Lärmschutzwände/Alternative Lärmschutzwall/Erneuerbare Energie	16
2.5.7	Analyse und Ausgleich zum Orts- und Stadtklima	16
2.6	Querungen der Schieneninfrastruktur und verkehrliche Erreichbarkeit.....	17
2.7	Fonds zur Sicherung und Entwicklung hoher Siedlungsqualität sowie Umsetzung erforderlicher Kompensationsmaßnahmen	18
3	Anlagen – Kernforderungen der Anrainerkommunen	21

II Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zugzahlen.....	3
-----------------------------	---

1 Vorwort

1.1 Ausgangssituation

Der Bund strebt den gezielten Ausbau der Schieneninfrastruktur an, um die wachsenden Anforderungen im Güter- und Personenverkehr zu bewältigen. Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist hierbei das zentrale Planungsinstrument für die langfristige Entwicklung der Bundesinfrastruktur. Im BVWP ist unter der Projektnummer 2-003-V03 und dem damaligen Projektnamen „Optimiertes Alpha-E mit Bremen“ die Ausbaustrecke (ABS) Bremerhaven – Bremen – Langwedel als Maßnahme des Vordringlichen Bedarfs definiert.

Dieses Projekt betrifft mit den Teilprojekten (TP) 3 und 4 die Stadtgemeinde Bremen, den Landkreis Verden mit der Stadt Achim, den Flecken Langwedel sowie die Stadt Verden. Die gesetzliche Grundlage für die Umsetzung liefert das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG). Es regelt, welche Projekte aus dem BVWP durch den Bund finanziert und durch die Deutsche Bahn umgesetzt werden. Nach dem Inkrafttreten des sogenannten Genehmigungsbeschleunigungsgesetzes am 29.12.2023 wird das Projekt im BSWAG im Projektbündel 3 „ABS Bremerhaven – Bremen – Langwedel – Uelzen, ABS Magdeburg – Stendal – Uelzen, ABS Magdeburg – Halle, ABS Wunstorf – Verden – Rotenburg, ABS Minden – Nienburg, ABS Elze – Hameln, ABS Lehrte – Braunschweig – Magdeburg – Roßlau – Falkenberg, ABS Sandersleben – Halle“ aufgeführt und erhält somit eine gesetzlich abgesicherte Umsetzungsverpflichtung.

Die Maßnahmenbeschreibung des Projektes ABS Bremen - Langwedel umfasst aktuell folgende Aspekte:

- 3. Gleis Langwedel – Bremen-Sebaldsbrück
- 3. Gleis Bremen-Rangierbahnhof – Bremen-Burg
- Erneuerung der Stellwerkstechnik
- Herstellung des Überholbahnhofs Uphusen
- Viergleisigkeit zwischen Baden und Etelsen
- Bau unterschiedlicher Ingenieurbauwerke, z. B. Kreuzungsbauwerk in Bremen-Burg oder Überführungsbauwerk in Langwedel
- Zusätzliche Ausbaupläne im Auftrag des Landes Bremen:
 - Bau weiterer Verkehrsstationen, Bahnsteigverlängerungen in Bremen-Burg sowie partielle Viergleisigkeit zwischen Mahndorf und Arbergen

Die aktuellen Projektstände und alle Unterlagen sind auf der Homepage der DB zu finden:
<https://www.hamburg-bremen-hannover.de/langwedel-bremen.html>

Für die folgende parlamentarische Befassung können die Kommunen Kernforderungen über das gesetzliche Maß hinaus sammeln und formulieren. Um die Stellungnahme der Region zu formulieren und den Gesamtprojektplanungsprozess aktiv zu begleiten sowie die Interessen der betroffenen Kommunen bestmöglich zu vertreten und die einzelnen Planungsprozesse koordinieren zu können, haben die Stadtgemeinde Bremen, der Landkreis Verden, die Stadt Achim, die Stadt Verden und der Flecken Langwedel die AG Anrainerkommunen Bremen – Langwedel gebildet.

Die Kernforderungen müssen im direkten Zusammenhang zur Maßnahme stehen, um eine realistische Chance auf die Umsetzung zu haben. Dazu fließt die Beschreibung der DB der gesetzlichen Vorzugsvariante mit ein. Die Unterlagen gehen danach gemeinsam zum Bundesministerium für Verkehr, das wiederum einen Bericht für den Bundestag aufsetzt. Der Bundestag entscheidet sodann über die Umsetzung und Finanzierung der gesetzlichen Vorzugsvariante und der Kernforderungen der Kommunen.

Ein wesentlicher Prüfschwerpunkt ist die Bewertung der Vor- und Nachteile der geplanten Schienenausbaumaßnahmen. Die Anbindung an die Schiene und insbesondere eine schnelle Verbindung in die Oberzentren haben nicht nur für die einzelnen Kommunen, sondern auch für den ländlichen Raum einen erheblichen Nutzen, sei es in der Wohn- und Gewerbeentwicklung, Bindung von Arbeitskräften, Belange des Tourismus oder die Auswirkungen auf die Pendlerströme sowie auf den motorisierten Individualverkehr. Auf der anderen Seite sind jedoch die Beeinträchtigungen u.a. der Siedlungsstrukturen, der Stadtentwicklung und der Belange des Umweltschutzes durch die Maßnahmen zu bewerten. Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Mensch sind soweit wie möglich zu verringern oder auszuschließen. Nach der gründlichen Vorstellung der Planung der DB für den Ausbau der Strecke Bremen – Langwedel anhand umfangreicher Präsentation wurden die Auswirkungen des Projekts in den einzelnen Anrainerkommunen und deren Bürgerschaft umfassend erörtert. Insbesondere die Auswirkungen des Lärms und die aus den vorgestellten Schallschutzmaßnahmen resultierenden Auswirkungen auf Lichtverhältnisse, Landschaftsbild und Verkehrssituationen wurden ausführlich betrachtet.

Unter dieser Prämisse wurden die Kernforderungen der Region für den Ausbau der Strecke Bremen - Langwedel erarbeitet.

1.2 Betroffenheit der Region

Die Betroffenheit der Region ergibt sich aus den verkehrlichen, räumlichen und umweltbezogenen Wirkungen des geplanten Ausbaus der Strecke Bremen–Langwedel. Diese Wirkungen betreffen die Anrainerkommunen in unterschiedlicher Ausprägung und stehen in engem Zusammenhang mit der Lage der Strecke im Siedlungs- und Landschaftsraum. Die nachfolgende Darstellung beschreibt die wesentlichen Wirkungsdimensionen des Ausbaus.

1.2.1 Verkehrliche und betriebliche Wirkungen

Mit dem Ausbau der Strecke Bremen–Langwedel ist eine Veränderung der verkehrlichen Nutzung verbunden. Grundlage der aktuellen Vorplanung sind Prognoseannahmen, die sowohl eine Zunahme des Schienenpersonenverkehrs als auch des Schienengüterverkehrs berücksichtigen. Diese Veränderungen betreffen die Anzahl der Zugfahrten, die Zusammensetzung der Zugarten sowie deren zeitliche Verteilung über den Tages- und Nachtzeitraum. Darüber hinaus sind betriebliche Anpassungen vorgesehen, die der Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Stabilisierung des Bahnbetriebs dienen. Die konkrete Ausgestaltung dieser betrieblichen Maßnahmen kann sich im weiteren Planungsverlauf noch verändern, insbesondere vor dem Hintergrund fortgeschriebener Verkehrsprognosen und der weiteren Konkretisierung des Betriebsprogramms.

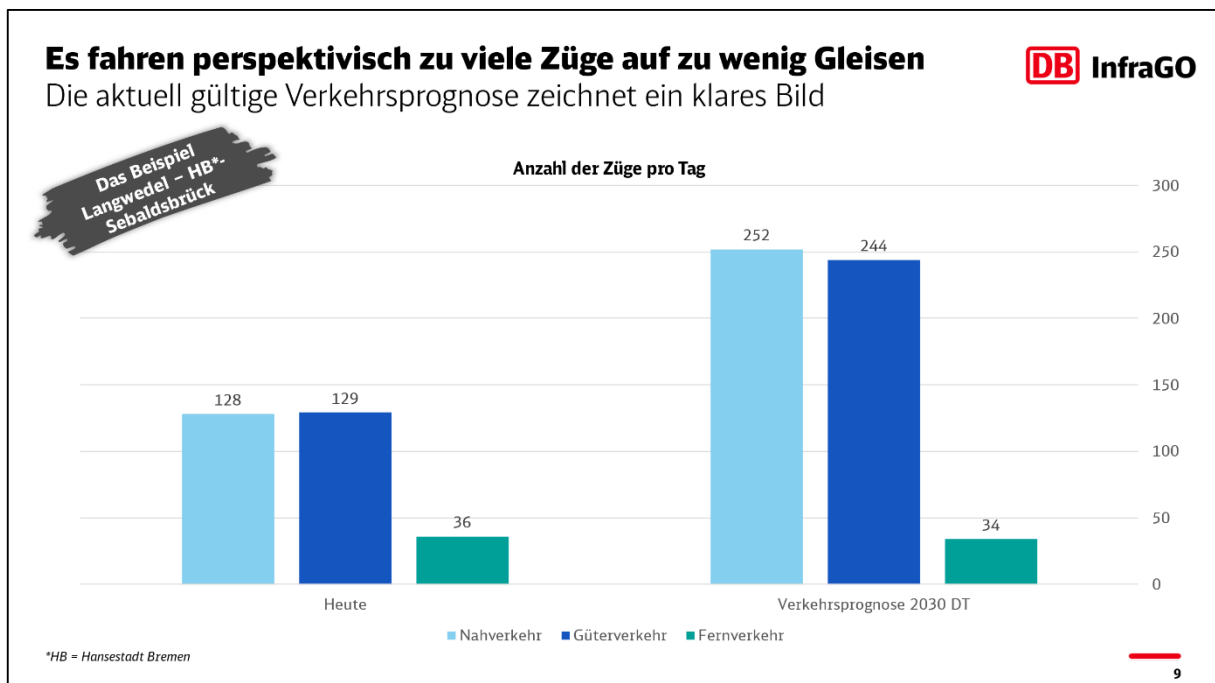


Abbildung 1: Gegenüberstellung der Zugzahlen 2025 und der Prognose 2030 Deutschlandtakt

1.2.2 Immissionsbezogene Wirkungen

Mit dem Ausbau der Strecke Bremen–Langwedel sind Veränderungen der Immissionssituation verbunden. Diese betreffen insbesondere Schallimmissionen aus dem Schienenverkehr sowie schienenverkehrsbedingte Erschütterungen. Aufgrund der teilweise unmittelbaren räumlichen Nähe der Strecke zu bestehenden Wohn- und Mischgebieten sind hiervon in Teilen der Region bewohnte Bereiche direkt betroffen. Die Immissionswirkungen ergeben sich sowohl aus der Zunahme und Veränderung des Zugverkehrs als auch aus betrieblichen Anpassungen im Zuge des Ausbaus. Sie können sich abhängig von Zugzahlen, Zugarten, Betriebsabläufen, Streckenlage sowie topografischen und baulichen Rahmenbedingungen unterschiedlich darstellen. Entsprechend variiert die Betroffenheit entlang der Strecke sowohl in ihrer räumlichen Ausdehnung als auch in ihrer Intensität. Die Ermittlung und Bewertung der Immissionswirkungen erfolgten auf Grundlage schalltechnischer Untersuchungen. Diese basieren in der aktuellen Planungsphase auf modellhaften Annahmen und werden im weiteren Planungsverlauf schrittweise konkretisiert und fortgeschrieben. Veränderungen der Annahmen oder der betrieblichen Rahmenbedingungen können dabei zu abweichenden Ergebnissen führen. Neben unmittelbaren Auswirkungen auf Wohnnutzungen können Immissionswirkungen auch andere schutzbedürftige Nutzungen betreffen. Hierzu zählen insbesondere Aufenthaltsbereiche im Freien sowie Einrichtungen mit besonderem Ruhe- oder Schutzbedarf. Die Betrachtung dieser Aspekte ist Bestandteil der weiteren Planung.

1.2.3 Räumliche und städtebauliche Wirkungen

Die Ausbaustrecke Bremen–Langwedel verläuft in weiten Teilen in direkter räumlicher Nähe zu bestehenden Siedlungsstrukturen und durch gewachsene Orts- und Stadtbereiche. Bereits heute stellt die Schieneninfrastruktur in vielen Abschnitten eine prägende Zäsur im Siedlungsgefüge dar. Der Ausbau wird diese Wirkung verstärken, verändern oder räumlich neu akzentuieren. Neben Auswirkungen auf städtebauliche Zusammenhänge und funktionale Verflechtungen sind auch freiräumliche Strukturen betroffen. Hierzu zählen insbesondere Grün- und Freiraumverbindungen, Erholungsräume sowie siedlungsnahe Freiflächen, die wichtige Funktionen für Aufenthalt, Erholung und klimatischen Ausgleich übernehmen. Veränderungen der räumlichen Einbindung der Schieneninfrastruktur können sich auf die Nutzbarkeit, Wahrnehmbarkeit und Qualität dieser Freiräume auswirken. Darüber hinaus können Auswirkungen auf das Orts- und Stadtklima entstehen, etwa durch zusätzliche Versiegelungen, Eingriffe in bestehende Vegetationsstrukturen oder Veränderungen von Luftaustausch- und Kaltluftentstehungsflächen. Die Bedeutung dieser Effekte ist abhängig von der jeweiligen örtlichen Situation und der Einbindung der Ausbaumaßnahmen in das bestehende Stadt- und Landschaftsgefüge. Die Intensität der räumlichen, städtebaulichen und

freiräumlichen Wirkungen variiert entlang der Strecke und ist insbesondere von der Lage der Trasse im Siedlungsgefüge, der Nähe zu Wohn- und Nutzungsstrukturen sowie von der Ausgestaltung und Maßstäblichkeit der Ausbauanlagen abhängig.

