

**Kleine Anfrage
der Fraktion der CDU vom 19.12.2025
und Mitteilung des Senats vom 10.02.2026**

Wie bewertet der Senat Bovenschulte den Schienenersatzverkehr auf der Bahnstrecke Bremen–Bremerhaven?

Vorbemerkung der fragestellenden Fraktion:

Vom 12.11.2025 bis zum 13.12.2025 2025 war die Bahnverbindung zwischen Bremen und Bremerhaven infolge von Bauarbeiten über längere Zeit deutlich eingeschränkt.

Streckensperrungen und der wiederholte Einsatz von Schienenersatzverkehr führten zu Ausfällen, verlängerten Reisezeiten und einer spürbar geringeren Verlässlichkeit des Angebots.

Angesichts der zentralen Bedeutung dieser Achse für Pendlerinnen und Pendler, Ausbildung und Wirtschaft sowie mit Blick auf bevorstehende Großveranstaltungen – insbesondere die 200-Jahr-Feier – ist eine nachvollziehbare und öffentlich transparente Auswertung der Maßnahmen, der Informationslage und der betrieblichen Auswirkungen notwendig.

Der Senat antwortet auf die Fragen wie folgt:

Frage 1: Wie bewertet der Senat den Schienenersatzverkehr und die Einschränkungen/Zugausfälle zwischen Bremerhaven-Lehe/Bremerhaven Hbf und Bremen Hbf im Zeitraum 12.11.2025 bis 13.12.2025 insgesamt?

Der Senat bewertet die erheblichen baubedingten Einschränkungen der Schieneninfrastruktur zwischen Bremen und Bremerhaven als zwingend erforderlich, um eine mittelfristig modernisierte Eisenbahninfrastruktur zwischen den beiden Städten des Landes Bremen zu gewährleisten. Sowohl für den Seehafenhinterlandverkehr als auch für einen verlässlichen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist eine funktionierende Schieneninfrastruktur die essentielle Grundlage. Schienenersatzverkehre (SEV) sind die unweigerliche Konsequenz gebündelter Baumaßnahmen an der Schiene. Der Senat ist sich dessen bewusst, dass ein Busverkehr nur schwer die Qualität eines modernen Schienenverkehrsmittels erreichen kann. Vor diesem Hintergrund erkennt der Senat für den Zeitraum 12.11.2025 bis 13.12.2025 eine grundlegend professionelle Abwicklung des SEV zwischen Bremen und Bremerhaven an, bei dem sich in Teilespekten jedoch Verbesserungsbedarf zeigte. Dies gilt z.B. hinsichtlich des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen oder der Echtzeitinformation.

Frage 2: Für welche Abschnitte (ggf. Teilstrecken) und an welchen Tagen/Zeiträumen wurde im genannten Zeitraum SEV angeordnet bzw. durchgeführt?

Vom 11.11. bis zum 13.12.2025 gab es auf der Bahnstrecke zwischen Bremen Hbf und Bremerhaven-Lehe umfangreiche Baumaßnahmen und dadurch bedingte Zugausfälle, die durch einen SEV ersetzt wurden. Beim Regionalexpress der DB Regio AG (Linien RE8 und RE9) waren ausnahmslos alle Fahrten des 1-Stunden-Taktes im genannten Zeitraum betroffen. Im Netz der Regio-S-Bahn gab es folgende Einschränkungen:

Auf der Linie der RS1 kam es zu folgenden baubedingten Zugausfällen:
17.11.: 5 Züge im Ausfall zwischen Bremen-Burg und Bremen Hbf
19.11.: 8 Züge im Ausfall zwischen Bremen-Burg und Bremen Hbf
20.11.: 4 Züge im Ausfall zwischen Bremen-Burg und Bremen Hbf
06.12.: 6 Züge im Ausfall zwischen Bremen-Burg und Bremen Hbf

Die Linie RS2 verkehrte in diesem Zeitraum grundsätzlich im 1-Stunden-Takt. Montags bis freitags fielen 13 Züge/Tag zwischen Bremerhaven-Lehe und Bremen Hbf aus. Dies sind alle Verstärkerzüge des 30-Minuten-Taktes. Darüber hinaus konnten an einzelnen Tagen aufgrund von Totalsperrungen oder konzentrierten Baumaßnahmen, sogenannten „Bau-Containern“, weitere Züge nicht verkehren, im Einzelnen:

