

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

Anfrage der Abgeordneten Detlev Schulz-Hendel, Meta Janssen-Kucz, Marie Kollenrott, Hans-Joachim Janßen und Imke Byl (GRÜNE)

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

Wie haben sich Qualität und Verlässlichkeit im niedersächsischen Regionalbahnverkehr in den Jahren 2020 und 2021 entwickelt?

Anfrage der Abgeordneten Detlev Schulz-Hendel, Meta Janssen-Kucz, Marie Kollenrott, Hans-Joachim Janßen und Imke Byl (GRÜNE), eingegangen am 08.12.2021 - Drs. 18/10418 an die Staatskanzlei übersandt am 14.12.2021

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 03.02.2022

Vorbemerkung der Abgeordneten

Laut Pünktlichkeitsbilanz hat es bei allen regionalen Bahnunternehmen in Niedersachsen in den Jahren 2018 und 2019 mehr Zugausfälle und Zugverspätungen gegeben als in den Vorjahren. So sollen über Monate z. B. bei der NordWestBahn überdurchschnittlich Bahnverbindungen ausgefallen sein (NWZ, 30.11.2018). Rund ein Viertel der Zugführer soll damals nicht im Dienst gewesen sein. Auch kürzlich wieder thematisierten Medien Unregelmäßigkeiten im Regionalverkehr. Zuletzt hieß es u. a. in der NOZ am 17.11.2021, dass die WestfalenBahn auf der sogenannten Emslandstrecke nicht ausreichend Wagen für den Personenverkehr zur Verfügung stelle, was zu überfüllten Zügen führe. Während der vierten Welle der Corona-Pandemie seien die AHA-Regeln nicht einzuhalten, und das SPNV-Angebot verliere an Attraktivität. Laut NOZ habe es vor „gut einem Jahr (...) bereits massive Beschwerden gegen die WestfalenBahn gegeben“. Grund dafür sei gewesen, dass das Unternehmen für den Schüler- und Berufsverkehr nur einen anstatt wie üblich zwei aneinander gekoppelte Triebzüge eingesetzt hatte. Infolgedessen sei es „zu erheblichen Platzproblemen gekommen“. Jetzt, ein Jahr später, scheine sich die „Problematik zu wiederholen“.

1. **Wie hoch war der Anteil der geplanten Zugausfälle im Verhältnis zur Gesamtzahl der Zugausfälle in den Fahrplanjahren 2018, 2019 und 2020 im Regionalverkehr in Niedersachsen, und welche konkreten Gründe lagen für diese geplanten Zugausfälle vor (bitte Zahlen aufgliedern für die einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen [EVU] und Strecken in Niedersachsen)?**
2. **Wie hoch war der Anteil der ungeplanten Zugausfälle im Verhältnis zur Gesamtzahl der Zugausfälle in den Fahrplanjahren 2018, 2019 und 2020 im Regionalbahnverkehr in Niedersachsen, und welche konkreten Gründe lagen dafür vor (bitte Zahlen aufgliedern nach Eisenbahnverkehrsunternehmen und Strecken in Niedersachsen)?**
3. **Wie hoch ist der Anteil der geplanten Zugausfälle im Verhältnis zur Gesamtzahl der Zugausfälle in der Zeit vom 01.01.2021 bis 30.09.2021, und welche konkreten Gründe lagen für diese geplanten Zugausfälle vor (bitte Zahlen aufgliedern für die einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Strecken in Niedersachsen)?**
4. **Wie hoch ist der Anteil der ungeplanten Zugausfälle im Verhältnis zur Gesamtzahl der Zugausfälle in der Zeit vom 01.01.2021 bis zum 30.11.2021, und welche konkreten Gründe lagen dafür vor (bitte Zahlen aufgliedern nach Eisenbahnverkehrsunternehmen und Strecken in Niedersachsen)?**

- 5. Aus der Drucksache 18/4298 geht hervor, dass bei Angaben zu ungeplanten Zugausfällen auch die Rubrik „sonstige Ursachen“ angeführt wird. Um welche sonstigen Ursachen handelt es sich konkret für die Fahrplanjahre 2018, 2019, 2020 und für den Zeitraum 01.01.2021 bis 30.11.2021?**

Die Fragen 1 bis 5 werden aufgrund des Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Zugausfälle werden von den Aufgabenträgern für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und die ausgeschriebenen Verkehrsverträge ermittelt. Eine Differenzierung nach Linien oder Strecken wird nicht vorgenommen. Eine Auflistung der EVU und Verkehrsverträge mit den zugehörigen Linien ist in **Anlage 1** dargestellt.

Bei den Zugausfällen werden die ausgefallenen Zugkilometer ermittelt, und nicht die Anzahl der Züge. Dies ist aussagekräftiger, da häufig Züge nur auf einem Teil des Linienverlaufs ausfallen und die Linienlängen sehr unterschiedlich sind.

In den als **Anlagen 2 bis 5** beigefügten Tabellen sind für die von den niedersächsischen Aufgabenträgern geführten Verkehrsverträge Zugausfälle und Ursachen für die Jahre 2018, 2019, 2020 und 2021 (Zeitraum 01.01.2021 bis 31.10.2021) dargestellt:

In **Anlage 2** ist der prozentuale Anteil der geplanten und ungeplanten Ausfallkilometer im Verhältnis zu den insgesamt ausgefallenen Zugkilometern dargestellt. Für eine Betrachtung der Entwicklung der Zugausfälle ist aber auch die absolute Anzahl der ausgefallenen Zugkilometer zu betrachten. Daher sind in **Anlage 3** die Ausfallquoten für die geplanten Zugausfälle und in **Anlage 4** die ungeplanten Zugausfälle dargestellt, also die ausgefallenen Zugkilometer bezogen auf den insgesamt vertraglich vereinbarten Umfang der Betriebsleistungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Ursachen für geplante Zugausfälle sind fast ausschließlich Bauarbeiten an der Infrastruktur.

Anlage 5 stellt die prozentualen Anteile der Ursachen für die ungeplant ausgefallenen Züge dar.

Die Auswertungen der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) zeigen, dass besonders im Jahr 2021 (bis einschließlich Oktober 2021) ungeplante Zugausfälle in vielen Verkehrsverträgen auf einem sehr hohen Niveau lagen. So lag die Ausfallquote 2021 der ungeplanten Zugausfälle in 10 der 17 Verkehrsverträge über 2,0 % (Maximalwert 5,95 %), während 2020 in keinem Netz die Ausfallquote über 2 % lag.

Die Ursachen der hohen Ausfallquoten 2021 sind vielschichtig: So hat der Wintereinbruch im Februar 2021 zu vielen Zugausfällen geführt und die hohen Ausfallquoten maßgeblich mit verursacht. Während personalbedingte Zugausfälle im Jahr 2020 erfreulicherweise deutlich zurückgegangen sind, sind insbesondere bei erixx in den Verkehrsverträgen Heidekreuz und DINSO II viele Züge 2021 aufgrund fehlender Triebfahrzeugführer (Tf) ausgefallen. In den Netzen RE-Kreuz und DINSO I von DB Regio hat der Streik zu vielen ungeplanten Zugausfällen geführt. Die hohe Ausfallquote bei der Weser-Lametalbahn ist insbesondere auf Infrastrukturstörungen und externe Einflüsse zurückzuführen.

