

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

Anfrage der Abgeordneten Jörg Bode und Lars Alt (FDP)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung

**Wie kann der Nahverkehr an Schnee und Eis angepasst werden?**

Anfrage der Abgeordneten Jörg Bode und Lars Alt (FDP), eingegangen am 19.03.2021 - Drs. 18/8912

an die Staatskanzlei übersandt am 31.03.2021

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 30.04.2021

**Vorbemerkung der Abgeordneten**

Der Wintereinbruch im Februar 2021 führte nahezu landesweit zu Beeinträchtigungen des Personenverkehrs im Nah- und Fernverkehr. In einer schriftlichen Unterrichtung des Landtages durch die Landesregierung ist ein Überblick über das Maß der Ausfälle von Bahnen und Bussen in Niedersachsen enthalten. Auch die Berichterstattung in Presse, Funk und Fernsehen ging auf das Winterwetter und die damit verbundenen Auswirkungen ein. In der Unterrichtung durch die Landesregierung wird Folgendes ausgeführt: „Aufgrund der Prognose des Wetterdienstes hatten die DB Netz AG und die meisten EVU im Vorfeld Maßnahmen ergriffen, um die potenziellen Folgen witterungsbedingter Einschränkungen für die Verkehre einzudämmen“. Für Berufspendler, die auf den SPNV und ÖPNV in Niedersachsen angewiesen sind, stellten sich die großflächigen und in Teilen tagelangen Ausfälle des ÖPNV/SPNV als Problem bei der Erreichung des Arbeitsplatzes dar. Der Beitrag „Bei Glatteis zu spät zur Arbeit“ (<https://www.verdi.de/themen/arbeit/++co++19889528-d65a-11e6-9a1a-525400940f89>) der Dienstleistungsgewerkschaft ver.di geht auf die rechtlichen Auswirkungen von Nichterscheinen am Arbeitsplatz bei Schnee und Glatteis ein. Im Rahmen der „Mobilitätswende“ (<https://www.bmbf.de/de/mobilitaetswende-in-den-kommunen-angekommen-13583.html>) spielt der Umstieg auf den ÖPNV und SPNV eine große Rolle, um Nachhaltigkeitsziele im Personenverkehr zu erreichen. Mit einem Beförderungszuwachs wachsen Beobachtern zufolge auch die Bedeutung der Zuverlässigkeit des Personennah- und Personenfernverkehrs und die Resilienz des ÖPNV und SPNV gegenüber Wetter- und Witterungseinflüssen.

**Vorbemerkung der Landesregierung**

Insgesamt zeigten sich sowohl im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) als auch im straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) regional unterschiedliche witterungsbedingte Beeinträchtigungen. Soweit der Landesregierung hierzu Informationen vorliegen, haben bei allen Beeinträchtigungen die Verantwortlichen große Anstrengungen unternommen, um Fahrgäste vorab und laufend in Echtzeit über Störungen zu informieren und die Barrieren durch Schnee und Eis schnell zu beseitigen.

Im Bereich des SPNV sind die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) - für die Infrastruktur des Bundes ist dies die DB Netz AG - und die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zuständig. Aufgrund der Prognose des Wetterdienstes haben die DB Netz AG und die meisten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im Vorfeld Maßnahmen ergriffen, um die potenziellen Folgen witterungsbedingter Einschränkungen für die Verkehre einzudämmen. Dazu gehörten personelle Verstärkungen und dispositive Maßnahmen, um die Befahrbarkeit der Strecken auch bei größeren Schneehöhen sicherzustellen. Dazu hat der Infrastrukturbetreiber DB Netz AG abhängig von der Witterung Einsatzstufen für Maßnahmen definiert, um die Befahrbarkeit einzelner Weichen oder gesamter Streckenabschnitte

aufrechtzuerhalten, und regelmäßige Telefonkonferenzen mit den EVU durchgeführt. Mit diesen Maßnahmen sollte u. a. auch vermieden werden, dass Fahrgäste auf freier Strecke evakuiert werden müssen. Dies ist nach dem Kenntnisstand der Landesregierung auch gelungen.

Auch im Bereich des straßengebundenen ÖPNV wurde den Berichten zufolge versucht, mit allen verfügbaren Kräften, teils auch mit verfügbarer externer Unterstützung, Witterungsbarrieren zu beseitigen und Betriebseinschränkungen zu vermeiden bzw. schnell zu beseitigen.

Für die folgenden Antworten wurden die Einschätzungen der üstra, der Braunschweiger Verkehrs-GmbH, der Landesnahverkehrsgesellschaft mbH (LNVG), des Regionalverbandes Großraum Braunschweig, der Region Hannover und der DB AG eingeholt.

**1. Wie beurteilt die Landesregierung die mehrtägigen Ausfälle im Personenverkehr (SPNV und ÖPNV) aufgrund des Wintereinbruchs ab dem 06.02.2021 (in Teilen bis zum 21.02.2021)?**

Ein einheitliches Bewertungsbild zwischen Nordsee und Harz lässt sich nicht zeichnen. Die Folgen des Wintereinbruchs ab dem 06.02.2021 haben im SPNV und ÖPNV regional unterschiedliche strukturelle Wirkungen gezeigt. In manchen Landkreisen, insbesondere in Küstennähe, sind nur vereinzelt Fahrten von Linienbussen ausgefallen oder haben sich verspätet, die Auswirkungen beschränkten sich zumeist auf einen Tag. In anderen kommunalen Gebietskörperschaften erreichten die Ausfälle das Niveau einer umfänglichen Betriebseinstellung, insoweit waren die Wirkungen für die Verkehrsunternehmen und ihre Fahrgäste als schwerwiegender und länger anhaltend einzustufen (siehe auch schriftliche Unterrichtung der Landesregierung vom 02.03.2021, Ziff. 3).

Basierend auf den Bewertungen der verantwortlichen Unternehmen lässt sich Folgendes zusammenfassen:

Hintergrund der Ausfälle war bei der üstra im Stadtbahn- und Busbereich der nicht ausreichende Räumzustand der Straßen. Im öffentlichen Straßenbereich findet das Räumen durch Unternehmen im Auftrag der jeweiligen Kommunen statt. Zudem zeigten sich bei den üstra-Stadtbahnen etwa 60 Stunden nach den Schneefällen unerwartet Schäden an der Infrastruktur (Eindeckung) der straßenbündigen Gleiskörper und an Überwegen, die nach aktuellem Kenntnisstand auf eine ortsunübliche Schneekonsistenz zurückzuführen sind. Bisher konnte die üstra auf witterungsbedingte Störungen stets sehr schnell und umfassend reagieren, auch bei großen Schneemengen. Das aktuelle Schadensbild ist neu. Auch große Mengen Schneefall bei gleichzeitig sehr tiefen Temperaturen wurden bisher nicht beobachtet. Eine erste Einschätzung stützt die Vermutung, dass der Schnee nicht wie bei bisheriger Winterwitterung durch das rollende Rad verteilt, sondern in sich bietende Fugen verpresst worden ist. Durch den Verkehr auf den Schienen wurden so die Anlagenteile nach oben geschoben. Hierzu wurde seitens der üstra ein Gutachten beim TÜV in Auftrag gegeben, das dazu und zu weiteren Frage Antworten geben soll. Das finale Gutachten liegt der üstra mit aktuellem Stand jedoch noch nicht zu einer abschließenden Auswertung vor. Kontakte in schnee-erprobtere Städte berichten selbst bei starkem Schneefall von keinen Effekten wie bei der Stadtbahn Hannover in diesem Winter beobachtet. Gleichwohl wird z. B. auch in Österreich und der Schweiz der Verkehr bei starkem Schneefall eingeschränkt oder gar eingestellt.

