

Bremische Bürgerschaft – SD.NET Vorlagenformular (Ausschüsse und Deputationen)

Ressort:	Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung	Verantwortlich:	Herr Weiss
Abteilung/Referat:	Abteilung 5, Referat 52	Telefon:	361-11996
Vorlagentyp:	Beschlussvorlage Ausschüsse/Deputationen	Aktenzeichen:	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
öff. / n.öff.:	öffentlich	Wirtschaftlichkeit:	Keine WU

Beratungsfolge	Beratungsaktion
Staatliche Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung	Kenntnisnahme
Wählen Sie ein Element aus.	Wählen Sie ein Element aus.
Wählen Sie ein Element aus.	Wählen Sie ein Element aus.
Wählen Sie ein Element aus.	Wählen Sie ein Element aus.

Titel der Vorlage:

**Schienerpersonennahverkehr im Land Bremen – Bericht 2025
(Teil Angebot)**

Vorlagentext:

A. Problem

Seit 1996 ist das Land Bremen Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Der Aufgabenträger stellt nach § 8 BremÖPNVG einen Plan für den Schienenpersonennahverkehr auf. Hierin legt er die Anforderungen an die ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im SPNV fest. Mit Verabschiedung des aktuell gültigen SPNV-Plans 2015 für das Land Bremen am 30.04.2015 (vgl. Vorlage 18/523 L) bat die Deputation den damaligen Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, jährlich über den aktuellen Stand der Umsetzung der dort beschriebenen Maßnahmen zu berichten.

B. Lösung

Zuletzt wurde der Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung umfassend am 04.04.2024 über den SPNV berichtet. Seither ist in separaten Vorlagen u.a. über die Auswirkungen der Lieferverzögerungen der Neufahrzeuge im Expresskrenz, über den Planungsstand des geplanten Service-Centers für das Expresskrenz Bremen/Niedersachsen sowie über Themen des Deutschlandtickets berichtet worden. Beginnend mit dem Berichtsjahr 2025 wird es aufgrund der Themenvielfalt erstmalig eine Aufteilung des Berichtes in die Bereiche Angebot und Infrastruktur geben. Der Berichtsteil Infrastruktur ist für die Sitzung der Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung im September 2025 vorgesehen.

1. Fahrplan 2024/2025, aktuelle Themen aus dem Betrieb

Das SPNV-Netz im Land Bremen ist in sechs Teilnetze gegliedert, in denen jeweils ein in einem Vergabeverfahren ermitteltes Eisenbahnverkehrsunternehmen vertraglich gebunden ist. Im vorliegenden Bericht wird häufiger auf diese Teilnetze Bezug genommen. Daher gibt die **Abb. 1** zur besseren Verständlichkeit eine Übersicht über diese Netze. In der nachfolgenden Tabelle (**Abb. 2**) wird eine Übersicht aller das Land Bremen berührender SPNV-Linien mit ihrer jeweiligen Zuordnung zu den Teilnetzen und ihren Angebotsfrequenzen gegeben.



Abb. 1: Teilnetze des SPNV, die das Land Bremen bedienen, mit den beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen, Stand Fahrplan 2025

Teilnetz (Betreiber)	Linie	Von	nach	Grundtakt	HVZ
Expresskruz Bremen/Niedersachsen (DB Regio AG)	RE1/RE8	Bremen Hbf	Hannover Hbf	60'	60' (30')*
	RE1	Bremen Hbf	Norddeich-Mole	120'	120'
	RE8/RE9	Bremen Hbf	Bremerhaven Hbf	60'	60'
	RE9	Bremen Hbf	Osnabrück Hbf	60'	60'
Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen (NordWestBahn GmbH)	RS1	Bremen-Farge	Bremen-Vegesack	30'	30'
	RS1	Bremen-Vegesack	Bremen Hbf	30'	15'
	RS1	Bremen Hbf	Verden	60'	30'

	RS2	Bremen Hbf	Bremerhaven Hbf	60'	30'
	RS2	Bremen Hbf	Twistringen	60'	60'
	RS3	Bremen Hbf	Oldenburg/Wilhelmshaven	60'	60'
	RS4	Bremen Hbf	Nordenham	60'	60'
	RS30	Bremen Hbf	Bad Zwischenahn	60'	60'
Hanse-Netz (Metronom)	RB41	Bremen Hbf	Hamburg Hbf	60'	60'
	RE4	Bremen Hbf	Hamburg Hbf	60'	60'
Weser-Elbe-Netz (evb)	RB33	Bremerhaven Hbf	Cuxhaven	60'	60'
	RB33	Bremerhaven Hbf	Buxtehude	60'	60'
Dieselnetz Mitte (Start Deutschland)	RB37	Bremen Hbf	Uelzen	120'	60'
Weser-Ems-Netz (NordWestBahn GmbH)	RB58	Bremen Hbf	Osnabrück Hbf	60'	60'

Abb. 2: Übersicht der SPNV-Linien im Land Bremen

* (Klammerwert = einzelne Verstärkerfahrten verdichten den Takt auf 30 Minuten)

Die aktuelle Aufteilung der Betriebsleistung auf die jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen wird in der **Abb. 3** dargestellt. Bei den Unternehmensanteilen sticht die NordWestBahn hervor, die mit den Netzen Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen und Weser-Ems, dessen Neuvergabe unmittelbar bevorsteht (vgl. Kap. 3), große Teile des SPNV im Land Bremen betreibt. An zweiter Stelle folgt die DB Regio AG mit dem „Expresskreuz Bremen/Niedersachsen“.

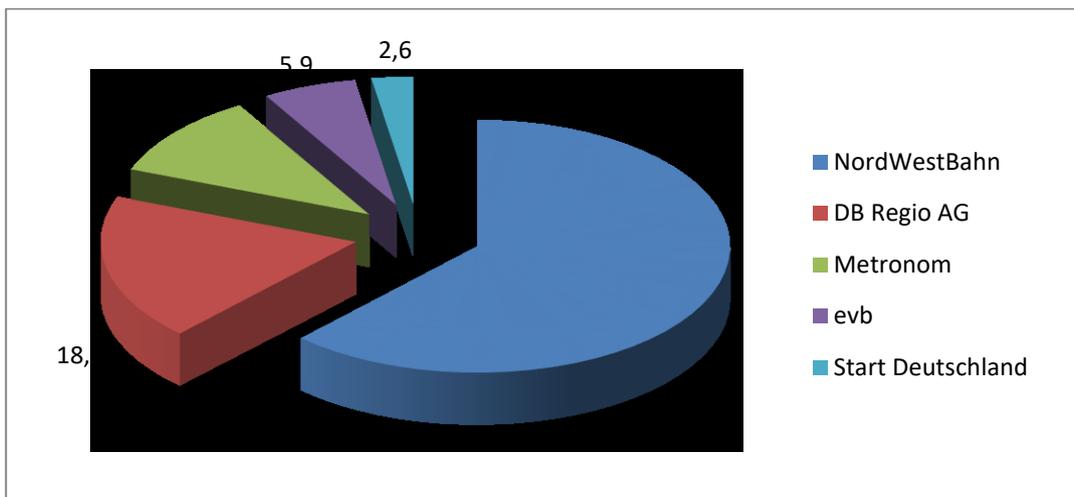


Abb. 3: Anteile der beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen an der Verkehrsleistung (Zugkm) im Land Bremen [in %], Stand Fahrplan 2023/2024

Angebotsänderungen zum Fahrplan 2025

Zum Fahrplan 2025 wurde im Netz der **Regio-S-Bahn** das Angebot auf der Regio-S-Bahn-Linie RS2 zwischen Bremen und Bremerhaven um vier weitere Verstärkerfahrten zu den erweiterten Hauptverkehrszeiten montags bis freitags ausgeweitet: Bremen Hbf ab: 07:10 Uhr und 19:10 Uhr und Bremerhaven-Lehe ab: 08:53 Uhr und 17:53 Uhr. Die entsprechenden Trassen konnten durch die NordWestBahn gesichert werden. Der geplante durchgängige 30-Minuten-Takt mit 4 weiteren Verstärkerzugpaaren auf dieser Relation kann aufgrund der verzögerten Umsetzung der erforderlichen neuen Infrastruktur seitens der DB InfraGO weiterhin nicht bestellt werden. Die zum Dezember 2022 neu konzipierte Linie RS3 verkehrt jetzt durchgehend bis Wilhelmshaven - auch hier verhinderte eine verspätete Baumaßnahme in Oldenburg eine frühere Umsetzung. Damit gibt es im Fahrplan 2025 zu den Hauptverkehrszeiten wieder Direktfahrten zwischen Bremen und Wilhelmshaven.

Mit Betriebsaufnahme des neuen Verkehrsvertrages **Expresskreuz Bremen/Niedersachsen** sind trotz der verspäteten Fahrzeuglieferung (vgl. folgenden Absatz) die bestellten Mehrleistungen bereits realisiert worden. Zwischen Bremen und Bremerhaven ist ein neues samstägliches Frühzugpaar hinzubestellt worden: Bremerhaven-Lehe ab: 05:23 Uhr, Bremen Hbf ab: 05:57 Uhr. Auf dem Streckenast zwischen Bremen und Hannover ist ein zusätzliches Verstärkerzugpaar montags bis freitags ergänzt worden: Bremen Hbf. ab: 07:45 Uhr, Hannover Hbf. ab: 15:50 Uhr.