27.11.: 1 Zug im Ausfall
30.11.: 5 Züge im Ausfall
05.12.: 7 Züge im Ausfall
06.12.: 6 Züge im Ausfall
07.12.: 5 Züge im Ausfall
09.12.: 2 Züge im Ausfall
10.12.: 2 Züge im Ausfall

Diese Ausfälle beschränkten sich in der Regel auf den Abschnitt Bremerhaven Hbf – Bremerhaven-Lehe bzw. Stubben – Bremen Hbf und lagen mehrheitlich am Tagesrand oder nachts.

Frage 3: Welche Ursachen (z. B. Stellwerk/Signale, Gleis-/Bauarbeiten, Sperrpausen) lagen den jeweiligen Einschränkungen zugrunde?

Nach Kenntnis des Senats hat die bundeseigene DB InfraGO AG in dem benannten Zeitraum 3 Bahnübergangsanlagen im Landkreis Osterholz neu errichtet. Darüber hinaus sind Restarbeiten nach Inbetriebnahme des Elektronischen Stellwerks Bremen-Burg, sowie Arbeiten an Oberleitungsanlagen, Gleiserneuerungen und Durcharbeitungen von Weichenanlagen erfolgt.

Frage 4: Wie viele Zugausfälle gab es neben den geplanten Zugausfällen, wie begründeten sich diese und inwiefern wurde hier ein SEV organisiert?

Auf der Linie der RS2 ist es in dem genannten Zeitraum nach Angaben der DB InfraGO AG zu 7 dispositiven Ausfällen und 7 dispositiven Teilausfällen gekommen. Diese waren Folge der sperrungsursächlichen Baumaßnahmen in Bremen-Burg und Oldenbüttel. Da es sich dabei um zusätzliche dispositivo Maßnahmen und Einzelfälle handelte (hohe Verspätungen etc.), konnte kein Busnotverkehr eingerichtet werden, der die Fahrgäste vor dem darauffolgend verkehrenden Zug an das Ziel hätte bringen können.

Frage 5: Wie viele SEV-Fahrten waren im genannten Zeitraum geplant, und wie viele haben tatsächlich stattgefunden (bitte mit Ausfällen und Ausfallgründen)?

Für den „schnellen“ Ersatzverkehr zwischen Bremerhaven, Osterholz-Scharmbeck und Bremen bzw. für die Direktverbindung über die Autobahn waren seitens DB Regio insgesamt 3.579 Fahrten geplant und bestellt. Von diesen 3.579 Fahrten sind 14 Fahrten ausgefallen. Diese resultieren aus kurzfristigen Fahrzeugausfällen oder hoher Verspätung und Einhaltung der Lenkzeiten sowie Ruhezeiten.

Die NWB hat die Ersatzverkehre für die ausfallenden Fahrten der RS2 verantwortet. Dies sind die erschließenden Fahrten, die in der Regel jeden einzelnen Zwischenhalt anfahren. Nur nachts, wenn der RegionalExpress bzw. die ihn ersetzenden Busse nicht mehr parallel verkehren, werden auch beschleunigte Direktbusse eingesetzt, um insbesondere den Direktreisenden von Bremen nach Bremerhaven einen beschleunigten Ersatz anbieten zu können. Da es sich um keine Fahrten zur Hauptverkehrszeit handelte und insbesondere ab dem 17.11. ein Großteil der Fahrten lediglich auf Teilabschnitten, wie zwischen Bremerhaven

Hbf und Bremerhaven-Lehe stattfanden, waren relativ geringe Kapazitäten ausreichend (i.d.R. zwei Solobusse). Im Einzelnen:

12.11. – 14.11.2025

- 39 SEV-Fahrten (in der Summe) in Tagesrandlage, darunter auch beschleunigte Direktfahrten
- Kapazität 80 Plätze

17.11. – 30.11.2025

- 136 SEV-Fahrten in Tagesrandlage, davon 130 Fahrten zwischen Bremen und Bremerhaven-Lehe, teilweise als Direktfahrten, 6 Fahrten zw. Bremen und Stubben
- Kapazitäten von 50 – 100 Plätzen