1.2.4 Auswirkungen auf Erreichbarkeit und Querungsbeziehungen

Die Schienenstrecke Bremen–Langwedel quert in mehreren Abschnitten bestehende Verkehrs- und Wegebeziehungen innerhalb der betroffenen Kommunen. Diese Querungen erfüllen wichtige Funktionen für den motorisierten Individualverkehr, den Fuß- und Radverkehr sowie für gewerbliche, landwirtschaftliche und betriebliche Nutzungen sowie für die Erreichbarkeit durch Rettungsdienste. Durch den Ausbau der Strecke können sich Anforderungen an die bestehende Erreichbarkeit und an die Funktionalität dieser Querungsbeziehungen verändern. Die Bedeutung einzelner Querungen ergibt sich aus ihrer Einbindung in das jeweilige Verkehrsnetz sowie aus ihrer Rolle für innerörtliche Verflechtungen und überörtliche Verbindungen. Die konkrete Betroffenheit ist standortabhängig und unterscheidet sich zwischen den einzelnen Kommunen und Ortsteilen entlang der Strecke.

2 Kernforderungen der Region

Auf Grundlage der vorgelegten Voruntersuchungsergebnisse der Deutschen Bahn sowie unter Berücksichtigung der bisherigen Ergebnisse aus dem Dialog- und Beteiligungsprozess wurden die Kernforderungen der Region erarbeitet. In diesen Prozess flossen neben fachlichen Bewertungen insbesondere auch Rückmeldungen und Hinweise aus unterschiedlichen Formen der Bürgerbeteiligung ein. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse wurden bei der Entwicklung der Kernforderungen der Region berücksichtigt.

Darüber hinaus bilden die im Rahmen des Dialogforums Schiene Nord (DSN) erarbeiteten Ergebnisse im Abschlussdokument 9 „Bedingungen für einen Konsens in der Region“ einen fachlichen und konzeptionellen Bezugspunkt für die weitere Auseinandersetzung mit dem Schienenausbau. Die im DSN formulierten Leitlinien und Empfehlungen haben zur Strukturierung der Diskussion beigetragen und sind in die regionalen Überlegungen eingeflossen. Gleichzeitig ist festzuhalten, dass die dort erarbeiteten Ergebnisse nicht in allen Punkten von sämtlichen Anrainerkommunen entlang der Strecke Bremen–Langwedel uneingeschränkt mitgetragen werden. Die nachfolgenden Kernforderungen stellen daher keine vollständige Übernahme der DSN-Ergebnisse dar, sondern eine eigenständige regionale Weiterentwicklung unter Berücksichtigung der spezifischen örtlichen Rahmenbedingungen.

Die Anrainerkommunen entlang der Strecke standen während der Erarbeitung der Kernforderungen in einem regelmäßigen fachlichen Austausch. Jede betroffene Kommune hat im Rahmen ihrer kommunalen Planungshoheit eigene Schwerpunkte und Kernforderungen definiert. Diese sind diesem Abschlussdokument als Anlagen beigefügt. Auf dieser Grundlage wurden die nachfolgenden gemeinsamen Kernforderungen der Region formuliert, die von den Anrainerkommunen in ihrer Gesamtheit getragen werden.

Die im Folgenden dargestellten Kernforderungen gelten grundsätzlich für die gesamte Region, sofern in den jeweiligen Anlagen der Anrainerkommunen keine individuellen, abweichenden oder ergänzenden Regelungen getroffen wurden. Diese können die allgemeinen Regelungen ersetzen oder ergänzen. Sofern einzelne kommunale Kernforderungen im weiteren Planungsprozess übernommen werden und sich als für alle Anrainerkommunen vorteilhaft oder zielführend erweisen, sind diese im Sinne der Gleichbehandlung auf die gesamte Region zu übertragen.

Die Kosten für die nachfolgenden Kernforderungen der Region sowie für die Kernforderungen der einzelnen Anrainerkommunen sind grundsätzlich und ohne finanzielle Beteiligung der

Kommunen, Landkreise oder der betroffenen Bürgerinnen und Bürger durch den Bund bzw. die Deutsche Bahn zu tragen, soweit in diesem Dokument oder in den Anlagen keine abweichenden Regelungen getroffen sind. Die Kosten sind unter Berücksichtigung angemessener Kostensteigerungsraten mit einem langfristigen Betrachtungshorizont zu kalkulieren. Die Anrainerkommunen fordern zudem, dass die Kosten der Kernforderungen in den weiteren Verfahrensschritten und Leistungsphasen jeweils aktualisiert und neu bewertet werden. Kostensteigerungen dürfen nicht dazu führen, dass geforderte Maßnahmen entfallen.

Sollten im weiteren Verfahren Kosten vom Bund oder von der Deutschen Bahn auf die Länder Niedersachsen und Bremen verlagert werden, ist sicherzustellen, dass den Ländern hierfür ausreichende finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden. Eine mittelbare oder unmittelbare finanzielle Belastung der Kommunen und Landkreisen, etwa durch reduzierte Zuweisungen oder Umlagen, ist auszuschließen.

2.1 Bestmöglicher Gesundheitsschutz durch Vollschutz vor Bahnlärm für einen menschengerechten Schienenausbau

Zur Minderung der durch den Streckenausbau zunehmenden Lärmimmissionen sind Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Dabei gilt der Grundsatz, aktive Maßnahmen wie Lärmschutzwände oder -wälle gegenüber passiven Maßnahmen (z. B. Schallschutzfenster) zu bevorzugen. Obwohl die DB grundsätzlich aktive Lärmschutzmaßnahmen vorsieht, verbleibt entlang der Strecke eine vergleichsweise hohe Anzahl ungelöster Schutzfälle. Wo aktive Maßnahmen aufgrund der Kosten-Nutzen-Analyse nicht vorgesehen sind, sollen passive Schallschutzmaßnahmen zum Einsatz kommen.

Die von der DB erstellten Isophonenkarten („Nacht“) weisen die derzeit ermittelten ungelösten Schutzfälle je Gemarkung aus. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der schalltechnischen Voruntersuchung pauschale Annahmen zugrunde liegen. Pro Vollgeschoss eines Wohngebäudes wurde jeweils eine Wohneinheit als Schutzfall angesetzt. In der nachgelagerten Genehmigungsplanung erfolgt eine detailliertere Ermittlung, die zu abweichenden Ergebnissen und ggf. einer Neubewertung der Wirtschaftlichkeit führen kann.

Alle Anrainerkommunen fordern gegenüber der DB, möglichst alle Schutzfälle, sofern technisch machbar, durch aktive Lärmschutzmaßnahmen zu lösen, auch wenn diese als unwirtschaftlich gelten. Grundlage der DB-Planungen sind bislang ausschließlich die gesetzlichen Grenzwerte der 16. BImSchV, wobei die Nachtwerte maßgeblich sind und die Basis für die vorgeschlagenen Maßnahmen sowie die kommunalen Kernforderungen bilden.

Die nachfolgenden Kernforderungen formulieren die regionalen Anforderungen an einen wirksamen und vorsorgeorientierten Umgang mit Schienenverkehrslärm. Sie ergänzen die gesetzlichen Mindestanforderungen und sind als übergeordnete Leitlinien für die weitere Planung und Umsetzung des Ausbaus zu verstehen.

2.1.1 Orientierung an gesundheitlichen Vorsorgewerten

Die Region misst dem Schutz der Gesundheit eine hohe Bedeutung bei. Neben den gesetzlichen Vorgaben der Verkehrslärmvorsorge sind bei der Planung und Bewertung von Lärmschutzmaßnahmen auch gesundheitliche Vorsorgeaspekte angemessen zu berücksichtigen. Nach den WHO-Leitlinien Umgebungslärm für die Europäische Region (2018) werden gesundheitliche Risiken durch Schienenverkehrslärm insbesondere bei höheren Pegeln angenommen. Die dort genannten Orientierungswerte von 54 dB(A) tags und 44 dB(A) nachts dienen der fachlichen Einordnung gesundheitlicher Vorsorgeaspekte. Berechnungen oder Isophonen-Darstellungen für die WHO-Werte fehlen bisher. Eine Berechnung und Darstellung der Betroffenheit mittels Isophonen-Plänen ist vorzunehmen. Diese Empfehlungen stellen keinen rechtlich verbindlichen Maßstab dar, bieten jedoch eine fachlich fundierte Orientierung für die Bewertung gesundheitlicher Risiken durch Lärmbelastungen.

Darüber hinaus eignen sich die niedrigeren Werte der WHO auch deshalb zur Orientierung, weil zum heutigen Zeitpunkt noch gar nicht bekannt ist, welche Vorsorgewerte nach der 16. BImSchV zum Zeitpunkt der Umsetzung gelten werden. So läuft aktuell die Evaluierung der 16. BImSchV durch das Bundesministerium für Verkehr. Dabei soll insbesondere dargestellt werden, inwieweit die Immissionsgrenzwerte dem Stand der Lärmwirkungsforschung genügen. Ein Forschungsvorhaben des BMV im Rahmen der Berichterstellung empfiehlt die Absenkung der Immissionsgrenzwerte und Auslöseschwellwerte für die wesentliche Änderung. Es ist daher geboten, bereits zum jetzigen Zeitpunkt die Folgen möglicher niedrigerer Immissionsgrenz- oder -richtwerte zu berücksichtigen und Maßnahmen zum Umgang damit mitzudenken.

2.1.2 Vollschutz gewährleisten

Der Lärmschutz für alle durch die Ausbaumaßnahme betroffene bewohnten Gebiete ist durchgehend und vollständig mit aktiven Schallschutzmaßnahmen als Lärmvorsorge für alle betroffenen genehmigten Wohnungen zu gewährleisten (sog. Vollschutz). Der Immissionsgrenzwert sollte dabei einheitlich 59 dB(A) am tags und 49 dB(A) nachts betragen.

Die Anwendung einheitlicher Grenzwerte erfolgt unabhängig von der bauplanungsrechtlichen Gebietskategorie, da die Wirkung von Verkehrslärm auf die betroffenen Bewohner nicht von der planungsrechtlichen Einstufung eines Gebietes abhängt, sondern von der tatsächlichen Lärmbelastung, die unabhängig von der Gebietskategorie durch das Vorhaben zunehmen wird.

Wo es für die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte erforderlich ist, sind insbesondere Schienenstegdämpfer, das besonders überwachte Gleis (BüG), Lärmschutzwände, Lärmschutzgalerien (mit Auskragungen) und Lärmschutzwände zwischen den Gleisen (sog. Mittelwände) einzusetzen.

Sollte sich im Rahmen der Planung ergeben, dass ein Vollschutz durch aktive Maßnahmen gegenwärtig wirtschaftlich nach der Bewertung der DB nicht darstellbar ist, da beispielsweise lediglich ein Teil der ermittelten Schutzfälle durch aktive Lärmschutzmaßnahmen hinreichend geschützt werden kann (Exemplarisch: verbleibende Überschreitungen bei 5 von 8 Gebäuden trotz Lärmschutzwand oder mit geringerer Lärmschutzwand), sind diese dennoch durch aktive Maßnahmen zu schützen, sofern dies technisch umsetzbar ist. Wirtschaftliche Erwägungen dürfen nicht dazu führen, dass technisch vermeidbare und gesundheitlich relevante Belastungen hingenommen werden. Im Rahmen des Neubaus lassen sich zudem aktive Lärmschutzmaßnahmen sowohl finanziell als auch organisatorisch deutlich einfacher umsetzen als bei einer späteren Lärmsanierung. Ergänzend zu den vorliegenden Plänen der Vorzugsvariante ist ein zusätzlicher aktiver Lärmschutz in diversen Bereichen der einzelnen Kommunen entlang der Strecke notwendig (siehe konkrete Kernforderung der jeweiligen Kommune).

Für die Anzahl der Gebäude, wo trotz dieser Bewertung dennoch eine Überschreitung verbleibt, muss auf passiven Schallschutz zurückgegriffen werden. Bei diesen ungelösten Schutzfällen (insbesondere bei BÜs und EÜs einschlägig) wird für die Betroffenen ein verbesserter passiver Schallschutz für sämtliche Wohnbereiche (Wohnzimmer, Wohnküchen, etc.) gefordert. Für Schlafräume ist ergänzend ein verbesserter passiver Lärmschutz vorzusehen (Zuschuss in Höhe von 100 % für passiven Lärmschutzmaßnahmen (analog der Lärmsanierung) in Form von „Hamburger Fenstern“). Ziel ist es, gesundheitliche Beeinträchtigungen durch nächtliche Lärmeinwirkungen wirksam zu mindern.

Die konkrete Ausgestaltung des passiven Lärmschutzes sowie Umfang und Fördermodalitäten sind im weiteren Planungsprozess unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten festzulegen. Maßgeblich ist dabei eine sachgerechte Abwägung zwischen gesetzlichen

Vorgaben, gesundheitlichen Vorsorgeaspekten und der Zielsetzung, gesunden Schlaf in den betroffenen Wohnbereichen bestmöglich zu ermöglichen. Vorstellbar wäre z.B. ein erhöhter Förderungsanteil bei besonderer Betroffenheit oder in Bereichen des sozialen Wohnungsbaus.

2.1.3 Vertrauensschutz für ermittelte Schutzfälle

Die aktuell ermittelten Schutzfälle und die daraus aktuell geplanten resultierenden Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes in den vorliegenden Plänen der Vorzugsvariante dürfen bei einer späteren Detailplanung (u.a. Ermittlung des tatsächlichen und/oder genehmigten Stands), d.h. in den nächsten Leistungsphasen, unter Beachtung des Vertrauensschutzes nicht entfallen.

Im Ergebnis darf es keine Schlechterstellung für jedes einzelne Grundstück gegenüber den gegenwärtig vorliegenden Planungen in Bezug auf die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen gegeben. Da nach den bisherigen Planungen der DB pauschal pro Stockwerk eines Wohngebäudes von einem Schutzfall ausgegangen wird, ist es höchstwahrscheinlich, dass bei Berücksichtigung der tatsächlichen Betroffenheiten in den nächsten Leistungsphasen deutlich mehr Schutzfälle auch unter Berücksichtigung der gesetzlichen Grenzwerte nach der 16. BImSchV ermittelt werden.