Im **Hansenetz** wird seit dem 03.03.2025 wieder der komplette bestellte Regelfahrplan angeboten. Vorher galten über mehr als ein Jahr verschiedene reduzierte Fahrpläne, die dem Mangel an Triebfahrzeugführern geschuldet waren. Derartige „geplante Fahrplanschwächungen“ musste zweitweise auch die Start Deutschland im Netz **Dieselnetz Mitte** umsetzen, hier zusätzlich aus Gründen mangelnder Fahrzeugverfügbarkeiten.

Zur **Sail Bremerhaven** vom 13. bis 17.8.2025 sind bis zu 12 tägliche (Samstag) Sonderzüge und umfassende Kapazitätssteigerungen auf den Linien RE8, RS2 und RB33 hinzubestellt worden. In enger Abstimmung mit dem Magistrat, der Erlebnis Bremerhaven GmbH und der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung ist gemeinsam mit allen drei Bremerhaven anfahrenenden Verkehrsunternehmen ein Verkehrskonzept entwickelt worden, das zusätzliche SPNV-Leistungen nach und aus Bremen, Cuxhaven und Bremervörde vorsieht, um den erwarteten rund 1,2 Millionen Besuchern ein gutes Angebot zur Anreise ohne Pkw zu bieten. So konnte beispielsweise in den Wochenendnächten mit spätabendlichem Programm auf der Sail noch eine Rückfahrt um 01:30 Uhr ab Bremerhaven Hbf. nach Bremen mit grundsätzlich barrierefreien Doppelstockwagen realisiert werden.

Betriebsaufnahme Expresskreuz Bremen/Niedersachsen 2024+

Das Teilnetz Expresskreuz Bremen/Niedersachsen (EBN) besteht aus folgenden Linien:

- RE1 Hannover Hbf – Bremen Hbf – Norddeich Mole (2-stündlich),
- RE8 Hannover Hbf – Bremen Hbf – Bremerhaven-Lehe (2-stündlich),
- RE9 Osnabrück Hbf – Bremen Hbf – Bremerhaven-Lehe (stündlich/2-stündlich).

Die geplante Umstellung der Fahrzeugflotte der Linie RE8 auf neue Doppelstock-Elektrotriebwagen konnte zur Betriebsaufnahme im Dezember 2024 nicht umgesetzt werden. Die Umstellung der beiden weiteren Linien RE1 und RE9 auf Doppelstock-Elektrotriebwagen war bereits mit Vergabe der neuen Verkehrsleistung zu einem späteren Zeitpunkt eingeplant.

Aufgrund dieser bereits im Vergabeverfahren „EBN-2“ (2022/23) angelegten gestaffelten Betriebsaufnahme ergab sich die Notwendigkeit, für die beiden Linien RE1 und RE9 für das Jahr 2025 einen separaten Übergangsverkehrsvertrag mit der DB Regio AG abzuschließen. Hierüber ist die Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung im Bericht vom 04.04.2024 in Kenntnis gesetzt worden. Ab dem Fahrplanjahr 2026 wird dann der neue, im Wettbewerb vergebene Verkehrsvertrag „EBN-2“ die Gesamtverkehre des Netzes abdecken. Die Vertriebsdienstleistungen und auch weitere bisherige Vertragskomponenten, wie das Marketing, erfolgen aber bereits 2025 gänzlichen über den neuen, im Wettbewerb vergebenen Vertrag EBN-2.

In der Folge dieser gestaffelten Betriebsaufnahme werden im aktuellen Fahrplan 2025 auf den beiden Linien RE1 und RE8, die den nachfragestärksten Streckenabschnitt zwischen Hannover und Bremen bedienen, weiterhin die bekannten Doppelstockzüge der DB Regio mit 6 bzw. 7 Wagen eingesetzt. Die Linie RE9 wird sowohl mit Doppelstockzügen mit 5 Wagen, als auch mit einstöckigen Elektrotriebwagen des Typs ET442 (vgl. Abb. 4) in Doppeltraktion bedient. Letztere sind etwas moderner als die Doppelstockwagen, verfügen jedoch über rund 10% weniger Sitzplätze und kein Bord-WLAN. Vorteilhaft sind die größeren Mehrzweckbereiche. Es besteht ein engmaschiges Controlling mit wöchentlichen Reportings der DB Regio AG an die beteiligten Aufgabenträger. So soll sichergestellt werden, dass an Tagen mit absehbar hohem Aufkommen (Feiertage, Werder-Heimspiel etc.) in den maßgebenden Zeitlagen die kapazitiv stärkeren Doppelstockgarnituren eingesetzt werden. Die insgesamt geringeren Kapazitäten führen nur vereinzelt an Wochenenden und Feiertagen zu sehr hohen Auslastungen zwischen Osnabrück und Bremen; zwischen Bremen und Bremerhaven hingegen sind bisher keine Überlastungen beobachtet worden.



Abb. 4: Triebwagen ET442 als Teil der Ersatzflotte EBN [Bild: DB Regio AG]

Aufgrund einer im November 2024 vom Lieferanten Alstom Transport Deutschland angekündigten erneuten Lieferverzögerung, muss nun auch für das Jahr 2026 ein Übergangskonzept mit einer Ersatzflotte organisiert werden. Im März 2025 konnten DB Regio und Alstom gemeinsam mit den Aufgabenträgern eine Lösung präsentieren, die den Betrieb bis zur endgültigen Bereitstellung der neuen Doppelstocktriebzüge sichert. Dieses Konzept wird für einen Teil der täglich 40.000 Fahrgäste im Netz des Expresskreuzes weiterhin Einschränkungen bedeuten. Der komplette Ausfall einzelner Zugleistungen kann damit aber verhindert werden. Das nun vertraglich abgesicherte Ersatzkonzept sieht auf den einzelnen Linien für 2026 folgende Zuggarnituren vor:

- **RE1** (Hannover - Bremen – Oldenburg – Norddeich Mole): Auf dieser Linie bleiben die bekannten Doppelstockzüge im Einsatz. Diese Züge werden erst im Dezember 2026 durch die neuen Doppelstocktriebzüge von Alstom ersetzt.
- **RE8** (Hannover – Bremen – Bremerhaven-Lehe): Hier werden zwei- bis fünfteilige Fahrzeuge der Baureihe ET442 von DB Regio eingesetzt. Sie werden im Sommer 2026 durch die neuen Züge von Alstom abgelöst.
- **RE9** (Osnabrück – Bremen – Bremerhaven-Lehe): Ein Teil der Fahrten wird künftig von DB Regio mit Doppelstockzügen betrieben, die dafür zwei Loks extern anmietet. Der andere Teil des Angebotes wird von der Firma Wedler Franz Logistik GmbH und Co. KG gefahren, die ihre eigenen Doppelstockzüge einsetzen wird. Auch diese Fahrzeuge werden im Sommer 2026 durch die neuen Doppelstocktriebzüge von Alstom ersetzt.

Nach dem aktuellen Zeitplan wird bis zum Sommer 2026 die Inbetriebnahme der 20 ersten 6-teiligen neuen Doppelstocktriebwagen erfolgen, zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026 sollen nach derzeitiger Planung alle bestellten 34 Triebwagen des Typs Coradia Max übergeben und in Betrieb gesetzt sein. Jede der unterschiedlich kombinierten Triebzuggarnituren des Coradia Max muss dabei gesondert durch das Eisenbahnbundesamt zugelassen werden.

Dann wird auch die noch ausstehende Angebotsausweitung mit einem neuen 2-stündlichen Liniennast von Oldenburg nach Wilhelmshaven umgesetzt, der dann eine neue Direktverbindung von Hannover und Bremen nach Wilhelmshaven herstellt.

Die ersten sieben Fahrzeuge des Typs Coradia Max sind bereits fertiggestellt, bis zum Fahrzeug 14 sind die Einzelwagen bereits weit im Bau fortgeschritten (Stand: März 2025). Eines der ersten Serienfahrzeuge wurde im September 2024 auf der Schienenfahrzeugmesse, der Innotrans in Berlin ausgestellt (vgl. **Abb. 5 bis 9**). Besonders das große Lichtraumprofil (DE3) mit größerem Freiraum insbesondere im Kopfbereich des Oberdecks, der höhengleiche Einstieg mit Spaltüberbrückungen an allen Türen sowie die umfassende Fahrgastinformation sind hier positiv hervorzuheben.



Abb. 5: Triebwagen Coradia Max für das Netz EBN auf der Messe Innotrans 2024: Blick in das Untergeschoß 2. Klasse, [Bilder: SBMS]



Abb. 6, 7: Triebwagen Coradia Max für das Netz EBN auf der Messe Innotrans 2024: Blick in das Obergeschoß 2. Klasse; Mehrgenerationenbereich im einstöckigen Wagen, [Bilder: SBMS]

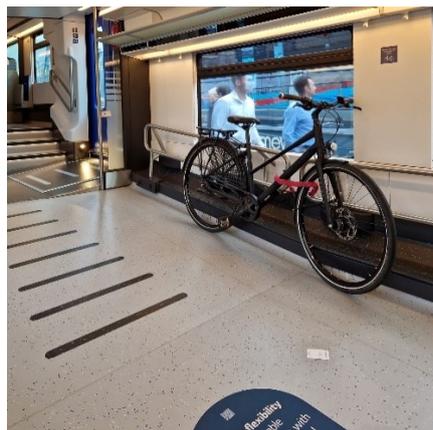


Abb. 8,9: Triebwagen Coradia Max für das Netz EBN auf der Messe Innotrans 2024: Rollstuhlbereich im einstöckigen Wagen, Fahrradabteil, [Bilder: SBMS]

Mit dem Einsatz der neuen Fahrzeuge ist auch der Bau einer neuen Werkstatt („ServiceCenter“) verbunden. Diese soll an der Reitbrake in Bremen-Oslebshausen errichtet werden. Die öffentliche Auslegung der Planunterlagen im Rahmen des für den Bau erforderlichen Planfeststellungsverfahrens hat im ersten Quartal 2024 stattgefunden, ein Erörterungstermin im Oktober 2024, der Plan-

feststellungsbeschluss erging Ende März 2025, dieser ist zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts allerdings noch nicht rechtskräftig. Da mit der Betriebsaufnahme der ersten Triebwagen im Personenverkehr im ersten Halbjahr 2026 die Werkstatt in Oslebshausen absehbar noch nicht betriebsbereit sein wird, hat die Firma Alstom vorübergehende Instandhaltungskapazitäten in ihrem Werk in Braunschweig vorsorglich gesichert.