- 6. Haben in den Jahren 2020 und in der Zeit vom 01.01.2021 bis 30.11.2021 alle EVU bei geplanten Zugausfällen einen ordnungsgemäßen Ersatzverkehr durchgeführt? Wenn nein, welche Gründe für die Nichtdurchführung eines ordnungsgemäßen Ersatzverkehrs liegen vor?**

Für alle geplanten Zugausfälle wurde ein ordnungsgemäßer Ersatzverkehr von den EVU geplant. Ungeplante Abweichungen von der vertraglich geschuldeten Leistung (Umfang und Qualität) sind nach Kenntnis der Aufgabenträger nur selten aufgetreten.

- 7. In welcher Höhe konnten Mittel aufgrund von Nichterbringung der Leistung im Regionalverkehr in**
- a) 2019,**
 - b) 2020 und**
 - c) in der Zeit 01.01.2021 bis 30.09.2021**
- eingespart werden?**

Für Zugaussfälle wurde der Zuschuss

- a) 2019 um 5,0 Millionen Euro (bei den Aufgabenträgern LNVG und Region Hannover),
- b) 2020 um 5,5 Millionen Euro (bei den Aufgabenträgern LNVG und Region Hannover),

in den von den beiden genannten Aufgabenträgern geführten Verkehrsverträgen gemindert. Für das Jahr 2021 liegen noch keine abgestimmten Werte vor.

Der Regionalverband Großraum Braunschweig (RGB) machte als Aufgabenträger für seine zu verantwortenden Verkehrsverträge folgende Mitteilung: Der Verkehrsvertrag ENNO läuft von Dezember 2015 bis Dezember 2025. Bisher sind nur die Jahre 2015 und 2016 kostenseitig endabgerechnet, inklusive Pönalen.

Rückzahlung von metronom wurden im Teilnetz enno über den Bereich aller drei Aufgabenträger wegen Schlecht-/Nichtleistung in folgender Höhe erbracht:

2015: 281 830,29 Euro,

2016: 1 472 735,01 Euro.

Für die Jahre 2017 bis 2022 wurden bisher keine Einbehalte wegen Qualitätsmängeln vorgenommen, da es erst zu Rückzahlungen im Rahmen der Endabrechnungen kommen wird.

Es können aber für die Jahre 2017 bis 2020 schon folgende Abschätzungen zur Pönale-Höhe vorgenommen werden:

2017: 1,4 Millionen Euro,

2018: 1,2 Millionen Euro,

2019: 0,5 Millionen Euro,

2020: 0,3 Millionen Euro.

- 8. Wie konkret wurden diese eingesparten Mittel durch einbehaltene Leistungen aus**
- a) 2019,**
 - b) 2020 und**
 - c) vom 01.01.2021 bis 30.09.2021**

für Qualitätsverbesserungen im SPNV eingesetzt (bitte genaue Auflistung der Einzelmaßnahmen pro Jahr mit Angabe der jeweils eingesetzten Mittel in Euro)?

Die Aufgabenträger des SPNV finanzieren qualitätsverbessernde Maßnahmen aus dem ihnen zur Verfügung stehenden Budget. Neben den Zuweisungen von Regionalisierungsmitteln, die die Aufgabenträger LNVG, Region Hannover und RGB nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) erhalten, wird das für qualitätsverbessernde Maßnahmen verfügbare Budget insbesondere durch die Realisierung von Wettbewerbsgewinnen und die Höhe der Tarifeinnahmen bestimmt. Pönalen spielen dabei nur eine sehr untergeordnete Rolle. Die Finanzierung einzelner Qualitätsverbesserungen erfolgt daher unter Berücksichtigung der Grundsätze eines vorsichtigen Kaufmanns im Rahmen einer längerfristigen Budgetplanung. Im Übrigen sind die den Aufgabenträgern zugewiesenen Mittel zweckbestimmt, sodass diese in jedem Fall dem SPNV zugutekommen.

Grundsätzlich liegt keine Dokumentation dahingehend vor, aus welcher Komponente des Gesamtbudgets der Aufgabenträger die eine oder andere qualitätsverbessernde Maßnahme finanziert worden ist. Eine direkte Verlinkung zwischen eingesparten Mitteln des NNVG einerseits und Ausgaben für Qualitätsverbesserungen andererseits, wie es die Beantwortung der Frage voraussetzt, besteht also nicht. Im Übrigen müssen verstärkt Risiken u. a. aufgrund aktueller Preisentwicklungen und wegen der Übernahme zusätzlicher Finanzierungsbedarfe abgedeckt werden.

Folgende Qualitätsverbesserungen wurden z. B. in den Jahren 2020 und 2021 beauftragt und werden von den Aufgabenträgern finanziert:

- Beauftragung von zusätzlichem Sicherheitspersonal in mehreren Verkehrsverträgen mit Kosten in Höhe von bis 380 000 Euro jährlich,
- Vorgezogene Bereitstellung von WLAN in den Verkehrsverträgen „RE Unterelbe“ und im „Hansenetz“ ab 2021; die Mehrkosten aus dem WLAN-Betrieb werden im Rahmen der Verkehrsverträge ermittelt und abgerechnet,
- Erweiterung der Fahrgastinformation in Doppelstockzügen durch Einbau zusätzlicher Informationsmonitore im Rahmen der Modernisierung der Fahrzeuge,
- Beteiligung der LNVG bei der Herstellung der Barrierefreiheit von kleineren Stationen in Höhe von annähernd 1,9 Millionen Euro (Agathenburg, Dollern, Neukloster sowie Förderinitiative Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit),
- Finanzierung des Einsatzes von zusätzlich sechs gebrauchten Doppelstockwagen im Verkehrsvertrag „RE-Kreuz Bremen/Niedersachsen“ für die Jahre 2021 bis 2024 mit Kosten in Höhe von insgesamt etwa 2,7 Millionen Euro.

9. Welche Initiativen hat die Landesregierung unternommen, um die Bundesregierung aufzufordern, deutlich mehr Mittel zur Verfügung zu stellen, um den Investitionsstau auf den Regionalbahnstrecken abzubauen bzw. das Schienennetz zu erhalten?

Über die Finanzierung des Ausbaus des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) wird regelmäßig im Rahmen von Gemeinsamen Konferenzen der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter (GKVS) sowie im Rahmen von Verkehrsministerkonferenzen (VMK) diskutiert.

Niedersachsen war neben Nordrhein-Westfalen, Brandenburg, Bremen und Baden-Württemberg Mit-antragsteller eines Beschlussvorschlages zur GKVS (TOP 5.1) am 17./18. März 2021, mit dem der Bund aufgefordert worden ist, die Regionalisierungsmittel für die ÖPNV-Infrastrukturfinanzierung ab dem Jahr 2022 deutlich aufzustocken und mit den Ländern dazu in Verhandlungen zu treten. Auf der anschließenden VMK am 15./16. April 2021 wurde ein entsprechender Beschluss einstimmig gefasst. Der Beschluss steht im Zusammenhang mit einem Grundsatzbeschluss der VMK vom 09./10. Oktober 2019 zur Stärkung des Schienenverkehrs in Deutschland (TOP 5.1) mit einer Reihe von Forderungen gegenüber dem Bund. Auf einer Sonder-VMK am 29. Juni 2021 wurde ein weiterer Beschluss zu dieser Thematik gefasst (TOP 3). Mit dem Beschluss haben die Länder den Bund aufgefordert, die Regionalisierungsmittel zusätzlich zur gesetzlichen Dynamisierung ab dem Jahr 2022 um jeweils zusätzlich mindestens 1,5 Milliarden Euro gegenüber dem jeweiligen Vorjahr zu erhöhen und bis zum Jahr 2030 abzusichern. Der Beschlussvorschlag wurde von einer Arbeitsgruppe der Bundesländer unter Vorsitz von Nordrhein-Westfalen erarbeitet, in der auch Niedersachsen mitgewirkt hat. Zuletzt wurde zu dieser Thematik auf der VMK am 9./10. Dezember 2021 ein Beschluss gefasst. Darin wird der Bund gebeten, in Anbetracht der im Koalitionsvertrag auf Bundesebene festgelegten Erhöhung der Regionalisierungsmittel ab 2022 darzulegen, inwieweit diese Erhöhung umgesetzt werden soll. Zudem wird der Bund gebeten darzulegen, wie das Ziel im Koalitionsvertrag „die Fahrgastzahlen des öffentlichen Verkehrs deutlich zu steigern“, konkretisiert und bis wann dieses Ziel erreicht wird. Außerdem bitten die Länder den Bund, in die Ausgestaltung des Ausbau- und Modernisierungspaktes einbezogen zu werden. Die Vorhaltung der Bundesschienenwege ist weiter eine originäre Aufgabe des Bundes und damit der bundeseignen DB AG. Trotz dieser eindeutigen Aufgabenzuweisung hat sich Niedersachsen wiederholt und intensiv auf verschiedenen Ebenen dafür eingesetzt, dass die Investitionen in die Regionalbahnstrecken - und auch in Stationen mit überwiegend regionaler Be-

