

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

Anfrage der Abgeordneten Detlev Schulz-Hendel, Imke Byl, Christian Meyer, Meta Janssen-Kucz und Dragos Pancescu (GRÜNE)

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

**Qualität und Verlässlichkeit im Regionalbahnverkehr in Niedersachsen**

Anfrage der Abgeordneten Detlev Schulz-Hendel, Imke Byl, Christian Meyer, Meta Janssen-Kucz und Dragos Pancescu (GRÜNE), eingegangen am 06.11.2019 - Drs. 18/5024  
an die Staatskanzlei übersandt am 08.11.2019

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 11.12.2019

**Vorbemerkung der Abgeordneten**

Laut Pünktlichkeitsbilanz hat es bei allen regionalen Bahnunternehmen in Niedersachsen im Jahr 2018 mehr Zugausfälle und Zugverspätungen gegeben als in den Vorjahren. Aus der Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung von Abgeordneten der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen in der Drucksache 18/4298 geht zudem hervor, dass es auch im Zeitraum von Januar bis Mai 2019 zahlreiche ungeplante Zugausfälle gegeben hat.

**1. Wie hoch ist der Anteil der geplanten Zugausfälle im Verhältnis zur Gesamtzahl der Zugausfälle im Zeitraum vom 01.01. bis 30.09.2019, und welche konkreten Gründe lagen für diese geplanten Zugausfälle vor (bitte Zahlen aufgliedern für die einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Strecken in Niedersachsen)?**

In den von den niedersächsischen Aufgabenträgern federgeführten Verkehrsverträgen (14 von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen [LNVG] sowie jeweils ein Vertrag von der Region Hannover und dem Regionalverband Großraum Braunschweig) sind im Zeitraum vom 1. Januar 2019 bis 30. September 2019 insgesamt 1,3 % der Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) geplant ausgefallen, davon waren etwa die Hälfte geplante Zugausfälle.

Den Hauptfall der geplanten Zugausfälle bilden mit einem Anteil von 97 % alle Zugausfälle, die auf angekündigte Bauarbeiten zurückzuführen waren und deshalb gegenüber den Fahrgästen frühzeitig vorab kommuniziert werden konnten. Zusätzlich wurden zu den geplanten Zugausfällen auch weitere Zugausfälle aufgrund von längerfristig vorgesehenen Ersatzkonzepten gezählt, die die NordWestBahn aktuell in den Teilnetzen Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen sowie Weser-Ems wegen Mangel an Triebfahrzeugführern umgesetzt und gegenüber den Fahrgästen vorab kommuniziert hat.

In der **Anlage 1** sind der Anteil der geplanten Zugausfälle bezogen auf den vereinbarten Umfang der Betriebsleistungen und aufgeteilt auf die beiden beschriebenen Ausfallgründe für die einzelnen Verkehrsnetze und die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) dargestellt.

**2. Wie hoch ist der Anteil der ungeplanten Zugausfälle im Verhältnis zur Gesamtzahl der Zugausfälle im Zeitraum vom 01.01.2019 bis 30.09.2019 im Regionalbahnverkehr in Niedersachsen, und welche konkreten Gründe lagen dafür vor (bitte Zahlen auflgliedern nach Eisenbahnverkehrsunternehmen und Strecken in Niedersachsen)?**

In den von den niedersächsischen Aufgabenträgern federgeführten Verkehrsverträgen (14 von der LNVG sowie jeweils ein Vertrag von der Region Hannover und dem Regionalverband Großraum Braunschweig) sind im Zeitraum vom 1. Januar 2019 bis 30. September 2019 insgesamt 1,2 % der Leistungen im SPNV ungeplant ausgefallen. Der Anteil der ungeplanten Zugausfälle im Verhältnis zur Gesamtzahl aller Zugausfälle in den 16 Verkehrsverträgen in diesem Zeitraum betrug dabei insgesamt rund 48 %.

In der **Anlage 2** sind der Anteil der ungeplanten Zugausfälle bezogen auf den vereinbarten Umfang der Betriebsleistungen für die einzelnen Verkehrsnetze und die EVU dargestellt. Aus der **Anlage 3** lassen sich die Gründe für die ungeplanten Zugausfälle in den einzelnen Verkehrsnetzen und aufgeteilt auf die EVU entnehmen.

