ARBEITSKREIS KLIMAWANDEL, UMWELTSCHUTZ & NACHHALTIGES WIRTSCHAFTEN
BREMEN-STADT SPD

Positionspapier

Ausbau des Bremer Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) RegioSBahn, RegionalBahn, RegionalExpress

Zur Beachtung: *Dieses Positionspapier wurde aufgrund der Komplexität des Themas auf den Bremer SPNV eingegrenzt. Um das Papier nicht ausufern zu lassen wurden bundesweite SPNV Probleme und generelle Probleme des Schienenverkehrs nur behandelt soweit sie Auswirkungen auf den Bremer SPNV haben bzw. haben können.*

UNSER ZIEL ZUR ERMÖGLICHUNG EINER VERKEHRSWENDE:

Als ein zentralerer Baustein einer sozialdemokratischen Bremer Klimapolitik ist es unser Ziel eine Verlagerung primär des Berufsverkehrs vom Pkw auf den SPNV bzw. besonders auf die RegioSBahn und deren Nutzung in Kombination mit dem Bremer Straßenbahn- und Busnetz zu erreichen.

Die Treibhausgas-Emissionen im Personen-Nahverkehr 2019 in Gramm pro Personenkilometer sind im Bundesdurchschnitt beim PKW dreimal so hoch wie bei Nutzung der Eisenbahn. Der Energieverbrauch ist beim PKW dabei doppelt so hoch wie bei Nutzung der Eisenbahn. (Quellen: www.umweltbundesamt.de, www.forschungsinformationssystem.de und www.allianz-pro-schiene.de) Weitere Entlastungen durch den SPNV ergeben sich durch deutlich reduziertere Feinstaubwerte sowie die generelle Entlastung der Straßen.

Bei den Pendlerzahlen von 119.000 Einpendlern und 46.000 Auspendlern (Quelle: https://www.pendleratlas.de/bremen) die z.Zt. überwiegend mit dem Pkw zur Arbeit fahren, ergibt sich auch bei nur teilweiser Verlagerung auf den SPNV eine erhebliche Entlastung der Umwelt.

Das erfordert jedoch einen deutlich attraktiveren SPNV mit höherer Taktdichte, mehr Fahrzeugen, mehr Personal, Erweiterung der Bahnanlagen und besonders des Streckennetzes in Bremen und dessen Einzugsbereich.

AUSGANGSSITUATION

Grundsätzliche Aspekte des Bremer Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)

In Bremen und dessen Umland verkehren als SPNV die RegioSBahn, die RegionalBahn, und RegionalExpress Züge, zur Erläuterung siehe **Anlage 3**, Verwendete Abkürzungen und Akronyme.

Der SPNV-Betrieb wird im Bremer Nahverkehrsplan durch das Land Bremen festgeschrieben. Der nächste Nahverkehrsplan wird voraussichtlich Ende 2022 erstellt. Die einzelnen Verkehrsleistungen auf den Strecken werden durch die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau gemeinsam mit der

Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) aktuell mit einem von Dezember 2021 bis Dezember 2036 geltenden Verkehrsvertrag beauftragt.

Die Fahrzeuge werden dafür teilweise vom Land (LNVG) zur Verfügung gestellt oder aber von dem beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) von privaten Leasinggesellschaften geleast.

Für den Betrieb von ÖPNV (Verantwortung der Kommunen) und SPNV (Landesverantwortung) bekommt jedes Land anteilig Gelder vom Bund.

Der Betrieb der Bremer RegioSBahn und des RegionalExpress erfolgt zu 100% CO_2-frei. Der Betrieb der RegionalBahn erfolgt zu 100% CO_2-frei bei Elektro-Antrieb, was größtenteils der Fall ist. Ausnahmen sind auf den nicht elektrifizierten Streckenabschnitten des Knotens Bremen z.B. die mit Dieseltriebwagen betriebenen Strecken Bremen-Osnabrück, (über die Nebenbahn Delmenhorst-Wildeshausen- Osnabrück) und Bremen-Uelzen über Langwedel und Soltau.

Schienenfahrzeuge sind sehr langlebig, werden für 30 Jahre Nutzungsdauer konstruiert und gebaut. Die Realität der letzten 65 Jahre hat gezeigt: 40 bis 50 Jahre Nutzungsdauer sind absolut normal, daraus folgt auch ein in der Herstellung geringer CO_2-Fußabdruck je ausgenutztem Betriebsjahr, d.h. Schienenfahrzeuge sind besonders nachhaltig.

