

Protokoll Nr. 31 (2023-2027) über die öffentliche Sitzung des Beirates Hemelingen

Sitzungstag:	Sitzungsbeginn:	Sitzungsende:	Sitzungsort:
16.12.2025	19:00 Uhr	20:49 Uhr	Ortsamt Hemelingen Godehardstraße 19 Sitzungssaal (1. OG)

Anwesend:

Vom Ortsamt

Jörn Hermening
Frederik Hoffmann

Vom Beirat

Berfin Ataç
Kerstin Biegemann
Ralf Bohr
Jens Dennhardt
Hans-Peter Hölscher
Heinz Hoffhenke
Yunas Kaya
Dr. Christian Kornek
Elisabeth Laß
Waltraut Otten
Sebastian Springer
Ingo Tebje
Reinhard Zwilling

Referent: innen / Gäste

Sabine Tiegel, Nicolas Rensing und Christoph Lankowsky von der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung
Britta Crone und Tido Davids von der DB InfraGO AG

sowie weitere am Stadtteilgeschehen interessierte Personen

TOP 1: Ausbau der Strecke Langwedel – Bremen (drittes Gleis)

TOP 2: Beiratsverschiedenes

TOP 1: Ausbau der Strecke Langwedel – Bremen (drittes Gleis)

Tido Davids und Britta Crone von der DB InfraGO AG berichten anhand einer Präsentation (Anlage 1) und werden dabei in Teilen von Sabine Tiegel, Nicolas Rensing und Christoph Lankowsky von der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung ergänzt. Es handelt sich in Teilen auf Wunsch der Stadt Bremen auch um einen viergleisigen im Bereich Arbergen/Mahndorf, um den geplanten 15 Minuten-Takt der S-Bahn zu ermöglichen. Am 10.02.2026 soll es eine Informationsveranstaltung für die Bürger:innen im Bremer Osten zum Thema geben.

Elisabeth Last fragt, auf welches Ausgangsjahr sich die 35%ige Zunahme des Zugverkehrs in der Präsentation beziehen.

AW Tido Davids: Gerechnet wurde ab ca. 2016 bis 2030.

AW Christoph Lankowsky ergänzt, dass auf das Jahr 2000 gerechnet 50% mehr Züge auf den Schienen sind. Im VEP ist der 15 Minuten Takt nach Achim als Ziel benannt.

Reinhard Zwilling fragt, ob auch die Strecke nach Bremerhaven ausgebaut werde, die alten Brücken ersetzt werden und ob die NATO-Ziele Einfluss auf dieses Projekt hätten.

AW Tido Davids: Es geht nur um die Strecke Bremen-Langwedel, von NATO-Zielen in diesem Zusammenhang ist ihm nichts bekannt.

AW Britta Crone: Brücken werden nur da wo es nötig ist komplett neu gebaut. Meist wird die bestehende Brücke erweitert bzw. ergänzt.

Ingo Tebbe fragt, ob die neuestens Prognosen incl. des Neubaus der Terminals ins Bremerhaven berücksichtigt seien.

AW Tido Davids: Diese neuen Planungen können noch nicht in den Prognosen integriert sein, da diese bereits älter sind. Dies müsste ggf. im weiteren Verfahren noch mit eingearbeitet werden.

Jens Dennhardt fragt zum Projekt

- Ob der Bau des Bahnhofs Föhrenstraße beschleunigt werden könne, die ersten Planungen wurden vor vielen Jahren im Beirat vorgestellt, aber dann hat sich alles immer weiter nach hinten verschoben. Die jetzigen Bahnhöfe Hemelingen und Sebaldsbrück sind beide nicht barrierefrei.
- Was passiert mit dem historischen Bahnhof Sebaldsbrück?
- Wird der gefährliche Güterverkehr, wie Atomtransporte, zukünftig aus Bremen rausgehalten?
- Was bringt das Projekt für die Barrierefreiheit und den Umweltverbund/ Umsteigemöglichkeiten
- Werden vernünftige Überdachungen eingeplant statt der „Bushalteshäuschen“?

