

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

Anfrage der Abgeordneten Christian Calderone und Verena Kämmerling (CDU)

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

**Ambitionen des niederländischen Unternehmens Qbuzz zur Durchführung internationaler
Zugverbindungen durch Niedersachsen**

Anfrage der Abgeordneten Christian Calderone und Verena Kämmerling (CDU), eingegangen am
14.12.2023 - Drs. 19/3145,
an die Staatskanzlei übersandt am 18.12.2023

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung
namens der Landesregierung vom 02.02.2024

Vorbemerkung der Abgeordneten

Im Mai 2023 hat das deutsche Unternehmen FlixTrain bei der niederländischen Behörde für Verbraucherschutz und Marktwirtschaft (ACM) einen Antrag eingereicht, um ab August 2024 täglich auf der Strecke Oberhausen–Rotterdam verkehren zu können. Damit würde FlixTrain damit beginnen, neben innerdeutschen Strecken auch internationalen Schienenverkehr anzubieten (Quelle: LOK Report 24. Mai 2023: FlixTrain meldet Trassen für zwei Zugpaare Oberhausen–Rotterdam an).

Im Juni 2023 hat wiederum das niederländische Busunternehmen Qbuzz nachgezogen und bei der ACM einen entsprechenden Antrag zur täglichen Durchführung von Schienenpersonenfernverkehr auf der Strecke Amsterdam–Berlin gestellt. Demnach sollen ab 2027 jeden Tag sieben Fahrten in jede Richtung stattfinden (Quelle: LOK Report 13. Juni 2023: Qbuzz beantragt Strecke nach Berlin und Pa-ri-s im Open Access).

Beide Routenoptionen, die Qbuzz in seinem Antrag angibt, verlaufen durch Niedersachsen. Der Hauptbahnhof in Hannover soll in beiden Optionen angesteuert werden. Eine Option sieht zudem noch einen Halt am Osnabrücker Hauptbahnhof vor.

**1. Hat die Landesregierung Kenntnis von dem im Juni 2023 an die niederländische Behörde
ACM gestellten Antrag der Firma Qbuzz?**

Da der genannte Antrag weder dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung noch der Landesnahverkehrsgesellschaft mbH (LNVG) vorliegt, sind keine konkreten Kenntnisse dazu vorhanden.

**2. Wie würde ein entsprechendes Genehmigungsverfahren für die Durchführung von Zug-
verbindungen eines niederländischen Bahnunternehmens in Deutschland ablaufen?**

Das Unternehmen benötigt keine gesonderte deutsche Eisenbahnunternehmensgenehmigung. Vielmehr wird diese von der für den Sitz des Unternehmens zuständigen niederländischen Genehmigungsbehörde erteilt oder ist von dieser bereits erteilt worden. Diese Unternehmensgenehmigung gilt entsprechend der Vorgaben des europäischen Eisenbahnrechts in der gesamten Europäischen Union.

Der Trassenzugang ist beim jeweiligen Betreiber der zu nutzenden Schienenwege - in Deutschland also der bundeseigenen DB InfraGO AG - zu beantragen. Bei Streitigkeiten hinsichtlich des Trassenzugangs und wegen der Bedingungen des Zugangs, insbesondere zu den geplanten zeit-

lichen Vorgaben der Trassennutzung, entscheidet die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen nach den Vorgaben des Eisenbahnregulierungsgesetzes. Das Land Niedersachsen ist in diese Entscheidungen nicht eingebunden.

3. Besteht aus Sicht der Landesregierung die Notwendigkeit für ein entsprechendes Angebot für die Strecke Amsterdam–Berlin neben der bereits existierenden InterCity-Verbindung der DB?

Grundsätzlich begrüßt die Landesregierung jede Verstärkung des Angebots auf der Strecke. Der im Rahmen des Deutschlandtaktes vorgesehene Studentakt auf der Strecke wäre gegenüber der heutigen Bedienung eine Verbesserung im Schienenpersonenfernverkehr.

4. Welche positiven, aber auch negativen Konsequenzen könnten sich aus Sicht der Landesregierung gegebenenfalls bei einer Genehmigung z. B. für Passagiere, Fahrkartpreise, Marktstabilität, Streckenauslastung etc. ergeben?

Mangels näherer Informationen können die konkreten Auswirkungen auf den Gesamtkomplex Bahn zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht hinreichend abgeschätzt werden.