Die Triebwagen des SPNV (RegioSBahn) haben eine hohe Beförderungskapazität. Ein Triebzug aus zwei zusammengekuppelten Triebwagen vom derzeit eingesetzten Typ hat insgesamt ca. 380 Sitzplätze, dazu noch zahlreiche Stehplätze für die Kurzstreckennutzung. (Zum Vergleich die neuen Triebwagen „Nordlicht“ der Bremer Straßenbahn AG: 95 Sitzplätze)

Es erfolgt Nutzbremsung, d.h. beim Abbremsen wird Strom ins Netz zurückgespeist, ca. 20 … 30 % der Energie des Bremsvorganges wird als elektrische Energie wieder in das Oberleitungsnetz eingespeist.

Aus all diesen Aspekten (Nachhaltigkeit, sparsamer Energieverbrauch, hohe Beförderungskapazität und wenig Betriebsstörungen) ergibt sich ein hohes und zuverlässiges Potential für die Verkehrswende.

Topographische und verkehrsmäßige Ausgangssituation in Bremen

Bremen, unsere Stadt am Fluss, zieht sich in Luftlinie ca. 30 km die Weser entlang. Das besiedelte Gebiet ist lang und relativ schmal. Das bestehende Eisenbahn-Netz zieht sich wie ein Rückgrat durch dieses stark bebaute und bevölkerte Gebiet und ist schon von daher für einen schnellen Personen-Massenverkehr prädestiniert.

Das Bremer S-Bahnsystem mit 4 Linien befindet sich größtenteils im Fernstreckennetz der DBAG, lässt maximal 160 km/h zu und erlaubt schnelle Verbindungen mit hoher Reisegeschwindigkeit. Die SPNV-Fahrzeiten von umliegenden Bahnhöfen bis zum Bremer Zentrum (Hbf) sind sehr kurz, z.B. von Delmenhorst 12 Minuten, Achim 16 Minuten (siehe **Anlage 1**)

Hingegen ist das Bremer Straßenbahn- und Busnetz aufgrund der bezweckten flächenmäßigen Erschließungsfunktion geprägt durch geringe Haltestellenabstände, geringe Reisegeschwin-

digkeit. Der ÖPNV wird teilweise behindert durch andere Verkehrsarten oder Wartezeiten an Ampeln (kaum grüne Welle), was den Strom- und Treibstoffverbrauch erhöht, den Fahrplan anfällig für Verspätungen macht und zu einem Mehrbedarf an Fahrzeugen und Fahrpersonal führt.

Deshalb kommt dem Bremer Schienenpersonennahverkehr in Kombination mit dem Straßenbahn- und Busnetz eine Schlüsselfunktion bei der Bremer Verkehrswende zu. Voraussetzungen sind jedoch z.B. eine höhere Taktrate und zusätzliche Haltepunkte. Die momentanen Taktraten sind deutlich zu gering für einen attraktiven S-Bahnbetrieb und damit der Verlagerung des Individualverkehrs.

Aktueller Stand von Planung und Realisierung des Ausbaus von Bahnanlagen

Momentan sind Neubau und Ausbau von Bahnhöfen, Haltepunkten und Gleisanlagen im jeweils unterschiedlichen Planungs- und Realisierungsstatus, siehe Tabelle in **Anlage 2**. Eine finanzielle Unterstützung durch den Bund für den Ausbau von Stationen wurde angekündigt.

Sie beinhalten zusätzliche Streckengleise zwischen einzelnen Bahnhöfen und Haltepunkten im RE- und S-Bahn-Netz, z.B. Abschnitt Bremen-Burg bis Oslebshausen und Sebaldsbrück über Mahndorf/Langwedel/Verden bis Nienburg.

Sie beinhalten ebenso zusätzliche Weichenverbindungen im Bremer Hbf zur flexibleren Bahnsteignutzung und für einen flüssigeren Betriebsablauf.

Der Realisierungshorizont bei zusätzlichen Streckengleisen beträgt jedoch z.Zt. ca. 15 bis 20 Jahre von Planungsbeginn bis zur Inbetriebnahme, was einer Blockierung der Verkehrswende im Bereich des SPNV gleichkommt.