AW Nicolas Rensing:

- Die Föhrenstraße unten konnte nicht wie geplant gebaut werden, da in der Machbarkeitsprüfung herauskam, dass die Streckenkapazität es dort nicht zugelassen hat und die Sicherheitstechnik dort aus Platzgründen nicht untergebracht werden konnte. Daher musste die Option des Baus zusammen mit dem dritten Gleis gewählt werden.
- Der Bahnhof Sebaldsbrück ist historisch wertvoll, auch die Denkmalschutzbehörde wird beteiligt und wird den Bahnhof ggf. unter Schutz stellen. Der Durchgang wird in jedem Fall erhalten und offen bleiben.
- Der ÖPNV wird erheblich barrierefreier, daher wird auch unter Hochdruck am Bahnhof Föhrenstraße oben gearbeitet, 2028/2029 soll dieser in Betrieb gehen. Im November hat die Deputation die Finanzierung sichergestellt. Der Umweltverbund wird gestärkt, die Umsteigemöglichkeiten verbessern sich erheblich. Bike und Ridesharing wird ebenfalls ausgebaut.
- Am Bahnhof Föhrenstraße unten wird ein großes Dach kommen, zu den anderen Bahnhöfen verweist auf den Inhalt in der weiteren Präsentation.

AW Tido Davids

- Der Güterverkehr wird weiter durch Bremen gehen, dazu sind keine Änderungen angedacht oder Aufträge im Projekt. Der Start des Projektes mit den ersten Baggern soll Mitte der 2030er Jahre erfolgen.

Bahnhof Arbergen

Yunas Kaya fragt, ob die neue Station Arbergen tatsächlich keine Möglichkeit bietet, sie von Arbergen aus mit dem PKW zu erreichen.

AW Nicolas Rensing bestätigt das, die Nutzung soll von Arbergen aus Fußläufig und mit dem Rad erfolgen

Reinhard Zwilling fragt zur gleichen Station, ob es nur einen Aufzug gebe, das sei nicht gut, denn Aufzüge fallen häufiger aus.

AW Nicolas Rensing: Das ist korrekt, ein zweiter Lift wäre wegen der Zahl der erwarteten Nutzer:innen nicht förderfähig. Auch eine Rampe wurde geprüft, die würde aber eine Länge von 150m haben müssen. Zielzahl der DB ist 99% Nutzbarkeit bei den Fahrstühlen.

Kerstin Biegemann fragt, wie viele Nutzer:innen dort erwartet werden und ob die Station nicht etwas abgelegen sei. Gibt es an der Brücke Platz für ausreichend Fahrradstellplätze?

AW Nicolas Rensing: Ca. 1.000 Nutzer:innen werden erwartet, es werde an der Brücke eine Menge Stellplätze für Radfahrende geben. Auch fußläufig sind viele Menschen im Einzugsbereich im Geschosswohnungsbau, so dass es nicht 1.000 Fahrradabstellplätze geben müsse.

Yunas Kaya bittet darum, den anliegenden Fahrradweg für die Nutzung des Bahnhofs Arbergen entsprechen zu verbessern.

Jens Dennhardt bittet darum auch die Eisenbahnersiedlung, die derzeit vom ÖPNV abgehängt ist, an den Bahnhof anzubinden.

AW Nicolas Rensing: Auch auf der Seite der Brücke Richtung Eisenbahnersiedlung wird es eine Bike-Station und Abstellplätze geben.

Reinhard Zwilling fragt nach, ob der Bahnknoten/Hauptbahnhof auch ausgebaut werde.

AW Tido Davids: Das ist nicht Teil des Projektes.

AW Christoph Lankowsky verweist dazu auf die Deputations-Vorlagen zum Thema und die SPNV Planungen, die öffentlich einsehbar sind.