Die (teilweisen) Betriebseinstellungen der Braunschweiger Verkehrs-GmbH im Zeitraum vom 07.02. bis 18.02.2021 haben ihre Ursache in einem Extremwetterereignis mit massiven, anhaltenden Schneefällen in Verbindung mit Schneeverwehungen. Eine vergleichbare Situation im ÖPNV Braunschweigs lag im Dezember 2010 vor, als ebenfalls über einige Tage der Stadtbahnbetrieb nicht oder nur eingeschränkt möglich war. Vor 10 Jahren war allerdings nicht Schnee die Ursache, sondern die durch Eisregen zugefrorene Fahrleitung. Insofern ist, zumindest rückblickend, die hier diskutierte Beeinträchtigung aufgrund des Wintereinbruchs als singuläres Ereignis einzustufen. Nichts desto trotz stellten die erheblichen Einschränkungen im städtischen ÖPNV über einen vergleichsweise langen Zeitraum eine große Belastung für die Kunden dar, die allerdings, angesichts der für alle sichtbaren Ausnahmesituation und der ebenso erkennbaren Anstrengungen der Braunschweiger Verkehrs-GmbH hinsichtlich Information und Wiederaufnahme des Betriebes bzw., soweit möglich, Schaffung von Alternativangeboten durch Schienenersatzverkehre, weitgehend Akzeptanz fand.

Hintergrund der Ausfälle auf der S-Bahn Hannover war zunächst die beeinträchtigte Infrastruktur der Weichen. Die Werkstatt und Abstellanlagen waren dadurch nicht zu erreichen. Stationen wurden leider erst sehr spät geräumt. Für längerfristige Ausfälle sorgten dann Schäden an den Fahrzeugen in Verbindung mit eingeschränkten Fahrzeug- und Personalkapazitäten in der Werkstatt. Die fahrzeugbedingten Ausfälle auf der S-Bahn Hannover hängen im Wesentlichen damit zusammen, dass im derzeitigen Übergangsvertrag die Fahrzeug- und Personalkapazitäten eingeschränkt sind.

Die DB AG hat Reisende und Öffentlichkeit frühzeitig über Bahn.de, DB Apps, in Bahnhöfen sowie einem eigens eingerichteten Presseblog kontinuierlich informiert. Umfangreiche Kulanzregelungen für Reisende kamen zur Anwendung. In Verbindung mit einer kunden- und sicherheitsorientierten Verringerung der Verkehrsmenge durch die EVU konnte die Sicherheit der Reisenden sichergestellt, ein Liegenbleiben von Zügen auf offener Strecke mit unzumutbaren Evakuierungen verhindert und die Wiederaufnahme des Betriebes erleichtert werden. Außerdem ermöglichte der längste durchgängige Einsatz der Großstörungstäbe seit Einführung des Verbundprozesses „Großstörungen managen“ in Verbindung mit einem massiven Einsatz von Schneeräumkräften und Räumfahrzeugen, u. a. zur Entstörung im Netz und an Bahnhöfen, gepaart mit dem Einsatz von DB-Mitarbeitern in Aufenthaltstzügen zur Kundenbetreuung, eine gezielte Reaktion auf das Störgeschehen. Dennoch wurden Handlungsbedarfe bei der DB AG identifiziert, die aktuell geschäftsfeldübergreifend zusammengeführt und in Maßnahmen überführt werden. So sollen u. a. für zukünftige Schnee-/Eis-/Kälteereignisse die Integration von Güterverkehrszugangspunkten und Werksanschlüssen in die Entstörungspriorisierung untersucht und Prognosen zur Wiederbefahrbarkeit der Strecken sowie Nutzbarkeit der Anlagen und Güterverkehrsanschlüsse verbessert werden. Auch sollen eine stets aktuelle Pflege zugbezogener Informationen sichergestellt und die Verständlichkeit der Kundenkommunikation zu Störungen weiter verbessert werden.

## **2. Welche Aus- und Vorfälle hätten aus Sicht der Landesregierung bei einer besseren Vorbereitung auf die vom Wetterdienst angekündigten Witterungsverhältnisse vermieden werden können?**

Der LNVG als Liniengenehmigungsbehörde sind keine Vorfälle im straßengebundenen ÖPNV bekannt geworden, die bei besserer Vorbereitung hätten vermieden werden können. Grundsätzlich gilt, je früher belastbare (meteorologische) Informationen über die zu erwartenden Witterungsverhältnisse vorliegen und je schneller von den kommunalen bzw. von den Straßenmeistereien des Landes die Straßen geräumt bzw. gestreut werden, umso weniger Beeinträchtigungen sind für Verkehrsunternehmen und ihre Fahrgäste zu erwarten. Aus Sicht der Liniengenehmigungsbehörde haben die Verkehrsunternehmen das in ihrer Macht stehende getan (teilweise hat das Fahrpersonal selbst Bushaltestellen freigeräumt), um in enger Zusammenarbeit mit den für die Schneeräumung bzw. Streuung verantwortlichen Stellen ihren Betriebspflichten auch bei teilweise sehr schlechten Witterungsverhältnissen weiter nachzukommen oder diese rasch wiederaufzunehmen. Die Abwägung zwischen Betriebspflicht auf der einen, Sicherheit des Personals und Sicherheit der Fahrgäste auf der anderen Seite ist angesichts extremer winterlicher Straßenverhältnissen ein häufig schwieriger individueller Abwägungsprozess, der von der Betriebsleitung bzw. vom Fahrpersonal stets vor Ort geleistet werden muss, mit keiner „Schablone“ oder einem Patentrezept unterlegt ist und einer ständigen Aktualisierung bedarf.

