

Mitteilung des Senats

Zukunft der Flächen am Hauptbahnhof Bremen für Schienenersatzverkehr und Regionalbusverkehr

**Kleine Anfrage
der Fraktion der CDU vom 6. Mai 2025:
und Mitteilung des Senats vom 17. Juni 2025**

Vorbemerkung der fragestellenden Fraktion:

Der Hugo-Schauinsland-Platz am Bremer Hauptbahnhof dient derzeit als Ausweichfläche für den Regionalbusverkehr sowie für Schienenersatzverkehre. Nach Angaben des Verkehrsressorts wird die Fläche auch weiterhin für diese Zwecke benötigt.

Mit Blick auf die Verfügbarkeit der Flächen am Breitenweg (ehemaliger ZOB) sowie auf die städtebauliche Entwicklung rund um den Hauptbahnhof stellen sich jedoch Fragen zur künftigen Nutzung des Hugo-Schauinsland-Platzes. Insbesondere durch den neu eröffneten Fernbusterminal und die damit verbundenen verbesserten Kapazitäten ergeben sich neue Überlegungen zur möglichen Neuordnung der Flächennutzung und damit verbundenen Entwicklungspotenzialen.

Vor diesem Hintergrund ist unklar, in welchem Umfang Ersatzflächen für geplante und ungeplante Schienenersatz- und Regionalbusverkehre tatsächlich noch erforderlich sind, welche konkreten Maßnahmen in den kommenden Jahren vorgesehen sind und welche Investitionen für eine barrierefreie Umgestaltung des Hugo-Schauinsland-Platzes notwendig wären. Ebenso stellt sich die Frage, in welchem Maß vorhandene Alternativflächen bereits genutzt werden oder künftig zur Verfügung stehen könnten.

Der Senat beantwortet die Fragen wie folgt:

1. Welche Kapazitäten für Schienenersatzverkehr bieten die Flächen am Breitenweg (ehemaliger ZOB)?

Die Flächen am Breitenweg bieten aktuell fünf Busbuchten als Halteposition an.

2. Welche Kapazitäten für Schienenersatzverkehr bieten die Flächen auf dem Hugo-Schauinsland-Platz?

Die Fläche auf dem Hugo-Schauinsland-Platz bietet vier Haltepositionen für Busse an.

3. Welche geplanten Maßnahmen in den nächsten fünf Jahren im Bereich des Zugverkehrs machen den Einsatz von Schienenersatzverkehr notwendig?

Neben den regelmäßig wiederkehrenden Instandsetzungsarbeiten von meist kürzerer Dauer werden in den nächsten Jahren voraussichtlich die sogenannten „Generalsanierungen der Hochleistungskorridore“ (GSH) der DB InfraGO AG Schienenersatzverkehre (SEV) von/ nach Bremen notwendig machen. Eine detaillierte Information, wie viele Baumaßnahmen Schienenersatzverkehre zum oder vom Bremer Hauptbahnhof nach sich ziehen werden, liegt nicht vor, da die Planungen der DB InfraGO sukzessive

konkretisiert werden mit einem Vorlauf von aktuell ca. 2 Jahren. Generell werden kürzere Baumaßnahmen auch erst mit einem Vorlauf von 3 Monaten angekündigt.

4. Welcher Umfang an Schienenersatzverkehr und welche Flächenbedarfe ergeben sich aus den unter 3. genannten Maßnahmen? Wie viele Flächen müssen darüber hinaus für ungeplante Einsätze von Schienenersatzverkehr vorgehalten werden?

Das Prinzip der GSH sieht i.d.R. Streckenvollsperrungen über eine Dauer von 6 Monaten vor. In Aussicht gestellte GSH-Maßnahmen mit direkten Auswirkungen auf den Hbf Bremen betreffen die Strecken Bremen-Bremerhaven, Bremen-Hamburg, Bremen-Wunstorf und Bremen-Osnabrück.

