

L 09

Bremen–Bremerhaven: Pendler:innen besser informieren

**Anfrage der Abgeordneten Michael Labetzke, Ralph Saxe, Dr. Henrike Müller
und Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 5. September 2025**

Wir fragen den Senat:

1. Wie bewertet der Senat die aktuelle Situation auf der Bahnstrecke zwischen Bremen und Bremerhaven in Bezug auf Zuverlässigkeit, Taktung und Fahrgastinformation, und wie stellt er gleichzeitig sicher, dass der geplante vierwöchige Schienenersatzverkehr möglichst reibungslos verläuft sowie ab 2027 während der Generalsanierung in Abstimmung mit der Deutschen Bahn und der NordWestBahn ein verlässlicher Schienenersatzverkehr im Halbstundentakt angeboten wird, insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten?
2. Wie stellt der Senat sicher, dass Fahrgäste bereits jetzt und künftig – insbesondere mit Blick auf die Generalsanierung – frühzeitig, verständlich und zuverlässig über Fahrpläne, Ersatzhaltestellen und mögliche Ausfälle informiert werden, sowohl digital als auch direkt an den Bahnhöfen?
3. Wie stellt der Senat vor dem Hintergrund der aktuellen Bauarbeiten sicher, dass bereits jetzt und in Vorbereitung auf 2027 ausreichend Busse, Fahrpersonal und geeignete Infrastruktur für den Schienenersatzverkehr zwischen Bremen und Bremerhaven zur Verfügung stehen, damit Pendlerinnen und Pendler eine attraktive Alternative zum Auto haben?

Die Fragen 1 und 2 werden zusammen beantwortet:

Die Organisation und Durchführung des Schienenersatzverkehrs gehört zu den Kernaufgaben der mit den SPNV-Verkehren beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen. Zu diesem Zweck sind in den Vergabebedingungen umfangreiche Anforderungen an die Qualität dieser Verkehre enthalten. Diese Anforderungen werden im Regelfall auch erfüllt. Problematischer sind Busnotverkehre, die beispielsweise nach Unfällen oder Naturkatastrophen sehr kurzfristig einzurichten sind. Hier waren durchaus Mängel bei Qualität und Quantität der bereitgestellten Fahrzeuge festzustellen.

Bei Ausfall der RE-Verbindungen zwischen Bremen und Bremerhaven verkehren in der Regel mindestens zwei Busse stündlich, davon einer als Expressbus nonstop über die A27.

Je nach zeitlichem Vorlauf der DB InfraGO AG gegenüber den durchführenden Eisenbahnunternehmen werden die Fahrpläne der ersetzenden Busfahrten circa vier Wochen im Voraus in den elektronischen Auskunftssystemen eingepflegt. Etwa sieben bis 10 Tage vor baubedingten Zugausfällen werden die Medien und die Fahrgäste direkt informiert. Für Pendler bestehen beispielsweise bei der NordWestBahn Newsletter und bei der DB AG ein sogenannter Streckenagent, bei dem sich die Pendler jeweils strecken- oder linienbezogen für Informationen anmelden und dann direkt per Mail informiert werden.

Die konkrete Erarbeitung des Ersatzkonzeptes für die Generalsanierung in der zweiten Jahreshälfte 2027 hat gerade begonnen. Diese erfolgt gemeinsam mit den beiden SPNV-Aufgabenträgern sowie den drei betroffenen Eisenbahnunternehmen NordWestBahn, DB Regio und EVB. Die Senatorin für Mobilität steht hier parallel in Verhandlungen mit der DB InfraGO um zu den Hauptverkehrszeiten weiter ein Kernangebot auf der Schiene anbieten zu können.

Zu Frage 3:

Speziell für die Sanierungen des Hochleistungsnetzes hat die DB InfraGO AG Rahmenverträge mit Busunternehmen abgeschlossen. Aus diesen Leistungen können sich die regionalen Eisenbahnverkehrsunternehmen bedienen. Die Kosten teilen sich der Bund und die SPNV-Aufgabenträger. Die Qualitätsanforderungen an die Busse sind dabei tendenziell noch höher als die im üblichen Schienenersatzverkehr, beispielsweise mit lückenloser Echtzeitinformation oder Fahrgast-WLAN-Systemen. Auch spezielle Haltestellenausrüstungen und temporäre Wegeleitelemente können über diesen Rahmenvertrag abgerufen werden. In Bremen Hauptbahnhof ist bereits seit Anfang 2025 mit dem Hugo-Schauinsland-Platz eine Abfahrtsstelle für den Schienenersatzverkehr mit hoher Kapazität in Betrieb genommen worden.