Die üstra hat einen Winterdienstplan, der drei Vorbereitungsstufen ausweist. Es gibt einen Räumplan für die Betriebshöfe, die Strecken, die Bahnsteige und weitere kritische Anlagen, die von verschiedenen Abteilungen und auch Dienstleistern betreut werden. Alle Anlagen und Dienstleister wurden in der Vorwoche einzeln überprüft und waren einsatzfähig. Das straßenbündige Gleis wird dabei üblicherweise auch von den Straßenräumfahrzeugen bearbeitet. Für die weiteren Anlagen hält die üstra Fahrzeuge mit Räumschildern vor, die für freie Fahrt auf den Betriebshöfen gesorgt haben. Bei ortsüblichen Schneefällen genügen sogenannte Bügelfahrten der Stadtbahnen, die Schneehöhen von vielen Zentimetern durch Überfahren wegstoßen und gleichzeitig für Eisfreiheit der Oberleitung und der Schiene (Rückleiter) sorgen. Mit Einsetzen der Schneefälle wurde unverzüglich mit dem Räumen und Freihalten von Gleisen und Strecken durch oben genannte Bügelfahrten begonnen, weshalb die üstra auch bis Dienstagabend, 09.02.2021, Fahrgastverkehr anbieten konnte. Im öffentlichen Stra-

ßenbereich findet das Räumen durch Unternehmen im Auftrag der jeweiligen Kommunen statt. Leider wurden Flächen der üstra, z. B. an den Endhaltepunkten, zum Ablagern des Schnees genutzt, sodass es dort auch u. a. zu Einschränkungen gekommen ist und die Schneemengen erneut ver-räumt werden mussten. Auch auf den Gleisanlagen wurde Schnee abgeladen bzw. das straßenbün-dige Gleis nur halbseitig geräumt.

Aus Sicht der Braunschweiger Verkehrs-GmbH stellte das diskutierte Wetterereignis alle Seiten vor besondere Herausforderungen. Dabei stellte auch die schiere Menge an Schnee eine erhebliche Problematik dar, die teilweise dazu führte, dass Anlagen des ÖPNV durch die Räumung der Straßen beeinträchtigt wurden. Diesbezüglich erscheint aus Sicht der Braunschweiger Verkehrs-GmbH eine stärkere Sensibilisierung möglich. Zu bedenken bleibt aber auch die Tatsache, dass das Räumper-sonal mit der Aufgabe angesichts der Ausnahmesituation schnell an Grenzen geführt wird.

Bei der DB AG wurden Handlungsbedarfe identifiziert, die aktuell geschäftsfeldübergreifend zusam-mengeführt und in Maßnahmen überführt werden. So soll u. a. für zukünftige Schnee-/Eis-/Kälteer-eynisse die Integration von Güterverkehrszugangspunkten und Werksanschlüssen in die Entstö-rungspriorisierung untersucht und Prognosen zur Wiederbefahrbarkeit der Strecken sowie Nutzbar-keit der Anlagen und Güterverkehrsanschlüsse verbessert werden. Auch sollen eine stets aktuelle Pflege zugbezogener Informationen sichergestellt und die Verständlichkeit der Kundenkommunika-tion zu Störungen weiter verbessert werden.

**3. Wie beurteilt die Landesregierung die Art und die Anzahl der witterungsbedingten tech-nischen Ausfälle, wie z. B. eindringende Feuchtigkeit, eingefrorene Sensoren, Frostschä-den an Bauwerken, eingefrorene Weichen und Tankstellen usw., in Bezug auf die Witte-rungsbeständigkeit?**

Bei der Stadtbahn der üstra gab es wenige eingefrorene Weichen, die im Wesentlichen durch zufäl-lige Defekte der Heizanlage (zu beherrschen durch automatisierte Überwachung) oder eingefahre-nen Schnee (zu beherrschen durch früheres Räumen oder bauliche Maßnahmen) verursacht wur-den. An den Stadtbahnfahrzeugen gab es nur an einem Fahrzeugtyp sensorische Störungen, die durch eine sogenannte Rollkur behoben werden. Es ist keine Stadtbahn auf der Strecke liegen ge-blieben. Beim Stadtbus gab es an einem Fahrzeugtyp ein eingefrorenes Ventil, ansonsten war hier der Straßenzustand betriebsverhindernd. Auch die Elektro-Fahrzeuge haben zuverlässig funktioniert. An den Bahnfahrzeugen der üstra wurden Bahnräumer, Blenden und Verkleidungen, Anbauteile, Sensoren und Kabel beschädigt. Dies erfolgte an etwa einem Drittel der Fahrzeuge aller Fahrzeug-typen. An den Bussen wurden Blechschäden und zugefrorene Ventile beobachtet. Vereinzelt gab es Ausfälle der Heizung bei den Bussen.

Bei der Braunschweiger Verkehrs-GmbH gab es keine derartigen Ausfälle.

Für den SPNV in Aufgabenträgerschaft des Regionalverbands Großraum Braunschweig haben dor-tige Recherchen ergeben, dass die größten Probleme im Bereich von Weichen aufgetreten sind. Sie können ab einer bestimmten Schneemenge nicht mehr zuverlässig (= sicher) gestellt werden. Die eingebauten Weichenheizungen sind bei langanhaltendem, starken Schneefall wirkungslos. Wei-chen werden daher nicht mehr gestellt. Es ist aber Vorschrift, Weichen regelmäßig zu bewegen, auch wenn kein Zugverkehr stattfindet. Diese Regel dient der Sicherheit im Eisenbahnbetrieb. Wird eine Weiche länger als vorgeschrieben nicht bedient, muss sie vor der nächsten Zugfahrt durch einen Sachverständigen begutachtet werden. Die begrenzte Anzahl der zugelassenen Sachverständigen bestimmt dann, wann eine an sich freigeräumte und befahrbare Strecke wieder befahren werden darf. Oft waren die Strecken frei, aber die Weichen zur Tankstelle nicht begutachtet und die Dieselfahrzeuge daher nicht einsetzbar. Insofern ist in diesem Fall nicht die Technik ausschlaggebend, sondern das für den Ausnahmefall nicht hinreichend verfügbare Fachpersonal.

Im Netz der S-Bahn Hannover war eine Vielzahl von Fahrzeugen witterungsbedingt defekt. Neben Frostschäden waren auch mechanische Schäden z. B. im Bereich der Türen festzustellen.

**4. Wann und wie wird die Landesregierung in Zusammenarbeit mit den EVU und den EIU die erforderlichen Analysen über die Vorkommnisse und technischen Ausfällen im Zusammenhang mit dem Wintereinbruch im Februar 2021 auseinandersetzen?**

Grundsätzlich liegt die Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur in der alleinigen unternehmerischen Verantwortung der jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, hier insbesondere der DB AG. Zuständig für die Aufsicht über die DB-Infrastrukturunternehmen sind das Eisenbahn-Bundesamt und die Bundesnetzagentur; letztere hat ein Verfahren zur nachträglichen Überprüfung im Umgang mit winterlichen Witterungsbedingungen gegenüber der DB Netz AG eingeleitet. Die Landesregierung sieht sich daher weder zuständig noch befugt, hierzu Stellung zu beziehen. Aus Sicht der Landesregierung sollten die EVU und die EIU unter Berücksichtigung des Ergebnisses des von der Bundesnetzagentur eingeleiteten Verfahrens im Nachgang Analysen durchführen, um daraus gegebenenfalls Rückschlüsse für den nächsten Winter ableiten zu können.