Als erste Maßnahme erfolgt im 2. Halbjahr 2027 die Sanierung der Strecke Bremen-Bremerhaven. Die weiteren zuvor genannten Strecken(-abschnitte) sollen zeitlich folgend saniert werden, wobei eine konkrete zeitliche Reihenfolge bisher nicht bekannt ist. Es ist zum jetzigen Zeitpunkt davon auszugehen, dass die genannten Strecken nicht zeitgleich saniert und somit gesperrt werden.

Aussagen zu Art und Umfang des SEV können erst dann gemacht werden, wenn konkrete Festlegungen zu den in Aussicht gestellten Sanierungsmaßnahmen und den damit verbunden SEV vorliegen. Für die Sanierung der Strecke Bremen – Bremerhaven werden die Abstimmungen zum SEV in diesem Jahr aufgenommen. Für die bislang durchgeführten SEV waren die Kapazitäten des Hugo-Schauinsland-Platzes ausreichend. Die vorhandenen Bus- bzw. Haltebuchten am Breitenweg können als Ersatzfläche dienen.

5. Wie viele Regionalbusse fahren den Hauptbahnhof täglich an?

Montag bis Freitag finden 313 An- und Abfahrten von Regionalbussen statt.

6. Welche Ersatzflächen für den Regionalbusverkehr stehen aktuell zur Verfügung?

Ständig zur Verfügung stehen die Flächen am Breitenweg (ehemals Fernbushalt) und der Hugo-Schauinsland-Platz, sofern diese nicht durch Schienenersatzverkehre genutzt werden. Je nach Verkehrssituation werden auch andere Flächen genutzt, s. Frage 7.

7. Wann und in welchem Umfang wurden diese Ersatzflächen in den letzten fünf Jahren in Anspruch genommen?

Bei der Nutzung von Ausweisflächen wird immer das Prinzip verfolgt, die Einschränkungen für den Fahrgast zu minimieren. Bei den Ersatzflächen ist auch danach zu unterscheiden, ob diese für den Fahrgastwechsel genutzt werden oder nur betrieblich erforderlich sind („Überliegeplätze“ für Pausen). Das Ausweichen war in den vergangenen Jahren erforderlich, wenn bestimmte Fahrtbeziehungen nicht möglich waren oder Bauarbeiten auf der Anlage des Regionalbusverkehrs stattfanden.

Beispiele hierfür waren:

- Ausweichen der Linien 630/670 auf die Nordseite des Bahnhofs (östlicher Teil der Bürgerweide) bei Sanierung der Fahrbahn/ÖPNV-Trasse vor dem Gustav-Deetjen-Tunnel
- Halten auf der Discomeile, weil aufgrund von Gleissanierungen eine Anfahrt aus Richtung Süden auf die Anlage nicht möglich war
- Nutzung der Überliegeplätze am Breitenweg (ehemals Fernbushalt) für Pausenzwecke, weil aufgrund von Baumaßnahmen wie Fahrbahnsanierungen oder Dacharbeiten keine Wartemöglichkeiten auf der Regionalbusanlage bestanden.

Je nach Dauer und Umfang der Baumaßnahmen variiert die Inanspruchnahme stark.

8. Wie hoch ist der Mittelbedarf und wie lange wäre die Bauzeit, um den Hugo-Schauinsland-Platz barrierefrei und auf den aktuellen (technischen) Stand für den Busverkehr zu bringen?

Aktuell wird für den Hugo-Schauinsland-Platz eine verkehrstechnische Untersuchung vorbereitet. Ziel der verkehrstechnischen Untersuchung ist eine Klärung zur Erreichbarkeit von barrierefreien Haltestellenflächen und Zuwegungen sowie eine Grobabschätzung für den Mittelbedarf eines Umbaus (Kostenschätzung).

Für den barrierefreien Umbau des Hugo-Schauinsland-Platzes auf den aktuellen Stand der Technik ist nach einem positiven Ergebnis der verkehrstechnischen Untersuchung ein umfassender Planungsprozess (Fortentwicklung der Planungstiefe, Trägerbeteiligung öffentlicher Belange und Anlieger) notwendig. Die Dauer der Planungen und des Baus hängen vom Umfang der Maßnahmen ab, welche die Ergebnisse der verkehrstechnischen Untersuchung aufzeigen. Als grober Zeitrahmen kann für einen umfassenden Umbau des Hugo-Schauinsland-Platzes inklusive der Planung von ungefähr drei bis vier Jahren ausgegangen werden.