**3. Da in der Drucksache 18/4298 als Ursachen der ungeplanten Zugausfälle 9,2 % „sonstige Ursachen“ angeführt wurden: Welche sonstigen Ursachen sind hier konkret gemeint (bitte Angaben auf den Zeitraum 01.01.2019 bis 30.09.2019 beziehen)?**

Unter sonstigen Ursachen wurden folgende Gründe für Zugausfälle angeführt:

- Betriebsführung DB Netz (z. B. kurzfristige Krankmeldung eines Fahrdienstleiters),
- bauliche Gründe (z. B. Auswirkungen von Mängel-Langsamfahrstellen oder Baustellen),
- sekundäre Ursachen (z. B. Fahrzeugwende oder das Teilen von Zügen nicht möglich),
- Betriebsführung EVU (z. B. Dienstdauer des Personals überschritten),
- anderes Eisenbahninfrastrukturunternehmen (z. B. Störungen bei dritten Eisenbahninfrastrukturbetreibern).

Diese sonstigen Ursachen sind in der Anlage 3 für den Zeitraum 1. Januar 2019 bis 30. September 2019 weiter aufgeschlüsselt.

**4. Führen alle Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bei geplanten Zugausfällen einen ordnungsgemäßen Ersatzverkehr durch? Wenn nein, welche Gründe für die Nichtdurchführung eines ordnungsgemäßen Ersatzverkehrs liegen vor?**

Ja, bei geplanten Zugausfällen werden bereits im Vorfeld Konzepte für einen Ersatzverkehr entwickelt. In der Regel wird ein Schienenersatzverkehr mit Bussen eingerichtet. In einigen Fällen wird auf das parallele SPNV-Angebot verwiesen, wenn ein Zug den Zielbahnhof schneller erreicht als ein Ersatzbus (z. B. im Abschnitt Hamburg Hauptbahnhof–Hamburg-Harburg).

**5. Wie konkret wurden die eingesparten Mittel durch einbehaltene Leistungen aus 2018 in Höhe von 3,2 Millionen Euro für Qualitätsverbesserungen im SPNV eingesetzt (bitte genaue Auflistung der Einzelmaßnahmen mit Angabe der jeweils eingesetzten Mittel in Euro)?**

Für die Finanzierung der Betriebsleistungen im SPNV erhält die LNVG zweckgebundene Mittel nach § 7 Abs. 1 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG). Aufgrund der gesetzlichen Zweckbindung im NNVG für diese Mittel dürfen auch frei werdende Beträge aus Zuschusskürzungen gegenüber den Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Pönalen wegen Zugausfällen oder -verspätungen von den SPNV-Aufgabenträgern ausschließlich für die Finanzierung von Betriebsleistungen im SPNV verwendet werden. Insgesamt spielen Pönalien angesichts der Gesamthöhe der Aufwendungen für die Finanzierung von Betriebsleistungen allerdings nur eine sehr untergeordnete Rolle.

Die einbehaltenden Leistungen im Jahr 2018 sind zur Mitfinanzierung der nachfolgenden Maßnahmen verwendet worden:

- a) erhöhter Einsatz von Zugbegleitpersonal (Gesamtkosten ca. 2,7 Millionen Euro),
- b) Investitionen in WLAN in Zügen (Kosten ca. 0,4 Millionen Euro),
- c) hochwertiger Schienenersatzverkehr - Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven (Kosten ca. 1,4 Millionen Euro),
- d) Verbesserung von Fahrgastinformation und Reisendenlenkung - ZugInfo-Monitore in den Bahnhöfen Elze, Kreiensen, Norheim und Winsen (Kosten ca. 835 TEuro).