Entwicklung der Verkehrsnachfrage im Netz der Regio-S-Bahn seit 2011

Für das Netz der „Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen“ liegen den Aufgabenträgern seit Betriebsbeginn im Dezember 2010 kontinuierlich erhobene Fahrgastzahlen vor. In diesem Teilnetz sind sämtliche Fahrzeuge mit Erhebungsgeräten ausgestattet, so dass eine lückenlose Erfassung der Nachfrage möglich ist. Diese Daten werden insbesondere regelmäßig zur passenden Dimensionierung der einzelnen Fahrten herangezogen. Beispielsweise konnten in den Jahren nach der Inbetriebnahme der Regio-S-Bahn signifikante Fahrgaststeigerungen gegen Mittag festgestellt werden, die mit einer erhöhten Schülermobilität innerhalb Bremens und auch einer ansteigenden Teilzeiterwerbsquote erklärbar sind. In der Konsequenz wurde der Start des nachmittäglichen 15-Minuten-Takts auf der RS1 nach Bremen-Nord um eine Stunde vorgezogen und diverse Fahrten wurden um einen zweiten Triebwagen gestärkt. Ebenso konnte ein überproportionaler Anstieg der Nachfrage an Samstagen schnell registriert und für die Folgefahrpläne mit höheren Kapazitäten eingeplant werden.

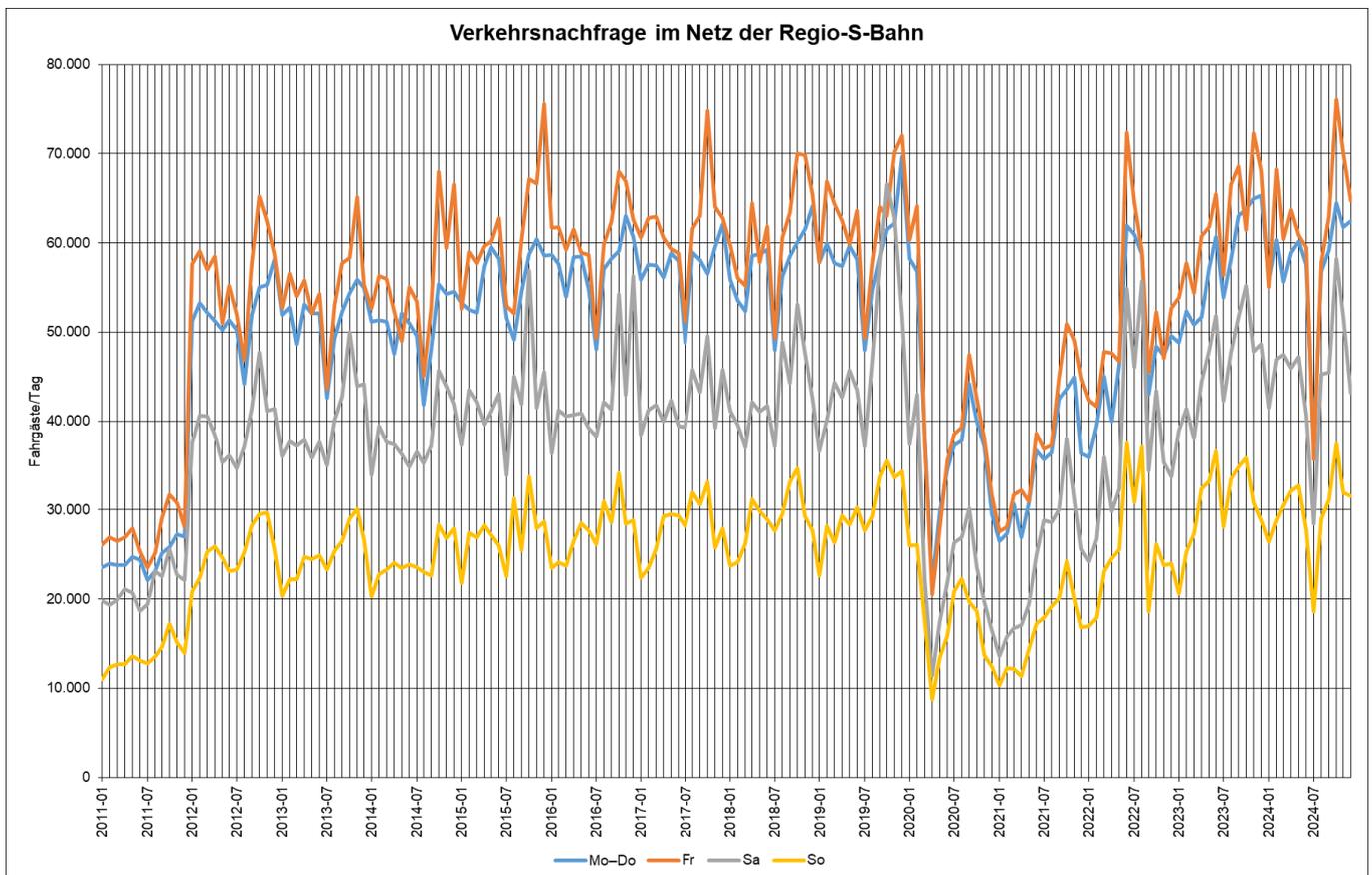


Abb. 10: Verkehrsnachfrage im Netz RSBN je Monat in Personen, [Grafik: SBMS]

Im Folgenden soll ein Einblick in die verfügbaren Datensätze gegeben und Signifikanzen aufgezeigt werden. In **Abb. 10** ist der Verlauf der Nachfrage seit Inbetriebnahme im Gesamtnetz der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen abgebildet. Es sind jeweils durchschnittliche Tageswerte eines Monats in beförderten Personen aufgetragen. Insbesondere zu erkennen sind:

- Typischer, wiederkehrender Jahresverlauf mit deutlichen Nachfragespitzen während des Freimarkts und der Adventswochenenden sowie Nachfragetief zum Jahresbeginn und in den Sommerferien

- Zwischen 2011 und 2019 kontinuierlicher Anstieg der Spitzennachfrage im Netz von knapp 60.000 auf gut 70.000 Fahrgäste pro Tag. Im Jahr 2011 gehörte die Linie RS1 noch nicht zum Netz, daher die niedrigen Gesamtnachfragezahlen
- Überproportionaler Anstieg der Nachfrage an Samstagen
- Leicht überproportionaler Anstieg der Nachfrage an Sonntagen
- Angebotsausweitungen im Netz der RSBN sind in der Regel nachfrageseitig verzögert erkennbar
- Ausweitung paralleler Angebote (insbesondere RE-Verkehre) sind hingegen unmittelbar erkennbar: Einführung 1-h-Takt RE Bremen – Bremerhaven Ende 2012 und Freigabe des IC Bremen – Emden für Nahverkehrskunden
- Ab 3/2020 Nachfrageeinbruch wegen Corona-Pandemie
- In der Folge durchgeführte tarifliche Maßnahmen sind gut ablesbar: Sommer 2022 – 9-€-Ticket; seit Mai 2023 – Deutschlandticket
- Nach dem 9-€-Ticket bewegt sich die Nachfrage wieder leicht unter Vor-Corona-Niveau. Bei den Werten für 2023 ff ist zu berücksichtigen, dass seit 12/2022 zusätzliche Streckenabschnitte im Netz der RSBN enthalten sind, die die Fahrgastzahlen ansteigen lassen: In der Summe etwa 5.000 Fahrgäste pro Tag auf der RS3 Wilhelmshaven/Bad Zwischenahn – Bremen, RS6 Rotenburg (Wümme) – Verden (Aller) und RS30 Bad Zwischenahn – Bremen. Dadurch ist eine direkte Vergleichbarkeit der Werte 2023 ff mit den Vorjahren nicht mehr gegeben.