deutung - verstärkt werden. Greifbare Ergebnisse sind insbesondere die deutliche Erhöhung der Mittel für die seit 2020 geltende Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III, mit der der Bund der DB AG deutlich mehr Mittel zum Erhalt der Bestandsinfrastruktur bereitstellt und mit der die Laufzeit dieser dritten Vereinbarung im Interesse langfristiger Planungssicherheit von bislang fünf auf nunmehr zehn Jahre erhöht wurde. Ferner sind die spürbar verbesserte Förderung des Gesetzes über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG), beginnend ab dem Jahr 2020, und die im Rahmen des Klimapakets erfolgte Aufstockung der Regionalisierungsmittel zu nennen, die landesseitig als Komplementärfinanzierung eingesetzt werden, um Programme und Vorhaben des Bundes und der DB AG zu initiieren und zu begleiten.

10. In welcher Weise trägt die Landesregierung dazu bei, dass ausreichend Vorsorge auf Regionalbahnstrecken getroffen wird, um Zugausfälle und Zugverspätungen aufgrund von Sturmschäden zu vermeiden?

Verantwortlich für die betriebsbereite Vorhaltung von Strecken sind die Eisenbahninfrastrukturunternehmen wie beispielsweise die DB Netz AG. Die Landesregierung begrüßt und hat eine Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes im Bundesratsverfahren unterstützt, mit der die Verkehrssicherungspflicht im Jahr 2021 neu geregelt wurde. Damit ist festgelegt, dass Verfügungsberechtigte von Grundstücken entlang von Bahnstrecken in einem Streifen von 50 m beidseits der Gleise geeignete, erforderliche und zumutbare Maßnahmen zu ergreifen haben, um Gefahren für die Sicherheit des Schienenverkehrs, wie z. B. durch umsturzgefährdete Bäume, abzuwenden. Ferner haben die Betreiber von Schienenwegen nunmehr das Recht, zur Gewährleistung einer betriebssicheren Infrastruktur die Baumbestände in dem eingangs genannten Bereich in angemessenen zeitlichen Abständen darauf zu sichten, ob Gefahren für die Sicherheit des Bahnverkehrs abzuwenden sind. Bei Gefahr im Verzug sind die Betreiber der Schienenwege berechtigt, die davon ausgehende Gefahr unverzüglich zu beseitigen.

11. Hat Niedersachsen nach den erhöhten Zugverkehrsausfällen in den Jahren 2018 und 2019 bei der landesweiten Ausschreibung und der Vergabe von Strecken in Niedersachsen den Ausschreibungskriterien Qualität und Verlässlichkeit einen höheren Stellenwert eingeräumt als zuvor? Wenn ja, inwiefern? Sollte dies noch nicht geschehen sein, warum ist dies nicht geschehen, bzw. wann wird die Priorisierung nachgeholt?

Stärker als bisher werden in den neuen Verkehrsverträgen mit den Verkehrsunternehmen die Störungsursachen bei Zugausfällen in die Pönale-Berechnung einbezogen. Störungen, die auf schlechte Leistungen des EVU zurückgehen, wie Fahrzeug- und Personalausfälle, werden stärker pönalisiert.

Mit dem Fokus auf personalbedingte Zugausfälle hat die LNVG erstmals in der Ausschreibung Hanse-Netz/Uelzen–Göttingen zur Betriebsaufnahme Dezember 2018 und in allen anschließenden Ausschreibungen (u. a. Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen, Dieselnetz Niedersachsen-Mitte) folgende zusätzliche Maßnahmen zur Qualitätssteigerung und Erhöhung der Zuverlässigkeit neu eingeführt:

- Vorlage eines Personalkonzeptes für Triebfahrzeugführer (Tf) und Zugbegleiter mit Musterdienstplänen bei Angebotsabgabe,
- Verlängerung der morgendlichen Vorbereitungszeiten bei einsetzenden Zügen,
- Vorgabe einer Tf-Reserve in den Hauptverkehrszeiten an den wichtigsten Startpunkten der Züge,
- Vorgabe von Mindestausbildungsquoten für Tf,
- Einführung von Testkundenerhebungen und einem Bonus-/Malussystem auf der Grundlage vom Testkundenerhebungen und Kundenmonitoring.

12. Welche Kriterien konkret sind bei den Ausschreibungen und der Vergabe von Aufträgen detailliert geplant, um Qualität und Verlässlichkeit zu verbessern?

Über die in der Antwort zu Frage 11 enthaltenen Punkte hinaus werden in den bisherigen und auch in den künftigen Verkehrsverträgen zum einen hohe Mindestanforderungen an die Qualität gestellt, die nicht unterschritten werden dürfen. Dies betrifft die Bereiche Zugausfälle, Zugbildung, Pünktlichkeit, Zugbegleitung, Schienenersatzverkehr, Sauberkeit, Fahrgastinformation und Vertriebsqualität. Mithilfe von Bonus- und Malusregelungen werden den EVU Anreize gesetzt, diese hohen Anforderungen nicht nur einzuhalten, sondern auch noch zu übertreffen.

Zum anderen werden die Unternehmen in den Ausschreibungen aufgefordert, Mehrqualitäten in definierten Kategorien anzubieten, die bei der Bewertung der Angebote auch berücksichtigt werden. So sind von den Unternehmen Service- und Sicherheitskonzepte, Konzepte für das Informationsmanagement oder zum Vertrieb zu entwickeln und entsprechende Maßnahmen mit Mehrqualitäten anzubieten. Anlass für das abgeforderte Informationsmanagement-Konzept war, dass in der Praxis im Störfall oftmals das Personal, das die Informationsmedien und -kanäle zu versorgen hatte, gleichzeitig durch die Organisation von Busersatzverkehren bereits voll ausgelastet war. Außerdem gab es zuvor keine systematische vergleichende Kontrolle hinsichtlich möglicher widersprüchlicher Informationen über verschiedene Medien.

Weiterhin ist in den kommenden Ausschreibungen eine Prämierung von zusätzlichen Triebfahrzeugführern über eine vorgegebene Mindestausbildungsquote hinaus geplant, um zusätzliche Ausbildungsanreize als Mittel gegen den strukturellen Fachkräftemangel bei Triebfahrzeugführern zu setzen.

Die Einführung einer Triebfahrzeugführer-Mindestausbildungsquote und die Prämierung zusätzlicher Ausbildungen sowie die Vorhaltung zusätzlicher Triebfahrzeugführer-Sitzreserven wird außerdem in weiteren Bestandsverkehrsverträgen angestrebt.