**6. 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?**

Niedersachsen steht hinsichtlich des Erhalts und Ausbaus der Schieneninfrastruktur im ständigen Austausch mit dem Bund und den anderen Bundesländern. Unter anderem im Arbeitskreis Bahnpolitik und den weiteren Gremien der Verkehrsministerkonferenz (VMK) setzt sich die Landesregierung zu diesem Zweck gemeinsam mit den anderen Bundesländern mit Nachdruck für Mittelerhöhungen für die Schieneninfrastruktur auf der Bundesebene ein. Beispielhaft kann hierzu auf den zu TOP 5.1 gefassten Grundsatzbeschluss „Stärkung des Schienenverkehrs in Deutschland“ auf der VMK am 09./10. Oktober 2019 verwiesen werden, an dessen Erarbeitung Niedersachsen beteiligt war. Mit diesem Grundsatzbeschluss fordern die Länder den Bund u. a. dazu auf, die Ausstattung mit Regionalisierungsmitteln schrittweise zu erhöhen, die Investitionen in das Schienennetz weiter deutlich anzuheben und auf hohem Niveau zu verstetigen, z. B. durch Schaffung eines „Sonderfonds Schienenverkehr Deutschland“ sowie die finanzielle Ausstattung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) Anlage 8.7 für Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen im SPNV im Verhältnis zur Gesamtfinanzierungsausstattung der LuFV zu verbessern.

Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang, dass allein der Bund und die Deutsche Bahn AG (DB AG) verantwortlich für den Erhalt der Bundesschienenwege sind. Die Länder sind in den Verhandlungen zwischen Bund und DB AG über Ausgestaltung der LuFV und die Höhe der in der LuFV bereitgestellten Finanzmittel nicht einbezogen.

**7. Inwiefern ist zu wann geplant, künftig bei der Ausschreibung und der Vergabe von Strecken in Niedersachsen landesweit den Ausschreibungskriterien Qualität und Verlässlichkeit einen höheren Stellenwert einzuräumen?**

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

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund des Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Von der LNVG und den anderen beiden SPNV-Aufgabenträgern werden bereits seit Langem in den Vergabeverfahren für die Verkehrsverträge die für den Fahrgast wichtigen Qualitätsstandards durch hohe und verbindliche Mindestanforderungen vorgegeben und gesichert. Den vorgegebenen Qualitätsstandards kommt dadurch in den Vergabeverfahren eine herausgehobene Bedeutung zu. Sie können in den Wettbewerbsverfahren nicht zugunsten eines geringeren Angebotspreises verringert werden.

Die SPNV-Aufgabenträger haben in diesem Zusammenhang außerdem frühzeitig ein umfassendes Qualitätsmanagement aufgebaut, mit dem einerseits in den Verkehrsverträgen die Qualität festgelegt sowie andererseits die von den EVU im Rahmen der Vertragsdurchführung geleistete Qualität im SPNV erfasst, bewertet und kontrolliert wird. Dieses mittlerweile standardisierte Qualitätsmanagement wird kontinuierlich weiterentwickelt, um sich an die wechselnden Bedürfnisse der Fahrgäste und Herausforderungen anzupassen, und ist Bestandteil der Verkehrsverträge, die von den

niedersächsischen SPNV-Aufgabenträgern als Federführer betreut werden. Das Qualitätsmanagement-System beinhaltet dabei:

- hohe Anforderungen an die vom Verkehrsunternehmen geforderte und von ihm unmittelbar zu beeinflussende Qualität,
- ein abgestuftes Bonus-Malus-System, damit die Verkehrsunternehmen einerseits finanzielle Anreize erhalten und damit ein Interesse haben, die geforderte gute Qualität zu liefern, sowie andererseits Vertragsstrafen bei Qualitätsmängeln,
- die kontinuierliche Erhebung und Dokumentation der Qualitätskennzahlen über Betriebslage-meldungen und -berichte sowie über Kundenmonitoring und in den neuen Verträgen über Test-kundenerhebungen,
- mindestens halbjährliche Qualitätsgespräche über das aktuelle Betriebsgeschehen sowie über die Entwicklung der Qualitätskennzahlen.
- Aufbauend auf diesem System wurden zudem Reaktionskonzepte entwickelt, mit denen u. a. kurzfristig Qualitätsmängel aufgedeckt werden und die Verkehrsunternehmen dann zeitnah auf-gefordert werden können, Maßnahmen zu ergreifen.