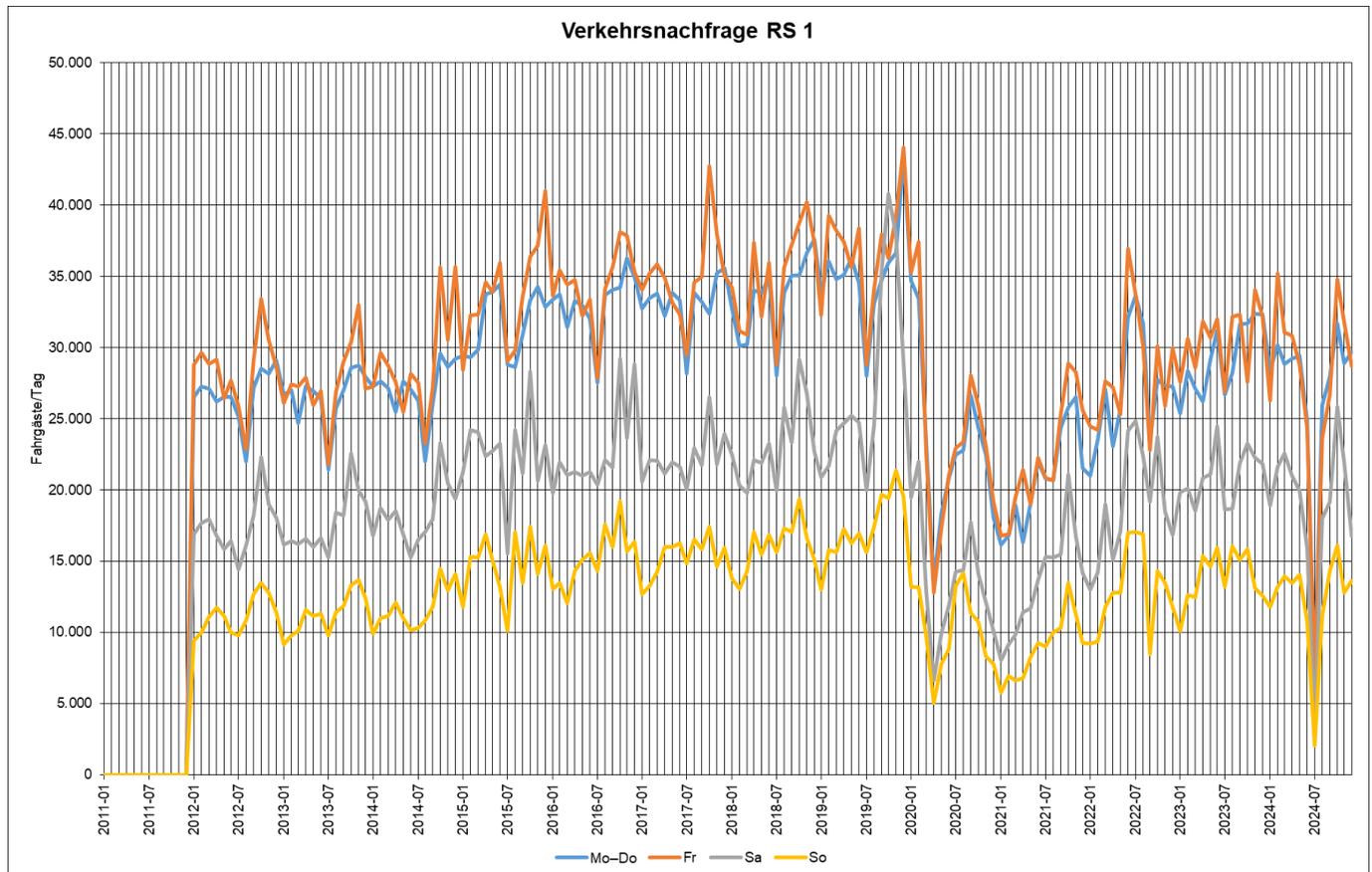


Abb. 11: Verkehrsnachfrage auf der Linie RS1 je Monat in Personen, [Grafik: SBMS]

In einer darunterliegenden Aggregationsstufe können einzelne Linien betrachtet werden. Dies kann wie zuvor im Zeitverlauf über eine Nachfrage auf der Gesamlinie erfolgen oder in räumlicher Dimension als Darstellung der Nachfrage im Verlauf einer Linie („Linienbelastungsband“). Aufgrund der besonderen Bedeutung der RS1 für den innerstädtischen Verkehr in Bremen sind diese beiden Darstellungen für diese Linie erstellt worden (**Abb. 11 und 12**). Im Zeitverlauf sind deutlich lokale Angebots- und Tarifmaßnahmen in ihren Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage ablesbar:

- 2012: schrittweise Durchbindung der Fahrten aus Bremen-Farge nach Bremen Hbf bzw. Verden
- 2015: Abschaffung der Preisstufe II

- 2017: 15-Min.-Takt an Adventssamstagen
- 2019: 15-Min.-Takt an allen Samstagen
- 2020: durchgehender 1-h-Takt in den Nächten Fr./Sa. und Sa./So. zw. Hbf und Vegesack
- 2023: Kapazitätssteigerungen (insbesondere) in der morgendlichen HVZ
- 2024: Streckensperrung des Nordastes (Bremen Hbf – Bremen-Farge) im Sommer 2024 ist deutlich erkennbar

Im Linienbelastungsband (Abb. 12) der RS1 zwischen Verden und Bremen-Farge zeigt sich die herausragende Bedeutung des Abschnitts Bremen Hbf – Bremen-Vegesack im SPNV des Landes Bremen und die besondere Bedeutung des Bahnhofs Bremen-Vegesack mit über 7.000 Ein- und Aussteigenden am Tag als zentraler Umsteigepunkt des ÖPNV in Bremen-Nord. Aber auch die Nachfrage auf der 2007 für den SPNV reaktivierten Strecke der Farge-Vegesacker Eisenbahn liegt mit über 4.000 Fahrgästen am Tag hinter Vegesack annähernd auf dem Niveau des Streckenabschnitts im niedersächsischen Umland nach Verden.

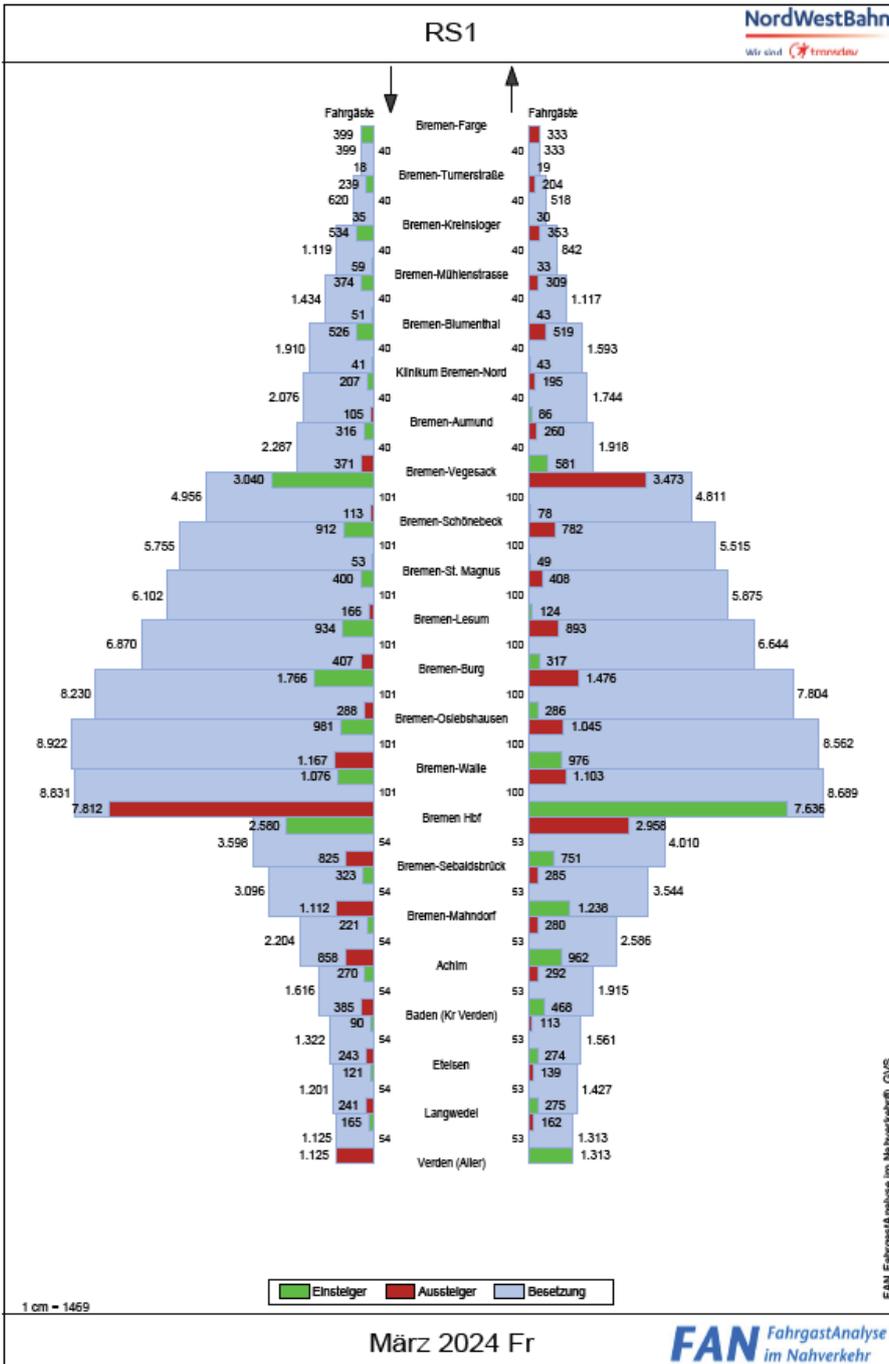


Abb. 12: Durchschnittliche Verkehrsnachfrage auf der Linie RS1 am Freitag im März 2024; Linienband mit Besetzung, [Grafik: NWB]

Eine weitere Auswertung stellt die relative Bedeutung der einzelnen Linien des Netzes zueinander dar. Grundsätzlich kann die Verkehrsnachfrage in beförderten Personen („Köpfe“) oder als sog. Verkehrsleistung (Personenkilometer = beförderte Personen mit deren jeweiliger Reiseweite multipliziert) gemessen werden. In den folgenden Diagrammen (**Abb. 13**) sind beide Darstellungen nebeneinandergestellt. Hier zeigt sich, dass auf der RS1 zwar sehr viele Fahrgäste befördert werden, diese aber im Mittel deutlich kürzere Wege zurücklegen, als auf den anderen Linien, wie etwa auf der RS2 in Richtung Bremerhaven. Die für die Bemessung der einzusetzenden Zugleistungen und für die Einnahmeaufteilung maßgebende Verkehrsleistung zeigt ein etwa ausgeglichenes Verhältnis der drei Hauptlinien RS1, RS2 und RS3/30. Aufgrund der hohen Spitzennachfrage sind aber auf der RS1 deutlich höhere Sitzplatzkapazitäten je Stunde bereitzustellen.

