

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

Anfrage des Abgeordneten Christian Calderone (CDU)

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

Zweigleisigkeit der Bahnstrecke Osnabrück–Oldenburg, Stellwerk Bramsche, Leistungsfähigkeit der Bahnknoten sowie Steuerung und Finanzierung des SPNV

Anfrage des Abgeordneten Christian Calderone (CDU), eingegangen am 28.01.2026 - Drs. 19/9727, an die Staatskanzlei übersandt am 02.02.2026

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Bauen namens der Landesregierung vom 26.03.2026

Vorbemerkung des Abgeordneten

Die Bahnstrecke zwischen Osnabrück und Oldenburg ist eine Achse des Schienenpersonen- und Schienengüterverkehrs in Niedersachsen und Bestandteil des Teilnetzes Weser-Ems. Ihre Leistungsfähigkeit ist für die Anbindung des nordwestlichen Landesteils sowie für die Funktionsfähigkeit der Bahnknotenpunkte Osnabrück, Oldenburg und Bremen von Bedeutung.

Im Abschlussbericht „Fahrplankonzeption Teilnetz Weser-Ems“ der DB Netz AG vom 6. September 2021 werden zahlreiche infrastrukturelle und betrieblich relevante Teilmaßnahmen zur Stabilisierung des Fahrplans, zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit sowie zur Verbesserung der Pünktlichkeit benannt. Dazu zählen u. a. der abschnittsweise zweigleisige Ausbau, zusätzliche Begegnungs- und Überholmöglichkeiten, Anpassungen an Signal- und Stellwerkstechnik sowie Maßnahmen an Knotenbahnhöfen und Streckenabschnitten.

Gleichzeitig bestehen Einschränkungen durch infrastrukturelle Engpässe, Überlastungen von Knotenpunkten, Verzögerungen bei der Umsetzung empfohlener Maßnahmen sowie Unsicherheiten im Hinblick auf Planung, Finanzierung und zeitliche Realisierung. Es besteht daher ein öffentliches Interesse am aktuellen Umsetzungsstand der im Gutachten vorgeschlagenen Maßnahmen, an der strategischen Zielrichtung des Landes im Hinblick auf die Zweigleisigkeit der Strecke Osnabrück–Oldenburg sowie an der Rolle der Landesregierung und der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) bei Planung, Steuerung, Finanzierung und Kontrolle des Schienenpersonennahverkehrs.

1. **Wie ist der Planungsstand, welche Kosten und welche Finanzierung sind gegebenenfalls vorgesehen, und welcher Realisierungszeitraum ist jeweils gegebenenfalls vorgesehen für die im „Abschlussbericht Fahrplankonzeption Teilnetz Weser-Ems“ genannten Teilmaßnahmen**
 - **Elektrifizierung der Strecke Osnabrück–Oldenburg,**
 - **Doppelspurabschnitt Sandkrug–Huntlosen,**
 - **Doppelspurabschnitt Höltinghausen,**
 - **Doppelspurabschnitt Achmer–Halen,**
 - **Ausbau des Streckenabschnitts Wildeshausen auf 120 km/h,**
 - **Ausbau des Streckenabschnitts Hesepe–Wildeshausen auf 120 km/h einschließlich eines zweiten Bahnsteiggleises in Hesepe,**
 - **Inbetriebnahme des ESTW Osnabrück,**
 - **Inbetriebnahme eines Doppel-ESTW Osnabrück Hbf,**
 - **Inbetriebnahme einer Wendeanlage östlich Osnabrück Hbf sowie**
 - **für die LST-Optimierung im Bereich Osnabrück-Eversburg?**

Für die Maßnahmen zum Ausbau des Weser-Ems-Netzes hat die DB InfraGO im Auftrag der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) eine Machbarkeitsstudie durchgeführt, um den Projektumfang und die erwarteten Kosten abzuschätzen. Diese Studie liegt seit Ende 2025 vor. Daraus ergibt sich, dass allein für den Ausbau des Weser-Ems-Netz mit Preisstand 2025 von Gesamtkosten in Höhe von 1,6 Milliarden Euro auszugehen ist.