Zugunsten einer höheren Stabilität werden darüber hinaus in den neueren Verträgen zusätzliche Reserven in den Bereichen Personal und Fahrzeuge vorgegeben und finanziert. So werden zusätz-liche Reserve-Dienstschichten beziehungsweise Rufbereitschaften bei Triebfahrzeugführern vorge-geben sowie ein früherer Arbeitsbeginn bei der ersten Dienstschicht des Triebfahrzeugführers ge-fordert, um gegebenenfalls kleinere Störungen an den Fahrzeugen bei Betriebsbeginn beseitigen zu können. Außerdem enthalten alle neuen Verkehrsverträge Verpflichtungen für die EVU, Trieb-fahrzeugführer über Bedarf auszubilden. In Abhängigkeit der Netzgröße wird dazu eine feste An-zahl an Triebfahrzeugführern vorgegeben, die jährlich auszubilden sind.

**9. 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)?**

Die SPNV-Linien in Niedersachsen sind in Teilnetzen und mit teilnetzbezogenen Verkehrsverträgen wettbewerblich vergeben.

Für die einzelnen Teilnetze gelten folgende Restlaufzeiten (der Endpunkt des aktuellen Verkehrs-vertrages entspricht dem Betriebsaufnahmezeitpunkt für den jeweils neu zu vergebenden anschlie-ßenden Verkehrsvertrag):

**RB 57 Leer–Groningen:** ARRIVA Nederland bis Dezember 2020; neuer Verkehrsvertrag mit ARRIVA Nederland bis Dezember 2035

**S-Bahn Hannover** (S 1 Minden–Wunstorf–Hannover Hbf–Weetzen–Haste, S 2 Nienburg–Wuns-torf–Hannover Hbf–Weetzen–Haste, S 3 Hannover Hbf–Lehrte–Hildesheim Hbf, S 4 Bennemüh-len–Hannover Hbf–Sarstedt–Hildesheim Hbf, S 5 Hannover Flughafen–Hannover Hbf–Weetzen–Hameln–Paderborn Hbf, S 6 Hannover Hbf–(Lehrter Kurve–)Burgdorf–Celle, S 7 Hannover Hbf–Lehrte–Burgdorf–Celle, S 8 Hannover Flughafen–Hannover Hbf–Hannover Messe/Laaten, S 21 Hannover Hbf–Weetzen–Barsinghausen, S 51 Seelze–Hannover Hbf–Springe–Hameln): DB Regio bis Dezember 2020; Übergangsvertrag mit DB Regio bis Juni 2022; neuer Verkehrsvertrag mit Transdev/Nordwestbahn ab Juni 2022.

**Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen** (RS 1 Bremen-Farge–Bremen Hbf–Verden (Aller), RS 2 Bremerhaven–Bremen Hbf–Twistringen, RS 3 Bad Zwischenahn–Oldenburg–Bremen Hbf, RS 4 Nordenham–Bremen Hbf): Nordwestbahn bis Dezember 2021; neuer Verkehrsvertrag mit Nord-westbahn ab Dezember 2021.

**RB 76 Rotenburg (Wümme)–Verden (Aller):** evb bis Dezember 2021; danach Bestandteil des neuen Verkehrsvertrages Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen.

**Heidekreuz** (RB 37 Bremen–Soltau–Uelzen, RB 38 Hannover–Soltau–Buchholz/N.[–HH–Harburg]): erixx bis Dezember 2021 (Neuausschreibung gemeinsam mit Weser-/Lammetalbahn als „Dieselnetz Niedersachsen-Mitte“ läuft).

**Weser-/Lammetal** (RB 77 Bünde–Löhne–Hameln–Hildesheim, RB 79 Hildesheim–Bodenburg): Nordwestbahn bis Dezember 2021 (Neuausschreibung gemeinsam mit Heidekreuz als „Dieselnetz Niedersachsen-Mitte“ läuft).