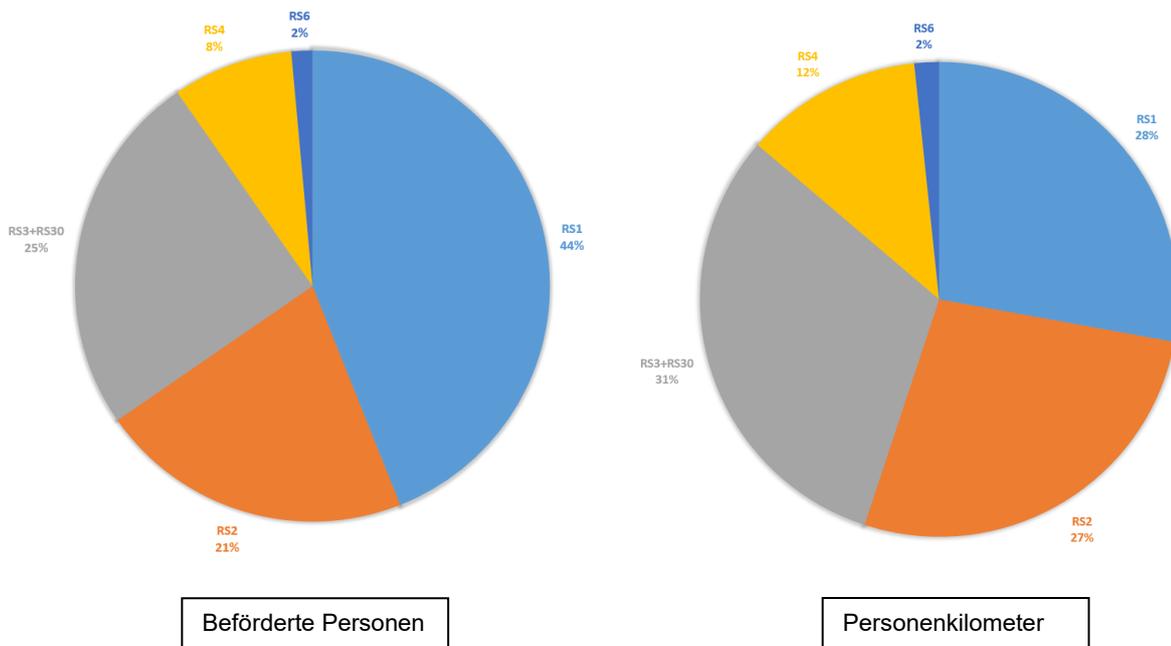


Abb. 13: Verteilung der Verkehrsnachfrage auf die Linien des Netzes RSBN nach Aufkommen (Beförderte Personen) und Verkehrsleistung (Personenkilometer), [Grafik: SBMS]

Schließlich ist es möglich, in einer untersten Aggregationsstufe einzelne Zugfahrten an einzelnen Tagen oder Tagestypen oder über einen längeren Zeitraum im Detail mit sämtlichen Zwischenhalten und deren Ein- und Aussteigenden zu betrachten. Dadurch ist beispielsweise eine zeitnahe Nachjustierung bei sich abzeichnenden Kapazitätsengpässen möglich. Umgekehrt können ggf. auch zu große Gefäße identifiziert werden. Auch Kapazitätserfordernisse zu speziellen Anlässen, wie einem Adventssamstag, Werder-Heimspielen oder den späten Fahrten in die Region an Freimarktweekenden können so präzise für jede einzelne Zugfahrt aus der Vergangenheit für anstehende Planungen abgelesen werden.

Zunahme der Bautätigkeiten im Eisenbahnnetz

Die Investitionstätigkeit des Bundes und seiner Infrastrukturgesellschaft DB InfraGO in das Schienennetz hat seit einigen Jahren kontinuierlich zugenommen. Zwar sollen über eine Systematisierung der Streckensperrzeiten die Auswirkungen auf die Netznutzer reduziert werden, dennoch nimmt die Zahl der Nutzungseinschränkungen enorme Dimensionen an. Beispielhaft zeigt **Abb. 14** die Entwicklung der Anzahl der jährlich beauftragten Schienenersatzverkehre (SEV) im Netz der Regio-S-Bahn seit 2020. Durch einen SEV wird eine Zugfahrt ersetzt, dafür kommen in Abhängigkeit von der Auslastung des zu ersetzenden Zuges in der Regel mehrere Busse zum Einsatz. Ein Auftrag kann dabei auch mehrere Tage oder aufeinanderfolgende Nächte betreffen. Die Zahl der „geplanten“ (baubedingten) Zugausfälle ist in den vergangenen Jahren sehr deutlich angestiegen. Aber auch weitere Auswirkungen im Zusammenhang mit Baustellen, wie

Verspätungen oder Zugschwächungen aufgrund nicht mehr gegebener betrieblicher Umläufe, nahmen damit proportional zu.

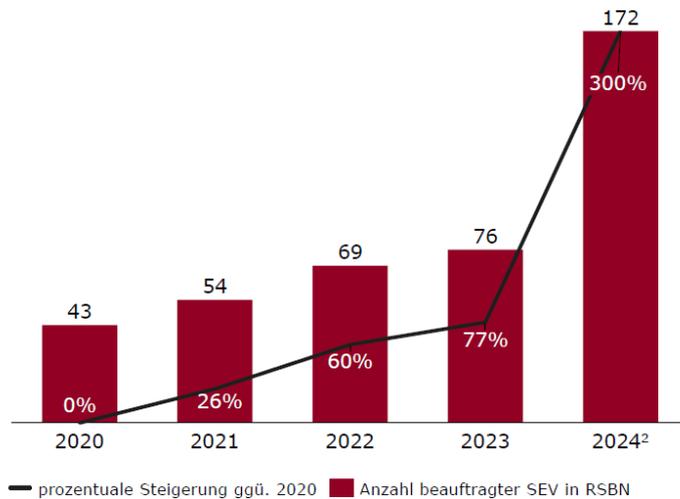


Abb. 14: Anzahl der im Netz RSBN beauftragten SEV-Verkehre pro Jahr, [Quelle: Transdev]

Unter den stattfindenden Baumaßnahmen wird die Strecke vom Bremer Hbf nach Bremen-Vegesack bzw. Bremerhaven-Lehe in den Jahren 2025, 2026 und 2027 einen besonderen Schwerpunkt bilden. Bis zum November 2025 wird das neue elektronische Stellwerk in Bremen-Burg final in Betrieb genommen. Es ersetzt dann die bisherigen Stellwerke in Bremen-Vegesack und in Osterholz-Scharmbeck. Im Herbst 2025 werden letzte Bahnübergänge an der Strecke modernisiert. Ab Sommer 2026 wird das neue elektronische Stellwerk (ESTW) Bremerhaven gebaut. Insbesondere umfangreiche Kabeltiefbauarbeiten und das Setzen neuer Signale haben dann bereits massive Auswirkungen auf den Zugverkehr. Ebenfalls ab 2026 beginnen die Vorarbeiten für die so genannte „Generalsanierung“ der Strecke Bremen – Bremerhaven. Diese findet von Juni bis November 2027 statt.

Da auch während der Generalsanierung grundsätzlich immer ein Gleis für den Verkehr zur Verfügung stehen wird, um die Anbindung des zweitgrößten deutschen Seehafens sicherzustellen, laufen aktuell Gespräche der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung mit der DB InfraGO, um neben dem SEV zumindest ein minimales SPNV-Angebot während dieses Zeitraums erhalten zu können. Absehbar werden dies aber nur einzelne Zugleistungen in der Hauptverkehrsspitze sein. Das Grundangebot wird in diesem Zeitraum über ein hochwertiges und leistungsfähiges Busersatzangebot sichergestellt.

Insofern ist zwischen Sommer 2025 und Ende 2027 immer wieder mit erheblichen Einschränkungen des Betriebes auf der Strecke zu rechnen, die sowohl den Güter- als auch den Personenverkehr massiv einschränken werden.

Mit der enorm angestiegenen Bautätigkeit im Schienennetz und der damit einhergehenden Zunahmen der Busersatzverkehre hat auch die Bedeutung der **SEV-Haltestellen** stark zugenommen. Insbesondere an der für das Land Bremen bedeutendsten Zugangsstelle, dem Bremer Hbf, haben die SEV-Verkehre so deutlich zugenommen, dass die bisher einzige Abfahrtsstelle im Bereich des Regionalbus-ZOB (Position J) in ihrer Kapazität bei weitem nicht mehr ausreichend ist. Im Sommer 2024 ist daher während der Totalsperrung der Strecke Bremen-Burg – Bremen-Vegesack und dem Busersatz des 15-Minuten-Takts der RS1 der frühere Fern- und Gelegenheits-ZOB direkt vor dem Cinamaxx-Kino mit bis zu 4 Bus-Abfahrtspositionen testweise genutzt worden. Die Auswertung dieser Testphase mit dem ASV, der ZOB GmbH, der BSAG sowie den weiteren Eisenbahnverkehrsunternehmen kam zu der Empfehlung, diesen Platz (Hugo-Schauinsland-Platz) für den in den kommenden Jahren steigenden Bedarf an SEV ab 2025 als zentrale und ausschließliche SEV-Abfahrtsposition für den Bremer Hbf zu nutzen. Dafür ist mittelfristig auch eine Verbesserung der barrierefreien Erreichbarkeit, Einstiegsmöglichkeit sowie weiterer Fahrgastinformationen (digitale Anzeiger) erforderlich.