2.1.4 Gesamtlärbetrachtung aller Schienenverkehre

Es ist eine Gesamtlärbetrachtung aller Schienenverkehre (einschließlich Rangier-, Abstell-, Zuführungs-, Abführungs- und Leerfahrten) im Planungsbereich notwendig. Diese ist bei der Dimensionierung der Schallschutzmaßnahmen geeignet zu berücksichtigen und aus der Ermittlung sind entsprechende Maßnahmen zu entwickeln.

2.1.5 Anwendung auf ehemalige Funktionsgebäude

Die Forderungen gelten entsprechend für ehemalige Funktionsgebäude der Bahn an der Ausbaustrecke (z.B. Bahnhofgebäude, Stellwerksgebäude), insoweit eine genehmigte Wohnnutzung zum Zeitpunkt der Planung vorhanden ist. Privatrechtliche Verzichtsansprüche aus vorliegenden Grundstückskaufverträgen oder sonstigen privatrechtlichen Vereinbarungen sind unbeachtlich.

2.1.6 Schutz der „Ruhigen Gebiete“

Für formal ausgewiesene „Ruhige Gebiete“ in den jeweils gültigen Lärmaktionsplänen der einzelnen Kommunen, sofern dies zutreffend ist, nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist

sicherzustellen, dass für diese keine Erhöhung des Beurteilungspegels durch den Bahnverkehr eintritt, d.h. eine Zunahme von Lärmbelastung ist auszuschließen.

2.1.7 Lärmschutz für Abstellgleise

Bei der Abstellung von Nah- bzw. Güterverkehrszügen auf geplanten neuen Abstellgleisen ist aktiver Lärmschutz gemäß Anforderung der TA Lärm für Gewerbelärm (etwa als Einhausung, die zugleich als aktiver Lärmschutz gegen den Verkehrslärm der Schienenstrecke wirkt) umzusetzen, soweit dies technisch möglich ist.

2.2 Bestmöglicher Schutz vor Vibrationen/Erschütterungen

Zur Vermeidung von schienenverkehrsbedingten Erschütterungen und sekundärem Luftschall sind wirksame Vorsorgemaßnahmen zu berücksichtigen. Hierzu wird mit dem Schienenausbau ein durchgehender Einbau erschütterungsmindernder Konstruktionen und Bauteile nach dem neusten Stand der Technik gefordert. Zudem hat die DB auf eigene Kosten eine fachgutachterliche Stellungnahme einzuholen, aus welcher hervorgeht, ob durch die Verkehrssteigerung (Anzahl der Züge und Geschwindigkeiten, LSW) erhöhte Erschütterungen zu erwarten sind. Eine Bestandaufnahme der Gebäude entlang der Ausbaustrecke vor der Maßnahme durch die DB wird unabhängig vom Ergebnis der Stellungnahme dringend empfohlen. Etwaige Maßnahmen zur Verringerung der Erschütterungen sind in der fachgutachterlichen Stellungnahme zu prüfen und darzustellen. Die Kommunen behalten sich vor, weitere Forderungen im laufenden Planungsprozesses zum Schutze der Bevölkerung zu formulieren.

2.3 Der Schienenpersonennahverkehr ist quantitativ und qualitativ zu verbessern

Mit dem Ausbau der Strecke Langwedel – Bremen werden grundlegende infrastrukturelle Voraussetzungen geschaffen, um den Schienenverkehr in diesem Korridor zukunftsfähig zu organisieren. Diese Investitionen dürfen sich jedoch nicht auf eine rein kapazitive bzw. betriebliche Optimierung beschränken, sondern müssen konsequent dafür genutzt werden, auch die vorhandenen Angebotskonzepte für den Schienenpersonennahverkehr zu realisieren. Entsprechende Konzepte liegen zwischen den Ländern Niedersachsen und Bremen abgestimmt vor. Wesentliche Angebotsverbesserungen, die den Streckenabschnitt Bremen – Langwedel betreffen, sind:

- RE1/RE8: Zwischen Bremen und Hannover Halbstundentakt (ab 2030+)

- RS 1: Zwischen Bremen und Achim 15-Minuten-Takt (ab 2040+)
- RB 37: Zwischen Bremen und Uelzen Stundentakt (ab 2030+).

Durch diese Angebotsverbesserungen in Verbindung mit dem Ausbau der Schieneninfrastruktur ergibt sich ein erheblich verdichtetes Fahrplanangebot bei gleichzeitig verbesserter Betriebsqualität. Das verdichtete Angebot führt darüber hinaus über verbesserte Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen zu Reisezeitverkürzungen, die sowohl die Verbindungen zwischen Grund-, Mittel- und Oberzentren verbessern als auch die Anbindung an die benachbarten Metropolregionen Hamburg, Hannover und Bremen.

Damit die geplanten Angebotsverbesserungen ihre volle Wirkung entfalten, ist es auch erforderlich, dass im Zuge des Streckenausbaus die Infrastruktur der Verkehrsstationen zeitgemäß modernisiert wird, so dass ein einheitlicher Qualitätsstandard bei der Bestandsinfrastruktur und den neu zu bauenden Bahnsteigen entlang der Strecke erreicht wird.

2.4 Wirtschaftlichkeitsbetrachtung anhand der neuen Prognosezahlen/Zugzahlen für das Jahr 2040 auf Grundlage der Verkehrsprognose 2040

Zum Zeitpunkt der Erarbeitung der hiesigen Bedingungen war lediglich die Basisprognose der Verkehrsprognose 2040 veröffentlicht, eine Umlegung auf die Strecken noch nicht erfolgt. Grundlage der vorgelegten Pläne für die Vorzugsvariante sind daher immer noch die gültigen Prognosezahlen aus der Verkehrsprognose 2030 für den Deutschlandtakt. Nach der Basisprognose 2040 steigt der Güterverkehr auf der Schiene deutschlandweit um 35%. Laut Aussage der DB kann hieraus jedoch für den hiesigen Abschnitt noch kein Rückschluss gezogen werden. Es wird gefordert, dass sobald entsprechende Zahlen zur Verkehrsprognose 2040 für die geplante Strecke vorliegen, diese von der DB mitzuteilen und die Ergebnisse in eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung einzuarbeiten sind. Über das Ergebnis dieser nachgelagerten Prüfung sind die betroffenen Kommunen entlang der Ausbaustrecke unverzüglich zu informieren. Die Kommunen behalten sich ausdrücklich vor, dass durch evtl. höhere Beeinträchtigungen weitere Forderungen geltend gemacht werden. Eine Schlechterstellung darf nicht erfolgen.

2.5 Integration des Schienenausbaus für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung

Der Ausbau der Strecke Bremen–Langwedel hat erhebliche Auswirkungen auf die Siedlungsräume der Städte und Gemeinden entlang der Trasse. Die Strecke verläuft abschnittsweise in unmittelbarer Nähe zu bestehenden Wohngebieten sowie durch gewachsene Orts- und Stadtkerne. Bereits heute stellt die Schieneninfrastruktur vielerorts eine räumliche Zäsur dar, deren Wirkung sich durch den Ausbau verstärken kann.

Insbesondere die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen in Form von durchgehenden und teils hohen Lärmschutzwänden führen in innerstädtischen und siedlungsnahen Lagen zu deutlichen Beeinträchtigungen des Ortsbildes, der Blickbeziehungen sowie des räumlichen Zusammenhangs zwischen Quartieren. Damit gehen teilweise neue oder verstärkte Barrierewirkungen einher, die bestehende Funktions- und Wegebeziehungen innerhalb der Kommunen beeinträchtigen können. Auch die heutige Situation an niveaugleichen Querungen zeigt bereits, dass Einschränkungen der Querbarkeit zu verkehrlichen Belastungen und Umwegen führen können.

Darüber hinaus sind durch den Streckenausbau Eingriffe in das Landschaftsbild sowie in siedlungsnahen Grün- und Erholungsräume zu erwarten. Freiräumliche Verbindungen, klimatisch wirksame Grünstrukturen sowie Frisch- und Kaltluftbahnen können durch zusätzliche Versiegelungen, bauliche Anlagen oder auch durch Rodungen im gleisnahen Bereich beeinträchtigt werden. Vor dem Hintergrund zunehmender klimatischer Belastungen kommt diesen Aspekten eine besondere Bedeutung zu.

Die Kommunen der Region verfolgen das Ziel einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung, die auf Innenentwicklung, gesunde Wohnverhältnisse und die Sicherung der Lebensqualität ausgerichtet ist. Der Schienenausbau darf diese Entwicklungsziele nicht gefährden. Vielmehr ist eine integrierte Betrachtung erforderlich, die den Ausbau der Schieneninfrastruktur nicht ausschließlich technisch, sondern als Bestandteil des städtebaulichen und freiräumlichen Gefüges versteht.

Vor diesem Hintergrund besteht ein besonderer Bedarf, den Schienenausbau frühzeitig städtebaulich zu begleiten, um neue räumliche, funktionale und gestalterische Konflikte zu vermeiden und die Infrastrukturmaßnahme verträglich in die bestehenden Siedlungsstrukturen zu integrieren.

2.5.1 Städtebauliche Begleitplanung anwenden

Zur qualifizierten Umsetzung des Schienenausbaus Bremen–Langwedel ist eine frühzeitige und systematische städtebauliche Begleitplanung erforderlich. Sie dient als strategisches Instrument, um die kommunalen Belange der Stadt- und Siedlungsentwicklung frühzeitig, strukturiert und federführend in den Planungsprozess einzubringen und den Schienenausbau mit bestehenden sowie geplanten städtebaulichen Entwicklungen abzustimmen.

Die städtebauliche Begleitplanung liegt inhaltlich in der Verantwortung der betroffenen Kommunen und erfolgt auf Grundlage ihrer jeweiligen Planungshoheit. Sie ermöglicht es den Kommunen, räumliche Zielsetzungen, Entwicklungsabsichten und örtliche Rahmenbedingungen zu definieren und diese in den Schienenausbau einzubringen. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass der Schienenausbau nicht isoliert als technische Infrastrukturmaßnahme betrachtet wird, sondern in Einklang mit den kommunalen Stadtentwicklungszielen und unter Mitwirkung der betroffenen Bevölkerung erfolgt.

Der Ansatz einer städtebaulichen Begleitplanung wurde erstmals im Rahmen der Ausbaustrecke Verden–Rotenburg als Forderung der Region formuliert. Ziel dieses Ansatzes ist es, potenzielle städtebauliche und funktionale Konflikte bereits im Planungsprozess sichtbar zu machen und durch frühzeitige Abstimmung zu vermeiden, anstatt diese erst nach Umsetzung der baulichen Maßnahmen mit hohem finanziellem Aufwand nachträglich beheben zu müssen.

Die Region fordert daher, dass für die Ausbaustrecke Bremen–Langwedel ebenfalls eine städtebauliche Begleitplanung durchgeführt wird. Die Finanzierung der hierfür erforderlichen Leistungen ist vollständig dem Vorhabenträger bzw. dem Bund zuzuordnen. Die Durchführung und inhaltliche Ausgestaltung erfolgen unter maßgeblicher Steuerung der Kommunen. Eine finanzielle Beteiligung der Kommunen ist auszuschließen (die Begleitung der Planung erfordert bereits ein hohes Maß an personellem Einsatz in den betroffenen Kommunen).

2.5.2 Lärmschutz städtebaulich integrieren

Die städtebauliche Integration der geplanten Lärmschutzmaßnahmen ist zu ermöglichen und vorrangig einzusetzen, z.B. können Gebäude im Kernstadtbereich entlang der Ausbaustrecke ein besserer Lärmriegel als die geplante Lärmschutzwand sein. Der DB ist als Vorhabenträgerin der Abschluss von städtebaulichen Verträgen zur Vereinbarung eines städtebaulichen Lärmschutzes zu ermöglichen. Die finanziellen Einsparungen überlässt die DB den

Kommunen zur Unterstützung für eine funktionale und gestalterische Verbesserung des Lärmschutzes im Interesse des Städtebaus.

2.5.3 Lärmschutzwände und Lärmschutzgalerien

Lärmschutzwände und Lärmschutzgalerien sind grundsätzlich städtebaulich so vertraglich wie möglich zu planen und auszuführen (unter Einhaltung der geforderten Lärmschutzwerte und Ausschöpfung technischer Innovationen).

In städtebaulich besonders sensiblen Bereichen, z.B. in den Wohnsiedlungen der Kernstädten/Kerngemeinde, sind diese transparent (z.B. MetaWindow) oder zumindest teiltransparent auszugestalten. Dies ist insbesondere für die Sichtbeziehung im Bereich von Bahnhöfen sowie für sehr gleisnahe Gebäude und für Dammlagen der Strecke erforderlich (Verschattung vermeiden/vermindern). Zudem soll damit der natürliche Lichteinfall verbessert werden und Angsträume soweit wie möglich vermieden werden. Verschattungen für gleisnahe Gebäude und/oder eine erdrückende Wirkung der Wände sind zwingend zu vermeiden. Transparente oder teiltransparente Lärmschutzwände bergen allerdings auch eine hohe Gefahr für Vogelkollisionen. Daher müssen diese mit einer dauerhaften und nachweislich wirksamen Vogelschutzmarkierung versehen werden.

Sollten durch die zuvor genannten Maßnahme Fällungen oder Rückschnitte bestehender Grünstrukturen erfolgen, so ist der unmittelbar anliegende Grundstückseigentümer vorher rechtzeitig zu informieren und die Maßnahme ist mit ihm abzustimmen. Die Kosten dieser Maßnahmen trägt ausschließlich die DB.

2.5.4 Kreuzungsbauwerke optimal gestalten

Kreuzungsbauwerke sind vor allem menschengerecht in optimaler Breite, Höhe und Belichtung auszubauen. Dies sichert Siedlungsbeziehungen, fördert den Rad- und Fußverkehr und vermeidet Angsträume. Den Kommunen ist ein Budget für Gestaltungswettbewerbe und zur optimierten Beleuchtung und Farbgestaltung zur Verfügung zu stellen. Schallverstärkende Wirkungen von Tunneln und Überführungen sind grds. zu vermeiden.