**Weser-Elbe** (RB 33 Cuxhaven–Bremerhaven–Buxtehude): evb bis Dezember 2021.

**Bad Bentheim–Neuenhaus** (RB 56): Bentheimer Eisenbahn bis Dezember 2021.

**Neigetechnik-Netz Thüringen** (u. a. RE 1 Göttingen–Erfurt): DB Regio bis Dezember 2021.

**Schleswig-Holstein-Teilnetz Ost** (u. a. RE 83 Lüneburg–Lübeck): DB Regio bis Dezember 2021.

**Expresskreuz Bremen/Niedersachsen** (RE 1 Hannover–Bremen–Norddeich Mole, RE 8 Hannover–Bremen–Bremerhaven, RE 9 Osnabrück–Bremerhaven): DB Regio bis Dezember 2022.

**Dieselnetz Ostwestfalen Teillos Süd** (u. a. RB 75 Bielefeld–Osnabrück, RB 84 Paderborn–Ottbergen–Kreiensen, RB 85 Paderborn–Ottbergen–Göttingen): Nordwestbahn bis Dezember 2025.

**Elektronetz Niedersachsen-Ost** (RE 30 Wolfsburg–Hannover, RE 50 Wolfsburg–Braunschweig–Hildesheim): metronom bis Dezember 2025.

**Dieselnetz Nordthüringen** (u. a. RE 2 Kassel–Hann. Münden–Leinefelde–Erfurt): DB Regio bis Dezember 2025.

**Weser-Ems** (RE 18 Osnabrück–Oldenburg–Wilhelmshaven, RB 58 Osnabrück–Vechta–Bremen, RB 59 Wilhelmshaven–Sande–Esens, RE 19 Wilhelmshaven–Oldenburg–Bremen): Nordwestbahn bis Dezember 2026.

**Untere Elbe** (RE 5 Cuxhaven–Hamburg): DB Start Untere Elbe bis Dezember 2027.

**Elektronetz Sachsen-Anhalt Nord** (u. a. RE 20 Uelzen–Stendal–Magdeburg–Halle [Saale]): DB Regio bis Dezember 2028.

**Dieselnetz Niedersachsen Südost I** (RB 45 Braunschweig–Schöppenstedt, RB 80/81 Göttingen/Bodenfelde–Northeim–Herzberg–Nordhausen, RB 44/48 Braunschweig–Salzgitter–Lebenstedt, RB 46 Braunschweig–Seesen–Herzberg, RB 82 Göttingen–Kreiensen–Bad Harzburg, RB 86 Einbeck–Mitte–Einbeck–Salzderhelden–Göttingen): DB Regio bis Dezember 2029.

**Dieselnetz Niedersachsen Südost II** (RE 10 Hannover–Bad Harzburg, RB 32 Lüneburg – Dannenberg, RB 42/43 Braunschweig–Vienenburg–Bad Harzburg/ Goslar, RB 47 Braunschweig–Uelzen): erixx bis Dezember 2029.

**Haard-Achse** (u. a. RE 2 Düsseldorf–Münster–Osnabrück ab Dezember 2019): DB Regio bis Dezember 2029.

**Emsland** (RE 15 Emden–Münster) Westfalenbahn bis Dezember 2030.

**Mittelland** (RE 60/70 Rheine/Bielefeld–Hannover–Braunschweig): Westfalenbahn bis Dezember 2030.

**Saale-Thüringen-Südharz** (u. a. RE 9 Kassel–Hann. Münden–Halle [Saale]): abellio bis Dezember 2030.

**Nordosthessen** (u. a. RB 7/RB 8 Göttingen–Eichenberg–Kassel/Fulda): Cantus (Hess. Landesbahn/BENEX) bis Dezember 2031.

**Teutoburger Wald** (u. a. RB 61 Hengelo–Bad Bentheim–Osnabrück–Bielefeld, RB 66 Osnabrück–Münster, RE 78 Nienburg–Minden–Bielefeld): eurobahn (Keolis) bis Dezember 2032.

**S-Bahn Hamburg** (u. a. S 3 Stade–Hamburg.–Pinneberg): DB S-Bahn Hamburg bis Dezember 2033.

**Hanse-Netz** (RE 2 Uelzen–Hannover–Göttingen, RE 3 Hamburg–Hannover, RE 4 Hamburg–Bremen, RB 31 Hamburg–Lüneburg, RB 41 Hamburg–Bremen): metronom bis Dezember 2033.

