

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Thorsten Paul Moritze und Omid Najafi (AfD)

Antwort des Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen namens der Landesregierung

Erneute Lieferverzögerungen bei den Alstom-Zügen für das Expresskreuz Niedersachsen/Bremen - Auswirkungen auf die Region Wilhelmshaven-Friesland-Wittmund

Anfrage der Abgeordneten Thorsten Paul Moritze und Omid Najafi (AfD), eingegangen am 09.06.2026 - Drs. 19/10884,
an die Staatskanzlei übersandt am 12.06.2026

Antwort des Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen namens der Landesregierung vom 13.07.2026

Vorbemerkung des Abgeordneten

Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) wartet inzwischen zum sechsten Mal auf die Auslieferung der neuen Doppelstockzüge vom Typ „Coradia Max“ des Herstellers Alstom für das Expresskreuz Niedersachsen/Bremen. Ursprünglich sollten die Fahrzeuge Ende 2024 im regulären Betrieb eingesetzt werden. Nun ist laut aktuellen Mitteilungen frühestens im Laufe des Jahres 2027 mit einer vollständigen Auslieferung zu rechnen.

Von den erneuten Verzögerungen betroffen ist unter anderen die Region Wilhelmshaven-Friesland-Wittmund. Die seit Jahren angekündigte Direktverbindung Wilhelmshaven–Hannover verschiebt sich erneut. Fahrgäste müssen Beobachtern zufolge weiterhin mit Übergangslösungen, älterem Wagenmaterial, eingeschränktem Komfort sowie möglichen Kapazitätsproblemen leben.

Vorbemerkung der Landesregierung

Dem Expresskreuz Bremen/Niedersachsen (EBN) kommt eine zentrale Rolle im Schienenpersonen-nahverkehr (SPNV) zu, da es Niedersachsen mit Bremen in einem vertakteten, schnellen Regional-netz miteinander verbindet und zudem Anschlüsse in weitere Regionen wie insbesondere den Nord-westen Niedersachsens schafft. Um den SPNV langfristig leistungsfähig zu halten und das Regio-nalverkehrsangebot zukunftsfest auszugestalten, beschafft die Landesnahverkehrsgesellschaft Nie-dersachsen mbH (LNVG) neue Züge beim Hersteller Alstom Transport Deutschland GmbH (Alstom) für das EBN.

Dieses Teilnetz besteht aus den Linien RE 1 Hannover–Bremen–Oldenburg–Norddeich-Mole/Wil-helmshaven, RE 8 Hannover–Bremen–Bremerhaven sowie RE 9 Osnabrück–Bremen–Bremer-haven. Die Anbindung der Region Wilhelmshaven/Friesland/Wittmund an die Zentren Bremen und Hannover erfolgt bisher im Wesentlichen durch die jeweils zweistündlich verkehrenden Linien RE 1 und IC 56 Norddeich Mole–Oldenburg–Bremen–Hannover. In Oldenburg bestehen Anschlüsse an die Züge der Linie RE 18 Osnabrück–Oldenburg–Wilhelmshaven mit Weiterfahrt von und nach Wil-helmshaven. Ergänzend zu diesem verkehrt die Linie RS 3 Bremen–Oldenburg–Wilhelmshaven, die seit 2025 in den Hauptverkehrszeiten stündlich pendelt. Mit Blick auf die Anbindung der genannten Region wirkt sich somit die Lieferverzögerung der Doppelstockzüge ausschließlich auf die Linie RE 1 aus.