Elisabeth Laß bittet darum links am Damm eine Verbindung zum Geschosswohnungsbau herzustellen, der Weg würde sich auch von allein als Abkürzung bilden. Der Radweg auf Arberger Seite am Damm müsse unbedingt erhalten bleiben.

AW Nicolas Rensing: der Radweg bleibt, ist nur in der Visualisierung nicht richtig dargestellt. Die Anregung zur weiteren Anbindung nimmt er auf.

AW Britta Crone: In der nächsten Visualisierung wird das besser dargestellt.

Jens Dennhardt weist nochmal darauf hin, dass der Ausbau des Bereiches Hauptbahnhof wichtig sei, schon jetzt gebe es dort schon öfter Stau.

AW Christoph Lankowsky: Theoretisch soll der Bereich HBF dann mehr aufnehmen können, aber die Entscheidungen dazu trifft der Bund.

Bahnhof Föhrenstraße unten:

Berfin Ataç fragt, ob und wann es zu Sperrungen wegen der Baumaßnahmen kommen werde.

AW Britta Crone: Während der Bauzeit soll der Betrieb weitestgehend weiterlaufen, es wird nur zu vereinzelten Sperrzeiten kommen, die nicht vermeidbar sind.

Jens Dennhardt fragt nach, ob der in der Visualisierung links gelegene Bahnsteig auch barrierefrei sei und wo die Züge halten würden.

AW Nicolas Rensing: Alle Bahnsteige sind barrierefrei, auch der Umstieg sei zu allen anderen Bereichen, Straßenbahn, Bus und Föhrenstraße oben von allen Gleise möglich.

AW Britta Crone: In der Regel halten die Züge am Mittelbahnsteig, aber mit dem links gelegenen Bahnsteig hat man bei Bedarf eine Alternative. Dies ist aber auch ein vollwertiger Bahnsteig.

Sebastian Springer fragt nach den erwarteten Nutzungszahlen beim Bahnhof Föhrenstraße unten und wünscht sich eine Toilette dort, auch wegen Wartezeiten bei Verspätungen.

AW Nicolas Rensing: 4.500 Nutzer:innen werden erwartet, Toiletten sind in dieser Kategorie nicht vorgesehen. In den Zügen sind WCs vorhanden.

Ralf Bohr fragt nach, ob es zu den Bahnhöfen extra Anhörungen geben werden, wie es auch beim Neubau des Bahnhofs Mahndorf erfolgt sei. Hier werden ja erstmal die Grundzüge erläutert. Wann ist mit einer Fertigstellung des Projektes zu rechnen und wird zusätzlicher Lärmschutz gebaut?

AW Christoph Lankowsky: Eine Anhörung zu den neuen Bahnhöfen wird ähnlich wie zum Bahnhof Mahndorf noch erfolgen.

AW Tido David: Zum Lärmschutz wird es Informationen mit Blick auf die Projekt-Homepage am Ende des Vortrages geben. Grundsätzlich wird das Thema durch das Bundesemissionsschutzgesetz (BIMSCH) geregelt, wo auch die Grenzwerte festgelegt sind. Vorab kann er aber schon mal sagen, dass fast überall neue Lärmschutzwände kommen werden. Ziel ist es Anfang der 2040er Jahre in Betrieb zu gehen.

Reinhard Zwilling fragt nach, ob die am Zeppelintunnel jetzt neu gebauten Lärmschutzwände wieder abgerissen werden.

AW Tido Davids. Ja

Hans-Peter Hölscher fragt, ob am Bahnhof Mahndorf genug Platz für die zusätzlichen Gleise sei.

AW Tido Davids: Auf der Website kann man die Visualisierung dazu sehen, das passt.

Ralf Bohr fragt nach, ob das Beschleunigungsgesetz des Bundes das Projekt ggf. beschleunigen könnte.