**Dieselnetz Sachsen-Anhalt** (u. a. RE 4/RE 21 Goslar–Halberstadt.–Magdeburg/Halle [Saale], RE 6 Wolfsburg–Magdeburg., RB 35 Wolfsburg–Stendal, RB 36 Wolfsburg–Magdeburg): abellio bis Dezember 2032.

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

Eine Kündigung von Verkehrsverträgen ist in aller Regel nur aus wichtigen Gründen möglich.

Wichtige Gründe sind zum einen konkrete Verstöße gegen gesetzliche Bestimmungen. Hierzu zählen u. a. ein Verstoß gegen § 133 Abs. 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen, gegen das niedersächsische Tariftreue- und Vergabegesetz sowie gegen das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG), wenn eine Genehmigung nach § 6 AEG nicht vorhanden ist bzw. entzogen wird.

Zum anderen kommen Verstöße gegen vertragliche Bestimmungen in Betracht. Hier kann zwischen zwei Fallgruppen unterschieden werden: Als erstes kommen Fälle in Betracht, bei denen ein einmaliger Verstoß reicht, etwa wenn die Betriebsaufnahme der Verkehrsleitungen nicht oder nur unzureichend vorbereitet wird oder keine Vorlage einer Sicherheitsbescheinigung nach dem AEG erfolgt. Als zweites sind die Fälle zu nennen, die einen mehrmaligen erheblichen Verstoß gegen vertragliche Pflichten voraussetzen. Der Verstoß muss dabei so schwerwiegend sein, dass unter Berücksichtigung des Einzelfalls und unter Abwägung der beiderseitigen Interessen dem Aufgabenträger die Fortsetzung des Vertrages nicht zuzumuten ist. Vor einer Kündigung ist das EVU auf den Verstoß gegen die vertraglichen Bestimmungen hinzuweisen und zweimal abzumahnen. Nach erfolgloser zweimaliger Abmahnung muss vor Aussprache der Kündigung eine Kündigungsandrohung erfolgen, mit der das EVU letztmalig die Gelegenheit erhält, den Vertragsverstoß abzustellen.

## Anlage 1: Geplante Ausfälle (01.01. - 30.09.2019)

Ausfallquoten bezogen auf den vereinbarten Umfang der Betriebsleistungen je Verkehrsnetze

Netz	Verkehrsunternehmen	Ausfallquote	Ursache
Bad Bentheim - Neuenhaus (BBN)	Bentheimer Eisenbahn	0,0%	-
Dieselnetz Niedersachsen-Südost I (DOE)	DB Regio Nord	0,2%	Bauarbeiten
Dieselnetz Niedersachsen-Südost II (DOZ)	erixx	0,2%	Bauarbeiten
RE-Kreuz Bremen (EBN)	DB Regio Nord	1,5%	Bauarbeiten
Emsland (EMS)	WestfalenBahn	1,7%	Bauarbeiten
Heidekreuz (HK)	erixx	1,1%	Bauarbeiten
Hanse-Netz/ Uelzen - Göttingen 2018+ (HN-2)	metronom	0,1%	Bauarbeiten
Mittelland (MIL)	WestfalenBahn	0,1%	Bauarbeiten
Untereibe 2018+ (REU-2)	Start Untereibe	0,0%	Bauarbeiten
Rotenburg/Wümme - Verden/Aller (ROVE)	evb	2,5%	Bauarbeiten
Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen (RSBN)	NordWestBahn	2,5%	Bauarbeiten
		0,3%	Ersatzkonzept *)
Weser-Ems (WE-2)	NordWestBahn	1,1%	Bauarbeiten
		0,2%	Ersatzkonzept *)
Weser-Elbe (WEN)	evb	0,8%	Bauarbeiten
Weser-/Lammetalbahn (WLB-2)	NordWestBahn	1,6%	Bauarbeiten
Elektro-Netz Niedersachsen-Ost (ENNO)	metronom	0,1%	Bauarbeiten
S-Bahn Hannover (S-Bahn)	DB Regio Nord	2,9%	Bauarbeiten