Finanziert werden soll das Projekt hauptsächlich aus Mitteln des Gesetzes über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG). Um einen entsprechenden Förderantrag beim Bund stellen zu können, sind zunächst die Planungen weiter voranzubringen. Entsprechend beabsichtigt die LNVG im Laufe des Jahres 2026 die DB InfraGO mit der Erstellung der Vorentwurfsplanung zu beauftragen.

Auch für die Planung einer Wendeanlage im Hauptbahnhof Osnabrück sowie die Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik in Osnabrück-Eversburg sollen die Planungen im Jahr 2026 bei der DB InfraGO im Rahmen des Projektes der Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn beauftragt werden.

2. **Ist die vollständige Zweigleisigkeit der Strecke Osnabrück–Oldenburg zugunsten eines Ausbaus mit Begegnungs- beziehungsweise Überholabschnitten aufgegeben worden? Falls ja, mit welcher Begründung?**

Eine Erhöhung der Kapazität auf der Strecke Oldenburg–Osnabrück in Verbindung mit einer Elektrifizierung wurde von Niedersachsen als Maßnahme für den Bundesverkehrswegeplan 2030 vorgeschlagen. Der Bund hat diesen Vorschlag als Hintergrundinformation für die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (Kabinettsbeschluss 03.08.2016 und Ausbaugesetze vom 02.12.2016) geprüft und verworfen. Zu diesem Ergebnis ist der Bund gekommen, indem er die Maßnahme Kapazitätserhöhung durch Kreuzungsbahnhöfe und die Maßnahme Elektrifizierung einzeln bewertet hat. Bei einer alleinigen Kapazitätserhöhung in Form von Kreuzungsbahnhöfen wurde auf den fehlenden Nutzen einer Elektrifizierung hingewiesen. Und auch für die untersuchte alleinige Elektrifizierung ohne Kapazitätserhöhung wurde eine fehlende Wirtschaftlichkeit attestiert. Der Bund hat zusätzlich zur Anmeldung Niedersachsens auch eine volle Zweigleisigkeit geprüft und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die Investitionskosten nicht durch den Nutzen gedeckt werden können.

Daraufhin wurde der Ausbau seitens der LNVG beplant. Hierbei wurde bisher kein vollständiger zweigleisiger Ausbau der Bahnstrecke zwischen Oldenburg und Osnabrück vorgesehen. Stattdessen ist die Errichtung geeigneter Kreuzungsabschnitte vorgesehen. Das erarbeitete Zielkonzept erfüllt am

besten die zugrunde gelegten verkehrlichen, betrieblichen und klimapolitischen Ziele. Um die grundsätzliche Förderfähigkeit nach dem GVFG nachzuweisen, muss die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit mittels standardisierter Bewertung nachgewiesen werden. Dafür ist mindestens eine Kostenschätzung aus der abgeschlossenen Vorentwurfsplanung erforderlich.

Dieses Zielkonzept ist zur Abwicklung des geplanten Betriebskonzepts mit einem 30-Minuten-Takt im SPNV und einzelnen Güterzügen ausreichend. Ein vollständiger zweigleisiger Ausbau würde infolge des größeren Projektumfangs zu einer deutlichen Kostensteigerung führen. Auch wird mit einer schnelleren Umsetzung des jetzt geplanten Ausbaus gerechnet.

3. Ist die Umsetzung der im Gutachten zum Teilnetz Weser-Ems vorgesehenen Maßnahmen zum jetzigen Zeitpunkt zeitlich verzögert? Wenn ja, warum ist dies so?

Die LNVG und die DB InfraGO befinden sich aktuell in der Abstimmung darüber, wie die Umsetzung der baulichen Maßnahmen im Weser-Ems-Netz zeitlich eingeordnet werden kann. Neben dem Bauablauf ist dabei auch zu berücksichtigen, in welcher Höhe Finanzmittel pro Jahr bereitgestellt werden können. Diese aktuelle Situation stellt keine zeitliche Verzögerung dar. Das Gutachten aus 2021 hat lediglich die nächsten Schritte skizziert.

4. Wie ist gegebenenfalls der aktuelle Planungsstand der für das Jahr 2027 vorgesehenen Digitalisierung des Stellwerks Bramsche zu einem Elektronischen Stellwerk (ESTW)? Welche Kosten sind gegebenenfalls für den Umbau veranschlagt, und ist die Finanzierung vollständig gesichert?