**5. Sind nach Auffassung der Landesregierung ausreichende Schneeräumkapazitäten bei den niedersächsischen Verkehrsunternehmen vorhanden?**

Die Schneeräumung im öffentlichen Straßenraum obliegt den jeweiligen Kommunen. Dies deckt auch einen weiten Bereich der Stadtbahnen im Fall von straßenbündigen Bahnkörpern ab.

Die üstra hat einen Winterdienstplan, der drei Vorbereitungsstufen ausweist. Es gibt einen Räumplan für die Betriebshöfe, die Strecken, die Bahnsteige und weitere kritische Anlagen, die von verschiedenen Abteilungen und auch Dienstleistern betreut werden. Bei ortsüblichen Schneefällen genügen sogenannte Bügelfahrten der Stadtbahnen, die Schneehöhen von vielen Zentimetern durch Überfahren wegstoßen und gleichzeitig für Eisfreiheit der Oberleitung und der Schiene (Rückleiter) sorgen. Mit Vorliegen des zu Frage 1 genannten TÜV-Gutachtens werden aktuelle, neue Erkenntnisse zu diesem besonderen Winter in das Selbsthilfeportfolio der üstra eingearbeitet. Zu den grundsätzlichen Hilfsmitteln der üstra gegen witterungsbedingte Störungen (auch Sturm, Hagel, Hitze) gehört eine große Anzahl an Unfallhilfsfahrzeugen, Bergewagen, Oberleitungswagen, Schweißtrupps. Zudem wird ein enges Verhältnis zu Feuerwehr, Technischem Hilfswerk und örtlichen Kran- und Bauunternehmen gepflegt, die im Krisenfall stets schnell unterstützen und helfen. Die üstra hat durch Bauunternehmen, aha Abfallwirtschaft und das THW Unterstützung erhalten. Die Betriebshöfe waren weitgehend und rechtzeitig schneefrei.

Die Einstellung des Stadtbahnbetriebes wäre nach Einschätzung der Braunschweiger Verkehrs-GmbH auch mit zusätzlichen Schneeräumkapazitäten in einer realistischen Größenordnung nicht vermeidbar gewesen. Ursächlich für die Betriebseinstellung im 40 km umfassenden Streckennetz war letztlich eine Verdichtung des Schnees auf der Schiene und in der Schienenrinne durch Befahrung mit Schienenfahrzeugen und Kraftfahrzeugen in Kreuzungsbereichen. Dies führte zu einem Eispanzer, der sowohl die Traktion der Bahn als auch deren Entgleisungssicherheit beeinträchtigte. Der Schneefall trat gleichzeitig im gesamten Stadtgebiet in einer Stärke auf, die auch mit weiteren Schneepflügen nicht beherrschbar gewesen wäre. Im Hinblick auf die Räumung des Stadtbahnnetzes zur Wiederaufnahme des Betriebes nach den Schneefällen bestand das wesentliche Problem nicht in der Beseitigung des Schnees auf den Streckengleisen, sondern insbesondere in der Vereisung der Schienenrinne in Kreuzungsbereichen und Überwegen. Aufgrund der teilweise extremen Minustemperaturen wirkte Salz in diesen Bereichen nur bedingt, sodass hier erheblicher händischer und damit zeitraubender Aufwand erforderlich war. Hierzu wurden insbesondere auch Fahrerinnen und Fahrer auf freiwilliger Basis eingesetzt. Zusätzliche personelle Ressourcen im Hinblick auf derartige Wetterereignisse zu schaffen bzw. extern zu binden, ist, abgesehen von deren Verfügbarkeit, aus Sicht der Braunschweiger Verkehrs-GmbH wirtschaftlich nicht darstellbar. Die technischen Kapazitäten sind aus dortiger Sicht derzeit für die Region angemessen. Die für den Busbereich relevante Straßenräumung obliegt, abgesehen von einzelnen Buswendeschleifen, der Kommune.

Für die Schneeräumung der Schienenstrecken sind nicht die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), sondern die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) zuständig. Siehe hierzu auch die Antwort zu Frage 4.

**6. Wird es in Niedersachsen zur Änderung bei der Priorisierung bei der Schneeräumung kommen?**

Die Schneeräumung im öffentlichen Straßenraum obliegt den jeweiligen Kommunen. Dies deckt auch einen weiten Bereich der Stadtbahnen im Fall von straßenbündigen Bahnkörpern ab. Die Schneeräumung auf SPNV-Strecken obliegt dem EIU.

Die üstra würde eine Priorisierung zur Räumung der öffentlichen Fahrwege (Stadtbahn und Stadtbus) zugunsten des ÖPNV begrüßen, da Nutzer des motorisierten Individualverkehrs bei starken Niederschlägen ihre Wege mit dem ÖPNV zurücklegen - genauso wie die Radfahrer, die bei der kalten Witterung und ungewisser Wegeverfügbarkeit lieber auf den ÖPNV setzen. Angesichts der allgemeinen Notwendigkeit, nach starken Schneefällen möglichst rasch und flächendeckend zu räumen, und der hierfür vorhältbaren Personal- und Geräteresourcen sind einer Priorisierung allerdings Grenzen gesetzt.

In das Prioritätenkonzept der Stadt Braunschweig zur Schneeräumung von Straßen sind die Verläufe der Buslinien der Braunschweiger Verkehrs-GmbH eingearbeitet. Dies stößt bei den diskutierten Wetterereignissen insbesondere in den Außenbereichen der Stadt bzw. der angrenzenden Landkreise aus dortiger Sicht aber auch an seine Grenzen.

Des Weiteren wird auf die Antworten zu den Fragen 2 und 5 verwiesen.

**7. Gibt es derzeit plausible und belastbare Schneeräum- und Streupläne sowie die hierfür erforderlichen Kräfte und Kapazitäten, die die Aufrechterhaltung des Nahverkehrs bei Wintereinbrüchen sicherstellen?**

Die Schneeräumung im öffentlichen Straßenraum obliegt den jeweiligen Kommunen. Dies deckt auch einen weiten Bereich der Stadtbahnen im Fall von straßenbündigen Bahnkörpern ab. Die Schneeräumung auf SPNV-Strecken obliegt dem EIU.

Die üstra hat einen Winterdienstplan, der drei Vorbereitungsstufen ausweist. Es gibt einen Räumplan für die Betriebshöfe, die Strecken, die Bahnsteige und weitere kritische Anlagen, die von verschiedenen Abteilungen und auch Dienstleistern betreut werden. Die übrigen Anlagen, insbesondere auch die Bushaltestellen, sind in der Verantwortung der Kommunen. Die üstra strebt an, gemeinsam mit den Kommunen an einer Optimierung der Räum- und Streupläne zu arbeiten.