\*) Ersatzkonzept aufgrund Mangel an Triebfahrzeugführer

## Anlage 2: Ungeplante Ausfälle (01.01. - 30.09.2019)

Ausfallquoten bezogen auf den vereinbarten Umfang der Betriebsleistungen je Verkehrsnetze

<b>Netz</b>	<b>Verkehrsunternehmen</b>	<b>Ausfallquote</b>
Bad Bentheim - Neuenhaus (BBN)	Bentheimer Eisenbahn	0,3%
Dieselnetz Niedersachsen-Südost I (DOE)	DB Regio Nord	0,9%
Dieselnetz Niedersachsen-Südost II (DOZ)	erixx	0,5%
RE-Kreuz Bremen (EBN)	DB Regio Nord	1,2%
Emsland (EMS)	WestfalenBahn	0,5%
Heidekreuz (HK)	erixx	0,6%
Hanse-Netz/ Uelzen - Göttingen 2018+ (HN-2)	metronom	1,6%
Mittelland (MIL)	WestfalenBahn	0,8%
Untere Elbe 2018+ (REU-2)	Start Untere Elbe	1,9%
Rotenburg/Wümme - Verden/Aller (ROVE)	evb	1,0%
Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen (RSBN)	NordWestBahn	2,1%
Weser-Ems (WE-2)	NordWestBahn	2,1%
Weser-Elbe (WEN)	evb	0,5%
Weser-/Lametalbahn (WLB-2)	NordWestBahn	1,0%
Elektro-Netz Niedersachsen-Ost (ENNO)	metronom	0,7%
S-Bahn Hannover (S-Bahn)	DB Regio Nord	0,9%

### Anlage 3: Ungeplante Ausfälle nach Ursachen (01.01. - 30.09.2019)

Ausfallquoten bezogen auf den vereinbarten Umfang der Betriebsleistungen je Verkehrsnetze

Ursache	BBN	DOE	DOZ	EBN	EMS	HK	HN-2	MIL	REU-2	ROVE	RSBN	WE-2	WEN	WLB-2	ENNO	S-Bahn
Fehlende Triebfahrzeugführer	0,0%	0,4%	0,1%	0,4%	0,0%	0,2%	0,7%	0,0%	0,0%	0,3%	1,6%	1,3%	0,2%	0,2%	0,3%	0,3%
Defekte Fahrzeuge	0,2%	0,3%	0,2%	0,5%	0,2%	0,2%	0,6%	0,2%	0,9%	0,4%	0,1%	0,2%	0,1%	0,3%	0,1%	0,1%
Gefährliche Ereignisse	0,0%	0,1%	0,1%	0,2%	0,1%	0,0%	0,1%	0,2%	0,3%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%
Infrastrukturstörungen	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,1%	0,2%
Externe Einflüsse	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%	0,2%	0,2%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%
Betriebsführung DB Netz	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,2%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%
bauliche Gründe	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%
Sekundäre Ursachen	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Betriebsführung EVU	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%	0,1%	0,0%	0,0%
Anderes EIU	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%
Summe *)	0,3%	0,9%	0,5%	1,2%	0,5%	0,6%	1,6%	0,8%	1,9%	1,0%	2,1%	2,1%	0,5%	1,0%	0,7%	0,9%

BBN: Bad Bentheim - Neuenhaus	REU-2: Unterelbe 2018+
DOE: Dieselnetz Niedersachsen-Südost I	ROVE: Rotenburg/Wümme - Verden/Aller
DOZ: Dieselnetz Niedersachsen-Südost II	RSBN: Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen
EBN: RE-Kreuz Bremen	WE-2: Weser-Ems
EMS: Emsland	WEN: Weser-Elbe
HK: Heidekreuz	WLB-2: Weser-/Lammetalbahn
HN-2: Hanse-Netz/ Uelzen - Göttingen 2018+	ENNO: Elektro-Netz Niedersachsen-Ost
MIL: Mittelland	S-Bahn: S-Bahn Hannover

\*) Durch Rundung entspricht die Summe der gerundeten Zahlen in einer Spalte nicht immer der gerundeten Summe