Im Rahmen der seit Dezember 2024 fortlaufenden Ersatzkonzepte, die die LNVG zusammen mit der DB Regio AG als Betreiberin des EBN und Alstom entwickelt hat, kommen auf der Linie RE 1 weiter-hin Doppelstockwagen mit vergleichbaren Platzkapazitäten zum Einsatz. Diese stammen jedoch aus

einem älteren Baujahr. Die geplante zweistündliche Direktverbindung von Hannover nach Wilhelmshaven auf der Linie RE 1 kann derzeit noch nicht angeboten werden, sodass wie bisher ein Umstieg in Oldenburg erforderlich ist. Die Anzahl der Verbindungen in die Region sowie der Umfang der Fahrplanleistungen wurden durch die Ersatzkonzepte nicht reduziert. Auch nach Auslieferung der Neufahrzeuge werden die Verbindungen beibehalten. Etwaige Kapazitätsprobleme auf der Linie RE 1 ergeben sich derzeit weniger durch die eingesetzten Fahrzeuge, sondern vielmehr aus der durch Baustellen bedingten Reduzierung von Fern- und Nahverkehrszügen insbesondere im Abschnitt zwischen Hannover und Bremen.

1. Seit wann war der Landesregierung beziehungsweise der LNVG bekannt, dass die ursprünglich vorgesehenen Liefertermine für die Coradia-Max-Züge nicht eingehalten werden können?

Die erste Lieferverzögerung wurde Ende 2022 bekannt. In der Folge kam es mehrfach zu weiteren Verzögerungen, sodass sich die Fahrzeugauslieferung um rund 2,5 Jahre verspätet. Seit März 2026 stellt sich die LNVG auf weitere Lieferverzögerungen ein, sodass es auch in 2027 ein Ersatzkonzept geben wird (siehe hierzu auch Antwort zu Frage 6).

2. Welche konkreten Ursachen benennt Alstom aktuell für die inzwischen sechste Lieferverzögerung, und wie bewertet die Landesregierung diese Begründungen?

Alstom gibt folgende Gründe für die Lieferverzögerung an: Lieferverzug bei Unterlieferanten, notwendige Unterlieferantenwechsel, Auswirkungen von Corona-, Ukraine- und Nahost-Krise und der daraus folgenden Unterbrechung der Lieferketten und Materialengpässe, Verzögerungen im komplexen Validierungs- und Zulassungsprozess.

Die genannten Gründe treffen größtenteils den gesamten Sektor, der global aufgestellt ist und somit nachhaltig durch die Krisen betroffen ist.

3. Welche vertraglich vereinbarten Sanktionen, Vertragsstrafen oder Schadensersatzansprüche bestehen gegebenenfalls gegenüber Alstom aufgrund der wiederholten Verzögerungen?

Die Lieferverzögerungen sind im Werkliefervertrag mit Alstom mit Vertragsstrafen sanktioniert. Entsprechende Vertragsstrafen wurden teilweise bereits geltend gemacht. Darüber hinaus wurden erste Schadenersatzansprüche im Zusammenhang mit den u. g. Ersatzkonzepten geltend gemacht.

Gemäß Artikel 24 Abs. 3 der Niedersächsischen Verfassung braucht die Landesregierung Anfragen von Mitgliedern des Landtages u. a. dann nicht zu beantworten, soweit zu befürchten ist, dass durch das Bekanntwerden der Auskünfte schutzwürdige Interessen Dritter verletzt werden. Dies ist hier der Fall, da weitergehende Auskünfte Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der Vertragspartner berühren würden. Aus diesem Grund können keine näheren Angaben zu Einzelheiten dieser Vertragsbestandteile und Forderungen gemacht werden.

4. In welcher Höhe sind dem Land Niedersachsen beziehungsweise der LNVG bislang gegebenenfalls zusätzliche Kosten durch Ersatzkonzepte, verlängerte Fahrzeuganmietungen oder organisatorische Maßnahmen entstanden?

Für die Jahre 2025 und 2026 hat die LNVG die DB Regio AG mit der Umsetzung der Ersatzkonzepte beauftragt. Hierfür setzt die DB Regio AG sowohl eigene Fahrzeuge als auch von Alstom bereitgestellte Ersatzfahrzeuge ein. Ziel war und ist es, sämtliche Zügeleistungen erbringen zu können und Ersatzverkehre mit Bussen zu vermeiden. Die DB Regio AG macht für die Ersatzkonzepte Mehrkosten gegenüber der LNVG geltend. Diese werden als Schadenersatz von Alstom zu tragen sein. Die Angelegenheit ist derzeit Gegenstand laufender Gespräche zwischen den Vertragspartnern. Über

die Höhe und Einzelheiten der Kosten kann wegen schutzwürdiger Interessen der an den Ersatzkonzepten beteiligter Parteien gemäß Artikel 24 Abs. 3 Niedersächsische Verfassung keine nähere Aussage gemacht werden.