Entwicklung Regionalisierungsmittel und Trassenpreisanstieg

Für den Betrieb und Ausbau des SPNV stehen die Regionalisierungsmittel des Bundes zur Verfügung, die auf der Grundlage des Regionalisierungsgesetzes an die Länder gezahlt werden und bis 2031 gesichert sind. Trotz jährlicher Steigerungen von derzeit rund 4% für das Land Bremen lassen diese Mittel mittelfristig keinen Spielraum für Mehrbestellungen zu. Die Kosten der Betriebsleistung (Bestellerentgelte) steigen seit Jahren schneller als der Mittelzuwachs, was an mehreren Faktoren liegt. Bei neuen Ausschreibungen von SPNV-Teilnetzen werden durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen deutlich höhere Preise als zuvor durchgesetzt, was u.a. auch an den zuletzt ausgehandelten Tarifverträgen für das Zugpersonal liegt, die sich nicht nur auf Lohnerhöhungen, sondern auch auf die Neuregelung von Einsatz- und Ruhezeiten sowie Urlaubszeiten erstrecken – mit großer Auswirkung auf die betrieblichen Einsatzpläne.

Im Jahr 2026 werden zwei neue Verkehrsverträge beginnen, für die die Vergabeverfahren gerade zuende gehen und für die mit deutlichen Kostensprüngen gegenüber den laufenden Verträgen gerechnet wird. Einen Unsicherheitsfaktor stellen zudem die Trassenpreise dar, welche die Eisenbahnverkehrsunternehmen an die Aufgabenträger direkt durchreichen. Für das aktuelle Trassenpreissystem ist gesetzlich vorgeschrieben, dass die Trassenpreise im SPNV seit 2021 nur um 1,8 % bzw. ab 2026 um 3 % pro Jahr ansteigen dürfen. Da dieser Anstieg unter der tatsächlichen Kostensteigerung liegt, ist die DB InfraGO gezwungen, den zusätzlichen Mittelbedarf über eine überproportionale Steigerung der Trassenpreise in den Bereichen Schienenpersonenfernverkehr und Güterverkehr zu decken. Gegen diesen Sachverhalt wurde von Verkehrsunternehmen des Schienengüter- und Schienenpersonenfernverkehrs vor dem Verwaltungsgericht in Köln Klage erhoben. Dieses hat, da die europäische Rechtsprechung betroffen ist, die Angelegenheit an den EuGH zur Beurteilung gegeben. Aus dieser noch ausstehenden Entscheidung können sich deutlich höhere Trassenpreise für den SPNV und im ungünstigsten Fall sogar Nachzahlungen für die Aufgabenträger des SPNV ergeben, sollte der Bund seine Gesetzgebung nicht europarechtskonform gestalten. Auch im investiven Bereich liegen die Baukostenaufschläge deutlich über den 3 bis 4 %, mit denen die Regionalisierungsmittel bis 2031 in Bremen jährlich anwachsen.

Pünktlichkeit und Zugausfälle

Die Betriebsqualität hat sich bei den Parametern Zugausfälle und Kapazitäten 2024 gegenüber den Vorjahren stabilisiert oder leicht verbessert. Dies gilt insbesondere, wenn die streikbedingten Zugausfälle des Jahresbeginns 2024 ausgeblendet werden. Bei der Pünktlichkeit hingegen haben sich die Werte noch einmal minimal verschlechtert. Über alle Teilnetze liegt 2024 die Pünktlichkeit im SPNV nur noch bei 84,0 % der Züge unter 5 Minuten. Insgesamt bestehen weiterhin erhebliche Defizite im Bereich der Schieneninfrastruktur, die Störungen zur Folge haben. Aber auch im Fahrzeugbereich (verzögerte Auslieferung, fehlende Ersatzteile, Werkstattengpässe) und bei der Personalverfügbarkeit bestehen weiterhin nennenswerte Mängel. Allerdings hat sich der Mangel an Triebfahrzeugführern in den vergangenen drei Jahren leicht entschärft, die aufgrund Personalmangels ausfallenden Züge liegt bei der Mehrheit der Netze wieder unter 1 % der planmäßigen Züge.

Seit 2024 veröffentlicht die LNVG monatliche Kennwerte je Linie in Form eines Qualitätsmonitors im Internet. Hier sind auch alle Verkehre aus den Verkehrsverträgen des Landes Bremen enthalten:

<https://www.lnvg.de/spnv/qualitaet-und-marketing/qualitaetsmonitor>

Ein weiteres Qualitätsproblem ist die Beschmutzung und damit einhergehend die Beschädigung der Außenlackierung von SPNV-Fahrzeugen durch **Graffitis**. Deutlich strengere Regelungen in den neueren Verkehrsverträgen sorgen zwar dafür, dass die Verschmutzungen sehr viel schneller beseitigt werden und insgesamt die Fahrzeugflotte dadurch saubereren Eindruck hinterlässt. Tatsächlich sind der Aufwand und die damit verbundenen Kosten für die Eisenbahnverkehrsunternehmen und damit mittelbar für den Auftraggeber aber erheblich. Alleine im Netz der Regio-S-Bahn werden 4 Vollzeitpersonale ausschließlich zur Beseitigung von Graffitis eingesetzt. Eine zusätzliche Waschkabine in Bremerhaven-Wulsdorf wurde eigens errichtet und die Reserveflotte ist höher bemessen, um diese Arbeiten auch tagsüber durchführen zu können.

2. Fahrplanänderungen zum Dezember 2025 (Fahrplanjahr 2026)

Seit der Übernahme der Verantwortung der Länder für den SPNV im Jahr 1996 hat das Land Bremen als zuständiger Aufgabenträger für den SPNV Mehrleistungen im Fahrplanangebot von über 60 % hinzubestellt. Dadurch sind mittlerweile auf allen Strecken des Landes über den gesamten Tag und über alle Wochentage gleichmäßige, vertaktete Angebote verfügbar. Signifikante Ausweitungen des Angebotes sind unabhängig von der Finanzierbarkeit alleine aufgrund fehlender Streckenkapazität im Bahnknoten Bremen kaum noch realisierbar. Bei der Angebotsplanung im Bereich hoch belasteter Bahnstrecken muss zwingend beachtet werden, dass Mehrleistungen nicht auf Kosten der Betriebsqualität gehen dürfen. Sie erfordern daher in Bremen in der Regel neue, erweiterte Infrastruktur. In Verbindung mit der in Kap. 1 dargestellten zunehmend angespannten finanziellen Situation führt dies dazu, dass weitere strukturelle Angebotsausweitungen mittelfristig unwahrscheinlich sind.

Die Entwicklungen im **Expresskreuz Bremen/Niedersachsen** für das Fahrplanjahr 2026 sind bereits im Kap. 1 beschrieben. Die bisher für Dezember 2025 eingeplante Direktverbindung Hannover – Bremen – Oldenburg – Wilhelmshaven wird es aufgrund der Nichtverfügbarkeit der neuen Fahrzeuge zunächst nicht geben, ihre Einführung wird ab Dezember 2026 angestrebt. Die Leistung zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven wird daher weiterhin wie bisher mit Dieseltriebwagen aus dem Netz Weser-Ems erbracht, ein Umstieg ist in diesen Zeitlagen weiterhin erforderlich. Umsteigefreie Verbindungen Bremen – Wilhelmshaven bestehen seit Dezember 2024, aber zu den Hauptverkehrszeiten mit der RSBN-Linie RS3.

Aktuell noch in Prüfung sind zwei neue Fahrtenpaare zwischen Bremen und Syke montags bis freitags. Diese werden zwischen 14:30 und 16:30 Uhr einen angenäherten 30-Minuten-Takt auf dem **Südast der Linie RS2** ermöglichen. Hintergrund ist der Entfall zweier Halte der Linie RE9 in Bremen-Hemelingen bedingt durch die Umstellung auf die neuen Fahrzeuge, die an der dortigen niedrigen Bahnsteigkante nicht mehr halten können.

Die Ausweitung des 30-Minuten-Taktes auf dem **Nordast der Linie RS2** (Bremen – Bremerhaven) von heute 6 auf geplant 10 Fahrtenpaare an Werktagen wird erst mit Abschluss von Infrastrukturmaßnahmen im Bereich des Bremer Hauptbahnhofs sowie in Bremerhaven-Lehe betrieblich möglich sein. Zum Umsetzungsstand dieser beiden Projekte wird im Infrastrukturbericht im September 2025 die Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung informiert.