Seitens der Stadt Braunschweig gibt es ein Prioritätenkonzept hinsichtlich der Straßenräumung, welches die Buslinien der Braunschweiger Verkehrs-GmbH berücksichtigt. Dieses gibt es auch bei der Braunschweiger Verkehrs-GmbH hinsichtlich der extern vergebenen Haltestellenräumung. Bezüglich der Gleisanlagen wird, ausgehend vom Straßenbahnbetriebshof, zunächst die Relation Hauptbahnhof - Innenstadt und dann weitergehend die Hauptlinie 1 geräumt. Daran schließen sich die weiteren Stadtbahnlinien an. Die Haltestellenräumung wird gegebenenfalls auf dieses Räumkonzept angepasst.

Die DB Netz AG hält für ihr Streckennetz Räumpläne vor, die jährlich überprüft und fortgeschrieben werden. Diese sind in unterschiedliche Einsatzstufen untergliedert, die abhängig von der Intensität der witterungsbedingten Auswirkungen ausgerufen werden. In Summe werden drei Einsatzstufen unterschieden, die nach dortigen Aussagen je nach Ausprägung eine differenzierte Verfügbarkeit der Infrastruktur gewährleisten.

**8. Zu 7.: Falls nicht, wird sich die Landesregierung zusammen mit den Anbietern des ÖPNV und SPNV und den Kommunen für die Aufstellung von Räum- und Streuplänen mit dem Ziel der Sicherstellung des Nahverkehrs bei Wintereinbrüchen einsetzen?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

**9. Wird es für bevorstehende stärkere Wintereinbruch in Niedersachsen zu einer Veränderung, gegebenenfalls Verstärkung, der Räumkapazitäten an Haltestellen, auf Busstrecken und im Schienenverkehr kommen?**

Mit Vorliegen des zu Frage 1 genannten TÜV-Gutachtens werden aktuelle, neue Erkenntnisse zu diesem besonderen Winter in das Selbsthilfeportfolio der üstra eingearbeitet. Zu den grundsätzlichen Hilfsmitteln der üstra gegen witterungsbedingte Störungen (auch Sturm, Hagel, Hitze) gehört eine große Anzahl an Unfallhilfsfahrzeugen, Bergewagen, Oberleitungswagen und Schweißertrupps. Zudem wird ein enges Verhältnis zu Feuerwehr, Technischem Hilfswerk und örtlichen Kran- und Bauunternehmen gepflegt, die im Krisenfall stets schnell unterstützen und helfen. Verbesserungen wären allenfalls für die Bus-Wendeanlagen, für die Hochbahnsteige der Stadtbahn und die Überwege an sogenannten besonderen Bahnkörpern durch die üstra zu erreichen, die übrigen Flächen liegen nicht in der Verantwortung der üstra.

Die Räumung der Haltestellen im Braunschweig, sowohl Bus als auch Stadtbahn, erfolgte in diesem Jahr mit regelmäßig 32 Beschäftigten eines externen Dienstleisters. Eigenes Fahrpersonal wurde auf freiwilliger Basis zusätzlich eingesetzt. Es erscheint weder wirtschaftlich noch von den am Markt verfügbaren Personalkapazitäten her möglich, hier nachhaltig zusätzliche Kapazitäten zu schaffen.

Bezüglich des SPNV wird auf die Antwort zu den Fragen 2 und 4 verwiesen.

**10. Was wird die Landesregierung bis zum Winteranfang 2022 unternehmen, damit massive Funktionsstörungen und tagelange und flächige Ausfälle des ÖPNV und SPNV durch Schnee und Kälte nach Möglichkeit ausbleiben?**

Bisher konnte die üstra auf witterungsbedingte Störungen stets sehr schnell und umfassend reagieren, auch bei großen Schneemengen. Mit Einsetzen der Schneefälle wird unverzüglich mit dem Räumen und Freihalten von Gleisen und Strecken durch Bügelfahrten begonnen. Kälte verursacht keine wesentlichen Ausfälle bei den Stadtbussen und Stadtbahnen. Problematisch waren in diesem Jahr die mit Schnee zugeschobenen Bereiche an den Haltestellen oder auf den Gleisen; hier findet ein Austausch mit den Kommunen statt. Mit Vorliegen des zu Frage 1 genannten TÜV-Gutachtens werden aktuelle, neue Erkenntnisse zu diesem besonderen Winter in das Selbsthilfeportfolio der üstra eingearbeitet (siehe auch Antwort zu Frage 9).

Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH hat mit der Stadt Braunschweig eine intensive, gemeinsame Nachbetrachtung der Räumarbeiten vereinbart. Schwerpunkte der Braunschweiger Verkehrs-GmbH werden diesbezüglich in der Räumung von Straßenbahnkreuzungen mit dem Individualverkehr, der Räumung von Busbuchten und entlang von Bushaltestellen sowie in einer Überprüfung des Prioritätenkonzeptes gesehen.

Die Region Hannover unterstützt als federführender Aufgabenträger der S-Bahn Hannover gemeinsam mit der LNVG und dem NWL sowohl den Altbetreiber DB Regio als auch den Neubetreiber Transdev Hannover GmbH, in dem Übergangsbetrieb bis Juni 2022 die Personal- und Fahrzeugkapazitäten so vorzuhalten, dass witterungsbedingte Schäden an Fahrzeugen schnell behoben werden können und der Betrieb so wenig wie möglich beeinträchtigt wird.

Im Übrigen wird für den SPNV auf die Antwort zu den Fragen 2 und 4 verwiesen.

**11. Wie viele Personen/Nutzer des Nahverkehrs in Niedersachsen waren überschlägig von den mehrtägigen und flächigen/linienhaften Ausfällen von Bussen und Bahnen betroffen?**

Für den öffentlichen Straßenpersonenverkehr liegen der LNVG als Liniengenehmigungsbehörde nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) keine Daten vor. Die Unternehmen sind auch nicht verpflichtet, solche Daten zu erheben und der Genehmigungsbehörde zu melden.

Seitens der üstra können keine belastbaren Zahlen benannt werden, da durch die Corona-bedingten Maßnahmen wie Homeoffice und Schulschließungen etc. von einer geringeren Fahrgastnachfrage als üblich auszugehen ist. Eine qualitative Aussage ist deshalb nicht möglich.

Für Braunschweig kann diese Frage nur mit geschätzten Zahlen über die Fahrgeldstatistik beantwortet werden, die Fahrgäste nach Nutzungshäufigkeiten berechnet. Corona-bedingt waren im Februar 2021 weniger Menschen mit dem ÖPNV unterwegs, als dies sonst im Winter üblich ist. Der Februar zählt in Jahren mit regulärer Fahrgastnachfrage zu den stärksten Monaten. So waren im Februar 2020, als noch keine Pandemie-bedingten Fahrgastausfälle zu verzeichnen waren, auf den Linien der BSVG an einem Werktag statistisch 130 000 Fahrgäste unterwegs. Im Februar 2021 sind unter Pandemie-Bedingungen etwa 30 % weniger Fahrgäste gefahren, sodass die Nachfrage an einem durchschnittlichen Werktag etwa 90 000 statistische Fahrgäste nach Fahrtenhäufigkeiten betragen hat. Wird unterstellt, dass drei Fahrten auf jeden statistischen Fahrgast entfallen, kann von 30 000 betroffenen Nutzern des ÖPNV an einem Werktag im Februar 2021 ausgegangen werden (im Februar 2020 wären es hiernach 43 000 Nutzer gewesen).