Jens Dennhardt schließt sich dem an und fragt, ob man in dieser Sicht aus Bremen unterstützen könne, um auf den Bund Einfluss zu nehmen, da es sich ja um Bundespolitische Entscheidungen handele.

AW Tido Davids: Er würde sich auch ein schnelleres Verfahren wünschen, die ersten Planungen seien aus dem Jahr 2003. Was es braucht, ist politischer Wille und Geld. Klagen seien auch verzögernd. Insgesamt ist es eine schwierige Gemengelage. Juristisch gehe es um ein Genehmigungsbeschleunigungsgesetz. Da ist der Bund aktiv geworden und schränkt z.B. das Verbandsklagerecht ein. Auch Einspruchsfristen werden verkürzt.

AW Christoph Lankowsky: Diese Strecke ist im Gesetz berücksichtigt. Der Klageweg hat sich verkürzt, es gibt als einzige Instanz das Bundesverwaltungsgericht.

Jörn Hermening gibt zu bedenken, dass weniger rechtliche Möglichkeiten auch weniger Beteiligung und Einflussnahme bedeuten. Zuletzt musste der Beirat das in anderen Bereichen erfahren, wo es auch um Beschleunigung ging.

Jens Dennhardt fragt nach, ob beim Bahnhof Föhrenstraße unten ein Teil des Bahnsteigs auf der Brücke liege.

AW Britta Crone: Ja, das ist der Fall, in der Visualisierung ist das gut zu sehen.

Tido Davids berichtet, dass Kommunen Kernforderungen im Verfahren einreichen können, die über die gesetzlichen Anforderungen hinaus gehen. Oft sind das z.B. transparente Lärmschutzwände in einzelnen Bereichen. Diese müssen bei der DB bis zum 15.05.2026 eingegangen sein.

Jens Dennhardt wünscht, dass bei den neuen Bahnhöfen Angsträume vermieden werden, sein früherer Vorschlag die Bahnhöfe Föhrenstraße dichter beieinander oder gemeinsam zubauen, ggf. mit einem gemeinsamen Eingangsbereich, wurde nicht berücksichtigt. Das hätte ggf. auch Geld sparen können.

Die Forderungen der betroffenen Beiräte werden bei Christoph Lankowsky gesammelt.

Die Referent:innen stellen die Projekthomepage <https://www.hamburg-bremen-hannover.de/home.html> vor.

Jens Dennhardt fragt nach, ob auch geplant sei, abgeschrägte Lärmschutzwände, wie es sie bereits teilweise an Autobahnen gibt, an der Bahnstrecke aufzustellen.

AW Tido Davids: Nein, das sei nicht geplant. Diese Wände seien sehr teuer und hätten zudem nicht die ausreichende Schutzwirkung. Geplant werden normale Wände bis zu einer Höhe von 6m. Auf der Homepage kann man auch dazu die detaillierten Informationen einsehen.

Reiner Zwilling fragt zum Bereich EÜ Steubenstraße, ob diese Brücken erneuert werden.

AW Britta Crone: Dies liegt außerhalb des Projektbereiches.

AW Christoph Lankowsky: Diese Brücken sind Teil eines anderen Projektes und sollen auch angegangen werden.

Christoph Lankowsky erläutert, dass die Kernforderungen aus den Beiräten bei ihm gesammelt, dann zusammengefasst und bewertet werden müssen. Im Anschluss müssen diese dann noch durch die politischen Gremien. Daher muss der Beirat bis Ende Februar eine Stellungnahme abgeben.

Der Beirat kommt überein, das Thema für die Fachausschusssitzung Stadtteilentwicklung, Wirtschaft und Mobilität am 9.2.2026 als Thema festzulegen und dort eine Stellungnahme abzugeben.

TOP 2: Beiratsverschiedenes

Keine Meldungen

gez. Hermening
Vorsitzender und Protokoll

gez. Dr. Korneck
stellv. Beiratssprecher