Der Neubau und Ausbau von Bahnhöfen und Haltepunkten gemäß der Tabelle in **Anlage 2** führt jedoch nicht zu einer Erhöhung der Streckenleistung, d.h. für eine Taktverdichtung zu einem attraktiven Betrieb der RegioSBahn sind zusätzliche Streckengleise zwingend notwendig.

Die Maßnahmen dienen jedoch in vielen Fällen dazu einen Modernisierungsstau und die Vernachlässigung der Unterhaltung aufgrund 70 Jahren verfehlter Verkehrspolitik aufzuholen.

Einschränkungen, welche die aktuelle, niedrige Taktrate zur Folge haben

Da das Bremer S-Bahnsystem sich größtenteils im Fernstreckennetz der DBAG befindet, erfolgt die Nutzung der Strecken und Bahnsteige größtenteils in Konkurrenz zum Güter- und Personenfernverkehr (IC/ICE).

D.h. die RegioSBahn, aber auch RegionalExpress und Regionalbahnen teilen sich Strecken und Bahnhöfe mit IC/ICE und Güterzügen.

Güterzüge sind langsamer und beschleunigen schlechter als IC/ICE, RegioSBahn, RegionalExpress und Regionalbahnen, d.h.es hat eine gegenseitige Behinderung zur Folge, wenn Züge des Personenverkehrs und die des Güterverkehrs die gleichen Streckengleise benutzen.

Erschwerend kommt hinzu, dass Güterzüge vor Allem auch von privaten Anbietern, z. B. EVU wie SBB-Cargo oder anderen privaten Unternehmen gefahren werden, die auf strikte Einhaltung der Fahrzeiten-Trassen bestehen und sich nicht kooperativ bei Störungen im Betriebsablauf und notwendigen Umdisponierungen in der Zugfolge verhalten.

Der geplante Deutschlandtakt trägt zu einem attraktiven Angebot bei, verdoppelt aber auch die Streckenbelegung durch IC/ICE und verschärft dadurch noch das Problem. Ebenso die angestrebte Verkehrsverlagerung vom LKW auf die Schiene. Die in dem Zusammenhang geplanten Modernisierungen bedeuten erst einen Anfang für eine bessere Schieneninfrastruktur.

Um richtungsweisend den SPNV in Bremen attraktiver zu gestalten bedarf es eines Ausbaus des Streckennetzes in bautechnischer Hinsicht mit anschließenden Maßnahmen in betriebstechnischer Hinsicht.

UNSERE FORDERUNGEN ZUM SPNV-AUSBAU

Ausbaubedarf des SPNV in infrastruktureller Hinsicht

1. Zentrale Forderung ist der Bau eines 3. und grundsätzlich auch eines 4. Gleises zur Entflechtung von Güter- und Personenverkehr als zwingende Voraussetzung für eine Taktverdichtung im SPNV auf 10 max. 15 Minuten.

2. Zentrale Forderung ist außerdem die gravierende zeitliche Verkürzung der Planungs- und Genehmigungsverfahren von Infrastrukturmaßnahmen der Eisenbahn.

3. Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte, wie gemäß Anlage 2 und zusätzlich an der Strecke Bremen-Osnabrück im Gewerbegebiet Hansalinie

Zur schnelleren Umsetzung braucht es Maßnahmen auf politisch-administrativer Ebene des Landes Bremen:

- Mehr Druck beim Bund um personelle Planungs- und Genehmigungskapazitäten bei DBAG, DB Netz, d.h. DB Engineering & Consulting und EBA bereitzustellen

- Mehr Druck beim Bund um Genehmigungsverfahren per Gesetzgebung zu verkürzen

- Stärkere Verfolgung bzw. Einforderung einer effizienten Projektsteuerung um die sich in Planung befindenden Projekte fristgerecht umzusetzen

- Noch stärkere Initiativen seitens der politischen Spitzenkräfte (Bürgermeister, Abgeordnete, etc.) sowie Überzeugungsarbeit der Wirtschaftsvertreter (Häfennutzer: exportierende KFZ-Industrie, allg. Importeure und Exporteure) um das Problem in den Fokus zu bringen, ebenso seitens der Verantwortlichen beim Senator für Wirtschaft und Häfen.