13. Bis zu welchem Zeitpunkt sind aktuell die Regionalbahnstrecken in Niedersachsen an wen vergeben, und zu wann werden die einzelnen Strecken neu ausgeschrieben (bitte einzeln auflisten)?Bis Juni 2022:

S-Bahn Hannover (Übergangsvertrag DB Regio; S 1 Minden–Hannover–Weetzen–Haste, S 2 Nienburg–Hannover–Weetzen–Haste, S 4 Bennemühlen–Hannover–Hildesheim, S 5 H-Flughafen–Hannover Hbf–Hameln–Paderborn, S 21 Hannover–Barsinghausen, S 51 Seelze–Hannover–Hameln); Betreiber DB Regio.

S-Bahn Hannover (Probetrieb Transdev; S 3 Hannover–Lehrte–Hildesheim, S 6 Hannover–Burgdorf–Celle, S 7 Hannover–Lehrte–Burgdorf–Celle); Betreiber Transdev Hannover.

Bis Dezember 2022:

RE-Kreuz Bremen (RE 1 Hannover–Norddeich Mole, RE 8 Hannover–Bremerhaven, RE 9 Osnabrück–Bremerhaven); Betreiber DB Regio.

Schleswig-Holstein-Ost (RE 83 Lüneburg–Lübeck), Betreiber DB Regio.

Rotenburg–Verden (RB 76 Rotenburg (Wümme)–Verden (Aller)); Betreiber Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB).

Bis Dezember 2023:

Dieselnetz Sachsen-Anhalt (RE 4 Goslar–Halle/Saale, RE 21 Goslar–Magdeburg, RB 35 Wolfsburg–Oebisfelde–Stendal, RB 36 Wolfsburg–Haldensleben–Magdeburg); Betreiber Abellio Rail Mitteldeutschland.

Bis Dezember 2025:

Dieselnetz Nordthüringen (RE 2 Kassel–Hann. Münden–Erfurt); Betreiber DB Regio.

Dieselnetz Ostwestfalen (RB 75 Osnabrück–Dissen–Bad Rothendelfe–Bielefeld, RB 84 Paderborn–Ottbergen–Kreiensen, RB 85 Paderborn–Ottbergen–Göttingen); Betreiber Nordwestbahn.

Elektronetz Niedersachsen-Ost (RE 30 Hannover–Wolfsburg, RE 50 Wolfsburg–Braunschweig–Hildesheim); Betreiber Metronom.

Weser-Elbe (RB 33 Cuxhaven–Bremerhaven–Bremervörde–Buxtehude), Betreiber EVB.

Bis Dezember 2026:

Weser-Ems (RE 18 Wilhelmshaven–Oldenburg–Osnabrück, RE 19 Wilhelmshaven–Oldenburg–Bremen, RB 58 Bremen–Vechta–Osnabrück, RB 59 Wilhelmshaven–Sande–Esens); Betreiber Nordwestbahn.

Bis Dezember 2027:

Untere Elbe (RE 5 Cuxhaven–Hamburg); Betreiber Regionalverkehre Start Deutschland.

Bis Dezember 2028:

Neitec-Netz Thüringen (RE 1 Göttingen–Erfurt(–Glauchau)); Betreiber DB Regio.

Elektronetz-Nord Sachsen-Anhalt (RE 20 Uelzen–Stendal–Magdeburg–Halle/Saale, RB 40 Braunschweig–Magdeburg); Betreiber DB Regio.

Bis Dezember 2029:

Dieselnetz Niedersachsen-Mitte (RB 37 Bremen–Uelzen, RB 38 Hannover–Soltau–Buchholz/N. (HH-Harburg), RB 77 Löhne–Hameln–Hildesheim, RB 79 Hildesheim - Bodenburg); Betreiber Regionalverkehre Start Deutschland.

Dieselnetz Niedersachsen-Südost, Los 1 (RB 44 Braunschweig–Salzgitter–Lebenstedt, RB 45 Braunschweig–Schöppenstedt, RB 46 Braunschweig–Seesen–Herzberg, RB 48 Braunschweig–Salzgitter–Lebenstedt, RB 80 Göttingen–Northeim–Herzberg–Nordhausen, RB 81 Bodenfede–Northeim–Herzberg–Göttingen, RB 82 Bad Harzburg–Kreiensen–Göttingen, RB 86 Einbeck–Northeim–Göttingen); Betreiber DB Regio.

Dieselnetz Niedersachsen-Südost, Los 2 (RE 10 Hannover–Hildesheim–Bad Harzburg, RB 32 Lüneburg–Dannenberg, RB 42 Braunschweig–Vienenburg–Bad Harzburg, RB 43 Braunschweig–Vienenburg–Goslar, RB 47 Uelzen–Gifhorn–Braunschweig); Betreiber Erixx.

Haardt-Achse (RE 2 Düsseldorf–Münster–Osnabrück); Betreiber DB Regio.

Bis Dezember 2030:

Emsland/ Mittelland (RE 15 Münster–Emden (-Außenhafen), RE 60/70 Braunschweig–Hannover–Rheine/ Bielefeld); Betreiber WestfalenBahn.

Saale-Thüringen-Südharz (RE 9 Kassel–Hann. Münden–Halle/Saale); Betreiber Abellio Rail Mitteldeutschland.

Bis Dezember 2031:

Nordosthessen-Netz (RB 7 Göttingen–Fulda, RB 8 Göttingen–Kassel); Betreiber Cantus.

Bis Dezember 2032:

Teutoburger Wald-Netz (RE 78 Nienburg–Minden–Bielefeld, RB 61 Bielefeld–Osnabrück–Bad Bentheim–Hengelo, RB 66 Osnabrück - Münster); Betreiber Eurobahn.

Bis Dezember 2033:

S-Bahn Hamburg (S3 Stade–Hamburg–Pinneberg); Betreiber DB S-Bahn Hamburg.

Hanse-Netz/ Uelzen–Göttingen (RE 2 Uelzen–Göttingen, RE 3 Hamburg–Uelzen–Hannover, RE 4 Hamburg–Bremen, RB 31 Hamburg–Lüneburg–Uelzen, RB 41 Hamburg–Rotenburg–Bremen); Betreiber Metronom.

Bis Dezember 2034 (ab Juni 2022):

S-Bahn Hannover (S 1 Minden–Hannover–Weetzen - Haste, S 2 Nienburg–Hannover–Weetze–Haste, S 3 Hannover–Lehrte–Hildesheim, S 4 Bennemühlen–Hannover–Hildesheim, S 5 H-Flughafen–Hannover Hbf–Hameln–Paderborn, S 6 Hannover–Burgdorf–Celle, S 7 Hannover–Lehrte–Burgdorf–Celle, S 21 Hannover–Barsinghausen, S 51 Seelze–Hannover–Hameln);
Betreiber Transdev Hannover

Bis Dezember 2035:

Leer–Groningen (RB 57 Leer–Groningen); Betreiber Arriva Nederland (DB).

Bis Dezember 2036:

RB 56 Bad Bentheim–Neuenhaus; Betreiber Bentheimer Eisenbahn.

Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen (RS 1 Bremen–Farge–Bremen Hbf–Verden (Aller), RS 2 Bremerhaven–Lehe–Bremen–Twistringen, RS 3 Bremen–Hude–Oldenburg–Bad Zwischenahn, RS 4 Bremen–Hude–Nordenham); Betreiber Nordwestbahn.