2.5.5 Optische Kompensation

Als optische Kompensation zur Einbindung der Ausbaustrecke und der teilweisen sehr hohen Lärmschutzwände in das Orts- und Landschaftsbild sind von der DB soweit möglich alle vorhandenen Bäume und Hecken auf dem Bahngelände und daran angrenzend zu erhalten. Hierbei ist dafür Sorge zu tragen, dass eine Gefährdung des Bahnbetriebs ausgeschlossen

werden kann. Wo der Erhalt vorhandener Bäume und Hecken bautechnisch nicht möglich ist, sind zeitnah vorgezogene Ersatzpflanzungen mit orts- und landschaftsbildtypischen Gehölzen, insbesondere großkronigen Bäumen in den jeweiligen betroffenen Kommunen vorzunehmen. Diese vorgezogenen Ersatzpflanzungen sollen deutlich vor dem eigentlichen Ausführungsbeginn der Ausbaumaßnahmen entlang der Strecke und somit vor der Errichtung der Lärmschutzwände/-wälle erfolgen. Die Anrainerkommunen bieten für den Erwerb geeigneter Flächen ihre Unterstützung an.

2.5.6 Begrünung der Lärmschutzwände/Alternative Lärmschutzwahl/Erneuerbare Energie

Gegen das Aufheizen der Lärmschutzwände und zur gestalterischen Einbindung in das Orts- und Landschaftsbild sind alle nichttransparenten Lärmschutzwände auf der bahnabgewandten Seite durchgehend durch die DB mit standortgerechten sowie biodiversitätsfördernden Pflanzen zu begrünen, sofern keine akustischen oder rechtlichen Gründe oder die Eigentümer:innen der unmittelbar angrenzenden Grundstücke dagegensprechen.

Eine solche Begrünung aller Lärmschutzwände zur Bebauung hin sowie auch zur freien Landschaft, ist zugleich ein Schutz vor Vandalismus und für die gestalterische Einbindung in das Orts- und Landschaftsbild und die öffentliche Akzeptanz von großer Bedeutung. Alternativ bestünde die Möglichkeit, die Lärmschutzwände durch das Errichten von Photovoltaikanlagen für die Energiegewinnung zu nutzen.

In der freien Landschaft sind zudem Lärmschutzwälle als alternative Lärmschutzmaßnahme, soweit der gleiche lärmindernde Effekt eintritt, zu prüfen und mit den jeweiligen Anrainerkommen einvernehmlich abzustimmen.

Die durch die Maßnahmen unmittelbar anliegenden betroffenen Grundstückseigentümer sind vorher rechtzeitig zu informieren und die Maßnahme ist mit ihnen abzustimmen.

2.5.7 Analyse und Ausgleich zum Orts- und Stadtklima

Lärmschutzwände in den aktuell geplanten Dimensionen werden die Frisch- und Kaltluftzufuhr an vielen Stellen im Stadt- bzw. Gemeindegebiet, insbesondere in den Kernstädten, unterbrechen. Daher ist für die Planfeststellung eine vertiefende Analyse zum Orts- und Stadtklima zu erstellen. Dies ist im Hinblick auf den Klimawandel von enormer Wichtigkeit. Wirksame Ausgleichsmaßnahmen sind insbesondere vor dem Hintergrund der Auswirkungen des Klimawandels und der damit einhergehenden zunehmenden Sommerhitze zu realisieren.

Im Rahmen möglicher Städtebaufördermaßnahmen sind wirksame Ausgleichsmaßnahmen für die Beeinträchtigung der Ausbaumaßnahmen einzubeziehen. Exemplarisch sind hier mögliche Maßnahmen an den Bahnhofsvorplätzen genannt.

Es wird daher gefordert, dass die DB zeitnah die genannte Analyse auf eigene Kosten durchführen lässt und den Kommunen die Ergebnisse daraus zeitnah zur Verfügung stellt. Die betroffenen Kommunen sind bereit, die Anlage, die Entwicklung, die Pflege und die Unterhaltung dieser neuen Grünflächen gegen Kostenerstattung zu übernehmen.

2.6 Querungen der Schieneninfrastruktur und verkehrliche Erreichbarkeit

Die Schienenstrecke Bremen–Langwedel steht in einem vielfältigen räumlichen und verkehrlichen Zusammenhang mit den betroffenen Kommunen. Entlang der Strecke bestehen abhängig von der örtlichen Situation unterschiedliche Verkehrs- und Wegebeziehungen, die für die Erreichbarkeit von Ortsteilen, für innerörtliche Verflechtungen sowie für überörtliche Verbindungen von Bedeutung sein können.

Von besonderer Bedeutung sind hierbei Querungen der Schieneninfrastruktur in Form von höhengleichen Bahnübergängen (BÜ) sowie höhenungleichen Eisenbahnüberführungen (EÜ) und Straßenüberführungen (SÜ), soweit solche Querungen im jeweiligen Streckenabschnitt vorhanden sind. Sie können, je nach Ausgestaltung und Lage, wichtige Funktionen für den motorisierten Individualverkehr, den Fuß- und Radverkehr sowie für gewerbliche, landwirtschaftliche oder sonstige betriebliche Nutzungen erfüllen und sind in einzelnen Fällen auch für leistungsfähige Rettungs- und Einsatzwege relevant. Abhängig von Abschnitt und örtlichen Rahmenbedingungen kann sich der Ausbau der Strecke auf diese bestehenden Verbindungen auswirken. Aus Sicht der Region ist es daher ein zentrales Anliegen, dass der Schienenausbau nicht zu einer Verschlechterung der verkehrlichen Erreichbarkeit oder zu zusätzlichen Barrierewirkungen innerhalb der Kommunen führt. Maßstab ist jeweils der heutige Zustand der funktionalen Wege- und Verkehrsbeziehungen.

Sofern im Zuge des Ausbaus Anpassungen an bestehenden Querungen oder Verkehrsverbindungen erforderlich werden, sind die jeweiligen örtlichen Funktionen und Nutzungen angemessen zu berücksichtigen. Veränderungen sollen so gestaltet werden, dass unverhältnismäßige Umwege oder funktionale Einschränkungen vermieden werden und bestehende Erreichbarkeiten in ihrer Qualität erhalten bleiben. Maßnahmen, die im

Zusammenhang mit dem Schienenausbau Auswirkungen auf bestehende Querungs- und Erreichbarkeitsstrukturen haben, sind dem Vorhaben zuzuordnen.

2.7 Fonds zur Sicherung und Entwicklung hoher Siedlungsqualität sowie Umsetzung erforderlicher Kompensationsmaßnahmen

Um die Zahl der Schutzfälle in besonders betroffenen bewohnten Bereichen zu vermeiden und die Realisierung der in diesem Dokument aufgeführten Maßnahmen zu gewährleisten, könnte der Ankauf von einzelnen Wohngebäuden zur Umnutzung oder zum Rückbau erforderlich werden. Zudem könnte eine gezielte Umwidmung (z.B. über Bauleitplanverfahren) von sensiblen Nutzungen wie Wohnen in lärmrobuste Nutzungen wie Dienstleistungen und Gewerbe durch die Kommunen zur Verminderung der Zahl der Schutzfälle führen, wofür zwingend eine Kostenerstattung und/oder Kostenbeteiligung notwendig ist. Darüber hinaus wird gefordert, dass im Rahmen des Bahnausbauprojektes ein frühzeitiger, strategischer Flächenerwerb bahnnaher Grundstücke erfolgt, soweit diese für spätere Lärmschutz-, Kompensations-, Gestaltungs- oder betriebliche Maßnahmen erforderlich sein können. Ein solcher frühzeitiger Grunderwerb dient nicht nur der Sicherung planerischer Handlungsspielräume und der zeitgerechten Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen, sondern schafft zugleich Planungs- und Rechtssicherheit für die betroffenen Eigentümer:innen, indem langfristige Nutzungskonflikte und projektbedingte Wertminderungen vermieden werden. Ferner ist nicht auszuschließen, dass durch das Bahnausbauprojekt einzelne Eigentümer:innen besonders stark betroffen sind, z.B. bei besonders gleisnahen Immobilien, bei denen keine oder nur sehr aufwändige aktive Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt werden können bzw. in Bereichen, in denen trotz aller geplanten Maßnahmen eine äußerst starke Beeinträchtigung der Wohnqualität oder eine vergleichbare und somit auch nicht unerhebliche wertmindernde Auswirkung auf die Immobilie zu erwarten ist („Härtefälle“). Dies gilt ebenso für deutlich erhöhte, möglicherweise hinzunehmende Erschütterungen, die nicht durch geeignete Maßnahmen ausreichend kompensiert werden können. Die rechtliche Würdigung für die mögliche Geltendmachung von Wertverlusten durch die betroffenen Eigentümer:innen der Härtefälle obliegt der DB im weiteren Planungsprozess. Es wird gefordert, dass dieses Thema vor Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens abschließend geklärt ist. Das Ergebnis der rechtlichen Würdigung ist den betroffenen Kommunen unverzüglich mitzuteilen und gegebenenfalls zu veröffentlichen. Auch sind die optischen Kompensationsmaßnahmen als vorgezogene Maßnahmen umzusetzen, was gegebenenfalls einen rechtzeitigen Flächenerwerb sowie die frühzeitige Beauftragung der erforderlichen Pflanz- und Gestaltungsmaßnahmen erforderlich

macht. Die Realisierung der genannten Maßnahmen könnte beispielsweise über einen Fonds zur Sicherung und Entwicklung hoher Siedlungsqualität, zum Ausgleich von Härtefällen sowie zur Umsetzung erforderlicher Kompensationsmaßnahmen gewährleistet werden. Diese Forderung, insbesondere der Ausgleich von Härtefällen, darf ausdrücklich nicht dazu führen, dass andere gesetzliche oder übergesetzliche Anforderungen, insbesondere im Bereich des Schall- und Erschütterungsschutzes, entfallen oder abgeschwächt werden.

gez. Stadtgemeinde Bremen

gez. Landkreis Verden

gez. Stadt Achim

gez. Flecken Langwedel

gez. Stadt Verden

3 Anlagen – Kernforderungen der Anrainerkommunen

3.1 Stadtgemeinde Bremen

3.2 Stadt Achim

3.3 Flecken Langwedel

3.4 Stadt Verden

Teil II

Kernforderungen der Stadtgemeinde Bremen zum Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover

Ausbaustrecke (ABS) Bremen – Langwedel

Bremen, 07.04.2026

Bearbeitung

Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung

Inhalt

1. Einführung.....	3
2. Bahnlärm.....	4
3. Ersatz von Bahnübergängen durch höhenungleiche Querungen	6
4. Naturschutz, Landschaft und Erholung.....	9
4.1. Ausgangslage aus Sicht von Naturschutz, Landschaftserleben & Erholung	9
4.2. Potentielle Konfliktlage in Bezug auf Naturschutz, Landschaftserleben & Erholung	9
4.3. Übergesetzliche Anforderungen aus Sicht von Naturschutz, Landschaftserleben & Erholung.....	10
4.3.1. Minimierung von Beeinträchtigungen durch Erhalt wertvoller Strukturen und Flächen.....	11
4.3.2. Biotopvernetzende Funktion der Gleisstrecke erhalten und aufwerten ...	11
4.3.3. Begrünung und landschaftliche Einbindung der erforderlichen Lärmschutzanlagen.....	13
4.3.4. Erhalt und Aufwertung von Zugänglichkeit und Qualität der Grünanlagen und Freiflächen im Umfeld der Gleisstrecke.....	13
4.3.5. Erforderliche Kompensationsmaßnahmen im Umfeld der Gleisstrecke realisieren.....	15
4.3.6. Begleitplanung zur Freiraumgestaltung zur Konkretisierung und planerischen Vorbereitung der zuvor genannten Anforderungen	15
5. Städtebauliche Integration der Strecke.....	17
5.1. Durchstich der Personenunterführung im Bahnhof Bremen-Oslebshausen in Richtung Carmen-Kampa-Weg.....	17
6. Sonstiges	18
6.1. Planung der Eisenbahnbrücken Bremen-Burg	18
6.2. Funktionsfähigkeit der Gewerbeflächen in Hemelingen entlang der Strecke 1740 (Wunstorf – Bremen – Bremerhaven).....	20

Anlage: Auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen im Verlauf der Strecke 1740 bestehende Bahnübergänge

1. Einführung

Neben den allgemeinen Forderungen der Region das Bahnprojekt Hamburg/Bremen – Hannover, Ausbaustrecke Bremen – Langwedel, betreffend, gibt es spezifische Forderungen und Hinweise, die die jeweilige Gebietskörperschaft betreffen. Für die Stadtgemeinde Bremen werden diese Forderungen und Hinweise in den nachfolgenden Kapiteln zusammengefasst. Dabei geht es darum, Anforderungen zu formulieren, die über das gesetzlich vorgegebene Mindestmaß bei der Umsetzung der Ausbaustrecke Langwedel – Bremen hinausgehen, um die Auswirkung des Vorhabens auf Menschen und Umwelt weiter zu minimieren. Die in dem vorliegenden Dokument enthaltenen Hinweise sollen dem Bund als Auftraggeber und dem Vorhabenträger DB InfraGO dazu dienen, das Vorhaben unter bestmöglicher Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten umzusetzen, um die verkehrlichen Belange des Streckenausbaus weitestgehend mit lokalen Projekten und den örtlichen Anforderungen, die sich in der Folge des Ausbaus ergeben, zu verknüpfen. Wichtige Aspekte, die dabei zu berücksichtigen sind, sind z.B. der Lärmschutz, die Beseitigung von Bahnübergängen und die städtebauliche sowie freiräumliche Integration der Maßnahme.