Die im Kapitel 1 beschriebenen umfangreichen Auswirkungen von **Baumaßnahmen** auf das Verkehrsangebot sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr setzen sich im **Fahrplanjahr 2026** verstärkt fort. So wird die Sperrung der Strecke Hamburg – Hannover vom 1. Mai bis 10. Juli 2026 zu umfangreichen Umleitungsverkehren über den Knoten Bremen führen, die Einschränkungen auf den beiden Achsen Bremen – Hamburg und Bremen – Hannover nach sich ziehen. Es wird jeweils nur ein 1-Stunden-Takt im Nahverkehr (RE) möglich sein. Die Regionalbahnlinie RB41 nach Hamburg entfällt ab Bremen komplett, die Regio-S-Bahn nach Verden kann nur im 1-Stunden-Takt verkehren. Der Fernverkehr nach Hannover wird nach aktuellem Planungsstand der DB Fernverkehr AG komplett eingestellt. Hier steht die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung aktuell in Gesprächen mit der DB AG, um ein Mindestangebot im Fernverkehr mit ICE bzw. IC zwischen Bremen und Hannover auch während dieser zwei Monate zu gewährleisten.

Die Erwartung, dass rund um das Wochenende der zentralen Feier des **Tags der deutschen Einheit am 3.10.2026 in Bremen** weiträumige Baufreiheit im Nord-Westen besteht, hat die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung bereits frühzeitig gegenüber der DB InfraGO ausgesprochen, so dass eine Anreise zum Austragungsort Bremen mit der Eisenbahn sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr aus allen Quellgebieten möglichst uneingeschränkt möglich sein wird.

Fernverkehr

Im Gegensatz zum SPNV sind im Fernverkehr durch die DB Fernverkehr AG zum Fahrplan 2026 umfassende Änderungen angekündigt. Ursprünglich war zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 die Inbetriebnahme des Projektes „Stuttgart 21“ geplant. Für diesen Zeitpunkt ist seit vielen Jahren eine strukturelle Überarbeitung des deutschen Fernverkehrs erarbeitet worden, die Auswirkung auch auf Nahverkehrsangebote in der gesamten Republik hat. Trotz der Verschiebung der Inbetriebnahme des Tunnelbahnhofes Stuttgart um ein bzw. zwei Jahre wird das neue Fernverkehrskonzept

(außer im Süd-Westen) nun umgesetzt. Auch auf Bremen hat dies Auswirkungen. In **Abb. 15** ist das derzeitige Streckennetz dargestellt.



Abb. 15: ICE/IC-Streckennetz Fahrplan 2025, Ausschnitt (Quelle: DB Fernverkehr, 11/2024)

Immer wieder müssen z.B. ICE-Zugteile der Linie 25 Hamburg/Bremen – Hannover – München in Hannover auf den anderen Zugteil und das Zusammenkuppeln vor der gemeinsamen Weiterfahrt warten, wenn der eine Zugteil verspätet ist. Die Verspätungsanfälligkeit hat in den letzten Jahren zugenommen. Zur Steigerung der Betriebsqualität soll daher künftig auf Kuppelvorgänge im ICE-Verkehr weitestgehend verzichtet werden. So wird die bisherige ICE-Linie 25, die im 2-Stunden-Takt verkehrt, ab dem Fahrplan 2026 aus München generell nach Hamburg geführt, die Zugteilung in Hannover entfällt und dadurch auch die direkte Verbindung Bremen – München über Hannover.

Ersetzt wird dieser Linienabschnitt durch zwei neue ICE-Linien, die alternierend wieder einen 2-Stunden-Takt zwischen Bremen und Hannover ergeben. Einerseits wird die bereits etablierte ICE-Linie 26 aus Karlsruhe kommend über Frankfurt, Gießen und Kassel ab Hannover statt nach Hamburg neu nach Bremen geführt. In Göttingen besteht zwischen dieser Linie und der Linie 25 eine bahnsteiggleiche, direkte Umstiegsmöglichkeit von oder nach München. Desweiteren wird eine neue ICE-Linie 16 von Bremen über Hannover nach Berlin eingerichtet. Die Relation Bremen – Berlin ist im Fernverkehr ausgesprochen gut nachgefragt, allerdings bestehen heute nur wenige umsteigefreie Direktverbindungen. Hier hat die DB Fernverkehr AG bereits in den vergangenen Jahren mit einzelnen zusätzlichen Direktverbindungen nachgesteuert. Zum kommenden Fahrplan 2026 wird dieses Angebot nun mit einer eigenständigen Linie weiter verdichtet. In der Summe wird die Relation Bremen – München mit gleicher Anzahl Fahrten und gleicher Fahrtzeit weiterhin angeboten, allerdings dann immer mit einem Umstieg, alternierend in Hannover oder Göttingen. Direktverbindungen bestehen weiterhin über Köln, benötigen aber länger.

Die weiteren Linien des Fernverkehrs, die IC-Linie 56 (Leipzig – Hannover – Bremen – Emden) sowie die ICE-Linien 42 und 43 (Hamburg – Bremen – Köln – Frankfurt-Flughafen – München/ - Basel) bleiben bezogen auf Bremen im Status Quo erhalten. Auf der Verstärkerlinie 39 Hamburg – Köln (Tagesrand und Freitag/Sonntag) hat die DB AG bereits zum Fahrplan 2025 aus wirtschaftlichen Gründen einige Fahrten reduziert. Auch die bisherige ICE-Verstärkerfahrt Bremen – Hamburg gegen 07:20 Uhr steht zum Fahrplan 2026 zur Disposition.

Das zum Fahrplan 2022 testweise neu eingeführte IC-Zugpaar aus dem Ruhrgebiet über Bremen nach Bremerhaven ist nach einer dreijährigen Probephase kurzfristig aus wirtschaftlichen Gründen von der DB Fernverkehr AG zum Dezember 2024 eingestellt worden. Derzeit laufen Gespräche zwischen der DB AG und dem Magistrat Bremerhaven unter Beteiligung des Bremer Senats, um Möglichkeiten zur mittelfristigen Wiederaufnahme einer Fernverkehrsverbindung nach Bremerhaven auszuloten. Hierbei spielt insbesondere das potenzielle Fahrgastaufkommen aus Kreuzfahrten eine Rolle.

Die Firma Flixtrain sieht wie bereits im aktuellen Fahrplan auch 2026 eine Anbindung Bremens über ihre Linie FLX20 Hamburg – Köln in der Regel zwei Mal täglich je Richtung vor. Durch eine Kooperation mit der Deutschland-Tarifverbund GmbH können nun auch durchgehende Flixtrain-Fahrkarten ab Bremerhaven gebucht werden.

3. Vergabeverfahren

Sechs Teilnetze berühren das Land Bremen. Die zugehörigen SPNV-Verkehrsverträge, bei denen die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung als SPNV-Aufgabenträger Vertragspartnerin ist, werden in regelmäßigen Perioden europaweit neu ausgeschrieben. Abhängig vom Fahrzeugkonzept schwankt die Dauer einer Vertragslaufzeit. Bei Teilnetzen, in denen Fahrzeuge aus dem Fahrzeugpool der LNVG beigestellt werden (Beispiel: Dieseltriebwagen für das Netz Weser-Ems), ist die Laufzeit tendenziell kürzer als bei solchen Netzen, in denen das Eisenbahnverkehrsunternehmen die Fahrzeuge selbst beschafft und finanzieren muss (Beispiel: Elektrotriebwagen der Regio-S-Bahn). Die aktuelle Planung zu den künftigen Ausschreibungen wird regelmäßig auf bundesweiten digitalen Plattformen, etwa beim Bundesverband SchienenNahverkehr, dargestellt, um so potentielle Bieter rechtzeitig darauf aufmerksam zu machen. **Abb. 16** gibt einen Überblick über den aktuellen Planungsstand.

Teilnetz	Betriebsaufnahme	Laufzeit bis	Beginn nächstes Vergabeverfahren
Weser-Ems-Netz	2016	2026	läuft aktuell
Hanse-Netz	2018	2033 (2026)	läuft aktuell
Dieselnetz Mitte 2021+	2021	2029	vsl. 2027
Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen	2021/2022	2036	vsl. 2032
Expresskreuz Bremen/Niedersachsen	2024/2025	2037	vsl. 2034
Weser-Elbe-Netz	2021	2027	2026

Abb. 16: Ausschreibungskalender SPNV-Teilnetze im Land Bremen

Erste Verkehrsnetze gehen bereits zum dritten Mal seit der Übernahme der Verantwortung für den SPNV durch die Länder 1996 in die Ausschreibung (Netz Weser-Ems). Schon bei den letzten Verfahren wurde deutlich, dass Wettbewerbsgewinne, wie sie in der ersten Ausschreibungsrunde noch in relevanter Größenordnung zu realisieren waren, in der Regel gar nicht mehr verwirklicht werden können. Bei den Vergaben wird sich zukünftig der Trend aufgrund verschiedener ungünstigeren externen Parametern (Personalkosten, Energiekosten, Fahrzeugkosten) umkehren und die erforderlichen Bestellerentgelte werden gegenüber dem Altvertrag ansteigen. Durch die 2024 vereinbarten neuen Arbeitszeitmodelle in Verbindung mit einer schrittweise generellen Absenkung der Regelarbeitszeit wird der Bedarf an Triebfahrzeugführern und damit ein wesentlicher Kostenfaktor im SPNV ebenfalls zukünftig überproportional ansteigen. Auch bei den Fahrgeldeinnahmen ist in den kommenden Jahren keine signifikante Steigerung absehbar, da die Ausgleichsmechanismen des Deutschlandtickets hier aktuell eine relative Stagnation der Einnahmen ergeben – zusätzliche Einnahmen aus dem Deutschlandticket verringern den Zuschussbedarf von Bund und Ländern. Insgesamt ist also von einem ansteigenden Finanzierungsmehrbedarf auszugehen, der sich mit den anstehenden Neuausschreibungen schrittweise weiter erhöhen wird.