Die Neuausschreibungen dieser Verkehre werden in Abhängigkeit vom möglichen Bedarf zur Beschaffung von Neufahrzeugen durch einen künftigen Betreiber und von Fahrzeugproduktionszeiten i. d. R. zwischen 60 und 24 Monaten vor Betriebsaufnahme des neuen Verkehrsvertrages veröffentlicht.

Im Jahr 2022 werden unter Federführung der LNVG das neue, zusätzliche Teilnetz „RE 62 Rheine–Osnabrück–Löhne“ sowie das bisherige Teilnetz „RE-Kreuz Bremen“, künftig „Expresskreuz Bremen/Niedersachsen“, neu ausgeschrieben.

Darüber hinaus werden in den Jahren 2022/2023 unter Federführung anderer Aufgabenträger Neuausschreibungen für die Teilnetze „Dieselnetz Nordthüringen“ (künftig „Netz Nordthüringen“, Federführer Thüringen), „Dieselnetz Ostwestfalen“ (künftig „Netz nördliches Westfalen“, Federführer Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe) sowie „Elektronetz Niedersachsen-Ost“ (Federführer Regionalverband Großraum Braunschweig), an denen die LNVG als Minderheitspartner beteiligt ist, durchgeführt.

Weitere Ausschreibungen sind bisher noch nicht konkret terminiert.

14. Welche Kriterien müssen konkret erfüllt sein, damit SPNV-Aufgabenträger bei Vertragsverletzung EVU-Vertragskündigungen aussprechen können?

Vergabe- und Vertragsrecht setzen hier hohe Hürden. Schlecht- und Nichtleistungen der EVU müssen immer im Verhältnis zum Gesamtvolumen der Betriebsleistungen über die Dauer des Verkehrsvertrages gesehen werden. Das Vergabe- und Vertragsrecht soll an dieser Stelle vorrangig den Auftragnehmer im Sinne der Verhältnismäßigkeit vor möglichen Maßnahmen des Auftraggebers schützen. Wesentlich ist u. a. auch, dass bei nicht erbrachten oder mangelhaften Leistungsanteilen der Bezug auf den Gesamtvertrag nicht zu vernachlässigen ist. Somit können z. B. erhebliche Schwierigkeiten in den ersten Monaten der Betriebsaufnahme nicht unmittelbar als Kündigungsgrund herangezogen werden, wenn der Verkehrsvertrag eine Laufzeit von 8 bis 15 Jahren vorsieht.

Darüber hinaus muss auch die Prognose negativ sein, d. h., es muss absehbar sein, dass das EVU keine Kehrtwende schafft (z. B. in Vorbereitung auf eine Betriebsaufnahme auch langfristig nicht genügend Personal rekrutieren kann).

Einer Kündigung müssen außerdem Abmahnungen vorausgegangen sein. Abmahnungen wurden von der LNVG in verschiedenen Verkehrsverträgen bereits ausgesprochen, insbesondere in Zusammenhang mit anhaltenden Zugausfällen wegen Personalmangel. Grundsätzlich muss dem EVU aber die Möglichkeit eingeräumt werden, den abgemahnten Tatbestand abzustellen. War das Abstellen dieser Nicht- oder Schlechtleistung dann erfolgreich, kann diese Thematik nicht mehr als Grundlage einer Kündigung herangezogen werden (außer im Wiederholungsfall).

15. In welcher Weise sorgt die Landesregierung dafür, dass im Regionalbahnverkehr die AHA-Regeln aufgrund der Corona-Pandemie eingehalten werden können, bzw. in welcher Weise wird die Einhaltung der Regeln kontrolliert und bei Verstoß sanktioniert?

Mit der Corona-Verordnung (Geltung ab 27.12.2021) gibt die Landesregierung wesentliche Verhaltensregeln, die der Umsetzung der AHA-Regeln dienen, vor. So haben Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel und der dazugehörigen stationären Einrichtungen (Haltestellen u. ä.) je nach Warnstufe medizinische Masken oder FFP2-Masken (oder gleichwertig) zu tragen. Das Tragen entsprechender Mund-Nase-Bedeckungen soll dem Umstand Rechnung tragen, dass das als Soll-Vorschrift formulierte Abstandsgebot in öffentlichen Verkehrsmitteln und deren Einrichtungen nicht durchgängig eingehalten werden kann und die mit dem Abstandsgebot beabsichtigte Schutzwirkung daher anderweitig erzielt werden soll. Im Übrigen ist die Regelung zum Tragen einer Mund-Nase-Bedeckung das Ergebnis einer Abwägung notwendiger Maßnahmen zum Schutz vor Covid-19 einerseits und der bundesgesetzlich normierten Beförderungspflicht im Regionalbahnverkehr andererseits. Zur besseren Durchsetzung der Einhaltung der Regeln unterstützen die Aufgabenträger die EVU durch Finanzierung von hohen Zugbegleitquoten und des Einsatzes von zusätzlichem Sicherheitspersonal.

16. Welche Gründe liegen vor, dass die WestfalenBahn nach 2020 erneut im Schul- und Berufsverkehr statt zwei nur einen Triebzug einsetzt?

Im Herbst werden die Schienen aufgrund herabfallenden Laubes rutschiger. Das bedeutet, dass die Haftreibung zwischen Laufrad des Fahrzeugs und der Schiene sinkt. Dadurch erhöht sich die Gefahr, dass die Räder beim Bremsen blockieren und auf der Schiene gleiten. Dieser Effekt führt häufig zu Flachstellen in den Laufrädern. In diesem Fall müssen die Laufräder abgedreht werden. Bei der Westfalenbahn bestehen diese Probleme besonders gehäuft im Verkehrsvertrag Emsland (RE-Linie 15 Emden–Münster) bei den im Jahr 2015 von der WestfalenBahn beschafften neuen Elektro-Triebzügen. Insbesondere im Herbst 2020 und auch wieder 2021 sind bei sehr vielen Triebzügen Flachstellen aufgetreten. Dadurch standen nicht ausreichend Fahrzeuge zur Verfügung, um die geforderten Platzkapazitäten anzubieten. Da das Abdrehen der Laufräder nur in wenigen Werkstätten möglich ist, die über die benötigten Spezialwerkzeuge verfügen, fallen die Fahrzeuge häufig mehrere Tage aus, weil auch längere Überführungsfahrten notwendig sind. Die Westfalenbahn steht in engem Austausch mit dem Fahrzeughersteller Stadler, um die Bremssoftware zu optimieren.

17. Welche anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen sind der Landesregierung bekannt, die ebenfalls - insbesondere während der Corona-Pandemie - ihre Transportkapazitäten zeitweise oder ganz reduziert haben?

Bei fast allen Eisenbahnverkehrsunternehmen sind Zugausfälle aufgetreten (siehe Antwort zu den Fragen 1 bis 4) und Züge mit verringerter Platzkapazität gefahren. Seit Beginn der Pandemie im März 2020 sind neben der Westfalenbahn im Verkehrsnetz Emsland besonders gehäuft Reduzierungen der Platzkapazitäten auch bei erixx im Verkehrsvertrag DINSO II auf der RE-Linie 10 Bad Harzburg–Goslar–Hildesheim–Hannover aufgetreten.

18. Wenn ein EVU seine Kapazitäten wie die WestfalenBahn im Schul- und Berufsverkehr halbiert und diese Halbierung für derart überfüllte Wagen sorgt, dass Fahrgäste nicht den vorgeschriebenen Abstand einhalten können, was unternimmt das Land, um seine Einwohnerinnen und Einwohner im SPNV vor der Ansteckung mit Corona zu schützen, bzw. was unternimmt das Land, um die EVU zu drängen, ausreichend Fahrgastförderkapazitäten zur Verfügung zu stellen?