5. Welche Auswirkungen haben die Lieferverzögerungen konkret auf die geplante Direktverbindung Wilhelmshaven–Hannover?

Es wird auf die Vorbemerkung der Landesregierung verwiesen. Die Landesregierung beabsichtigt die Erweiterung des Angebots im SPNV mit einer Direktverbindung Wilhelmshaven–Hannover, um den Nordwesten Niedersachsens nach dem Ausbau und der Elektrifizierung der Strecke Wilhelmshaven–Oldenburg besser anzubinden. Die Direktverbindung soll über das sogenannte Flügel, d. h. das Trennen und Wiedervereinen, von zwei Zugteilen der Linie RE 1 in Oldenburg erfolgen. Hier werden die beiden Zugteile getrennt: ein Zugteil fährt weiter in Richtung Wilhelmshaven, der andere in Richtung Norddeich/Mole. In der Gegenrichtung werden beide Zugteile in Oldenburg vereinigt. Die Aufnahme der Direktverbindung setzt neben der Auslieferung der Fahrzeuge auch die Bereitstellung entsprechender erforderlicher signaltechnischer Infrastruktur im Bahnhof Oldenburg voraus. Sobald die Fahrzeuge - derzeit geplant für 2027 - ausgeliefert sind und die Infrastruktur in Oldenburg vorhanden ist, können die Direktverbindungen Wilhelmshaven–Hannover angeboten werden.

6. Wann rechnet die Landesregierung realistisch mit der vollständigen Inbetriebnahme der neuen Fahrzeuge auf den für Wilhelmshaven relevanten Linien?

Alle Fahrzeuge sollen nach derzeitigem Plan sukzessive in Laufe des Jahres 2027 ausgeliefert und in Betrieb genommen werden. Aus diesem Grunde wird es auch in 2027 ein Ersatzkonzept geben.

7. Welche Maßnahmen werden gegebenenfalls ergriffen, um sicherzustellen, dass die Region Wilhelmshaven-Friesland-Wittmund im angekündigten Not- beziehungsweise Ersatzkonzept nicht erneut benachteiligt wird?

Mit dem Ersatzkonzept in 2027 wird die DB Regio AG statt der geplanten zweistündlichen Flügelung eines Zugteils der RE 1 einen Pendelverkehr zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg mit Ersatzfahrzeugen realisieren, bis die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine Flügelung der Züge in Oldenburg erfüllt sind (siehe Antwort zu Frage 5).

8. Wie bewertet die Landesregierung die zunehmende Kritik von Fahrgastverbänden und Pendlern hinsichtlich mangelnder Zuverlässigkeit und sinkender Attraktivität des SPNV-Angebots im Nordwesten Niedersachsens?

Die Kritik wird sehr ernst genommen. Die mangelnde Zuverlässigkeit des SPNV-Angebots ist jedoch in erster Linie auf die Vielzahl an Baustellen sowie die Auswirkungen der Korridorsanierungen durch die DB InfraGO AG zurückzuführen, die zu erheblichen Kapazitätsengpässen führen. In der Folge haben Zugausfälle und Verspätungen zugenommen.

Unabhängig davon überprüfen die niedersächsischen SPNV-Aufgabenträger die Betriebsqualität im SPNV fortlaufend und stehen hierzu in engem Austausch mit den zuständigen Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie den Infrastrukturbetreibern, um die Qualität und Zuverlässigkeit des Angebots kontinuierlich zu verbessern. Mit dem SPNV-Konzept 2030+/2040+ verfolgt die Landesregierung zudem das Ziel, das SPNV-Angebot schrittweise weiterzuentwickeln und an die wachsenden Mobilitätsbedürfnisse anzupassen. Dabei handelt es sich um einen iterativen Prozess, der unter dem Vorbehalt der finanziellen, infrastrukturellen und betrieblichen Rahmenbedingungen steht.