9. Welche Kapazitäten für den Busverkehr bestehen aktuell und in den kommenden fünf Jahren am Fernbusterminal? Wie viele davon sind derzeit noch frei, und wie viele werden voraussichtlich in den nächsten fünf Jahren belegt?

Der Fernbusterminal verfügt über elf Haltepositionen. Aktuell werden dort täglich zwischen 35 und 82 Busse abgefertigt, je nach Wochentag und Saison.

Die Zahl der Busabfahrten von Bremen aus hat sich in den vergangenen fünf Jahren fast verdoppelt: Während 2020 noch 10.245 An- und Abfahrten des Fern- und Gelegenheitsverkehrs gezählt wurden, stieg diese Anzahl bis zum Jahr 2024 auf 19.406 an. Dieser Trend deutet auf eine zunehmende Auslastung des Terminals hin.

Für die kommenden fünf Jahre ist zu erwarten, dass die Kapazitäten des Fernbusterminals weiter ausgeschöpft werden, insbesondere wenn der Fernbusverkehr weiterhin wächst. Konkrete Prognosen zur zukünftigen Belegung liegen jedoch nicht vor.

10. Inwiefern bestehen Ersatzflächen für weitere Verkehre am Hauptbahnhof, z. B. für die BSAG, und in welchem Umfang wurden diese Flächen in den letzten fünf Jahren genutzt?

Es bestehen keine ausgewiesenen Ersatzflächen für BSAG-Verkehre am Hauptbahnhof. Für die Linien 63 und 63S wird fahrplanmäßig eine Halteposition am Regionalbus-ZOB und als Pausenposition zeitweise die Haltestelle „Bürgerpark“ genutzt.

11. Welche konkreten Kriterien legt das Verkehrsressort zugrunde, um eine Fläche als geeignet für den Schienenersatzverkehr oder Regionalbusverkehr einzustufen (z. B. Wendemöglichkeiten, Aufenthaltsqualität, Nähe zum Bahnhof)?

Es gibt verschiedene Kriterien, die für eine Eignung einer Fläche für den Schienenersatz- oder Regionalbusverkehr angewendet werden, nachfolgend wird eine Auswahl an Kriterien aufgelistet: Grundsätzlich ist eine direkte, umwegfreie und kurze Entfernung zum Bahnhof notwendig. Die Fläche muss eine ausreichende Größe haben, um das behinderungsfreie An- und Abfahren der Fahrzeuge, sowie das Fahrgastaufkommen inklusive Gepäck abwickeln zu können. Die Anforderungen an die Barrierefreiheit müssen erfüllt werden. Außerdem muss die Fläche u. a. für die Ausstattung der Haltestelle mit Fahrgastinformation, Wetterschutzeinrichtungen, Sitzgelegenheiten und Beleuchtung geeignet sein.

12. Gibt es eine langfristige Strategie oder ein Konzept zur Flächenplanung für den Bus- und Ersatzverkehr im Umfeld des Hauptbahnhofs Bremen? Wenn ja, wann wurde dieses zuletzt fortgeschrieben oder angepasst?

Es hat erste Abstimmungen zur zukünftigen Abwicklung insbesondere von Schienenersatz- aber auch Regionalbusverkehren gegeben. Zu grundsätzlichen / allgemeinen Abstimmungen mit den am SEV beteiligten Akteuren siehe zu Frage 17.

Für weitergehende Schritte sind auch das stadt-regionale Verkehrskonzept sowie in Arbeit befindliche Ausbaustufen des lokalen ÖPNV einzubeziehen.

13. Inwieweit wurden oder werden bei der Bewertung des Hugo-Schauinsland-Platzes als Busfläche auch städtebauliche oder verkehrliche Alternativszenarien geprüft (z. B. Veranstaltungsnutzung, Mobilitätshub)?