Das EVU hat die Verpflichtung zur vertragsgemäßen Erbringung der SPNV-Betriebsleistungen. Hierzu gehört auch die Einrichtung von Ersatzverkehren. Die Westfalenbahn hat in den Hauptverkehrszeiten auch ergänzende Busleistungen für die geschwächten Zugverbindungen eingerichtet. Diese Ersatzverkehre wurden aber sehr schlecht oder gar nicht angenommen, da sich die meisten Fahrgäste entschieden haben, in den überfüllten Zug einzusteigen. Da in den Hauptverkehrszeiten alle verfügbaren Züge im Einsatz sind, können die Kapazitäten im SPNV nicht erhöht werden. Eine

Entlastung der Züge in den Hauptverkehrszeiten kann daher nur mit Maßnahmen wie z. B. Staffelung von Schulanfangs- und -endzeiten, flexiblen Arbeitszeiten und Homeoffice erreicht werden. Wie in Antwort zu Frage 15 dargestellt, ist im SPNV und ÖPNV ein Einhalten der Abstandregelungen nicht durchgängig möglich und es besteht daher eine Maskenpflicht.

19. Wie hoch ist die Anzahl (absolute Zahlen) nicht erreichter, aber fahrplanmäßig vorgesehener Anschlüsse in Niedersachsen im Zeitraum vom 01.01.2020 bis zum 30.09.2021 (zwischen den Aufgabenträgern bestellte bzw. bezuschusste Züge sowie von Zügen des Nahverkehrs an Züge des Fernverkehrs)?

Der Landesregierung liegen keine Daten zu nicht erreichten Anschlüssen vor, da diese nicht erhoben werden.

der Abg. Detlev Schulz-Hendel, Meta Janssen-Kucz, Marie Kollenrott, Hans-Joachim Janßen und Imke Byl (GRÜNE)

Verkehrsverträge mit zugehörigen Linien				
EVU	Kürzel	Verkehrsvertrag	Linie	Linienverlauf
Bentheimer Eisenbahn	BBN	Bad Bentheim - Neuenhaus	RB 56	Neuenhaus - Nordhorn - Bad Bentheim
DB Regio	DOE	DINSO I - Dieselnetz Südost-Niedersachsen	RB 44	Braunschweig – Salzgitter-Lebenstedt
			RB 45	Braunschweig – Schöppenstedt
			RB 46	Braunschweig – Seesen – Herzberg
			RB 48	Braunschweig - Salzgitter-Lebenstedt ("Express")
			RB 80	Göttingen – Northeim – Herzberg – Nordhausen
			RB 81	Bodenfelde – Northeim – Herzberg – Nordhausen
			RB 82	Bad Harzburg – Kreiensen – Göttingen
			RB 86	Einbeck-Mitte - Northeim - Göttingen
DB Regio	EBN	Expresskreuz	RE 1	Norddeich – Oldenburg – Bremen – Hannover
			RE 8	Bremerhaven – Bremen – Hannover
			RE 9	Bremerhaven – Bremen – Osnabrück
DB Regio	SBHA	S-Bahn Hannover	S 1	Minden – Wunstorf – Hannover – Haste
			S 2	Nienburg – Wunstorf – Hannover – Haste
			S 21	Hannover – Weetzen – Barsinghausen (Expresslinie)
			S 3	Hannover – Lehrte – Hildesheim
			S 4	Bennemühlen – Hannover – Sarstedt – Hildesheim
			S 5	Hannover-Flughafen – Hannover – Hameln – Paderborn
			S 51	Seelze – Hannover – Hameln (Expresslinie)
			S 6	Hannover – Burgdorf – Celle
			S 7	Hannover – Lehrte – Burgdorf – Celle
			S 8	Hannover-Flughafen – Hannover – Hannover-Messe/Laatzen (Messelinie)
				Nachtsternverkehr (Samstag, Sonntag)
erixx	DOZ	DINSO II - Dieselnetz Südost-Niedersachsen	RE 10	Hannover – Hildesheim – Bad Harzburg
			RB 32	Lüneburg – Dannenberg
			RB 42	Braunschweig – Vienenburg – Bad Harzburg
			RB 43	Braunschweig – Vienenburg – Goslar
			RB 47	Uelzen – Gifhorn – Braunschweig

"Wie haben sich Qualität und Verlässlichkeit im niedersächsischen Regionalbahnverkehr in den Jahren 2020 und 2021 entwickelt?"

der Abg. Detlev Schulz-Hendel, Meta Janssen-Kucz, Marie Kollenrott, Hans-Joachim Janßen und Imke Byl (GRÜNE)

Verkehrsverträge mit zugehörigen Linien				
EVU	Kürzel	Verkehrsvertrag	Linie	Linienverlauf
erixx	HK	Heidekreuz	RB 37	Bremen – Soltau – Uelzen
			RB 38	(Hamburg-Harburg -) Buchholz – Soltau – Hannover
evb	ROVE	Rotenburg - Verden	RB 76	Rotenburg – Verden
evb	WEN	Weser-Elbe-Netz	RB 33	Cuxhaven – Bremerhaven
			RB 33	Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude
metronom	ENO	ENNO - Elektro-Netz Niedersachsen-Ost	RE 30	Hannover – Wolfsburg
			RE 50	Wolfsburg – Braunschweig – Hildesheim
metronom	HN	Hanse-Netz	RE 2	Uelzen – Hannover – Göttingen
			RE 3	Hamburg – Lüneburg – Uelzen
			RE 4	Hamburg – Bremen
			RB 31	Hamburg – Lüneburg
			RB 41	Hamburg – Buchholz – Rotenburg – Bremen
metronom, Start Unterelbe	REU	RE Unterelbe	RE 5	Cuxhaven – Stade – Hamburg
NordWestBahn	RSBN	RSBN - Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen	RS 1	Bremen-Farge – Bremen – Verden
			RS 2	Bremerhaven-Lehe – Bremen – Twistringen
			RS 3	Bad Zwischenahn – Oldenburg – Delmenhorst – Bremen
			RS 4	Nordenham – Hude – Delmenhorst – Bremen
NordWestBahn	WE	Weser-Ems-Netz	RE 18	Wilhelmshaven – Oldenburg – Osnabrück
			RE 19	Wilhelmshaven – Oldenburg – Bremen
			RB 58	Bremen – Delmenhorst – Osnabrück
			RB 59	Esens – Wilhelmshaven
NordWestBahn	WLB	Weser-Lametalbahn	RB 77	Bünde – Löhne – Hameln – Hildesheim
			RB 79	Hildesheim – Bodenburg
WestfalenBahn	EMS	Emsland	RE 15	(Emden Außenhafen –) Emden – Rheine – Münster
WestfalenBahn	MIL	Mittelland	RE 60	Rheine – Osnabrück – Minden – Hannover – Braunschweig
			RE 70	Bielefeld – Minden – Hannover – Braunschweig

"Wie haben sich Qualität und Verlässlichkeit im niedersächsischen Regionalbahnverkehr in den Jahren 2020 und 2021 entwickelt?"

der Abg. Detlev Schulz-Hendel, Meta Janssen-Kucz, Marie Kollenrott, Hans-Joachim Janßen und Imke Byl (GRÜNE)

Geplante und Ungeplante Zugausfälle

Prozentuale Verteilung der Geplanten und Ungeplanten Zugausfälle.