Diese Maßnahme liegt im Verantwortungsbereich der Deutschen Bahn und wird unabhängig vom Ausbau des Weser-Ems-Netz durch die DB InfraGO durchgeführt. Der Landesregierung liegen darüber keine Informationen vor.

5. Umfasst die Digitalisierung zum ESTW Bramsche die vollständige Strecke Osnabrück–Oldenburg sowie die Strecke Osnabrück–Delmenhorst oder lediglich den Bahnhof Bramsche?

Diese Maßnahme liegt im Verantwortungsbereich der Deutschen Bahn und wird unabhängig vom Ausbau des Weser-Ems-Netz durch die DB InfraGO durchgeführt. Der Landesregierung liegen darüber keine Informationen vor.

6. Ist es zutreffend, dass für den Umbau des Stellwerks Bramsche zu einem ESTW die Strecken Osnabrück–Oldenburg und Osnabrück–Bremen jeweils für etwa sechs Monate vollständig gesperrt werden sollen? Wie sind die Schienenersatzverkehre während dieser Sperrungen konkret organisiert, und wer trägt gegebenenfalls die hierfür entstehenden Kosten?

Diese Maßnahme liegt im Verantwortungsbereich der Deutschen Bahn und wird unabhängig vom Ausbau des Weser-Ems-Netz durch die DB InfraGO durchgeführt. Der Landesregierung liegen darüber keine Informationen vor. Bislang sind keine Sperrungen bekannt.

7. Gibt es Konzepte, die gegebenenfalls eine Abwanderung auf den Individualverkehr verhindern, z. B. durch abschnittsweise Umsetzung der Maßnahmen mit kürzeren Schienenersatzverkehrsstrecken oder eine Bündelung mehrerer Baumaßnahmen?

Bezogen auf den Ausbau des Weser-Ems-Netzes gibt es noch keinen abgestimmten Bauablaufplan. Daher können zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine Aussagen zu Ersatzkonzepten getroffen werden.

8. Wie steht die Landesregierung zur Reaktivierung der Mecklenburger Nordbahn? Erledigt die LNVG Niedersachsen nach Auffassung der Landesregierung alles Erforderliche, um eine Reaktivierung voranzubringen?

Es wird davon ausgegangen, dass die „Tecklenburger Nordbahn“ gemeint ist. Hier stehen der nordrhein-westfälische Aufgabenträger nwl und die LNVG im engen Austausch, um das Projekt voranzutreiben.

Unter anderem als Vorbereitung der Reaktivierung der „Tecklenburger Nordbahn“ bereitet die DB InfraGO aktuell die Erneuerung und Modernisierung des Knotenbahnhofs Osnabrück bis 2031 vor. In diesem Zug möchte die LNVG auch kapazitätssteigernde Maßnahmen umsetzen, beispielweise durch zusätzliche Bahnsteigkanten. Dazu wird aktuell eine Planungsvereinbarung mit der DB InfraGO ausgehandelt, die zeitnah geschlossen werden soll.

9. Soll bei den mit bis zu 120 Prozent überlasteten Bahnknoten Osnabrück, Oldenburg und Bremen Abhilfe geschaffen werden? Falls ja, wie?

Für den Bahnhof Osnabrück Hauptbahnhof hat die LNVG bei der DB InfraGO verschiedene Planungen zusätzlicher Bahnsteiggleise beauftragt. Diese dienen dazu, zusätzliche Züge aus dem Weser-Ems-Netz und der Tecklenburger Nordbahn aufzunehmen. Nach dem Vorliegen der Vorentwurfsplanung soll entschieden werden, welche Maßnahmen konkret weiterverfolgt werden.

Im Bahnhof Oldenburg wird aktuell die Signaltechnik erweitert, um das Flügelzugkonzept nach Norddeich und Wilhelmshaven umsetzen zu können. Dies entlastet den Bahnhof, da dann Züge zweier Relationen einen Bahnsteig belegen.

Bezüglich des Bahnknotens Bremen liegt die Zuständigkeit beim Bundesland Freie Hansestadt Bremen.

10. Wann, in welchen Umsetzungsschritten und zu welchen Kosten soll gegebenenfalls das Zugsicherungssystem ETCS bundesweit eingeführt werden? Welche Rolle nimmt Niedersachsen gegebenenfalls bei der bundesweiten Einführung von ETCS ein?