01.12. – 13.12.2025

- 153 SEV-Fahrten in Tagesrandlage, davon 135 SEV-Fahrten zwischen Bremen und Bremerhaven-Lehe, teilweise als Direktfahrten, 11 Fahrten zwischen Bremerhaven Hbf und Bremerhaven-Lehe, 7 Fahrten zwischen Bremen und Stubben.
- Kapazitäten: Bremen – Bremerhaven-Lehe 50 – 120 Plätze, Bremerhaven Hbf – Bremerhaven-Lehe 20-30 Plätze, Bremen – Stubben 50-120 Plätze

Ausfälle gab es nach Angaben der NWB bei diesen Ersatzfahrten keine.

Frage 6: Wie viele Zugfahrten sind im genannten Zeitraum ausgefallen oder verkürzt worden (bitte je Linie/Leistung und Zeitraum aufschlüsseln)?

Vgl. Antworten zu Fragen 2 und 4.

Frage 7: Welche Erkenntnisse liegen dem Senat zur Pünktlichkeit des SEV vor?

Die Flotte der SEV-Busse ist derzeit nur teilweise in Betriebsleitsysteme der beauftragenden SPNV-Unternehmen eingebunden. Sowohl bei der NWB als auch bei DB Regio ist jedoch mittelfristig eine technische Ausrüstung aller Busse geplant. Von dieser technischen Einbindung hängt die Möglichkeit zur Generierung von Echtzeitdaten und damit der Erstellung von Pünktlichkeitsstatistiken, wie sie im SPNV oder im regulären straßengebundenen ÖPNV üblich sind, ab. Nach Darstellung beider Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sind keine besonderen oder systematischen Verspätungen beobachtet worden.

Frage 8: Welche Auswirkungen hatten SEV/Verspätungen auf die Anschluss situation (insbesondere Bremen Hbf und Bremerhaven-Lehe/Bremerhaven Hbf)?

Die SEV-Fahrten im Netz des Expresskreuzes Bremen/Niedersachsen (Linien RE8, RE9) sind analog der Anschlussplanung im regulären SPNV zeitlich so gelegt, dass in Bremen Hbf stündlich Anschlüsse von und zu den weiterführenden Linienästen nach bzw. aus Hannover und Osnabrück eingeplant sind. Die Übergangszeit war unter Berücksichtigung des Fußwegs vom Hugo-Schauinsland-Platz bis zum Bahnsteig des anschließenden Zuges ausreichend bemessen, auch unter Annahme gewisser Verspätungen. Bei größeren Verspätungen konnten die Anschlüsse nicht gewährt werden. Aus dieser geplanten Anbindung in Bremen Hbf ergaben sich in Bremerhaven sehr komfortabel bemessene Anschlüsse an die RegionalBahn-Linie 33 nach Cuxhaven bzw. Bremervörde/Buxtehude. In Summe der längeren Fahrzeit und der Umsteigezeit verlängern sich Fahrten zu diesen beiden Anschlussdestinationen allerdings um genau 60 Minuten.

Frage 9: Wie hoch war die Auslastung der SEV-Busse im genannten Zeitraum (bitte nach Tageszeiten und – soweit möglich – Abschnitten darstellen) und welche Kapazitätsvorgaben gab es (Sitz-/Stehplatz)?

In den Bussen des SEV erfolgt keine systematische Erhebung der Fahrgäste. Hierzu müssten alle eingesetzten Fahrzeuge mit automatischen Zählsystemen ausgestattet oder alle Fahrten mit Zählpersonal bestückt sein. Dies ist unter Berücksichtigung der Personal- und Fahrzeugverfügbarkeit derzeit nicht möglich.

Nach Aussage der EVU war die Auslastung der Busse überwiegend als moderat zu bezeichnen. In den Stoßzeiten kam es vereinzelt zu Stehplätzen. Ganz überwiegend haben die Sitzplätze aber ausgereicht. Als Kapazitätsvorgabe sind bei DB Regio Niederflur-Solo-Busse bestellt und auch tatsächlich eingesetzt worden, bei der NWB überwiegend Solobusse, teilweise aber auch Gelenkbusse. Die einzusetzende Kapazität je Fahrt wird mit Beauftragung vereinbart. Die prognostizierten Fahrgastzahlen stammen aus langjährigen Erhebungsreihen aus den planmäßigen Verkehren der RE-Linien bzw. der RS2. Das beauftragte Busunternehmen leitet aus diesen Zahlen die einzusetzenden Kapazitäten ab.