In Niedersachsen nutzen nach den bei der LNVG vorliegenden Zahlen täglich insgesamt etwa 330 000 Fahrgäste den SPNV. Aufgrund der COVID-19-Pandemie ist die Fahrgastnachfrage im Februar 2021 zwischen 40 % und 80 % zurückgegangen. Von Zugausfällen waren insbesondere die Relationen Emden - Rheine, Rheine/Bielefeld - Hannover - Braunschweig, Uelzen - Braunschweig, Hildesheim - Goslar - Bad Harzburg, Northeim - Herzberg - Nordhausen, Kreiensen - Holzminden - Ottbergen und Hildesheim - Elze - Löhne im Zeitraum vom 07. bis zum 14.02.2021 betroffen.

**12. Wie viele Personen nutzen im Winter durchschnittlich an Werktagen den ÖPNV und SPNV in Niedersachsen?**

Der LNVG als PBefG-Liniengenehmigungsbehörde liegen für den öffentlichen Straßenpersonenverkehr hierzu keine Daten vor. Die Unternehmen sind auch nicht verpflichtet, solche Daten zu erheben und der Genehmigungsbehörde zu melden.

Als Größenordnung für die Region Hannover können die dortigen Zählraten aus dem ersten Quartal 2019 genannt werden, wobei diese witterungsunabhängig für einen Werktag erfasst wurden mit Schulverkehr und den Gültigkeitsbereich des GVH umfassen (u. a. mit Sarstedt, Haste): Stadtbahn 627 000, Bus üstra 147 000, Bus RegioBus 110 000, SPNV 182 000.

Im Februar 2020 waren auf den Linien der Braunschweiger Verkehrs-GmbH an einem Werktag statistisch 130 000 Fahrgäste unterwegs.

Für den landesweiten SPNV liegen in dieser Differenzierung keine Fahrgastzahlen vor.

**13. Wie beurteilt die Landesregierung die arbeitsrechtlichen Auswirkungen auf Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sowie Auszubildende, die ihren jeweiligen Arbeitgeberinnen und Arbeitgebern ein pünktliches Erscheinen trotz Schnee und Kälte vertraglich schuldig sind?**

Die arbeitsrechtlichen Auswirkungen ergeben sich aus den geltenden gesetzlichen Regelungen und der hierzu existierenden Rechtsprechung, auf die verwiesen wird.

**14. Was können oder müssen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sowie Auszubildende, die zur Erreichung des Arbeits- oder Ausbildungsplatzes auf den ÖPNV und/oder SPNV angewiesen sind, unternehmen, wenn der Nahverkehr tagelang und flächig ausfällt?**

Fahrgäste, die üblicherweise mit dem ÖPNV zur Arbeits- bzw. Ausbildungsstelle und wieder zurückfahren, werden bei Ausfall des Nahverkehrs individuelle Überlegungen anstellen, welche Alternativen für sie gegebenenfalls infrage kommen. Dazu dürften u. a. Überlegungen zählen, ob eine Arbeit im Homeoffice möglich bleibt, die Arbeits- bzw. Ausbildungsstelle etwaig auch zu Fuß, mittels Fahrgemeinschaft oder Taxi erreichbar ist.

**15. Wie kommen ÖPNV-/SPNV-Nutzerinnen und -Nutzer, die Kunden der Verkehrsunternehmen, bei plötzlichen sowie umfangreichen Verbindungsausfällen nach Hause?**

Bei Verspätung oder Ausfall von Zügen greifen die Fahrgastrechte auf Grundlage der Europäischen Verordnung (EG) 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr. Diese gelten einheitlich im Eisenbahnverkehr in Deutschland und in Europa und räumen den Reisenden gleiche Rechte bei allen Eisenbahnunternehmen ein. In den Fahrgastrechten sind für den Kunden in Abhängigkeit der Verbindungsausfälle bestimmte Rechte definiert, die in Anspruch genommen werden können (z. B. Kostenerstattung für Taxi oder Übernahme der Kosten für eine Hotelübernachtung). Weiterhin sind die EVU verkehrsvertraglich verpflichtet, einen Busersatzverkehr anzubieten. Dieser Möglichkeit sind bei schlechten Witterungsbedingungen aufgrund der schwierigen Straßenverhältnisse allerdings oft Grenzen gesetzt. Darüber hinaus haben EVU im Fernverkehr bei umfangreichen Zugausfällen in der Vergangenheit auch Züge als Übernachtungsmöglichkeit in größeren Bahnhöfen zur Verfügung gestellt.

Nach Angaben der üstra werden soweit möglich Ersatzverkehre mit allen verfügbaren Verkehrsmitteln angeboten. Die Fahrzeugkapazitäten sind dem aktuellen Einsatz nach Regelfahrplan angepasst. Wird es aufgrund eines Unfalls notwendig, einen zeitlich beschränkten Ersatzverkehr einzurichten, stehen Reservefahrzeuge auf den Betriebshöfen zur Verfügung (zwei fahrbereite Busse). Des Weiteren können weitere Busse aus dem Linienverkehr abgezogen werden, was dort das Angebot reduziert. Bei teilweise gesperrten Straßen ist dort keine Ersatzleistung möglich.

Nach Wahrnehmung der Braunschweiger Verkehrs-GmbH haben sich die Fahrgäste auf Grundlage der Wetterprognosen auf den starken Wintereinbruch und mögliche Fahrtausfälle vorbereitet. Über alle zur Verfügung stehenden Medien wurde über die Lage stets aktuell informiert. So waren weitaus weniger Fahrgäste unterwegs als an regulären Tagen. Zudem wurde immer versucht, Fahrten noch zu Ende zu fahren. Bei sukzessiver Betriebseinstellung kann im Stadtgebiet Braunschweig auch immer noch auf andere Linien ausgewichen werden, sodass Fahrgäste in Braunschweig nicht „strandeten“. Wer an den drei Tagen der kompletten Betriebseinstellung der Braunschweiger Verkehrs-GmbH unterwegs sein musste, trat seine Wege nach dortiger Einschätzung mit privat organisierten Fahrmöglichkeiten an oder ging im Stadtgebiet zu Fuß.