Die Verantwortung für die Einführung von ETCS im DB-Netz liegt nicht beim Land. Bislang ist kein schlüssiges Migrationsszenario von Bund und DB für die Einführung von ETCS erkennbar. Die 2018 erstellte Machbarkeitsstudie zur bundesweiten Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik im DB-Netz sah einen koordinierten Rollout über 20 Jahre vor. Aufgrund von Verzögerungen und deutlichen Kostenerhöhungen hat der Bund seine Strategie neu ausgerichtet. Danach wurde in einer Untersuchung ermittelt, dass für ein fokussiertes Programm ein Brutto-Gesamtinvestitionsvolumen von über 50 Milliarden Euro (ohne Diskontierung) bis 2070 einem Nutzen in Höhe von gut 100 Milliarden Euro gegenübersteht. Neben dem finanziellen Bedarf stellen auch die begrenzten Ressourcen des Sektors zu beachtende Randbedingungen dar. Ende letzten Jahres startete der Bund einen Runden Tisch zur Digitalisierung der Schiene. Bis Ende 2026 sind Beratungen vorgesehen, damit der Bund seine Digitalisierungsstrategie für die Schiene konkretisieren und die Umsetzung mit der DB InfraGO AG in der neuen Leistungsvereinbarung LV InfraGO vertraglich absichern kann.

11. Wie viel Geld hat die LNVG Niedersachsen in den letzten fünf Jahren gegebenenfalls jeweils jährlich für Gutachten ausgegeben? Welche Gutachten wurden in diesem Zeitraum gegebenenfalls jeweils zu welchem Preis beauftragt? Bitte nach Jahren auflisten.

Gemäß Artikel 24 Abs. 3 der Niedersächsischen Verfassung braucht die Landesregierung Anfragen von Mitgliedern des Landtages u. a. dann nicht zu beantworten, soweit zu befürchten ist, dass durch das Bekanntwerden der Auskünfte schutzwürdige Interessen Dritter verletzt werden. Gutachter, an die die LNVG Aufträge vergibt, werden im Zuge von Wettbewerbsverfahren ermittelt. Daher würde eine genaue Aufstellung der einzelnen Gutachten und deren Preis die Geschäftsgeheimnisse der beteiligten Planungsbüros betreffen.

Hilfsweise kann daher angegeben werden, dass die LNVG in den Jahren 2021 bis 2025 Gutachten im Gesamtwert von rund 560 000 Euro beauftragt hat. Diese betrafen u. a.:

- Gutachten zum Ausbau Weser-Ems-Netz,
- Untersuchungen zum Infrastrukturausbau für den Einsatz von Akku-Triebzügen,
- Mobilfunkanalyse im Zuge der Reaktivierungsuntersuchung,
- diverse Nutzen-Kosten-Untersuchungen für geplante Infrastrukturausbauten,
- Knotenstudie Hannover II.

12. Wie viel Personal beschäftigt die LNVG Niedersachsen aktuell, und auf welche Bereiche verteilt sich dieses Personal?

Bereich/Jahr	Stichtag 23.02.2026
Geschäftsführung	2
Stabsstelle	3
Angebot	11
Fahrzeugmanagement	10
Förderung und Finanzmanagement	21
Infrastruktur	6
Mobilitätsmanagement	9
Personenbeförderungsrecht	13
Vergabe- und Verkehrs-Vertragsmanagement	5
Verkehrswirtschaft	12
Zentrale Dienste	17
Gesamt	109

13. Wie hat sich die Personalstärke der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen in den letzten zehn Jahren in den einzelnen Bereichen entwickelt? Bitte nach Jahren und Bereichen auflisten.