5. Kann aus Sicht der Landesregierung ausgeschlossen werden, dass mit der Hinzunahme von Qbuzz als weiteren Anbieter eine Verschlechterung des Nahverkehrs eintritt, Stichworte: Trassenverdrängung, Querverkehr in Osnabrück, besetzte Gleise, Verspätungen bei den Anschlüssen (die Antwort bitte mit Begründung)?

Mangels der Kenntnis konkreter Planungen können derzeit mögliche Auswirkungen auf die Qualität des Nahverkehrsangebotes nicht eingeschätzt werden.

6. Wie könnte aus Sicht der Landesregierung sichergestellt werden, dass das Unternehmen Qbuzz Teil des deutschen Fahrkartenvertriebssystems wird? Wie kann in diesem Zusammenhang auch sichergestellt werden, dass Fahrkarten aller Anbieter (beispielsweise Deutschlandticket) akzeptiert werden?

Eisenbahnverkehrsunternehmen sind verpflichtet, vor Aufnahme des Betriebes allgemeinverbindliche Regelungen zu den Beförderungsentgelten und den Beförderungsbedingungen (Tarife) aufzustellen. Diese sollen insbesondere eine durchgehende Reisekette mit einem einzigen Fahrschein ermöglichen. Im Fernverkehr werden diese Tarife vom Eisenbahn-Bundesamt genehmigt. Eine Beteiligung des Landes ist dabei nicht vorgesehen. Die Anbieter von Schienenfernverkehrsleistungen verfügen über verschiedene Vertriebssysteme. Ob und inwieweit Qbuzz sich hier vertrieblich positioniert, ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht bekannt und kann durch das Land nicht beeinflusst werden. Das Deutschlandticket gilt grundsätzlich bundesweit für Nahverkehrsangebote wie Busse, Straßen- und U-Bahnen sowie Nahverkehrszüge und nicht im Fernverkehr.

7. Wann könnte man bei positiver Rückmeldung der Behörde ACM auch in Deutschland mit einer Genehmigung und schließlich einer Umsetzung rechnen? Ist der von Qbuzz angepeilte Starttermin aus niedersächsischer Sicht realistisch?

Ein gesondertes eisenbahnrechtliches Genehmigungsverfahren ist gesetzlich nicht vorgesehen. Inwieweit der angepeilte Starttermin realistisch ist, kann mit Blick auf das gegebenenfalls noch erforderliche Genehmigungsverfahren in den Niederlanden (siehe Antwort zu Frage 2) nicht abgeschätzt werden.

8. Wie kann aus deutscher Sicht sichergestellt werden, dass die eingesetzten Züge den modernen Erwartungen/Ansprüchen an den Schienenverkehr entsprechen und dass die Sicherheitsstandards für Schienenfahrzeuge nach ECM überprüft und eingehalten werden?

Eisenbahnverkehrsunternehmen benötigen vor der Aufnahme des Betriebes eine sogenannte Sicherheitsbescheinigung. Für Eisenbahnverkehrsunternehmen, die im internationalen Fernverkehr grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsdienste in mehreren Mitgliedstaaten der Europäischen Union erbringen wollen, wird diese Sicherheitsbescheinigung durch die Eisenbahnagentur der Europäischen Union mit Sitz in Valenciennes erteilt. Eine Beteiligung nationaler Behörden ist ausschließlich für das Eisenbahn-Bundesamt als nationale Sicherheitsbehörde vorgesehen.

Vor Erteilung der Sicherheitsbescheinigung hat die Sicherheitsbehörde zu prüfen, ob alle Vorgaben des europäischen Eisenbahnrechts eingehalten werden und das Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem eingerichtet hat, mit dem es alle Sicherheitsprozesse beherrscht. Bestandteil der Überprüfung ist u. a., dass die vorgesehenen Fahrzeuge den europarechtlichen Vorgaben entsprechen. Die Abwicklung des Betriebes unterliegt in Deutschland der Aufsicht durch das Eisenbahn-Bundesamt als nationale Sicherheitsbehörde.

Soweit diese zwingenden Vorgaben von Qbuzz eingehalten werden, ist das Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Auswahl seiner Fahrzeuge frei.

9. Welche Kosten könnten im Fall einer Genehmigung durch niederländische und deutsche Behörden auf das Land Niedersachsen zukommen?

Aus der eisenbahnrechtlichen Zulassung des Unternehmens durch die zuständigen Genehmigungsbehörden entstehen dem Land keine Kosten.