**16. Welche Verantwortung tragen die Verkehrsunternehmen und die Kommunen zur Aufrechterhaltung oder Wiederherstellung des Nahverkehrs (ÖPNV, SPNV) gegenüber ihren Kunden/Nutzern?**

Die Verkehrsunternehmen sind grundsätzlich dafür verantwortlich, das vertraglich vereinbarte Leistungsangebot zu verbringen. Dies umfasst insbesondere die Einsatzbereitschaft von Fahrzeugen und Personal. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen sind im Fall, dass ein Eisenbahnbetrieb nicht möglich ist, gehalten, Ersatzverkehre auf der Straße zu organisieren.

Die Abwägung zwischen gesetzlicher Betriebspflicht auf der einen, Sicherheit des Personals und Sicherheit der Fahrgäste auf der anderen Seite ist angesichts extremer winterlicher Straßenverhältnisse ein häufig schwieriger individueller Abwägungsprozess, der von der Betriebsleitung bzw. vom Fahrpersonal stets vor Ort und linienbezogen geleistet werden muss, mit keiner „Schablone“ oder einem Patentrezept unterlegt ist und einer ständigen Aktualisierung hinsichtlich der Beurteilung der Verhältnisse - z. B. durch Kontrollfahrten - bedarf. Eine enge Zusammenarbeit und ein intensiver Austausch zwischen den Unternehmen des straßengebundenen ÖPNV und den Behörden vor Ort ist Grundvoraussetzung für eine effiziente Krisenbewältigung. Gelingt es z. B. den kommunalen bzw. den Straßenmeistereien des Landes, die Linienwege rasch vom Schnee zu räumen bzw. die Straßen zu streuen, reduzieren sich die Beeinträchtigungen für den ÖPNV und seine Fahrgäste. Es sollte jedoch auch bedacht werden, dass bei extremen Witterungslagen - trotz des vielerorts unermüdlichen Einsatzes von Räum-, Streufahrzeugen und Personal - eine flächendeckende schnelle Bewältigung an Grenzen stößt.

**17. Müssen die Nutzer des Nahverkehrs in Niedersachsen auch in den kommenden Wintern mit tagelangen und plötzlichen sowie umfangreichen Verbindungsausfällen rechnen und gegebenenfalls Erholungsurlaub hierfür berücksichtigen?**

Es entspricht nach Ansicht der Landesregierung allgemeinen Erfahrungssätzen, dass auch in den kommenden Wintern teilweise extreme Witterungsverhältnisse nicht auszuschließen sein werden. Welche konkreten Auswirkungen diese Extremereignisse auf die Nutzungsmöglichkeiten des Nahverkehrs in Niedersachsen haben werden, entzieht sich objektiv einer seriösen Vorhersage.

**18. Welche Schlussfolgerungen zieht die Landesregierung in Bezug auf die Aufrechterhaltung und Erhöhung der Resilienz des Personenverkehrs in Niedersachsen bei Schneefall und Kälte?**

Wenn mit „Resilienz im Personenverkehr“ die Kompetenz der Verkehrsunternehmen, auch schwierige Witterungssituationen im straßengebundenen ÖPNV ohne dauerhafte strukturelle Beeinträchtigungen zu meistern, intendiert ist, geht die LNVG als PBefG-Liniengenehmigungsbehörde auf Grundlage der bisherigen Erfahrungen davon aus, dass die Unternehmen auch zukünftig regelmäßig in der Lage sein werden, die sich bei Kälte und Schneefall im straßengebundenen ÖPNV ergebenden Herausforderungen verkehrlich zu bewältigen.

Die üstra strebt an, die Zuständigkeit von Kommunen und Verkehrsunternehmen noch einmal klar abzustimmen. Für die Flächen in Verantwortung der Kommunen ist ausreichende Räumkapazität und absolute Priorisierung des ÖPNV nach den Rettungsdiensten sicherzustellen. Ein intensiveres Räumen rings um die einzelne Schiene hätte möglicherweise Schäden reduzieren können. Hierzu erfolgt eine Aussage im noch ausstehenden Gutachten. Die Verkehrsunternehmen klären in ihrer Zuständigkeit die nötige betriebliche Verbesserung, wobei hier in Hannover Verbesserungsbedarf im Bereich der Überwege auf besonderen Bahnkörpern und der Haltestellenanlagen und Gleise im Straßenbereich zu sehen ist.

Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH hat mit der Stadt Braunschweig eine intensive, gemeinsame Nachbetrachtung der Räumarbeiten vereinbart. Schwerpunkte der Braunschweiger Verkehrs-GmbH werden diesbezüglich in der Räumung von Straßenbahnkreuzungen mit dem Individualverkehr, der Räumung von Busbuchten und entlang von Bushaltestellen sowie in einer Überprüfung des Prioritätenkonzeptes gesehen.

**19. Sind in Niedersachsen ausreichende Bergungskapazitäten vorhanden, um weitreichende Zugausfälle, z. B. viele Passagiere auf freier Strecke, zu erreichen, zu bergen und zu versorgen?**

**20. Wie ist die Evakuierung von mehreren Hundert Passagieren aus Zügen auf freier Strecke im Winter bei Schnee, Kälte und Sturm organisiert, und wie lange dauert durchschnittlich die Erreichung solcher Zugausfälle?**

Die Fragen 19 und 20 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Durch vorausschauende Maßnahmen der beteiligten Unternehmen ist darauf hinzuwirken, dass Bergungsmaßnahmen nach Möglichkeit vermieden werden. Dieses ist während des Wintereinbruchs im Februar gelungen.

Im Übrigen gelten für die Eisenbahninfrastrukturbetreiber und die Eisenbahnverkehrsunternehmen - unabhängig vom Einsatz von Rettungskräften, der Feuerwehr oder anderer Hilfsorganisationen - für solche Fälle besondere Regelungen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz, dem Eisenbahnregulierungsgesetz und z. B. den Schienennetz-Nutzungsbedingungen der DB Netz AG; danach sind Eisenbahnverkehrsunternehmen, die auf dem Netz der DB AG verkehren, verpflichtet, im Ereignisfall für ihren Bereich Maßnahmen zu veranlassen, um die Auswirkungen des Ereignisses zu begrenzen, Beteiligte zu schützen und Maßnahmen der Fremddrettung zu unterstützen.

Potenzielle Evakuierungen von Zügen werden im Rahmen des Notfallmanagements in Abstimmung zwischen den EIU und den EVU durchgeführt. Ausreichende Kapazitäten dafür stehen im Systemverbund Schiene zur Verfügung. Die Durchführung von Evakuierungen hängt neben den zur Verfügung stehenden Ressourcen auch von der Erreichbarkeit des Ereignisortes z. B. über die Straße ab. Grundsätzlich erfolgen Evakuierungen schnellstmöglich nach dem Eintritt. Die durchschnittliche Dauer bis zu einer erfolgten Evakuierung liegt nach Aussage der DB AG zwischen ein und zwei Stunden.