Bereich/Jahr	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Geschäftsführung	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Stabsstelle	1	1	1	2	2	3	2	3	3	3
Angebot	10	10	10	10	10	10	11	11	11	11
Fahrzeugmanagement	5	5	6	7	7	8	8	10	10	10
Förderung und Finanzmanagement	20	23	22	23	23	23	23	24	22	23
Infrastruktur	5	5	5	5	5	5	5	6	6	6
Mobilitätsmanagement	1	1	1	3	3	3	6	5	6	8
Personenbeförderungsrecht	11	12	13	13	13	14	13	14	12	13
Vergabe- und Verkehrsvertragsmanagement	0	0	0	0	0	0	4	4	5	5
Verkehrswirtschaft	8	10	10	11	12	11	12	12	12	12
Zentrale Dienste	9	9	11	10	12	13	13	19	17	18
Gesamt	72	78	81	86	89	92	99	110	106	111

14. Warum müssen SPNV-Betreiber Pönalen gegebenenfalls auch für Zugausfälle und Verspätungen zahlen, die sie nicht zu verantworten haben, insbesondere infolge von Baustellen der Deutschen Bahn oder nicht rechtzeitig erteilter Streckenfreigaben?

Die Rechte und Pflichten des SPNV-Betreibers ergeben sich aus dem Verkehrsvertrag mit dem SPNV-Aufgabenträger. Der SPNV-Aufgabenträger überwacht die Erfüllung der vertraglich vereinbarten Leistungen und Qualitätsstandards. Bei Abweichungen von der vertraglich vorgegebenen Qualität, also bei Schlecht- oder Nichtleistung, sehen die Verkehrsverträge zum einen Kürzungen der Zuschusszahlungen vor. Zum anderen werden neben diesen Kürzungen wegen Qualitätsmängeln bei Vertragsverstößen auch Pönale, also Vertragsstrafen verhängt. Der Verkehrsvertrag regelt hierbei die Risikoverteilung. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sind verpflichtet, alle relevanten wirtschaftlichen Risiken bei der Angebotsabgabe zu berücksichtigen, d. h. sie haben etwaige Risiken wie z. B. Beeinträchtigungen durch Baumaßnahmen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) in ihren Angeboten kalkuliert. Hinzu kommt, dass die EVU und die EIU ihrerseits in Infrastrukturnutzungsverträgen ihre gegenseitigen Rechte und Pflichten festgelegt haben, die SPNV-Aufgabenträger stehen ihrerseits in keinem Vertragsverhältnis mit den EIU. Bei infrastrukturbedingten Problemen und Mängeln, die im täglichen operativen Geschäft auftreten, können und sollen die EVU gegenüber den EIU ihre in den Infrastrukturnutzungsverträgen verankerten Rechte geltend machen. Um sicherzustellen, dass das EVU für diese Aufgabe ausreichend Ressourcen einplant, kann eine Minderung des Zuschusses im Verhältnis EVU und SPNV-Aufgabenträger als geeignetes Instrument betrachtet werden.

Da die LNVG ihre Ausschreibungen und Vertragsgestaltungen kontinuierlich an die Erfahrungen und Entwicklungen der laufenden Verkehrsverträge anpasst, um sicherzustellen, dass sie den aktuellen Anforderungen des Marktes entsprechen, sind bei neueren Verkehrsverträgen die Regelungen zu Zuschusskürzungen abgestuft, d. h. die Minderung des Zuschusses ist in den o. g. Fällen geringer als bei eigenverschuldeten Zugausfällen und Verspätungen des EVU.

15. Hält die Landesregierung es für ethisch vertretbar, dass SPNV-Betreiber auch bei durch Suizide auf Bahnstrecken verursachten Verspätungen und Zugausfällen Pönalen an die LNVG Niedersachsen zahlen müssen?

Die Landesregierung wird keine Bewertung in ethischer Hinsicht vornehmen. Wie bei der Antwort zu Frage 14 dargestellt, ist zwischen Zuschusskürzungen und Pönalen zu differenzieren. Bei Zugausfällen oder Verspätungen, die der SPNV-Betreiber nicht zu verantworten hat, werden grundsätzlich keine Pönale fällig.

16. Wie hoch war die Summe der von der LNVG Niedersachsen jährlich eingenommenen Pönalen (bitte für die letzten zehn Jahre jahresweise aufschlüsseln)?

Die LNVG erfasst die Kürzungen des Zuschusses aufgrund von Nicht- und Schlechtleistungen sowie darüber hinaus etwaige Vertragsstrafen als gemeinsame Positionen. Für die letzten Jahre ergaben sich folgende Summen:

- 2016: 4,1 Millionen Euro,
- 2017: 6,1 Millionen Euro,
- 2018: 8,4 Millionen Euro,
- 2019: 8,9 Millionen Euro,
- 2020: 9,3 Millionen Euro,
- 2021: 12,6 Millionen Euro,
- 2022: 19,7 Millionen Euro,
- 2023: 25,7 Millionen Euro,
- 2024: 31,2 Millionen Euro,

- 2025: noch nicht ermittelt.