Ergänzend sind an allen Wochenenden durch DB Regio Bereitschaftsbusse und Reisendenlenker in Bremen und Bremerhaven vorgehalten worden, um bei sich abzeichnender hoher Auslastung schnell reagieren zu können.

Frage 10: Welche Regelungen galten zur Beladung (Gepäck) und insbesondere zur Fahrradmitnahme, und wie wurden diese praktisch umgesetzt?

Im Ersatzverkehr ist die Mitnahme von Gepäck aus Platz- und Sicherheitsgründen grundsätzlich auf Handgepäck, Koffer, Reisetaschen, Kinderwagen, Rollstühle, Rollatoren und in Verbindung mit einem Schwerbehindertenausweis G oder aG genutzten Aufsitzscooter beschränkt.

Die Fahrradmitnahme sowie die Mitnahme von E-Scootern/E-Tretrollern ist in den Ersatzbussen nicht möglich. Werden Stellplätze in den Mehrzweckbereichen für die Personenbeförderung benötigt, insbesondere für die Beförderung von Rollstuhlfahrern und Kinderwagen, so sind die Plätze hierfür freizugeben.

Nach Angaben der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ist das Fahrpersonal angehalten, aktiv die Platzbelegung im Mehrzweckbereich zu überwachen. Bei Vorliegen von Anmeldungen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste, wurde das Busunternehmen vom beauftragenden EVU informiert, damit das Fahrpersonal beim Zu- und Ausstieg Unterstützung leisten konnte.

Grundsätzlich entsprechen diese Regelungen den Beförderungsbedingungen des genutzten Tarifs (i.d.R. dem des VBN). Probleme oder Auffälligkeiten bei der Umsetzung gab es nach Schilderung der EVU nicht.

Frage 11: Wie bewertet der Senat die Fahrgastinformation zum SEV (Aushänge, Durchsagen, Apps/Online, Anzeigen, Leitsystem) im genannten Zeitraum?

Schienenersatzverkehre werden frühzeitig, in der Regel zwei bis vier Wochen vor Eintreten umfassend kommuniziert. Dazu gehört das Einpflügen in die Fahrgastinformationssysteme (z.B. im VBN-Fahrplaner), Kommunikation über die Onlinekanäle der jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen und auch über weitere Medien (Herausgabe von Pressemitteilungen) oder Social Media. Gedruckte Medien, wie etwa spezielle Baufahrplanflyer, sind in den letzten Jahren deutlich zurückgefahren worden, da diese die teilweise sehr komplexen Fahrpläne nicht leicht verständlich wiedergeben können. An

Haltestellen werden aktuell aber immer noch Fahrpläne der Ersatzverkehre ausgehängt. Der Senat bewertet die Information durch die Unternehmen beim geplanten SEV als im Regelfall ausreichend. Auf die Optimierungsmöglichkeiten bezüglich der Echtzeitinformationen wurde bereits hingewiesen.

Frage 12: Welche Probleme wurden zur Erreichbarkeit (Lage der Ersatzhaltestellen, Wegeführung, Beschilderung, Barrierefreiheit) festgestellt?

Bei den EVU sind diesbezüglich keine Probleme gemeldet worden; sowohl die Auskunftsmedien, als auch die Wegeleitung vor Ort verwiesen auf die jeweils korrekte Haltestelle. Dennoch ist dem Senat und auch dem Magistrat bewusst, dass die für den SEV maßgebenden Haltestellen an den beiden Hauptbahnhöfen aktuell noch Verbesserungspotential aufweisen, dies betrifft insbesondere die Barrierefreiheit und die digitalen Echtzeitinformationen. Deziert genannt wurden entsprechende Probleme aus zurückliegenden Ersatzverkehren allerdings nicht. Für den während der Generalsanierung 2027 bedeutenden Verknüpfungspunkt Bremerhaven-Lehe ist seitens des Magistrats beabsichtigt, bereits bis Mitte 2026 durch bauliche und betriebliche Anpassungen eine deutliche Erweiterung der Überliege- und Abfertigungskapazitäten zu ermöglichen. In Einzelfällen sind Wegeleitsysteme zwischen den Bahnhöfen und den Ersatzhaltestellen noch zu verbessern.