**21. Welche Temperaturen und Schneehöhen können in Niedersachsen in strengeren Wintern und bei ungünstigen meteorologischen Bedingungen in welchen Regionen erreicht werden?**

Der Winter 1978/1979 gilt als Rekord-Winter, der mit viel Schnee und sehr niedrigen Temperaturen einherging. Dabei lagen die Winter-Temperaturen, also die mittlere Temperatur der Monate Dezember, Januar und Februar, an der Küste und im Westen Niedersachsens mit  $-2,1^{\circ}\text{C}$  etwa  $3,6^{\circ}\text{C}$  unter dem langjährigen Mittel von 1961 bis 1990. Im östlichen Niedersachsen lagen die Temperaturen im Winter mit  $-2,4^{\circ}\text{C}$  etwa  $3,2^{\circ}\text{C}$  unterhalb des Wertes von 1961 bis 1990. Für das Berg- und Hügelland lag die mittlere Winter-Temperatur bei  $-2,3^{\circ}\text{C}$  und somit  $3,0^{\circ}\text{C}$  niedriger und im Harz war es mit  $-3,9^{\circ}\text{C}$  sogar  $5,1^{\circ}\text{C}$  kälter als im Referenzzeitraum 1978/1979. Für die Region Niedersachsen/Hamburg/Bremen insgesamt lag das Gebietsmittel der Wintertemperatur laut Deutschem Wetterdienst (DWD) bei  $-2,2^{\circ}\text{C}$ . Es war somit kälter als üblich. Hierbei kam es vor allem während des Jahreswechsels und Mitte Februar zu deutlichen Temperaturstürzen - nicht nur in Niedersachsen - mit auftretenden Temperaturen unter  $-20^{\circ}\text{C}$ . Schneeverwehungen erreichten in Norddeutschland eine Höhe von mehreren Metern. Am 18.02.1979 beispielsweise lag ganz Niedersachsen unter einer Schneeschicht. Diese war je nach Region zwischen 10 cm und 100 cm mächtig. Dabei waren der Nordosten des Landes sowie der Harz am stärksten betroffen. Im Flachland lag die Schneehöhe bei bis zu 74 cm, im Harz stieg sie bis auf 100 cm.

Zum Vergleich: Der Winter 2020/2021 in der Region Niedersachsen/Hamburg/Bremen lag nach den Auswertungen des DWD mit einer Durchschnittstemperatur von  $2,7^{\circ}\text{C}$  etwa  $1,5^{\circ}\text{C}$  über dem langjährigen Mittelwert von 1961 bis 1990. Es war somit kein besonders kalter Winter. Die Schneehöhen im Februar 2021 lagen im Norden Niedersachsens bei maximal 12 cm, während sie im Harz bis auf 68 cm anstiegen.

Die Angaben zur Schneehöhe basieren auf Messungen an Klimastationen der Kachelmann GmbH und des DWD. Grundsätzlich sind Daten zu Schneehöhen nicht so leicht verfügbar wie andere Klimadaten. Zudem wird die Messung u. a. durch Schneeverwehungen erschwert. Aus diesen Gründen konnten die Auswertungen nicht differenziert erläutert werden und sind zudem mit Unsicherheiten versehen. Regionale Abweichungen sind möglich.

**22. Müssen sich die Verkehrsanbieter und Kommunen auch in den kommenden zehn bis zwanzig Jahren auf strenge Winter und ungünstige meteorologische Bedingungen einstellen?**

Extreme Witterungsverhältnisse sind auch künftig nicht auszuschließen. Es liegt in der Natur der Sache, dass konkrete Auswirkungen nicht prognostiziert werden können.

**23. In welcher Höhe wird oder soll die Nutzung des ÖPNV und SPNV in Niedersachsen in den kommenden Jahren zunehmen, und inwieweit wächst hiermit die Verantwortung an eine verlässliche Einhaltung der Fahrpläne ohne Gewähr auch bei außerordentlichen Witterungsbedingungen?**

In welchem Umfang die Nutzung des straßengebundenen ÖPNV in Niedersachsen in den kommenden Jahren zunehmen soll, ist eine Frage, die die Ebene der kommunalen Gebietskörperschaften betrifft. Die Gewährleistung einer angemessenen Nahverkehrsbedienungs auf der Straße ist nach

dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz eine Pflichtaufgabe der kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger. Insoweit definieren die Landkreise und kreisfreien Städte bzw. die von ihnen gebildeten Zweckverbände in ihren Nahverkehrsplänen die Anforderungen an eine ausreichende Nahverkehrsbedienungsleistung mit Bussen und Straßenbahnen.

Die Nutzung des üstra-ÖPNV soll flächendeckend um 30 % bis 50 % steigen. Zuverlässigkeit ist beim Kundengewinn ein entscheidender Faktor. Die Arbeitsschwerpunkte der üstra liegen neben der Störungsbeherrschung auch bei einer guten Prognose und vorausschauender Information der Kunden.

Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH hatte vor Corona das Ziel, im Laufe der kommenden Jahre um 8 % bis 10 % mehr Fahrgäste zu gewinnen. Inwieweit sich die Nachfrage die nächsten Monate auf das Niveau von 2019/2020 wieder einpendeln und der ÖPNV dann wieder wachsen kann, lässt sich aktuell nicht abschätzen. Klares Ziel ist aber weiter Wachstum des ÖPNV als Rückgrat der Mobilität und elementarer Beitrag zum Erreichen der Klimaziele.

In Bezug auf den SPNV unterstützt die Landesregierung das Ziel des Bundes, die Fahrgastnachfrage bis zum Jahr 2030 im SPNV zu verdoppeln.

**24. Inwieweit können die Verkehrsunternehmen ihre Echtzeit-Kundeninformationen über mögliche witterungsbedingte Verbindungsausfälle und Fahrplanänderungen in der Art verbessern, dass die Kundinnen und Kunden ihre An- und Abreisen mit dem ÖPNV und SPNV sicher planen können und nicht auf ihrem Reiseweg „stranden“?**

Die Information zu den witterungsbedingten Einschränkungen wurde seitens der Verkehrsunternehmen bzw. -verbände gebündelt und aktualisiert an Presse, Hörfunk und Fernsehen gegeben, in den sozialen Medien wie auch auf der eigenen Homepage veröffentlicht. Dort, wo Haltestellen mit dynamischen Fahrgastinformationen ausgestattet waren, ist davon zusätzlich Gebrauch gemacht worden. Über die Informationskanäle wurden die Reisenden nicht nur in Echtzeit, sondern im Fall von angekündigten Extremwetterlagen auch soweit wie möglich im Vorfeld informiert. Dieses schließt im Einzelfall den Verzicht auf nicht zwingend notwendige Fahrten und die möglichst frühzeitige Information darüber ein. Da diese Informationen aber nur eine Prognose darstellen bzw. ein Abbild der Ist-Situation widerspiegeln, können Auswirkungen von ad-hoc-Ereignissen auf einzelne Fahrtverläufe per se nicht ausgeschlossen, geschweige denn vorher kommuniziert werden.

(Verteilt am 05.05.2021)