2. Bahnlärm

Anpassung bestehender und Verlängerung geplanter Lärmschutzwände entlang der Bauabschnitte

Die Stadtgemeinde Bremen nimmt positiv zur Kenntnis, dass in einem Großteil der geplanten Streckenabschnitte bereits Lärmschutzwände mit einer Höhe von sechs Metern geplant sind. Auf Basis der bisher vorgelegten Isophonenkarten könnten folgende Maßnahmen zu einer weiteren Reduzierung der Lärmbetroffenheiten führen und sollten daher geprüft und wenn möglich umgesetzt werden:

- Abschnitt Mahndorf bis Sebaldsbrück
Erhöhung der Bestandslärmschutzwand von zwei Metern Höhe südlich der Gleise der Strecken 1402/2200 im Bereich Quintschlag/Föhrenstraße mit positiver Wirkung auch für das Neubaugleis
- Abschnitt Gröpelingen-Burglesum
Verlängerung der südlichen Lärmschutzwand im Bereich EÜ Schwarzer Weg entlang der südlichen Abstellgleise bis zur Zugtankstelle in Richtung Osten

Lärmsanierung an der Bestandsstrecke zwischen den Bauabschnitten umsetzen

In Bremen ist der Streckenausbau in den Stadtteilen Mahndorf bis Sebaldsbrück und Gröpelingen bis Burglesum geplant. Auch auf dem stark genutzten Bestandsabschnitt zwischen Sebaldsbrück und Gröpelingen wird durch den Ausbau zukünftig mehr Zugverkehr abgewickelt werden. Deshalb muss dort ebenfalls der Lärmschutz verbessert werden, indem neue aktive Schallschutzmaßnahmen nach den Vorsorgewerten des Neubaus nach 16. BImSchV umgesetzt werden.

Sollte der Umfang dieser Maßnahme die wirtschaftliche Tragfähigkeit des Gesamtprojektes gefährden, ist zumindest zeitgleich mit der Realisierung der Ausbaustrecke Bremen - Langwedel im Bereich zwischen dem nördlichen und dem östlichen Ausbauabschnitt eine Lärmsanierung nach den dann gültigen Auslösewerten der Lärmsanierung durch aktive Schallschutzmaßnahmen durchzuführen. Dabei ist es aus Sicht der Stadtgemeinde Bremen unerheblich, ob diese Sanierung aus dem Ausbauprojekt oder aus dem freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes finanziert wird.

Besonders wichtig ist dies an Stellen, wo bisher Lücken in den Lärmschutzwänden bestehen, wie z.B. an der Roonstraße, der Schleswiger Straße und der Burchardstraße. Dort könnten neue Lärmschutzwände den Lärm deutlich verringern, wie die [Bedarfsanalyse Bahnlärm](#) des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr aus den Jahren 2016/17 zeigt.

Bereitstellung weiterer Unterlagen im späteren Planverfahren

Die zuvor genannten Forderungen basieren auf den im Rahmen der Vorplanung genannten Unterlagen wie z.B. Isophonenkarten. Im Rahmen der Umsetzungsplanung werden zudem folgende Detailbetrachtungen benötigt:

- Isophonenkarten getrennt jeweils für den Prognose Nullfall (aktueller Bestand) sowie den Planfall (die zukünftige Situation) mit und ohne aktiven Lärmschutz aufbereiten. Durch die aktuelle Darstellung aller Daten in einer Karte inkl. verschiedenen übereinander liegenden Schraffuren sind Details in der Vorplanung nur sehr schwer zu beurteilen.

Zusammengefasste Forderung: Der Bund wird gebeten, das Vorhaben um folgende Maßnahmen zu ergänzen:

- **Abschnitt Mahndorf bis Sebaldsbrück**
Erhöhung der Bestandslärmschutzwand von zwei Metern Höhe südlich der Gleise der Strecken 1402/2200 im Bereich Quintschlag/Föhrenstraße mit positiver Wirkung auch für das Neubaugleis
- **Abschnitt Gröpelingen-Burglesum**
Verlängerung der südlichen Lärmschutzwand im Bereich EÜ Schwarzer Weg entlang der südlichen Abstellgleise bis zur Zugtankstelle in Richtung Osten

Auch auf dem stark genutzten Bestandsabschnitt zwischen Sebaldsbrück und Gröpelingen wird durch den Ausbau zukünftig mehr Zugverkehr abgewickelt werden. Deshalb muss dort ebenfalls der Lärmschutz verbessert werden, indem neue aktive Schallschutzmaßnahmen nach den Vorsorgewerten des Neubaus nach 16. BImSchV umgesetzt werden.

Darstellung der Isophonenkarten getrennt jeweils für den (Prognose Nullfall (aktuelle Bestand) sowie den Planfall (die zukünftige Situation) mit und ohne aktiven Lärmschutz.

3. Ersatz von Bahnübergängen durch höhenungleiche Querungen

Auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen bestehen entlang der Ausbaustrecke Bremen – Langwedel (Strecke 1740 Wunstorf – Bremen - Bremerhaven) noch sieben Bahnübergänge (s. **Anlage 1**).

- Wittorfer Straße
- Mahndorfer Bahnhof
- Eppenhainer Straße (privat)
- Grambker Dorfstraße
- Am Geestkamp
- Grambkermoorer Landstraße
- Steindamm.

Die Beseitigung dieser Bahnübergänge durch höhenungleiche Ersatzmaßnahmen ist aus verschiedenen Gründen geboten. Zum einen zielt die Beseitigung von Bahnübergängen darauf ab, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und den Verkehrsfluss zu verbessern, indem potenzielle Gefahrenquellen minimiert werden. Zum anderen stellt jeder Bahnübergang sowohl für den Individual- als auch für den Bahnverkehr eine potenzielle Störungsquelle dar, die vor allem zu betrieblichen Einschränkungen im Bahnverkehr führen kann und darüber hinaus die übrigen Verkehrsteilnehmer im Störfall durch lange Wartezeiten beeinträchtigt

Bereits heute erreichen die Schließzeiten der oben genannten Bahnübergänge zu den Hauptverkehrszeiten sehr hohe Werte. Der geplante Ausbau der Strecke, der mit einer steigenden Anzahl von Zügen verbunden ist, wird diese Situation weiter verschärfen, so dass einige Gebiete, die wesentlich über Bahnübergänge mit dem umgebenden Stadtteil verbunden sind, in ihrer Erreichbarkeit noch stärker eingeschränkt werden. Vor diesem Hintergrund ist es auch im Interesse der Stadtgemeinde Bremen, dass Ersatz für diese Bahnübergänge in Form von Über- oder Unterführungen geschaffen wird. Aus Sicht der Stadtgemeinde Bremen ist die Baumaßnahme des Bundes Auslöser für die Errichtung dieser Ersatzbauten, infolgedessen die DB InfraGO, die Planungen für die Ersatzbauten als Vorhabensträgerin auf der Grundlage des Eisenbahnkreuzungsgesetzes mit der Stadtgemeinde vereinbaren soll.

Um ein optimales Planungsergebnis zu erzielen, ist es wichtig, dass die Planung der Ausbaustrecke Bremen - Bremen aus einer Hand mit der Planung der Ersatzbauten für die Bahnübergänge erfolgt. Dabei sind die jeweiligen örtlichen Funktionen und Nutzungen angemessen zu berücksichtigen. Bei den Untersuchungsvarianten sind insbesondere die vorhandenen Rettungswege mit angemessenen Rettungszeiten gleichwertig zu kompensieren. Die Maßnahmen sind so zu gestalten, dass unverhältnismäßige Umwege oder funktionale Einschränkungen vermieden werden und die Erreichbarkeit in ihrer Qualität erhalten bleibt. Zu vermeiden sind

Mehrverkehre in bestehende Siedlungsstrukturen. Folgende erste Überlegung der Stadtgemeinde Bremen bestehen, um die an der Strecke 1740 in ihrem Gebiet bestehende Bahnübergänge durch Ersatzbauten aufzuheben:

- BÜ Wittorfer Straße. Die Querungsmöglichkeit für Kraftfahrzeuge ist aus fachlicher Sicht entbehrlich, die Querungsmöglichkeit für Radfahrer und Fußgänger soll bestehen bleiben.
Bei der Konzeption einer niveaufreien Querung im Bereich des bestehenden Bahnübergangs (Über- oder Unterführung) ist zu berücksichtigen, dass die geplante Radpremiumroute 1, Achim – Bremen, die von Achim kommend auf der nördlichen Seite der Bahntrasse verläuft, zwischen der Wittorfer Straße und dem Bahnhof Bremen-Mahndorf die Eisenbahntrasse kreuzen muss. Ab Bremen-Mahndorf verläuft die Radpremiumroute dann auf der südlichen Seite der Bahnlinie. Es ist zu prüfen, ob für die Radpremiumroute 1 eine günstige Querungsmöglichkeit geschaffen werden kann.
- BÜ Mahndorfer Bahnhof. Die Querungsmöglichkeit für Kraftfahrzeuge sowie für Radfahrer und Fußgänger muss in diesem Bereich bestehen bleiben. Dabei ist zu prüfen, ob für die Radpremiumroute 1 eine günstige Querungsmöglichkeit geschaffen werden kann.
Zwei Alternativen für eine niveaufreie Querung der Bahnstrecke sollen an dieser Stelle untersucht werden. Zum einen eine Straßenüberführung in der Verlängerung des Ehlersdamms nördlich parallel zur Trasse der Güterumgebungsbahn, die an die Straße Mahndorfer Heerstraße anschließt. Für eine entsprechende Verbindung wurden bereits in der Vergangenheit Flächen vorgehalten.
Alternativ auf ihre Machbarkeit zu prüfen, jedoch baulich voraussichtlich sehr anspruchsvoll, wäre eine Unterführung im Bereich des heutigen Bahnübergangs.
- BÜ Eppenhainer Straße. Hier handelt es sich um einen privaten Überweg. Die Aufhebung ist zwischen dem Eigentümer und der DB InfraGO zu verhandeln.
- BÜ Grambker Dorfstraße. Die Querungsmöglichkeit für Kraftfahrzeuge sowie für Radfahrer und Fußgänger muss in diesem Bereich bestehen bleiben. Im Zuge einer niveaufreien Querung der Eisenbahnstrecke soll eine Straßenunterführung im Bereich Nachtweide / In den Freuen untersucht werden.
- BÜ Am Geestkamp. Die Querungsmöglichkeit für Kraftfahrzeuge ist aus fachlicher Sicht entbehrlich, die Querungsmöglichkeit für Radfahrer und Fußgänger bleibt bestehen.
An dieser Stelle soll der bestehende BÜ durch eine Unterführung für den Rad- und Fußgängerverkehr ersetzt werden. Diese dient gleichzeitig als Zugang zu den Bahnsteigen des neu zu bauenden Haltepunktes Bremen-Grambke, der von der DB InfraGO im Auftrag des Landes Bremen geplant wird. Die Planung

der Unterführung wurde im Auftrag des Landes Bremen bereits in die Planung des Haltepunktes integriert.

- BÜ Grambkermoorer Landstraße in Verbindung mit dem BÜ Steindamm. Beide Bahnübergänge liegen in räumlicher Nähe zueinander, sind jedoch durch den Fluss Lesum getrennt. Vor diesem Hintergrund müssen beide Bahnübergänge und ihr Ersatz durch eine Unter- oder Überführung im Zusammenhang betrachtet werden.

Da sowohl das Gewerbegebiet Steindamm als auch der nördlich gelegene Bereich von Burg-Grambke durch eine Schließung der Bahnübergänge nur einseitig an das Straßennetz angebunden wären, sollen beide Gebiete über eine Straßenbrücke, die die Lesum quert, miteinander verbunden werden, um so eine beidseitige Anbindung sicherzustellen.

Ergänzt werden muss diese neue Verbindung um eine Unter- bzw.

Überführung für den Kraftfahrzeug-, Rad- und Fußverkehr in diesem Bereich, die entweder an die Burger Heerstraße (südlich der Lesum) bzw. Bremer Heerstraße (nördlich der Lesum) anschließt. Je nach Lage dieser Querung ist zusätzlich noch eine weitere Querung nördlich bzw. südlich der Lesum zumindest für den Fußverkehr vorzusehen, um entweder den Bereich des Gewerbegebietes Steindamm auf kurzem Wege an den Bahnhof Bremen-Burg anzuschließen oder um den östlichen Bereich von Burg-Grambke an das Nahversorgungszentrum an der Burger Heerstraße anzuschließen.

Zusammengefasste Forderung: Durch den Ausbau der Strecke in Verbindung mit weiter steigenden Zugzahlen werden sich die Schließzeiten der vorhandenen Bahnübergänge weiter erhöhen, so dass die Erreichbarkeit der durch diese erschlossenen Gebiete weiter verschlechtert wird und bereichsweise auch die Rettungszeiten nicht mehr gewährleistet werden können. Vor diesem Hintergrund ist die Beseitigung der Bahnübergänge im Verlauf der Strecke 1740 zwingend erforderlich. Der Bund wird gebeten, die DB InfraGO zu beauftragen, zu diesem Zweck als Vorhabensträgerin entsprechende Kreuzungsvereinbarungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz mit der Stadtgemeinde Bremen abzuschließen und im Zuge des Projektes mit der Planung von Ersatzbauwerken für die weiter oben genannten Bahnübergänge zu beginnen. Dabei ist durch Bund und DB InfraGO sicherzustellen, dass zeitgleich mit dem Ausbau der Strecke Bremen – Langwedel die rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen für die Beseitigung der Bahnübergänge vorliegen.

4. Naturschutz, Landschaft und Erholung

4.1. Ausgangslage aus Sicht von Naturschutz, Landschaftserleben & Erholung

Die von den Planungen des dritten Gleises betroffenen Streckenabschnitte werden im überwiegenden Teil von begrünten Böschungen, linearen Grünstrukturen und in Teilen von Grünanlagen und -flächen begleitet. Gerade im stark verdichteten Siedlungsgebiet weisen diese Strukturen – auch bei abschnittsweise nur geringer Breite - eine große Bedeutung für die regionale und innerstädtische Biotopvernetzung auf (vgl. u.a. Landschaftsprogramm Breme 2015 – Plan 3 „Biotopverbundkonzept“).

In Teilen wird die Bahnstrecke zudem von ortsteilübergreifenden begrünten Wegeverbindungen und Erholungswegen sowie Grünanlagen und -flächen begleitet (vgl. u.a. Landschaftsprogramms Bremen 2015 – Plan 2 „Maßnahmen Erholung und Landschaftserleben“), welche für die landschaftsgebundene Erholung sowie die Grünversorgung der Bewohner:innen der umliegenden Siedlungsflächen von besonderer Bedeutung sind. Relevant sind in diesem Zusammenhang auch die vorhandenen Querungsmöglichkeiten der Gleise, um beispielsweise Siedlungsflächen mit Grünflächen auf der jeweils gegenüberliegenden Seite der Gleisstrecke zu verbinden.