Weitere Forderung zur Entlastung des Knotens Bremen

Um genügend freie Streckenkapazität für den Personenverkehr und besonders für den SPNV (Takterhöhung) zur Verfügung zu haben sind außerdem Maßnahmen zur Entlastung des Bahnknotens Bremen unabdingbar.

In die Kategorie dieser Umgehungsstrecken fällt z. B. die Strecke von Bremerhaven-Wulsdorf über Bremervörde nach Rotenburg und weiter nach Verden und Maschen, damit Güterzüge von/nach Bremerhaven den Knoten Bremen umgehen können, d.h. entlasten. Dies wäre auch zum Vorteil für Niedersachsen wegen besserer Hinterland-Anbindung des Jade-Weser-Ports.

Hierzu sind eine Elektrifizierung und der zweigleisige Ausbau zwischen Bremerhaven-Wulsdorf und Rotenburg erforderlich. Vorübergehend könnte als ungünstigere Alternative auch eingleisig gefahren werden, indem ferngesteuerte Kreuzungsbahnhöfe zur Zugbegegnung errichtet werden.

Für diese Umgehungsstrecke und andere Entlastungen des Knotens Bremens braucht es den Austausch und vor allem Vereinbarungen zwischen dem Land Bremen und Niedersachsen.

Ausbaubedarf des SPNV in betriebstechnischer Hinsicht – dichterer Takt

Für einen attraktiven Betrieb der RegioSBahn ist ein deutlich dichterer Takt erforderlich als derzeit angeboten. Eine Taktzeit von 10 Minuten, wenn immer möglich, maximal 15 Minuten in Schwachlastzeiten ist Bedingung für einen attraktiven Betrieb.

Daraus resultiert als zentrale Forderung der Einsatz von mehr Triebwagen und ebenso von mehr Triebfahrzeug-Personal. Unabdingbar dafür ist jedoch der oben beschriebene Infrastrukturausbau, zumindest teilweise Kapazitätserweiterungen.

Weitere Maßnahmen zum Ausbau des SPNV im Großraum Bremen

Für die „Bedienung in der Fläche“ ergeben sich als Forderungen:

1. Reaktivierung von für den SPNV zusätzlich nutzbaren Bahnstrecken
2. Umstellung von Dieseltriebwagen auf CO_2-neutralen Betrieb

Hierzu zählt die Reaktivierung von z.Zt. nicht im Personenverkehr betriebenen Strecken für den SPNV im Umland von Bremen:

- Bremervörde-Osterholzer Eisenbahn (BOE)
- Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn (DHE)
- Bremen-Thedinghauser Eisenbahn (BTE), bereits in Planung als Straßenbahn mit Verlängerung der Linie 8 von Huchting/Roland Center bis kurz hinter Bf Leeste.

Hierzu zählt auch auf zzt. noch mit Dieseltriebwagen betriebenen Strecken wie z.B. Bremen-Osnabrück, (Nebenbahn ab Delmenhorst über Wildeshausen) und Bremen-Uelzen über Soltau, die Umstellung auf CO_2-neutralen Betrieb, d.h. Wasserstoffantrieb oder Batteriebetrieb, ggf. Elektrifizierung, jedoch erscheint die Elektrifizierung eher unwahrscheinlich solange die Streckenauslastung beider Strecken für eine Elektrifizierung zu gering ist.

WEITERE FORDERUNGEN ZUR VERBESSERUNG DES SPNV

Steigerung der Zuverlässigkeit des Bremer SPNV

Der Betrieb des Bremer SPNV ist in den letzten Jahren nicht frei von Problemen gewesen, woraus folgt das Regio-S-Bahn/NordWestBahn/Transdev durch SKUMS stärker geführt und überwacht werden muss.

Hierzu ergeben sich die folgenden Forderungen:

1. Bei Fehlentwicklungen (wie z.B. den aufgetretenen, lange anhaltenden Zugausfällen) muss SKUMS das beauftragte Verkehrsunternehmen (d.h. NordWestBahn/Transdev) zügig zum Gegensteuern zwingen (siehe Exkurs: NordWestBahn, Erixx und Abellio, **Anlage 4**) z. B. Zugausfälle stärker sanktionieren, aber auch ggf. Vertragsauflösung androhen (Beispiel NRW, Landesregierung reagiert dort deutlich stringenter)

2. SKUMS muss Politik und die Öffentlichkeit eigenständig, unaufgefordert und transparent über Gegenmaßnahmen informieren.