Frage 13: Wie viele Beschwerden, Hinweise oder Rückmeldungen von Fahrgästen sind im genannten Zeitraum beim Senat bzw. nach Kenntnis des Senats bei zuständigen Stellen mit welchem Inhalt eingegangen?

Bei der DB Regio AG sind in dem Zeitraum vier Beschwerden eingegangen, wobei sich eine auf die RS2 bezog. Die NWB haben zwei Kundenbeschwerden erreicht.

Dem Senat sind fünf Beschwerden von vier Fahrgästen zugegangen. Sie befassten sich mit Verspätungen oder mangelnder Kapazität jeweils einzelner Busfahrten. Dem Magistrat ist keine Beschwerde zugegangen.

Ein weiterer Teil von Rückmeldungen erfolgte über die Medien, bspw. einem Artikel der Nordseezeitung vom 20.11.25, der die verbesserungswürdige Beschilderung von Bussen thematisiert.

Fragen 14 und 15: Welche Auswertungen wurden durch die Deutsche Bahn bzw. die beteiligten Verkehrsunternehmen (einschließlich NordWestBahn) zum SEV und den Ausfällen vorgenommen, und welche Ergebnisse liegen dazu vor?

Welche Schlussfolgerungen zieht der Senat für künftige Schienenersatzverkehre, insbesondere zu Pünktlichkeit, Kapazität/Beladung, Zuverlässigkeit, Erreichbarkeit und Information?

Schienenersatzverkehre, zumal bei nur teilweisem Ersatz des SPNV, sind sehr vielschichtig und individuell zu steuern, eine systematische Auswertung ist hier schwer möglich. Bedeutender ist die zeitnahe Möglichkeit der Gegensteuerung, um erkannte Probleme unmittelbar abzustellen. Dies erfolgte anhand der Meldungen durch die Kundenbetreuer oder Reisendenlenker unmittelbar an die Betriebssteuerung.

Um insbesondere im Hinblick auf den SEV während der Generalsanierung zwischen Bremen und Bremerhaven 2027 eine weitere Optimierung der Busverkehre zu erreichen, lädt das zuständige Ressort Senat bedarfsweise zu Feedbackrunden mit allen Beteiligten

(Eisenbahnverkehrsunternehmen, beauftragte Busunternehmen, Amt für Straßen und Verkehr, DB Personenbahnhöfe, BSAG, ZOB GmbH) ein, um den sehr individuellen Problemen auch individuell zu begegnen. Schwerpunkt der letzten Monate waren dabei die Beschilderung der Busse sowie die betriebliche Abwicklung an der „neuen“ SEV-Abfahrtsposition Hugo-Schauinsland-Platz. Parallel dazu laufen aktuell Planungen für einen mittelfristigen, barrierefreien Umbau des Platzes an. Ebenso werden Überlegungen des Magistrats in Bremerhaven zu den Ersatzhaltestellen in Bremerhaven durch den Senat und die Eisenbahnverkehrsunternehmen begleitet.

Der Senat misst den Vorbereitungen für den SEV im Rahmen der Generalsanierung 2027 eine hohe Bedeutung bei. Die Vorbereitungen für den SEV zwischen Bremen und Bremerhaven ab Juni 2027 laufen bereits. Die Busflotte wird ein einheitliches Erscheinungsbild aufweisen, der entsprechende Rahmenvertrag mit einem Busunternehmen ist bereits geschlossen worden. Auch werden dann alle Fahrzeuge und damit alle Fahrten in ein Echtzeitinformationssystem eingebunden sein. Das Fahrplankonzept wird über den unmittelbaren Ersatz einzelner ausfallender Züge hinaus ein dichtes Angebot als hochwertigen Ersatzverkehr für die Reisenden zwischen Bremerhaven und Bremen vorsehen. Die Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung wird darüber von der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung zu gegebener Zeit informiert.

Beschlussempfehlung:

Die Bürgerschaft (Landtag) nimmt von der Antwort des Senats auf die Kleine Anfrage Kenntnis.