Vergabeverfahren Hanse-Netz 2026+

Wie der Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung in der Vorlage vom 04.04.2024 bereits berichtet, ist der regulär noch bis 2035 laufende Vertrag mit der Metronom Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH im beidseitigen Einvernehmen aufgehoben und die Verkehrsleistung neu ausgeschrieben worden. Das Vergabeverfahren läuft seit Herbst 2024. Die Submission hat am 25.04.2025 stattgefunden. Über das Ergebnis und die Vergabeempfehlung wird die Deputation in einer eigenständigen, nichtöffentlichen Vorlage zeitnah informiert.

Angebotsseitige Änderungen gegenüber dem laufenden Verkehrsvertrag ist die Aufteilung des Netzes auf künftig zwei Teilnetze, um so die wirtschaftlichen Risiken zu reduzieren und damit die Attraktivität zur Teilnahme am Wettbewerbsverfahren für die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erhöhen. Weitere verkehrliche Änderungen sind nicht vorgesehen. Die Trennung der beiden Teilnetze erfolgt zwischen Uelzen und Hannover. Bremen wird ausschließlich vom Teilnetz Nord bedient. Aufgrund einer Loslimitierung ist klar, dass es künftig zwei Betreiber in diesem Teilnetz geben wird.

Vergabeverfahren Weser-Ems Netz 2026+

Der aktuell geltende Verkehrsvertrag für das Netz „Weser-Ems“ endet im Dezember 2026, das Verfahren zur Neuvergabe läuft seit Sommer 2024. Betreiber ist derzeit die NordWestBahn (Transdev), Bremen wird von der Linie RB 58 Bremen Hbf – Vechta – Osnabrück bedient. Die Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung ist über das Verfahren am 04.04.2024 informiert worden. Die Submission erfolgte am 11.04.2025. Über das Ergebnis und die Vergabeempfehlung wird die Deputation in einer eigenständigen, nichtöffentlichen Vorlage zeitnah informiert.

Kommende Vergabeverfahren

Als weiterer Verkehrsvertrag läuft nach einer zuletzt vorgenommenen Verlängerung um zwei Jahre der Vertrag „Weser-Elbe“ im Dezember 2027 aus. Betreiber ist derzeit die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Weser-Elbe (EVB), Bremerhaven wird von der Linie RB 33 Cuxhaven - Bremerhaven Hbf – Buxtehude bedient. Mittlerweile liegen ausreichend Erfahrungen mit den neuartigen Wasserstofftriebwagen vor, um einem Bewerber eine hinreichend fundierte Kalkulationsbasis bieten zu können. Die von der LNVG beschafften 14 Fahrzeuge werden auch im Folgevertrag genutzt und dem künftigen Betreiber beigegeben. Die Neuvergabe ist für 2026 vorgesehen, so dass gesichert mehr als ein Jahr für den neuen Betreiber zur Vorbereitung verbleibt. Die Laufzeit des Vertrages soll 10 Jahre betragen (bis Dezember 2037) und in zwei Teilloosen mit dem bisher eigenständigen Teilnetz Untere Elbe (RE Hamburg – Cuxhaven) zusammengefasst werden. Die entsprechende Vorankündigung ist bereits im EU-Amtsblatt veröffentlicht worden. Die Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung wird rechtzeitig vor Einleitung des Vergabeverfahrens mit einem Bericht über Details in Kenntnis gesetzt.

Umstellung auf lokal emissionsfreie Antriebstechnik im SPNV

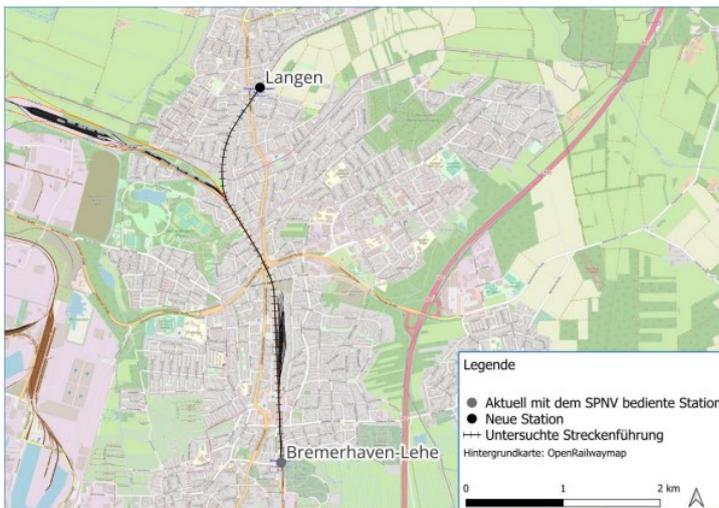
Wie im Vorjahresbericht ausgeführt, wird nach erfolgter Umstellung der Linie RB33 auf wasserstoffbetriebene Triebwagen zu Beginn der 2030er Jahre der Betrieb auf der Linie RB37 Bremen - Soltau - Uelzen auf akkubetriebene Elektrotriebwagen, die im Zulauf auf Bremen gänzlich im Oberleitungsbetrieb verkehren können, umgestellt. Die Linie RB58 von Bremen über Wildeshausen nach Osnabrück im Teilnetz Weser-Ems wird dann die letzte mit fossilen Energien betriebene SPNV-Linie im Land Bremen sein. Um bereits vor der geplanten Umstellung dieses Netzes auf batteriebetriebene Triebwagen etwa im Jahr 2035 auch in diesem Teilnetz den Einsatz fossiler Treibstoffe zu begrenzen, ist in der jüngst beendeten Ausschreibung „Weser-Ems-Netz 3“ der Einsatz sogenannter HVO-Treibstoffe („hydrierte biogene Rohstoffe“ wie Öle und Fette) dem künftigen Betreiber nahegelegt worden. Die Übernahme von entstehenden Mehrkosten durch die SPNV-Aufgabenträger ist dabei wettbewerbsneutral geregelt worden.

Reaktivierungsprogramm Niedersachsen

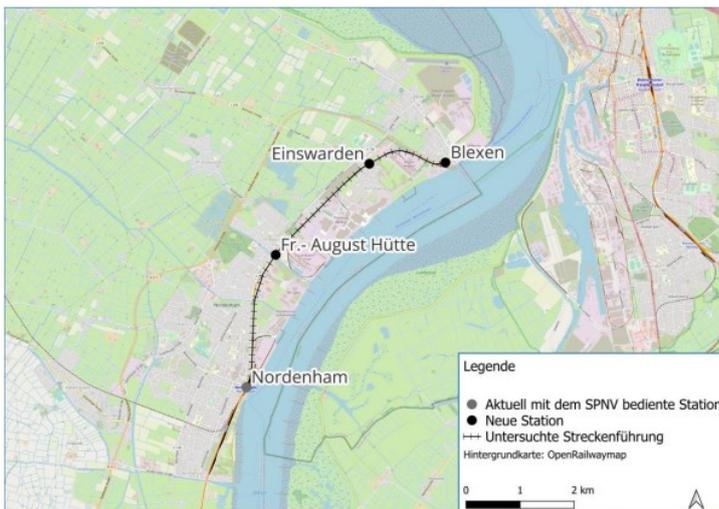
Seit 2023 lässt das Land Niedersachsen in enger Kooperation mit den Regionen in einer neuerlichen Untersuchung die Potentiale aktuell stillgelegter Bahnstrecken für die Wiederaufnahme eines regelmäßigen SPNV-Verkehrs bewerten. Am 20.03.2025 ist die zweite von vier Untersuchungsstufen abgeschlossen und die Ergebnisse sind veröffentlicht worden. Im Ergebnis konnten sich 5 Strecken für eine weitergehende Betrachtung, die insbesondere den volkswirtschaftlichen Nutzen im Fokus haben wird, qualifizieren. Zwei dieser Strecken tangieren auch die Umlandverkehre des Landes Bremen, beide sind an Bremerhaven angrenzend (vgl. **Abb. 18**):

- Bremerhaven-Speckenbüttel – Langen/Bad Bederkesa sowie
- Nordenham – Nordenham-Blexen mit Übergang auf die Weserfähre nach Bremerhaven

Die Strecke nach Langen tangiert unmittelbar das Netz der Regio-S-Bahn. Die heute in Bremerhaven-Lehe endende RS2 aus Twistringen und Bremen könnte dann z.B. um rund 4 Kilometer bis nach Langen verlängert werden. In wenigen Monaten soll das Ergebnis der nun beginnenden Untersuchungsstufe 3 vorliegen, die auch die zusätzlichen Betriebskosten klären wird. Im Fall der Strecke nach Langen wäre aufgrund der zusätzlichen Leistungen auf dem Gebiet Bremerhavens auch das Land Bremen als SPNV-Aufgabenträger direkt betroffen.



© OpenStreetMap contributors, OpenRailwayMap, bearbeitet



© OpenStreetMap contributors, OpenRailwayMap, bearbeitet

Abb. 18: Reaktivierungskandidaten im SPNV (Quelle: LNVG, 2025)

C. Alternativen

Werden nicht vorgeschlagen.

D. Finanzielle, personalwirtschaftliche und genderspezifische Auswirkungen

Mit dem vorliegenden Bericht sind keine finanziellen, personalwirtschaftlichen und genderspezifischen Auswirkungen verbunden.

E. Beteiligung/Abstimmung

Eine Beteiligung/Abstimmung ist nicht erforderlich.

F. Öffentlichkeitsarbeit/Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Die Vorlage ist zur Veröffentlichung nach dem Bremischen Informationsfreiheitsgesetz (BremlFG) geeignet.

Beschlussempfehlung:

Die staatliche Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.