9. Hält die Landesregierung die bisherigen Vergabe- und Kontrollmechanismen bei der Beschaffung neuer Schienenfahrzeuge weiterhin für ausreichend, oder sieht sie Reformbedarf?

Die Beschaffung neuer Schienenfahrzeuge erfolgt im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens in der Regel mittels einer öffentlichen Vergabe. In den Verträgen werden Nichterfüllungen im üblichen Rahmen sanktioniert. Die Umsetzung der Sanktionen erfolgt in der Abwicklung des Vertrages.

Ein Reformbedarf für die Vergabeverfahren und die Abwicklung derartiger Verträge wird nicht gesehen, da durch die bestehenden vergaberechtlichen Vorschriften eine ausreichende Transparenz und Gleichbehandlung der Marktteilnehmer gewährleistet ist und die Interessen der Auftraggeber hinreichend berücksichtigt werden. Insbesondere Lieferkettenproblematiken sind vergaberechtlich nicht zu lösen, da sie außerhalb der Einflussosphäre der Vertragspartner liegen.

10. Welche wirtschaftlichen Auswirkungen erwartet die Landesregierung durch die fortgesetzten Verzögerungen beim Ausbau und bei der Modernisierung der Bahnverbindungen im Nordwesten Niedersachsens?

Die Stärkung des SPNV im Nordwesten Niedersachsens ist ein wichtiges Anliegen der Landesregierung, um die regionale Entwicklung zu fördern. Die Umsetzung entsprechender Verbesserungen des SPNV-Angebots hängt jedoch maßgeblich auch von der Verfügbarkeit und Leistungsfähigkeit der Infrastruktur ab, die vom Eisenbahninfrastrukturbetreiber, insbesondere der DB InfraGO AG, bereitgestellt werden muss und daher nicht allein vom Land gesteuert werden kann. Zu den wirtschaftlichen Auswirkungen durch etwaige Verzögerungen beim Ausbau und bei der Modernisierung der Bahnverbindungen in der Region kann die Landesregierung keine Aussagen treffen.

11. Wie bewertet die Landesregierung die Bedeutung einer leistungsfähigen und direkten Bahnverbindung Wilhelmshaven–Hannover für den Wirtschaftsstandort Wilhelmshaven, insbesondere im Hinblick auf Hafenwirtschaft, Industrieansiedlungen, Bundeswehrstandorte sowie den Fachkräfteverkehr?

Die Landesregierung misst einer Direktverbindung im SPNV zwischen Wilhelmshaven und Hannover eine hohe Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Wilhelmshaven bei. Daher schafft sie mit der geplanten Direktverbindung ein attraktives SPNV-Angebot für die Region. Eine Bahnverbindung ohne Umstieg kann wesentlich dazu beitragen, die Erreichbarkeit des Standorts für Pendlerinnen und Pendler sowie für qualifizierte Arbeitskräfte zu erhöhen und zudem Voraussetzungen für weitere Industrie- und Unternehmensansiedlungen schaffen. Eine direkte und leistungsfähige SPNV-Verbindung kann einen wichtigen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung, zur Standortattraktivität und zur nachhaltigen Mobilität im Nordwesten Niedersachsens leisten.

12. Welche Auswirkungen sieht die Landesregierung gegebenenfalls für den Tourismus in den Küstenregionen Wilhelmshaven, Friesland und Wittmund, wenn weiterhin Einschränkungen durch den Übergangsbetrieb zu erwarten sind?

Es wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen, d. h. die Küstenregion rund um Wilhelmshaven ist auch während der Dauer der Ersatzkonzepte wie im bisherigen Umfang an das Bahnnetz angebunden. Durch die Fahrzeuglieferverzögerungen sind keine nennenswerten Auswirkungen auf den Tourismus zu erwarten. Gleichwohl dürfte eine künftige SPNV-Direktverbindung zwischen Hannover und Wilhelmshaven und die damit verbundene bequemere Anreise zur Attraktivität der Küstenregionen beitragen.