Des Weiteren befinden sich angrenzend an bzw. in unmittelbarer Nähe zu den betreffenden Gleisabschnitten abschnittsweise rechtlich gesicherte Kompensationsflächen für Eingriffe in Natur und Landschaft sowie zahlreiche Ersatzpflanzungen gem. BaumschutzVO. Im Bereich Burg-Grambke befindet sich zudem das Landschaftsschutzgebiet „Lesumniederung und Burg-Grambke“ in unmittelbarer Umgebung des betroffenen Gleisabschnittes (tlw. in nur etwa 100 m Entfernung) mit großflächigen gesetzlich geschützten Biotopen.

4.2. Potentielle Konfliktlage in Bezug auf Naturschutz, Landschaftserleben & Erholung

Durch den geplanten Bau eines dritten Gleises sind verschiedene Auswirkungen auf Natur und Landschaft sowie das Landschaftserleben und die Erholungsfunktion zu erwarten.

Bei (teilweisem) Wegfall der vorhandenen gleisbegleitenden Grünstrukturen, Grünflächen sowie Gehölz- und Baumbestände sind negative Auswirkungen auf das Lebensraumpotential für Flora und Fauna entlang der Gleisstrecke sowie insbesondere auf die biotopvernetzende Funktion dieser Strukturen zu erwarten. Durch die räumliche Einbindung der Gleisstrecke in überwiegend dicht bebaute

Siedlungsflächen sind hier die Möglichkeiten zur Schaffung alternativer durchgängiger biotopvernetzender Strukturen stark begrenzt bis nicht vorhanden und ein Erhalt der biotopvernetzenden Funktion der Gleisstrecke von besonderer Relevanz.

Auch auf die angrenzenden Grünanlagen sowie Erholungswege können sich negative Auswirkungen durch einen zusätzlichen Platzbedarf sowie optische und akustische Beeinträchtigungen eines dritten Gleises inkl. erforderlicher Lärmschutzanlagen ergeben. Dabei kann sowohl die quantitative und qualitative Versorgung der umliegenden Bewohner:innen mit Grünflächen zur Erholung betroffen sein, als auch die Erreichbarkeit der Grünanlagen und Erholungsflächen. Bei Änderung / Reduzierung von Querungsmöglichkeiten der Gleisstrecke, kann zudem eine Einschränkung der Zugänglichkeit von Grünanlagen und Erholungsflächen auf der jeweils gegenüberliegenden Gleisseite entstehen. Durch eine Reduzierung gleisbegleitender sowie im Bereich von Bahnübergängen und Haltepunkten vorhandener Grünstrukturen sind zudem negative Effekte auf die Freiraumqualität und das Landschafts- bzw. Stadtbild dieser Bereiche zu erwarten.

Besonders relevant sind auch die Auswirkungen des erforderlichen aktiven Lärmschutzes. So führen zusätzliche und / oder höhere Lärmschutzwände zu Beeinträchtigungen des Stadt- sowie Landschaftsbildes, zu eingeschränkten Blickbeziehungen und einer Trennung funktional zusammengehöriger Siedlungsbereiche. Neben den städtebaulichen Auswirkungen wirken diese sich auch massiv auf die Freiraumqualität angrenzender Grünanlagen sowie Grünflächen mit Bedeutung für die landschaftsgebundene Erholung sowie deren Zuwegungen (Erholungswege) aus und stellen außerdem ein Hindernis in der Biotopvernetzung der Flächen rechts und links der Gleise für sich terrestrisch fortbewegende Arten dar.

4.3. Übergesetzliche Anforderungen aus Sicht von Naturschutz, Landschaftserleben & Erholung

Vor diesem Hintergrund bestehen aus Sicht von Naturschutz, Landschaftserleben und Erholung folgende Bedarfe an übergesetzlichen Anforderungen für die Planungen des dritten Gleises, welche sich u.a. aus dem Ziel- und Maßnahmenkonzept sowie der Biotopverbundplanung des Landschaftsprogramms Bremen 2015 (Pläne 1 bis 3 i.V.m. Anhang B) sowie aus der Bremischen Biodiversitätsstrategie 2030 i.V.m. der Nationalen Biodiversitätsstrategie ableiten lassen, aber auch auf gesetzliche Grundlagen (z.B. Vermeidungsgebot gem. § 13 BNatSchG, Biotopvernetzung gem. § 21 BNatSchG) zurückgehen:

4.3.1. Minimierung von Beeinträchtigungen durch Erhalt wertvoller Strukturen und Flächen

Ausschöpfung der technischen und gestalterischen Möglichkeiten zur platzsparenden Planung der Gleisanlagen mit den erforderlichen technischen Bauwerken (Lärmschutzwände etc.), so dass durchgehend gleisbegleitende Grünstrukturen in möglichst großer Breite verbleiben oder neu geschaffen werden können und Strukturen und Flächen mit hohen Wertigkeiten aus Sicht von Naturschutz, Landschaftserleben und Erholung in möglichst großem Umfang erhalten bleiben und in neu zu gestaltende gleisbegleitende Grünstrukturen integriert werden können. Von besonderer Bedeutung sind dabei u.a. vorhandene (Alt)baumbestände, Kompensationsflächen, Ersatzpflanzungen gem. BaumschutzVO, Biotoptypen mittlerer bis sehr hoher Bedeutung (z.B. magere sowie sandige Standorte), Lebensstätten besonders und streng geschützter sowie gem. der jeweiligen Roten Listen gefährdeter Tier- und Pflanzenarten, vorhandene Grünanlagen und Freiflächen zum Landschaftserleben und zur Naherholung sowie das Netz an Erholungswegen zur Erreichung dieser Flächen.

Forderung: Berücksichtigung und Konkretisierung der genannten Minimierungsmaßnahmen im Rahmen einer Begleitplanung zur Freiraumgestaltung (vgl. 4.3.6).

4.3.2. Biotopvernetzende Funktion der Gleisstrecke erhalten und aufwerten

Erhalt bzw. (Wieder)herstellung einer durchgehenden gleisbegleitenden linearen Grünstruktur in größtmöglicher Breite unter Einbeziehung von gleisbegleitenden Böschungen und Wällen mit biotopvernetzender sowie biodiversitätsfördernder Gestaltung:

- Schaffung eines vielfältigen Mosaiks an Biotopstrukturen zur Förderung der Biodiversität sowie unter Berücksichtigung der Erfordernisse zur Klimaanpassung mit schattigen sowie sonnigen Abschnitten, partiell offenen Bodenbereichen und Sandlinsen, an geeigneten Stelle Senken zur Förderung temporärer Gewässer, Heidebereichen sowie gehölzbeständen bis waldgeprägten Abschnitten mit Belassen von stehendem sowie liegendem Totholz, soweit mit der Sicherheit der Gleisstrecke vereinbar.
- Entfernung und Eindämmung von invasiven Neophyten (u.a. Japanischer Staudenknöterich, Kanadische Goldrute, Armenische Brombeere, Götterbaum, Buddleja, Kiribaum).
- Bepflanzung mit standortgerechten heimischen Gehölzen gem. der Pflanzlisten der zuständigen Naturschutzbehörde sowie Einsaat mit

standortgerechten sowie krautreichen Saatgutmischungen regionaler Herkunft (vgl. u.a. [Microsoft Word - Leitfaden Endfassung ges 2020-07.docx](#)) mit vielfältigen, insektenfördernden sowie ästhetisch wirksamen Blühaspekten. Gehölzpflanzungen sollten bevorzugt als standortgerechte Mischpflanzungen, wo möglich mit Fokus auf Weiden als frühe Pollen- und Nektarquelle angelegt werden.

- Bei erforderlichem Bodenauftrag bevorzugte Verwendung von magerem Substrat zur Förderung seltener sowie besonders blütenreicher und vielfältiger Biotopstrukturen sowie von Arten, welche auf nährstoffarme Lebensräume angewiesen sind.
- Installation von Nisthilfen für potenziell im betroffenen Bereich vorkommende Vogelarten sowie von Fledermauskästen an geeigneten Stellen entlang der Gleisstrecke, z.B. an neu gepflanzten Bäumen oder an den Lärmschutzwänden.
- Minimierung der Zerschneidungswirkung der Gleisstrecke für terrestrisch sich fortbewegende Arten(gruppen) z.B. durch Schaffung von geeigneten Querungshilfen (z.B. Amphibientunnel) an neuralgischen Stellen (vgl. z.B. BIOLOGISCHE VIELFALT HEFT 175 Shop „Wiedervernetzung von Lebensraumkorridoren über bestehende Bahntrassen“ (BfN 2024)).
- Bei erforderlicher Beleuchtung Verwendung von insektenfreundlichen Leuchtmitteln gemäß [BfN Schriften 543 - Leitfaden zur Neugestaltung und Umrüstung von Außenbeleuchtungsanlagen: Anforderungen an eine nachhaltige Außenbeleuchtung | BfN](#); nach Möglichkeit mit Nachtabenkung.
- Erarbeitung und Umsetzung eines Pflegekonzepts zum dauerhaften Erhalt der biotopvernetzenden sowie biodiversitätsfördernden Wirkung der gleisbegleitenden Grünstrukturen inkl. erforderlichem Neophytenmanagement.
- Umsetzung der zuvor genannten Punkte auch für den Streckenabschnitt zwischen den von der Planung für ein drittes Gleis betroffenen Abschnitten zwischen Bremen Sebaldsbrück und dem Rangierbahnhof in Gröpelingen (z.B. als Kompensation für nicht vermeidbare naturschutzrechtliche Eingriffe)

Forderung: Berücksichtigung und Konkretisierung der genannten Anforderungen zur Erhaltung und Aufwertung der biotopvernetzenden Funktion der Gleisstrecke im Rahmen einer Begleitplanung zur Freiraumgestaltung (vgl. 4.3.6).

4.3.3. Begrünung und landschaftliche Einbindung der erforderlichen Lärmschutzanlagen

- Eingrünung von nicht transparenten Lärmschutzwänden sowie ggf. erforderlichen Spundwänden mit standortgerechten sowie biodiversitätsfördernden Kletterpflanzen, insb. Gewöhnlichem Efeu. Weitere in Bremen empfohlene Arten sind: Echte Waldrebe, Echtes Geißblatt, Wald-Geißblatt, Kriechende Rose und Echte / Wilde Weinrebe.
- Transparente sowie teiltransparente Lärmschutzwände können in Siedlungsbereichen ggf. zu einer verminderten Wahrnehmung als Barriere führen und die separierende Wirkung der Lärmschutzwände reduzieren. Gleichzeitig bergen solche Wände eine hohe Gefahr für Vogelkollisionen, so dass diese auf neuralgische Stellen im Siedlungsbereich beschränkt bleiben sollten und zwingend mit einer dauerhaften sowie nachweislich wirksamen Vogelschutzmarkierung zu versehen sind.
- Landschaftliche Einbindung von Lärmschutzwänden, z.B. im Bereich der Osterholzer Feldmark, durch angrenzende standortgerechte Gehölzpflanzungen (s.o.) bzw. Erhalt bereits vorhandener Gehölzbestände mit sichtverschattender Wirkung auf die technischen Bauwerke. Erhalt und Entwicklung sichtverschattender Gehölzbestände auch im sicherheitsrelevanten Bereich gem. Leitfaden „Vegetationsmanagement an Bahntrassen der Deutschen Bahn AG in Niedersachsen – Ein Leitfaden für die Zusammenarbeit zwischen Naturschutz-, Waldbehörden und DB“ (Microsoft Word - Veg-Management_Niedersachsen_1_0) zulassen, da der Schutz der Bahntrasse vor Windwurf durch die geplante 6 m hohe Lärmschutzwand erhöht wird.

Forderung: Berücksichtigung und Konkretisierung der genannten Anforderungen an Begrünung und landschaftliche Einbindung der erforderlichen Lärmschutzanlagen im Rahmen einer Begleitplanung zur Freiraumgestaltung (vgl. 4.3.6).

4.3.4. Erhalt und Aufwertung von Zugänglichkeit und Qualität der Grünanlagen und Freiflächen im Umfeld der Gleisstrecke

Im Umfeld der Gleisstrecke vorhandene Grünanlagen und Freiflächen zum Landschaftserleben und zur Naherholung, (ortsteilübergreifende) Erholungswege sowie Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr sind zur Sicherstellung der Grünversorgung der umliegenden Siedlungsbereiche im größtmöglichen Umfang

zu erhalten und sollten an geeigneten Stellen aufgewertet werden. Eine Aufwertung soll unter Berücksichtigung biotopvernetzender und biodiversitätsfördernder Aspekte, einer hohen Freiraumqualität und den Erfordernissen zur Klimaanpassung erfolgen (ggf. auch als Kompensation für nicht vermeidbare naturschutzrechtliche Eingriffe geeignet).

Als mögliche Aufwertungsmaßnahmen im Bereich des Streckenabschnittes in Bremen-Ost sind beispielsweise eine Aufwertung und Erschließung der Osterholzer Feldmark, der Bereiche zwischen Bahntrasse und Rodenfleet, eine Aufwertung der Grünanlage Rodenfleet (einschl. Gewässer), eine Aufwertung und Erweiterung des Tamra-Hemelingen-Parks sowie eine Aufwertung des Grünzuges Benneckendorfallée geeignet. Im Bereich Bremen-Nord sind u.a. eine Aufwertung der Grünanlage Sperber Straße bis Schwarzer Straße, der Grünanlage Burger Brücke, der Grünanlage Ihletal (nördl. und südl. Hindenburgstraße) sowie der Grünanlage am Grambker See (inkl. Verbesserung des Wegenetzes und Ersatz der nicht mehr verkehrssicheren Holzbrücke) geeignet. Des Weiteren besteht hier ein Bedarf zur Begrünung der Sperber Straße und der Oslebshauer Heerstraße, zur Anbindung des Wanderweges Marßel sowie der Grünanlage Ihletal an die Lesum, zur Aufwertung am Oslebshauer Bahnhof, zur Wohnumfeldverbesserung des Quartiers Helsinkistraße (Grünanlagen Sanders Hagen bzw. Pellens Park) sowie zur besseren Vernetzung der Grünanlagen „An Smidts-Park“ und „Fockengrund“. Zur Schaffung einer durchgängigen Wegeverbindung von der Lesum Richtung Gröpelingen ist zudem im Bereich der Straße „Am Geestkamp“ ein Lückenschluss im Wegenetz erforderlich (vgl. Landschaftsprogramm Bremen, Plan 2, Maßnahme BL 10).