Eisenbahnverkehrs- unternehmen	Verkehrsvertrag	2018		2019		2020		2021 (Jan.-Okt.)	
		geplant	ungeplant	geplant	ungeplant	geplant	ungeplant	geplant	ungeplant
Bentheimer Eisenbahn	Bad Bentheim-Neuenhaus ^{*1}			0,00%	100,00%	0,00%	100,00%	0,00%	100,00%
DB Regio	DINSO I	65,44%	34,56%	20,14%	79,86%	67,34%	32,66%	37,15%	62,85%
DB Regio	Expresskreuz	36,08%	63,92%	47,77%	52,23%	69,69%	30,31%	30,77%	69,23%
DB Regio	S-Bahn Hannover ^{*2}	89,49%	10,51%	86,86%	13,14%	95,61%	4,39%	94,43%	5,57%
erixx	DINSO II	79,81%	20,19%	44,94%	55,06%	81,88%	18,12%	30,00%	70,00%
erixx	Heidekreuz	59,17%	40,83%	59,57%	40,43%	27,82%	72,18%	49,58%	50,42%
evb	Rotenburg-Verden ^{*3}			95,88%	4,12%	86,57%	13,43%	80,22%	19,78%
evb	Weser-Elbe-Netz	88,06%	11,94%	68,99%	31,01%	76,35%	23,65%	63,83%	36,17%
metronom	enno ^{*4}	9,28%	90,72%	43,23%	56,77%	17,88%	82,12%	48,27%	51,73%
metronom	Hanse-Netz ^{*5}	33,49%	66,51%	8,47%	91,53%	3,31%	96,69%	26,63%	73,37%
NordWestBahn	Regio-S-Bahn	67,40%	32,60%	60,60%	39,40%	65,47%	34,53%	56,74%	43,26%
NordWestBahn	Weser-Ems-Netz	35,44%	64,56%	40,23%	59,77%	45,22%	54,78%	56,64%	43,36%
NordWestBahn	Weser-Lammetalbahn	46,86%	53,14%	56,74%	43,26%	6,72%	93,28%	41,59%	58,41%
Start Unterelbe	RE Unterelbe ^{*6}	45,88%	54,12%	63,60%	36,40%	58,02%	41,98%	23,55%	76,45%
WestfalenBahn	Emsland	79,15%	20,85%	70,17%	29,83%	79,55%	20,45%	21,88%	78,13%
WestfalenBahn	Mittelland	34,55%	65,45%	23,53%	76,47%	86,79%	13,21%	68,98%	31,02%

Legende^{*1)} Betriebsaufnahme 07.07.2019^{*2)} Federführer Region Hannover^{*3)} Betriebsaufnahme 09.12.2018^{*4)} Federführer Regionalverband Braunschweig^{*5)} In 2018 alter Verkehrsvertrag Hanse-Netz und Verkehrsvertrag Uelzen-Göttingen zusammengefasst. Ab 2019 neuer Verkehrsvertrag Hanse-Netz-2.^{*6)} In 2018: Eisenbahnverkehrsunternehmen metronom.

Anlage 3 zur Antwort der **KA 18/10418****"Wie haben sich Qualität und Verlässlichkeit im niedersächsischen Regionalbahnverkehr in den Jahren 2020 und 2021 entwickelt?"**

der Abg. Detlev Schulz-Hendel, Meta Janssen-Kucz, Marie Kollenrott, Hans-Joachim Janßen und Imke Byl (GRÜNE)

Geplante Zugausfälle

Ausfallquoten bezogen auf den vereinbarten Umfang der Betriebsleistungen je Verkehrsvertrag und Jahr.

Eisenbahnverkehrs- unternehmen	Verkehrsvertrag	2018	2019	2020	2021 (Jan.-Okt.)
Bentheimer Eisenbahn	Bad Bentheim-Neuenhaus ^{*1}		0,00%	0,00%	0,00%
DB Regio	DINSO I	2,84%	0,28%	4,00%	2,89%
DB Regio	Expresskreuz	0,92%	1,18%	3,61%	1,76%
DB Regio	S-Bahn Hannover ^{*2}	4,43%	4,10%	8,72%	6,78%
erixx	DINSO II	3,44%	0,40%	3,66%	2,43%
erixx	Heidekreuz	0,71%	0,84%	0,37%	5,85%
evb	Rotenburg-Verden ^{*3}		18,37%	11,80%	15,90%
evb	Weser-Elbe-Netz	2,36%	0,89%	1,55%	1,20%
metronom	enno ^{*4}	0,07%	0,40%	0,11%	2,51%
metronom	Hanse-Netz ^{*5}	0,41%	0,15%	0,04%	0,90%
NordWestBahn	Regio-S-Bahn	1,84%	2,83%	2,01%	2,44%
NordWestBahn	Weser-Ems-Netz	1,01%	1,42%	1,42%	3,67%
NordWestBahn	Weser-Lammetalbahn	2,24%	1,22%	0,09%	3,51%
Start Unterelbe	RE Unterelbe ^{*6}	2,28%	2,90%	1,70%	0,69%
WestfalenBahn	Emsland	2,24%	1,27%	2,14%	0,35%
WestfalenBahn	Mittelland	0,19%	0,12%	2,43%	3,18%

Legende

***1)** Betriebsaufnahme 07.07.2019

***2)** Federführer Region Hannover

***3)** Betriebsaufnahme 09.12.2018

***4)** Federführer Regionalverband Braunschweig

***5)** In 2018 alter Verkehrsvertrag Hanse-Netz und Verkehrsvertrag Uelzen-Göttingen zusammengefasst. Ab 2019 neuer Verkehrsvertrag Hanse-Netz-2.

***6)** In 2018: Eisenbahnverkehrsunternehmen metronom.

Anlage 4 zur Antwort der KA 18/10418**"Wie haben sich Qualität und Verlässlichkeit im niedersächsischen Regionalbahnverkehr in den Jahren 2020 und 2021 entwickelt?"**

der Abg. Detlev Schulz-Hendel, Meta Janssen-Kucz, Marie Kollenrott, Hans-Joachim Janßen und Imke Byl (GRÜNE)

Ungeplante Zugausfälle

Ausfallquoten bezogen auf den vereinbarten Umfang der Betriebsleistungen je Verkehrsvertrag und Jahr.

Eisenbahnverkehrs- unternehmen	Verkehrsvertrag	2018	2019	2020	2021 (Jan.-Okt.)
Bentheimer Eisenbahn	Bad Bentheim-Neuenhaus ^{*1}		0,59%	0,24%	0,22%
DB Regio	DINSO I	1,50%	1,11%	1,94%	4,89%
DB Regio	Expresskreuz	1,63%	1,29%	1,57%	3,96%
DB Regio	S-Bahn Hannover ^{*2}	0,52%	0,62%	0,40%	0,40%
erixx	DINSO II	0,87%	0,49%	0,81%	5,67%
erixx	Heidekreuz	0,49%	0,57%	0,96%	5,95%
evb	Rotenburg-Verden ^{*3}		0,79%	1,83%	3,92%
evb	Weser-Elbe-Netz	0,32%	0,40%	0,48%	0,68%
metronom	enno ^{*4}	0,65%	0,53%	0,51%	2,69%
metronom	Hanse-Netz ^{*5}	0,81%	1,62%	1,17%	2,48%
NordWestBahn	Regio-S-Bahn	0,89%	1,84%	1,06%	1,86%
NordWestBahn	Weser-Ems-Netz	1,84%	2,11%	1,72%	2,81%
NordWestBahn	Weser-Lammetalbahn	2,54%	0,93%	1,25%	4,93%
Start Unterelbe	RE Unterelbe ^{*6}	2,69%	1,66%	1,23%	2,24%
WestfalenBahn	Emsland	0,59%	0,54%	0,55%	1,25%
WestfalenBahn	Mittelland	0,36%	0,39%	0,37%	1,43%

Legende

***1)** Betriebsaufnahme 07.07.2019

***2)** Federführer Region Hannover

***3)** Betriebsaufnahme 09.12.2018

***4)** Federführer Regionalverband Braunschweig

***5)** In 2018 alter Verkehrsvertrag Hanse-Netz und Verkehrsvertrag Uelzen-Göttingen zusammengefasst. Ab 2019 neuer Verkehrsvertrag Hanse-Netz-2.