Aufgrund des erkennbaren Bedarfs als SEV-Haltestelle werden Alternativszenarien für den Hugo-Schauinsland-Platz aktuell nicht geprüft.

14. Welche Auswirkungen hätte der vollständige Wegfall des Hugo-Schauinsland-Platzes als Ersatzfläche für Schienenersatzverkehr auf die Einsatzplanung der Verkehrsunternehmen (z. B. DB Regio, BSAG)?

Seit Jahresbeginn 2025 wird ausschließlich der Hugo-Schauinsland-Platz (Abfahrtsposition R)) für die Abwicklung von SEV genutzt und ist daher nicht weiter als „Ersatzfläche“ zu bezeichnen. Bei einem Wegfall des Hugo-Schauinsland-Platz stünden im Bereich des Hbf Bremen keine adäquaten Flächen für SEV zur Verfügung. Die Verkehrsunternehmen müssten in diesem Fall auf die Abfahrtsposition J auf dem Bahnhofsvorplatz (Regionalbus-ZOB) oder die Haltebuchten am Breitenweg ausweichen. An der Abfahrtsposition J steht lediglich eine Abfahrtsposition für einen Bus mit 12 m Länge zur Verfügung und es gibt ein Konfliktpotential zu Regionalbus- und BSAG-Verkehren. Am Breitenweg stehen derzeit fünf Haltebuchten zur Verfügung, es fehlt aber an Aufstellflächen für die Fahrgäste, so dass dort ein Konflikt zum Rad- und Fußverkehr besteht.

15. Wie wird sichergestellt, dass bei einer möglichen Umnutzung des Hugo-Schauinsland-Platzes kurzfristig adäquate Ersatzflächen zur Verfügung stehen, insbesondere bei ungeplanten Ausfällen im Bahnverkehr?

s. Frage 13

16. Welche Erkenntnisse liegen dem Verkehrsressort aus der laufenden Untersuchung zum barrierefreien Umbau der Haltestellen am Hugo-Schauinsland-Platz bereits vor, und wann ist mit der Fertigstellung der Untersuchung zu rechnen?

Derzeit wird die Vergabe für eine verkehrstechnische Untersuchung zum barrierefreien Umbau des Hugo-Schauinsland-Platz vorbereitet. Ziel ist, Ergebnisse aus dieser Untersuchung im 2. Halbjahr 2025 vorliegen zu haben.

17. Welche Abstimmungen mit den betroffenen Verkehrsunternehmen (BSAG, DB Regio, Fernbusanbieter) haben seit 2023 zur Zukunft der Ersatzverkehre rund um den Hauptbahnhof stattgefunden?

Im Jahr 2023 fanden Abstimmungen in erster Linie zwischen damals der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (heute die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung), VBN und ZVBN statt. Im Jahr 2024 wurden im Zusammenhang mit einer 6-wöchigen Sperrung der RS 1 in den Sommermonaten umfangreiche Abstimmungen zur Abwicklung von SEV im Bereich des Bremer Hauptbahnhofs durchgeführt. Beteiligt waren hierbei die EVU NordWest-Bahn, metronom, Start GmbH und DB Regio sowie BSAG, VBN, ZVBN, ZOB GmbH, DB SEV GmbH und DB InfraGO AG.

Während der Sperrung der RS1 im Sommer 2024 wurde probeweise der gesamte SEV der NordWestBahn über den Hugo-Schauinsland-Platz abgewickelt und abschließend als sinnvolle Alternative zur bisherigen, überlasteten Abfahrtsposition J des Regionalbus-ZOB auf dem Bahnhofsvorplatz bewertet. Optimierungsbedarf besteht insbesondere noch hinsichtlich der Barrierefreiheit, weshalb derzeit die Vergabe einer verkehrstechnischen Untersuchung vorbereitet wird (siehe auch zu Frage 8).

Beschlussempfehlung:

Die Stadtbürgerschaft nimmt von der Antwort des Senats auf die Kleine Anfrage Kenntnis.