3. Vorhaltung von mehr Triebfahrzeugpersonal und mehr Reservetriebwagen durch NordWestBahn/Transdev in die Ausschreibungs- und Vertragsunterlagen aufnehmen, da sich nur durch einen ausreichenden Puffer, bei Ausfällen von Personal und/oder Triebwagen, Zugausfälle vermeiden lassen.

4. Vermeidung der Personalfluktuation durch bessere, deutlich sozialere Arbeitsbedingungen.

5. SKUMS sollte Controlling gegenüber Fachaufsicht verständlicher machen und zur Verbesserung der Transparenz die Abrechnungsergebnisse (Tabellenanalyse, mithilfe eines Tools zu geleisteten/ausgefallenen Zugleistungen) analysieren und offenlegen.

Generelle Probleme von Ausschreibung und Vergabeverfahren beim SPNV

Die Angebote zum Ausschreibungsverfahren der Bundesländer zum SPNV werden von den Anbietern, d. h. von den SPNV Betreibern (EVU) in starker Konkurrenz abgegeben. Dadurch ist die Versuchung gegeben unter Preis anzubieten und nach Auftragserteilung Nachforderungen zu stellen. (siehe auch **Anlage 4**, Abellio)

Derartiges Verhalten wird auch dadurch begünstigt, dass Anbieter, d. h. SPNV-Betreiber (EVU) oft Teil von Konzernen mit vielen Verschachtelungsebenen sind. An diese müssen oft jahrelang die Gewinne abgeführt werden. Das SPNV-betreibende Tochterunternehmen wird im Falle von finanziellen Problemen ohne Schaden für den Konzern in den Konkurs geschickt.

Daraus resultieren die folgenden Forderungen:

1. Die gesamte Kostenkalkulation muss als Teil des Angebots vollständig offengelegt werden und überprüfbar sein.

2. Bei Unklarheiten und Fragen des Auftraggebers muss der Anbieter die Transparenz der Kostenkalkulation nachbessern.

3. Die Besitzer bzw. Anteilseigner von Anbietern von Zugleistungen müssen sich zum Haftungsdurchgriff vertraglich verpflichten und auf Einrede und Einwendung gegen den Haftungsdurchgriff vertraglich verzichten.

4. Bei unzuverlässiger Betriebsführung (monatelange Zugausfälle) muss das anbietende EVU und dessen Konzernunternehmen in den nächsten 10 Jahren vom Bieterverfahren bundesweit ausgeschlossen werden.

5. Schaffung eines länderübergreifenden Gremiums zur Zusammenarbeit und Austausch der SPNV-Auftraggeber.

Anlage 1: Fahrzeiten von Vorort- und Umlandbahnhöfen bis zum Bremer Zentrum (Hbf)

Abfahrts-Bahnhof	Fahrzeit Bus/Straßenbahn	Fahrzeit RegioSBahn
Bremen-Farge	98 Min	43 Min
Bremen-Vegesack	56 Min	19 Min
Bremen-Mahndorf	54 Min	8 Min
Achim	Ca.1 Stunde, je nach Fahrtroute Bus	12 Min
Verden	Ca.1 Stunde 50 Min, je nach Fahrtroute Bus	29 Min
Delmenhorst	50 Min	12 Min
Kirchweyhe	Ca. 48 Min, je nach Übergang der Anschluss-Busverbindungen	14 Min
Syke	Ca. 47 Min bis 1,5 Stunden, je nach Fahrtroute Bus bzw. Übergang der Anschluss-Busverbindungen	22 Min
Bassum	Ca. 1 bis 1,5 Stunden, je nach Fahrtroute Bus bzw. Übergang der Anschluss-Busverbindungen	36 Min
Twistringen	Ca. 2 bis 2,5 Stunden, je nach Fahrtroute Bus bzw. Übergang der Anschluss-Busverbindungen	44 Min
Osterholz-Scharmbeck	Ca. 1 bis 1,5 Stunden, je nach Fahrtroute Bus bzw. Übergang der Anschluss-Busverbindungen	17 Min