17. Was geschieht mit etwaigen Einnahmen aus den Pönalen, und sind diese im Haushalt der LNVG Niedersachsen fest eingeplant?

In der Regel werden Pönale nicht direkt vom EVU an den Aufgabenträger gezahlt, sondern mit monatlichen Zuschusszahlungen oder im Rahmen der Schlusszahlung bei finalen Abrechnungen verrechnet. Dadurch verringert sich die jährliche Ausgabe des Aufgabenträgers für den jeweiligen Verkehrsvertrag.

In der Finanzplanung des SPNV-Aufgabenträgers LNVG werden mögliche Pönale und Zuschusskürzungen nicht eingeplant. Die Finanzplanung erfolgt unter der Prämisse, dass jeder bestellte Zug pünktlich und qualitativ vertragskonform verkehrt.

18. Welche Berichtspflichten bestehen gegebenenfalls für SPNV-Betreiber gegenüber der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen im Einzelnen (bitte entsprechend aufschlüsseln)?

Abweichungen von den vertraglich vereinbarten Leistungen (Umfang und Qualitätsstandards) müssen den Auftraggebern gemeldet werden. Um diesen Zielen gerecht zu werden, gibt es die folgenden Berichtspflichten:

- Vorabinformationen über Veränderungen des vertraglich vereinbarten SPNV-Angebots,
- täglicher Betriebslagebericht,
- monatlicher Statusbericht,
- halbjährliches Statusgespräch,
- jährlicher Sicherheitsbericht,
- tägliche Meldungen zur Fahrzeugverfügbarkeit und Zuverlässigkeit,
- tägliche Meldungen zum Kraftstoffverbrauch,
- tägliche Meldungen über durchgeführte Instandhaltungsarbeiten.

19. Zu welchem Zweck werden die aus diesen Berichtspflichten gewonnenen Daten jeweils gegebenenfalls verwendet?

Diese Daten sollen die Performance des Eisenbahnverkehrsunternehmens messen und sind Grundlage für eventuelle Minderungen des Zuschusses und für Vertragsstrafen.

Zweck ist die Sicherstellung einer möglichst hohen Qualität für den Fahrgast. Die wichtigen Kennzahlen Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Zugbildung werden in dem sogenannten Qualitätsmonitor der LNVG für alle Linien, die von den niedersächsischen Aufgabenträgern federführend verwaltet werden, veröffentlicht. Weiterhin wird die Nutzung der LNVG-eigenen Fahrzeuge einem Monitoring unterzogen, um den Werterhalt der Fahrzeuge sicherzustellen.

20. Nach wie vielen Tagen eines Jahres waren die Regionalisierungsmittel der LNVG Niedersachsen jeweils gegebenenfalls vollständig aufgebraucht (bitte für die letzten fünf Jahre jahresweise auflisten)?

Die Regionalisierungsmittel werden im Kapitel 5089, Sondervermögen zweckgebundene Einnahmen - RegG bewirtschaftet. In Sondervermögen werden Haushaltsmittel überjährig auf Basis des Bestands bewirtschaftet. Die LNVG hat dadurch die Möglichkeit, die am Ende eines Haushaltsjahres verbliebenen Mittel (Bestand des Sondervermögens) in Folgejahren zu verwenden. Eine Erfassung

wie in der Frage dargestellt entspricht also nicht der Bewirtschaftungsweise in einem Sondervermögen, sodass hierzu keine Aussage gemacht werden kann.

- 21. Gibt es zwischen den beteiligten Akteuren eine abgestimmte, optimierte Reihenfolge aller Baumaßnahmen auf den Strecken Osnabrück–Oldenburg und Osnabrück–Bremen, mit der bereits vor der vollständigen Umsetzung sämtlicher Maßnahmen eine spürbare Verbesserung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit für die Fahrgäste erreicht werden soll? Falls ja, wie sieht diese Reihenfolge konkret aus?**

Hierzu wird auf die Antworten zu den Fragen 3 und 7 verwiesen. Aktuell gibt es noch keinen abgestimmten Bauablaufplan.