Die Erreichbarkeit von Grünanlagen sowie Flächen der freien Landschaft zum Zwecke der Erholung über (ortsteilübergreifende) Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer darf durch den Bau eines dritten Gleises nicht eingeschränkt werden. Ggf. nicht zu erhaltene Wegeverbindungen sind durch Wege mit alternativer aber funktionsgleicher Streckenführung zu ersetzen.

Bei der Gestaltung von Freiflächen, Plätzen, Straßenräumen und Bahnübergängen im Umfeld der Gleisstrecke sind biodiversitätsfördernde Maßnahmen sowie Maßnahmen zur Steigerung der Freiraumqualität und der Klimaanpassung zu berücksichtigen, z.B. durch Bepflanzungen mit standortgerechten, klimaangepassten Bäumen unter Berücksichtigung des Handlungskonzepts Stadtbäume ([Handlungskonzept Stadtbäume - Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft](#)), Einsaat mit standortgerechten Saatgutmischungen regionaler Herkunft mit vielfältigen, insektenfördernden sowie ästhetisch wirksamen Blühaspekten sowie Verwendung insektenfreundlicher Beleuchtung. Insb. im Bereich von ortsteilübergreifenden Grünverbindungen und Erholungswegen ist eine für Fußgänger und Radfahrer optimierte Gestaltung umzusetzen.

Forderung: Berücksichtigung und Konkretisierung der genannten Anforderungen an Erhalt und Aufwertung der Zugänglichkeit und Qualität von Grünanlagen und Freiflächen im Umfeld der Gleisstrecke im Rahmen einer

Begleitplanung zur Freiraumgestaltung (vgl. 4.3.6). In diesem Rahmen sollen auch die hier konkret für Aufwertungsmaßnahmen vorgeschlagenen Grünanlagen und sonstigen Bereiche vorgeprüft und besonders geeignete Bereiche in die Begleitplanung zur Freiraumgestaltung aufgenommen werden.

4.3.5. Erforderliche Kompensationsmaßnahmen im Umfeld der Gleisstrecke realisieren

Erforderliche naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen sollen möglichst im unmittelbaren Umfeld der Gleisstrecke zwischen Bremen Mahndorf und Bremen Burg erfolgen, z.B. durch Aufwertung angrenzender Freiflächen, Grünanlagen und städtischer Freiräume hinsichtlich ihrer biodiversitätsfördernden und biotopvernetzenden Funktion. Vorschläge für Maßnahmen zur Biotopvernetzung sowie zur Aufwertung von Grünanlagen sind in den zuvor aufgeführten Punkten enthalten. Zudem liefert das Ziel- und Maßnahmenkonzept des Landschaftsprogramms Bremen 2015 (insb. Plan 1 und Plan 2 i.V.m. Anhang B) ebenso wie die Bremische Biodiversitätsstrategie 2030 weitere Anhaltspunkte für sinnvolle Maßnahmen im Gleisumfeld.

Forderung: Das Kompensationserfordernis soll durch die Umsetzung von Maßnahmen im Gleisumfeld erfolgen, welche den Anforderungen unter 4.3.1 bis 4.3.4 entsprechen und welche im Rahmen einer Begleitplanung zur Freiraumgestaltung konkretisiert und in den Landschaftspflegerischen Begleitplan integriert werden sollen (vgl. 4.3.6).

4.3.6. Begleitplanung zur Freiraumgestaltung zur Konkretisierung und planerischen Vorbereitung der zuvor genannten Anforderungen

Die in den vorangegangenen Punkten formulierten Anforderungen an die Gestaltung der gleisbegleitenden Lärmschutzanlagen, Grünstrukturen, Grünanlagen und sonstigen Freiflächen und -räume sowie des dortigen Netzes an Erholungswegen sollen in einer begleitenden Planung zum dritten Gleis frühzeitig und über das im Landschaftspflegerischen Begleitplan erforderliche Maß hinaus konkretisiert werden. Dabei soll die Gesamtheit der genannten Flächen und Strukturen und deren Zusammenwirken betrachtet werden, so dass eine insgesamt stimmige Planung unter Beachtung einer optimierten Biotopvernetzung, Biodiversitätsförderung, Klimaanpassung sowie Freiraumqualität entsteht. Abstimmung der konkret zu erbringenden Leistungen sowie Beauftragung und Erarbeitung einer entsprechenden Planung soll in enger Abstimmung mit den Referaten 25 und 26 bei SUKW durch ein fachkundiges Büro (Abstimmung der erforderlichen Qualifizierung mit den Referaten 25 & 26) erfolgen. Die Begleitplanung soll dabei auch den Streckenabschnitt

zwischen Bremen Sebaldsbrück und dem Rangierbahnhof in Gröpelingen berücksichtigen.

Zusammengefasste Forderungen:

- 1) **Der Bund wird gebeten, die DB InfraGO im Zuge des Projektes mit der Vergabe einer Begleitplanung zur Gestaltung und Pflege der gleisbegleitenden Freiflächen und Grünstrukuren zwischen Bremen-Mahndorf und Bremen-Burg zu beauftragen (Kostenrahmen ca. 100.000 €). Im Rahmen dieser Begleitplanung soll eine Konkretisierung und planerische Vorbereitung der zuvor genannten Anforderungen an eine biotopvernetzende, biodiversitäts- sowie freiraumqualitätsfördernde Gestaltung des Gleisumfeldes erfolgen.**
- 2) **Die Umsetzung der unter 4.1 bis 4.4 genannten und im Rahmen der Begleitplanung zu konkretisierenden Anforderungen soll einerseits über die gezielte Steuerung von erforderlichen Kompensationsmaßnahmen in die betreffenden Bereiche erfolgen (vgl. 4.5). Darüber hinaus wird der Bund gebeten, zusätzlich**
 - a) **0,5 Mio. € für den Streckenabschnitt Bremen-Nord,**
 - b) **0,5 Mio. € für den Streckenabschnitt Bremen-Ost sowie**
 - c) **0,5 Mio. € für den Streckenabschnitt zwischen Bremen-Ost und Bremen-Nord**

zur Umsetzung darüberhinausgehender Maßnahmen zur Biotopvernetzung, Biodiversitätsförderung, Aufwertung von Grünanlagen und Wegebeziehungen sowie zur Steigerung der Freiraumqualität im Gleisumfeld zur Verfügung zu stellen.

Hinweis zu weiteren (gesetzlichen) Anforderungen:

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die zuvor genannten Anforderungen keine darüber hinaus zu beachtenden rechtlichen Regelungen abdecken, z.B. artenschutzrechtliche Bestimmungen, naturschutzrechtliche Eingriffsregelung, Bremische Baumschutzverordnung etc., auch wenn in Teilen auf diese Regelungen Bezug genommen wird (z.B. Nennung möglicher Kompensationsmaßnahmen, Konkretisierung des Vermeidungsgebotes).

5. Städtebauliche Integration der Strecke

5.1. Durchstich der Personenunterführung im Bahnhof Bremen-Oslebshausen in Richtung Carmen-Kampa-Weg

Zusätzlich zum bestehenden Mittelbahnsteig soll im Bahnhof Bremen-Oslebshausen am neu zu bauenden dritten Gleis ein Seitenbahnsteig errichtet werden. Die derzeitigen Planungen sehen vor, die heute vorhandene Personenunterführung unter dem heutigen Streckengleis nach Bremerhaven hindurch zu verlängern und von dort den neuen Seitenbahnsteig anzubinden.

Dieser verlängerte Personentunnel soll eine zweite Öffnung zum so genannten Carmen-Kampa-Weg hin erhalten, um den Zugang zur Verkehrsstation aus dem Bereich Sander Center, einem der drei größten Einkaufszentren in Bremen, zu verkürzen und damit attraktiver zu gestalten. In diesem Zusammenhang ist es auch erforderlich, den so genannten Carmen-Kampa-Weg als Fußweg zwischen der Ritterhuder Heerstraße und dem neuen Bahnhofszugang auszubauen.

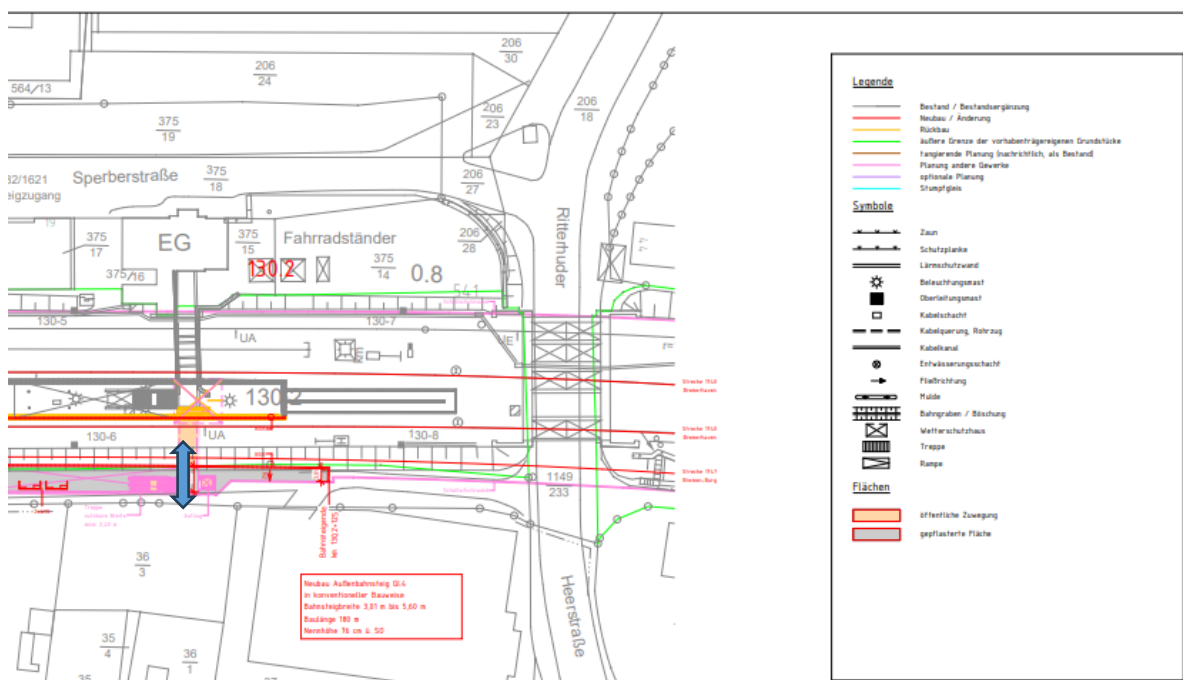


Abb. 5.1: Lageplan Bremen-Oslebshausen mit Durchstich 

Zusammengefasste Forderung: Der Bund wird gebeten, die DB InfraGo im Rahmen des Projektes mit der Umsetzung des Durchstichs des Personentunnels zu beauftragen und mit der Herstellung des so genannten Carmen-Kampa-Weges als Bahnhofszuwegung zwischen der Öffnung des Personentunnels und der Ritterhuder Heerstraße.

6. Sonstiges

6.1. Planung der Eisenbahnbrücken Bremen-Burg

In Bremen-Burg, im Stadtteil Burglesum, quert die Eisenbahnstrecke 1740 (Wunstorf – Bremen – Bremerhaven) den Flusslauf der Lesum. Die Querung besteht aus zwei parallel liegenden Fachwerkbrücken mit dem Baujahr 1872. Diese wurden im Zweiten Weltkrieg beschädigt und 1950 wieder in Betrieb genommen. Die Querung liegt im südlichen Bahnhofskopf des Bahnhofs Bremen-Burg.



Abbildung 6.1: Lesumbrücken südlich des Bahnhofs Bremen Burg
[Quelle: Wikipedia, Aufruf am 18.02.2026]

Neben dem Schienenpersonennahverkehr von und nach Bremerhaven und Bremen-Nord ist die Eisenbahnbrücke über die Lesum insbesondere für die Güterzüge von und zu den Häfen in Bremerhaven von Bedeutung. Derzeit verkehren täglich rund 200 Züge des Personenverkehrs sowie rund 100 Züge des Schienengüterverkehrs über diese Brücken.

Angesichts des fortgeschrittenen Alters der Brücken in Verbindung mit deren besonderer Bedeutung sowohl für den Schienengüterverkehr als auch den Schienenpersonennahverkehr im Land Bremen und unter Berücksichtigung der weiter steigenden Zugzahlen wird angeregt, im Zuge der Planung des dritten Gleises zwischen Bremen-Burg und Bremen-Oslebshausen, nicht nur die Brücke für das dritte Gleis neu zu planen, sondern auch die beiden bereits vorhandenen Brückenkörper in die Neuplanung mit einzubeziehen.

Der Vorteil dieser vorgeschlagenen Vorgehensweise wäre, dass die gesamte Querung aus einer Hand, abgestimmt geplant werden kann, so dass nach Ersatz- bzw. Neubau der Brücken eine nach einheitlichen Gesichtspunkten gestaltete Flussquerung vorhanden ist.

Unabhängig von der zuvor genannten Neuplanung besteht die Forderung, die bestehenden Brücken spätestens im Zuge des Ausbaus der Strecke Bremen – Langwedel mit einem Lärmschutz zu versehen. Wie aus den Isophonenkarten hervorgeht, werden durch die Lücke im Schallschutz im westlichen Verlauf der bestehenden Lesumbrücken die Lärmgrenzwerte in den angrenzenden Wohngebieten sowohl tags als auch nachts überschritten.