Anlage 2: Neubau und Ausbau von Bahnhöfen und Haltepunkte
Quelle: Deputationsbericht

Bf / Hp	***Baumaßnahme***	***Bauzeit, Hinweise***
Bremerhaven-Wulsdorf	*Abzweig-Bf, modernisiert*	*Fertigstellung Ende 2020*
Neustadt	*Modernisierung des Bf, Verlängerung Bahnsteig, barrierefreier Zugang*	*Genehmig. Planung z.Zt. beim EBA, Bau ab 2022, in Betrieb 2024*
Hemelingen	*Neuer Hp, leicht südlich versetzt zum alten Bf*	*Inbetriebnahme 2024*
Dreye	*Modernisierung des Hp*	*(liegt in Niedersachsen)*
Föhrenstr. oben	*Neuer Hp (Strecke HB-OS)*	*Bau frühest. 2023*
Föhrenstr. unten	*Neuer Hp (Strecke HB-Han)*	*Bau frühest. 2024* *Zughalt im alten Bf Sebaldsbrück entfällt*
Uni	*Neuer Hp*	*Beide Hp z.Zt. in Planungs-vorbereitung, dabei auch Prüfung ob je ca. 1.000 Ein/Aussteiger tgl.*
Achterdiek	*Neuer Hp*	
Schönebeck	*Bahnsteigverläng. in beiden Hp um 15-20 m erforderl. für längere Triebwagengarnituren*	*Planung läuft*
Lesum		
Burg	*Abzweig-Bf, Bahnsteigverl. um 15-20 m*	
Grambke, Marßel, Arbergen	*Neue Hp*	*Erst möglich, wenn 3. Gleis in Bremen liegt*
Huchting, Farge-Ost	*Neue Hp*	
Bremen Hbf	*Zusätzl. Weichenverbindung incl. Signalanpassung erforderl. Vorauss. für Verbesserung RegioSBahn Takt, sowie Gleise 2/3 verlängern für 10teilige Triebwagen Ende der 20er Jahre*	*Weichenverbindung fertig in 2023 dann Bremen - Bremerhaven von Stundentakt auf 30 min Takt, außer vormittags (Vorrangzeit für Gz)*
Höhengleiche Bahnübergänge	*21 Stück auf Hauptstrecken im Lande Bremen und auf der FVE*	*Langfristig beseitigen*

Geplant: Dreigleisiger Ausbau zwischen Bremen-Burg und Oslebshausen gemäß Bundesverkehrswegeplan.
Dreigleisiger Ausbau Bremen-Hbf – Nienburg z.Zt. in Planung, Vorplanung liegt voraus. 2022 vor, Personal seitens DB-Netz dafür bereits eingestellt.
Dreigleisiger Ausbau ist die Voraussetzung für Taktverbesserung und neue Hp der RegioSBahn.

Anmerkungen:
Neuer Hp Hemelingen: Beiratsforderungen nicht konform mit Vorstellungen von SKUMS.
Neuer Hp Föhrenstr. unten: Erhebliche Verzögerungen (vsl. max. 10 Jahre) wg. gleichzeitigem dreigleisigem Ausbau Bremen-Hbf in Richtung Nienburg von SKUMS angekündigt.
Neuer Hp Gewerbepark Hansalinie: Forderung vom AK Klima, an der Strecke Bremen-Osnabrück

Anlage 3: Verwendete Abkürzungen und Akronyme:

Bf Bahnhof

CDC Caisse des dépôts et consignations (CDC), Kurznamensform Caisse des Dépôts

DBAG Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Nachfolger der DB, Deutschen Bundesbahn

EBA Eisenbahnbundesamt

EVU Eisenbahnverkehrsunternehmen

FS Ferrovie dello Stato Italiane, staatliche Eisenbahngesellschaft Italiens

Gz Güterzug/Güterzüge

Hp Haltepunkt

IC InterCity (Lokbespannter Zug, v_{max} 200 km/h)

ICE InterCityExpress (Triebwagenzug, v_{max} 230 bis 330 km/h, je nach Bauart)

NE Nicht-Bundeseigene Eisenbahn (z. B. BOE, FVE, BTE, DHE)

NS Nederlandse Spoorwegen N.V. staatliche Eisenbahngesellschaft der Niederlande

ÖPNV Öffentlicher Personennahverkehr

RB Regionalbahn (Nachfolger des Personenzuges, hält an jedem Bf und Hp)