***6)** In 2018: Eisenbahnverkehrsunternehmen metronom.

2020

Eisenbahnverkehrsunternehmen	BE	DB	DB	DB	erx	erx	evb	evb	me	me	NWB	NWB	NWB	StU	WFB	WFB
Verkehrsvertrag	BBN ^{*1}	DOE	EBN	SBHA ^{*2}	DOZ	HK	ROVE ^{*3}	WEN	eno ^{*4}	HN ^{*5}	RSBN	WE	WLB	REU ^{*6}	EMS	MIL
Fehlender Triebfahrzeugführer	23,3%	21,5%	26,1%	2,7%	9,3%	51,6%	23,3%	19,8%	42,2%	34,9%	23,2%	36,3%	13,0%	0,0%	0,0%	1,3%
Streik EVU	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	6,1%	7,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Defekte Fahrzeuge	15,7%	13,2%	43,9%	2,5%	11,6%	12,5%	16,4%	23,4%	8,4%	36,0%	11,3%	15,4%	27,5%	36,4%	23,8%	22,2%
Gefährliche Ereignisse	17,9%	4,6%	9,7%	0,0%	15,9%	4,9%	16,4%	20,9%	16,9%	7,5%	3,0%	2,4%	2,0%	15,6%	3,9%	30,9%
Infrastrukturstörungen DB Netz	1,6%	18,0%	3,4%	5,0%	27,4%	6,3%	2,7%	19,0%	10,3%	5,2%	14,1%	6,8%	12,6%	19,0%	16,8%	8,5%
Externe Einflüsse	37,1%	11,2%	12,1%	4,4%	16,1%	15,7%	24,7%	7,0%	15,5%	14,1%	19,2%	9,9%	6,9%	23,4%	48,4%	34,9%
Betriebsführung DB Netz	0,0%	1,7%	0,0%	0,0%	4,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	22,1%	21,1%	9,0%	1,5%	1,0%	0,0%
Bauliche Gründe	4,3%	0,3%	0,6%	0,0%	0,1%	0,3%	0,0%	7,8%	2,4%	1,0%	1,2%	0,9%	0,7%	1,3%	3,8%	0,6%
Sekundäre Ursachen	0,0%	0,0%	0,1%	4,6%	1,1%	0,3%	0,0%	0,0%	1,3%	0,7%	0,7%	0,3%	0,0%	2,7%	2,4%	1,6%
Betriebsführung EVU	0,0%	2,1%	0,5%	1,4%	0,4%	0,0%	1,4%	2,1%	0,0%	0,2%	1,4%	3,2%	15,3%	0,1%	0,0%	0,0%
Infrastrukturstörungen anderes EIU	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	9,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Höhere Gewalt	0,0%	27,3%	3,6%	79,4%	7,8%	1,1%	5,5%	0,0%	3,0%	0,2%	3,8%	3,6%	13,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Sonstiges	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

2021 (Jan.-Okt.)

Eisenbahnverkehrsunternehmen	BE	DB	DB	DB	erx	erx	evb	evb	me	me	NWB	NWB	NWB	StU	WFB	WFB
Verkehrsvertrag	BBN ^{*1}	DOE	EBN	SBHA ^{*2}	DOZ	HK	ROVE ^{*3}	WEN	eno ^{*4}	HN ^{*5}	RSBN	WE-2	WLB	REU ^{*6}	EMS	MIL
Fehlender Triebfahrzeugführer	0,0%	3,1%	8,2%	1,9%	43,1%	67,7%	30,8%	45,4%	25,4%	32,6%	6,8%	45,8%	9,1%	0,1%	2,5%	0,0%
Streik EVU	0,0%	36,4%	37,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	52,1%	0,0%	0,0%
Defekte Fahrzeuge	17,6%	4,5%	20,2%	4,8%	5,6%	5,0%	29,2%	26,6%	2,4%	20,8%	10,1%	7,9%	9,7%	21,6%	8,1%	15,4%
Gefährliche Ereignisse	0,0%	0,6%	6,0%	0,0%	1,5%	1,3%	10,8%	8,9%	9,2%	13,0%	1,5%	0,5%	0,2%	7,2%	13,2%	16,7%
Infrastrukturstörungen DB Netz	25,5%	4,0%	2,8%	9,4%	10,4%	4,2%	6,2%	7,6%	3,7%	6,8%	7,9%	5,7%	39,7%	7,5%	18,0%	10,3%
Externe Einflüsse	56,8%	49,0%	20,1%	73,5%	35,6%	19,8%	0,0%	5,2%	58,1%	23,2%	42,5%	28,0%	35,8%	8,2%	46,8%	54,6%
Betriebsführung DB Netz	0,0%	0,1%	0,0%	0,2%	0,3%	0,2%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	27,2%	8,0%	2,1%	0,2%	0,0%	0,0%
Bauliche Gründe	0,0%	0,1%	0,2%	0,0%	0,1%	0,4%	0,0%	1,0%	0,0%	0,3%	1,6%	1,0%	0,3%	0,3%	2,7%	1,3%
Sekundäre Ursachen	0,0%	0,0%	0,0%	4,9%	1,0%	0,7%	0,0%	0,6%	1,0%	0,8%	0,5%	0,0%	0,0%	2,6%	8,4%	1,7%
Betriebsführung EVU	0,0%	0,1%	0,5%	0,9%	0,0%	0,1%	0,0%	0,5%	0,0%	0,4%	1,5%	1,2%	2,7%	0,0%	0,0%	0,0%
Infrastrukturstörungen anderes EIU	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%
Höhere Gewalt	0,0%	1,5%	4,5%	4,5%	2,4%	0,5%	23,1%	4,1%	0,0%	2,2%	0,3%	2,0%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%
Sonstiges	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Legende

Eisenbahnverkehrsunternehmen: BE=Bentheimer Eisenbahn / DB=DB Regio / erx=erixx / evb=evb Elbe-Weser / me=metronom / NWB=NordWestBahn / StU=Start Unterelbe /

Verkehrsverträge: BBN=Bad Bentheim-Neuenhaus / DOE=DINSO I / EBN=Expresskreuz / SBHA=S-Bahn Hannover / DOZ=DINSO II / HK=Heidekreuz / ROVE=Rotenburg-Verden /

WEN=Weser-Elbe-Netz / eno=enno / HN=Hanse-Netz / REU=RE Unterelbe / RSBN=Regio-S-Bahn / WE=Weser-Ems-Netz / WLB=Weser-Lammetalbahn /

REU=RE Unterelbe / EMS=Emsland / MIL=Mittelland

*1) Betriebsaufnahme 07.07.2019

*2) Federführer Region Hannover

*3) Betriebsaufnahme 09.12.2018

*4) Federführer Regionalverband Braunschweig

*5) In 2018 alter Verkehrsvertrag Hanse-Netz und Verkehrsvertrag Uelzen-Göttingen zusammengefasst. Ab 2019 neuer Verkehrsvertrag Hanse-Netz-2.

*6) In 2018: Eisenbahnverkehrsunternehmen metronom.