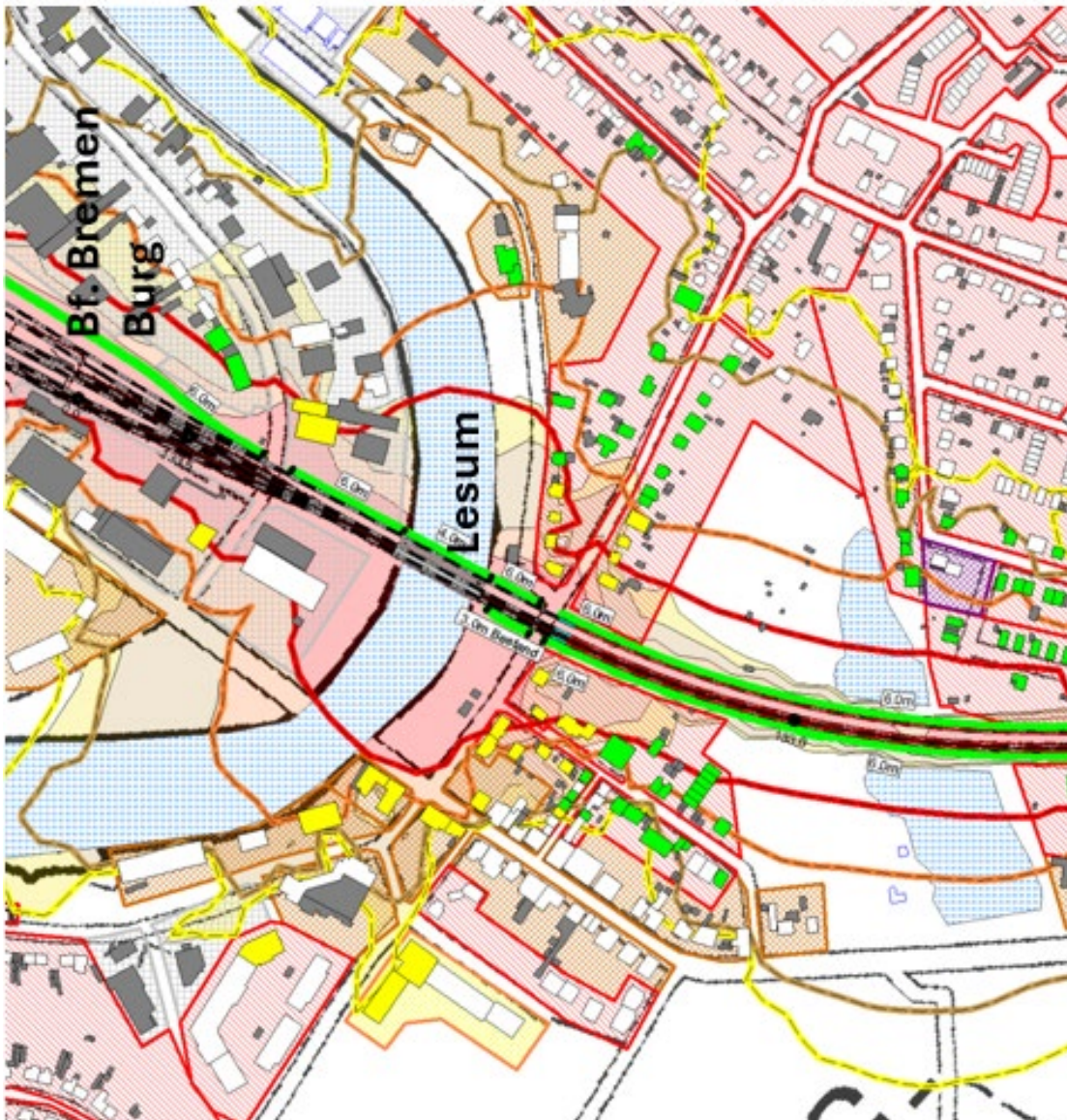


Abbildung 6.2: Auszug aus Isophonenkarte Tag. Grün = Lärmschutzwand bzw. Immissionsgrenzwerte eingehalten. Gelb = Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten [Quelle: Planunterlagen der DB InfraGO AG vom 16.10.2025]

Zusammengefasste Forderung: Der Bund wird gebeten, die DB InfraGO im Zuge des Projektes auch mit der Planung eines Ersatzneubaus für die bestehenden Eisenbahnbrücken über die Lesum zu beauftragen. So soll sichergestellt werden, dass für die gesamte Eisenbahnüberführung über die Lesum eine zwischen Neubau und Ersatzneubau abgestimmte Planung vorliegt, die bei Bedarf kurzfristig umgesetzt werden kann.

Unabhängig von der Neuplanung besteht die Forderung, die bestehenden Brücken spätestens im Zuge des Ausbaus der Strecke Bremen – Langwedel mit einem Lärmschutz zu versehen.

6.2. Funktionsfähigkeit der Gewerbeflächen in Hemelingen entlang der Strecke 1740 (Wunstorf – Bremen – Bremerhaven)

In den im Stadtteil Hemelingen in direkter Nähe zur Strecke 1740 gelegenen Gewerbegebieten sind zahlreiche Unternehmen aus der Automotive Branche, der papierverarbeitenden Industrie, dem Handel und Dienstleistungsunternehmen ansässig. Durch den Ausbau der Strecke Bremen – Langwedel werden nach den vorliegenden Planungen insbesondere die Firmen Mercedes-Benz, Rheinmetall und Coffein Compagnie durch Eingriffe in ihre Grundstücksflächen betroffen, diese Eingriffe haben nach Aussage der Firmen auch Auswirkungen auf deren Produktionsabläufe.

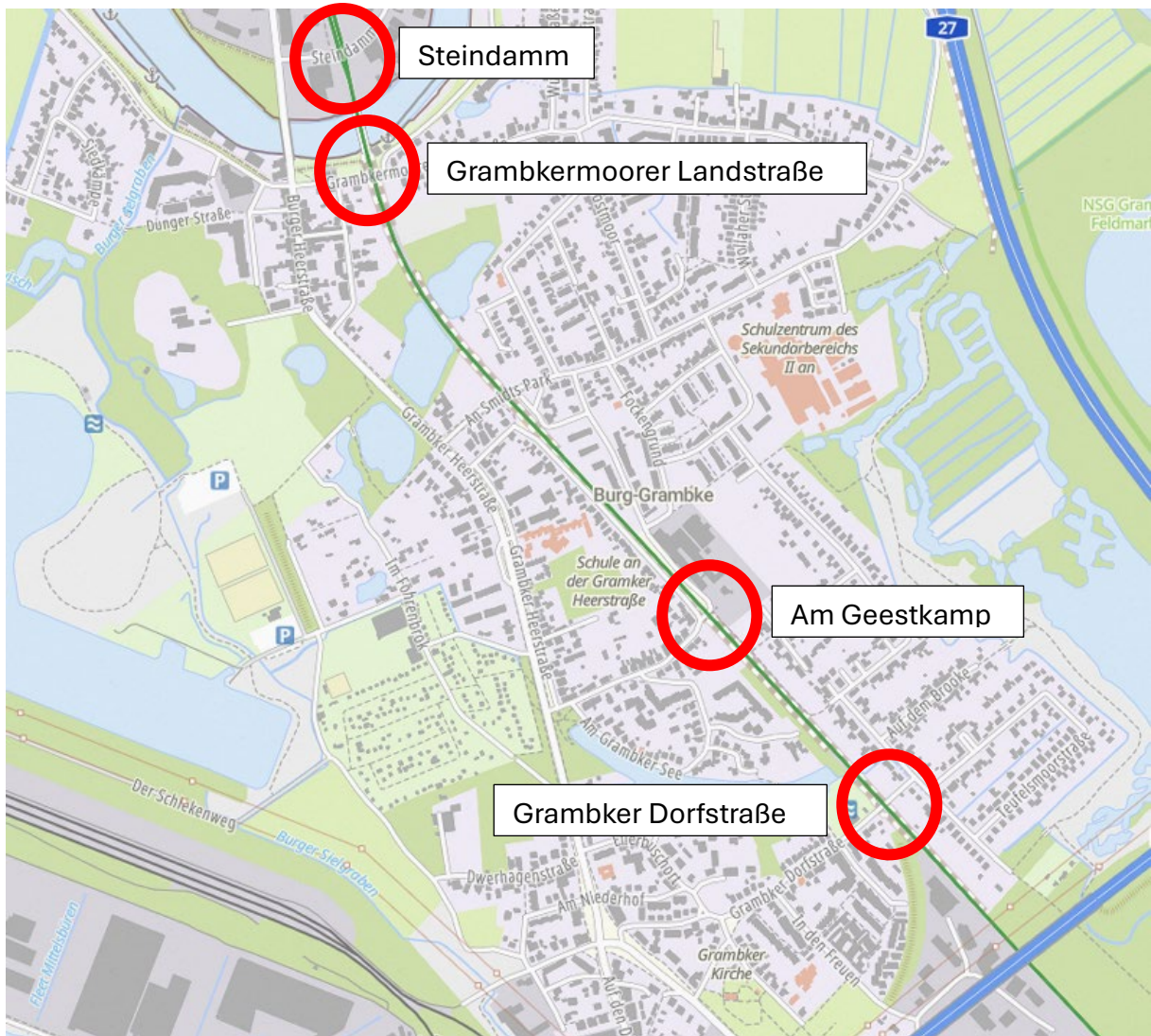


Abbildung 6.3: Gewerbegebiet Hemelingen/Funkschneise, Bremen
[Quelle: Geoportal Bremen, Aufruf am 13.03.2026]

Es ist aus Sicht der Stadtgemeinde Bremen zwingend erforderlich, die Planungen der DB InfraGO im weiteren Verlauf des Projektes so anzupassen, dass der Betrieb der an der Strecke 1740 ansässigen Firmen in keiner Weise beeinträchtigt wird. Zu diesem Zweck ist im weiteren Planungsprozess ein intensiver Austausch der DB InfraGO mit den betroffenen Firmen erforderlich.

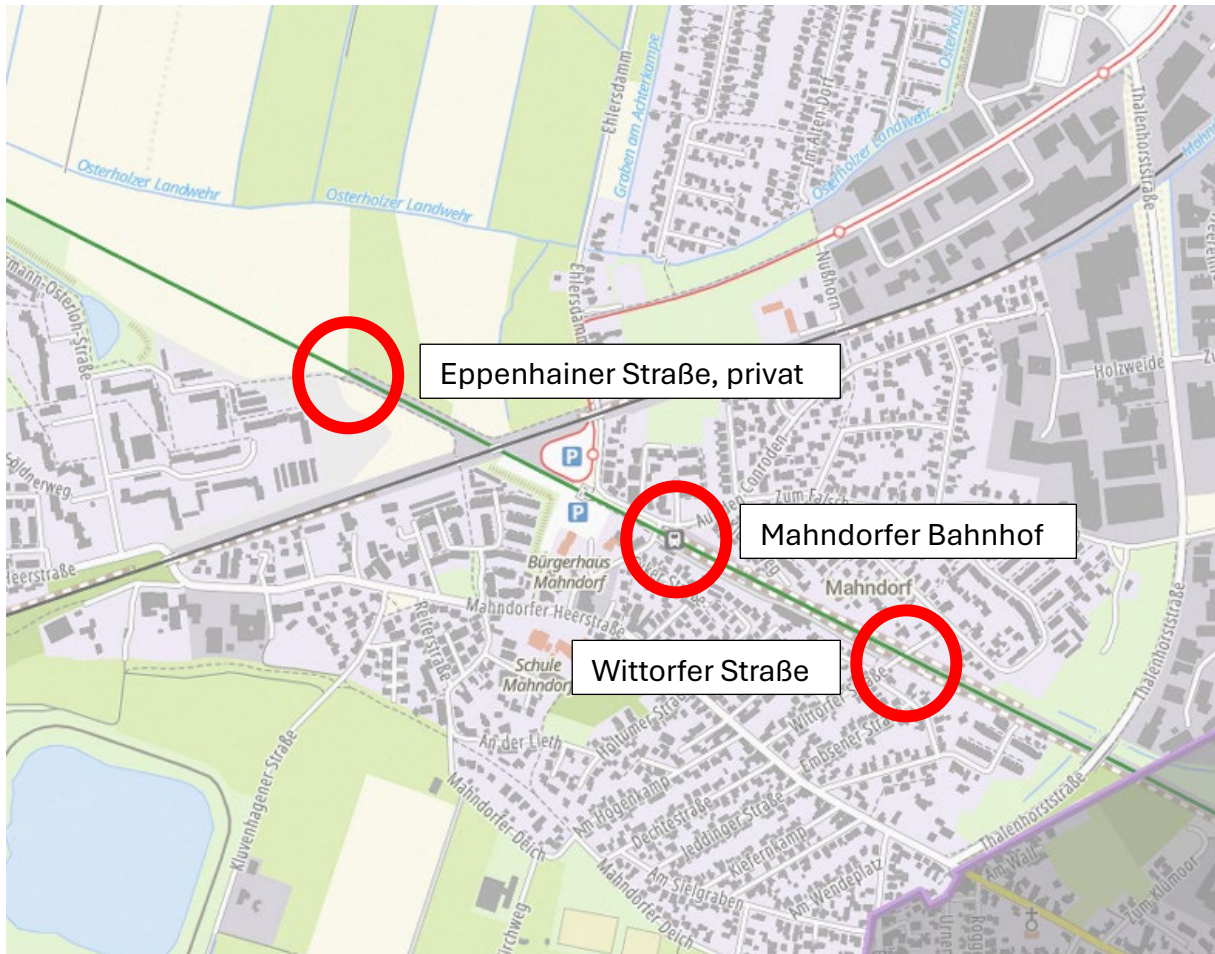
Zusammengefasste Forderung: Die DB InfraGO wird gebeten, im Zuge des Projektes die Planungen im Bereich der Gewerbegebiete entlang der Strecke 1740 in Hemelingen so anzupassen, dass der Betrieb der an der Strecke ansässigen Firmen in keiner Weise beeinträchtigt wird.


Anlage 1a: Auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen im Verlauf der Strecke 1740 bestehende Bahnübergänge - Nordabschnitt



 Derzeit bestehende Bahnübergänge

Anlage 1b: Auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Bremen im Verlauf der Strecke 1740 bestehende Bahnübergänge - Südabschnitt



 Derzeit bestehende Bahnübergänge