RE Regionalexpress (Nachfolger des Eilzuges)

SKUMS Senatorin für Klima, Umwelt, Mobilität und Stadtentwicklung

SPNV Schienengebundener Personennahverkehr

SBB Schweizerische Bundesbahn

Private, nichtbundeseigene Bahnlinien im Großraum Bremen :

BOE Bremervörde-Osterholzer Eisenbahn

BTE Bremen-Thedinghauser Eisenbahn

DHE Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn

FVE Farge-Vegesacker Eisenbahn

Anlage 4 : NordWestBahn, Erixx und Abellio

Da die SPNV-Anbieter ihre Angebote in Konkurrenz zueinander abgeben und sich dabei gegenseitig zu unterbieten versuchen bleibt das nicht immer ohne Auswirkungen.

Bei der NordWestBahn (sie betreibt die RegioSBahn und Regionalbahnen im Großraum Bremen) hat es in den Jahren 2019 und 2020 lang andauernde Zugausfälle gegeben.
Die NordWestBahn gehört zur Transdev GmbH die wiederum zur französischen Transdev Group S.A. gehört. Der bestimmende Mehrheitsgesellschafter der Transdev Group S.A. ist die französische staatliche Bank Caisse des Dépôts, CDC.

Die Zugausfälle im Einzelnen:

- Eineinhalb Jahre lang fiel auf der Strecke Bremen-Farge – Bremen Vegesack (RegioSBahn, Linie RS1) **jeder zweite Zug** an allen Samstagen und Sonntagen aus.
- Zehn Monate lang fiel an Samstagen, Sonn- und Feiertagen **jeder Zug** der Regionalbahnlinie 58 im Abschnitt Bremen Hbf – Delmenhorst aus.

Grund ist ein seit Jahren anhaltender Lokführermangel aufgrund Fluktuation.

Selbstverständlich hätte die NordWestBahn die Zugausfälle ohne weiteres vermeiden können indem sie fehlendes Lok-Personal durch Leihkräfte, d.h. Leih-Lokführer über entsprechende Personalagenturen angemietet hätte, aber es war für Transdev vermutlich finanziell günstiger die Strafzahlungen für ausgefallene Zugleistungen zu zahlen.

Auch auf der Linie Bremen-Uelzen über Langwedel und Soltau häufen sich seit ca. einem Jahr die Zugausfälle im SPNV.
Die Linie wird von der Heidekreuzbahn GmbH bzw. erixx GmbH betrieben, einem Tochterunternehmen der Osthannoverschen Eisenbahnen, welche ihrerseits wieder der Muttergesellschaft NETINERA Deutschland gehört. Diese ist Teil einer Firmengruppe unter Führung der italienischen Staatsbahn FS (Ferrovie dello Stato Italiane).

Aber auch andere Bundesländer sind betroffen. So hat z. B. In zahlreichen Bundesländern der holländische Abellio-Konzern, welcher Eigentum der niederländischen Staatsbahn NS ist, bei Ausschreibungen von Verkehrsleistungen in Konkurrenz zu anderen Anbietern den Zuschlag erhalten. Mittlerweile hat er Nachforderungen gestellt, da seine Angebote nicht kostendeckend sind.

Der Mutterkonzern, d.h. die niederländischen Staatsbahn NS ist jedoch nicht bereit für die finanziellen Defizite des Tochterkonzerns Abellio Rail und dessen regionale Töchter aufzukommen.

Nachdem die betroffenen Bundesländer finanzielle Nachforderungen seitens des holländischen Abellio-Konzerns nicht nachgekommen sind, folgte die Drohung den Eisenbahnverkehr einzustellen, indem man das jeweilige im betreffenden Bundesland agierende regionale Tochterunternehmen von Abellio in Konkurs gehen lässt.

Mittlerweile hat Abellio Rail am 30. Juni 2021 ein Schutzschirmverfahren eröffnet, da Zahlungsunfähigkeit droht. Die Bundesagentur für Arbeit übernimmt nun die Fortzahlung der Gehälter der Beschäftigten und sichert so zunächst die Fortsetzung des Zugbetriebes.
Quelle EK Nr. 8/2021 (August 2021) S. 20