

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Christian Görke, Dr. Gesine Löttsch, Ina Latendorf, Caren Lay, Ralph Lenkert, Victor Perli, Bernd Riexinger, Janine Wissler und der Gruppe Die Linke

Aktueller Stand zur Umsetzung der Generalsanierung des zukünftigen Hochleistungskorridors Hamburg – Berlin

Die Deutsche Bahn (DB) plant eine Generalsanierung für den zukünftigen Hochleistungskorridor Hamburg – Berlin. Vor der Generalsanierung in den Jahren 2025 und 2026 sollen dort bereits von August bis Dezember 2024 100 Weichen und 74 Kilometer Gleise erneuert werden. Die Durchführung der Baumaßnahmen der Generalsanierung kündigt die DB für den Zeitraum von August 2025 bis April 2026 an. Betroffen sind laut DB-Angaben täglich bis zu 30 000 Reisende im Fern- und Regionalverkehr sowie der Schienengütertransport. Schwer betroffen sind im Jahr 2024 vor allem Pendler und Reisende aus Büchen, Ludwigslust und Wittenberge, weil diese Zwischenhaltstellen für den Schienenverkehr ersatzlos entfallen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. In welchem Zeitraum und in welchem Streckenabschnitt wird der zukünftige Hochleistungskorridor während der Generalsanierung voll gesperrt?
2. Sind im Zusammenhang mit der Generalsanierung des zukünftigen Hochleistungskorridors bereits vor dem eigentlichen Umsetzungszeitraum längere Sperrpausen über mehr als drei Tage geplant, und wenn ja, wann, und von welchen Streckenabschnitten?
3. Welche Umleitungstrecken sind während der Generalsanierung für den Fernverkehr und welche für den Güterverkehr vorgesehen?
4. Wird im Rahmen der Generalsanierung auch die geplante zusätzliche Bahnsteigkante im Bahnhof Wittenberge hergestellt?
5. Werden auf der Strecke der Generalsanierung auch Baumaßnahmen an den Bahnhöfen vollzogen, und wenn ja, bei welchen Bahnhöfen, und in welcher Form?
6. Werden bei den betroffenen Bahnhöfen der Generalsanierung auch Maßnahmen ergriffen, um Barrierefreiheit herzustellen, und wenn ja, bei welchen Bahnhöfen, und in welcher Form?
7. Wird das Konzept der DB für den Schienenersatzverkehr während der Generalsanierung ausschließlich für von der DB selbst betriebene Linien des Fern- und/oder Regionalverkehrs oder auch für unterbrochene Linien anderer Betreiberunternehmen, wie zum Beispiel der Ostdeutschen Eisenbahn GmbH (ODEG), umgesetzt?

8. Wie erfolgt die Koordination des Schienenersatzverkehrs zwischen der DB, den Ländern Brandenburg und Berlin als Aufgabenträgern des Regionalverkehrs sowie den jeweiligen Linienbetreibern?
9. Inwiefern werden die betroffenen Kommunen in die Konzeption und Umsetzung des Schienenersatzverkehrs einbezogen?
10. Wurden mit den Verwaltungen der betroffenen Landkreise Prignitz, Ostprignitz-Ruppin und dem Havelland bezüglich der Planung und Wirkung der Generalsanierung Gespräche geführt, und wenn ja, wann wurden die Gespräche mit den einzelnen Landkreisverwaltungen geführt?
11. War die Planung des Schienenersatzverkehrs Inhalt der Gespräche mit den Landkreisverwaltungen, und wenn ja, welche Vereinbarungen wurden geschlossen?
12. Ersetzt die DB bzw. der Bund den Ländern und/oder den kommunalen Aufgaben- bzw. Baulastträgern etwaige aus der Generalsanierung entstehende zusätzliche Kosten?
13. Wie wird seitens der Bundesregierung dafür Sorge getragen, dass der Schienenersatzverkehr während der Generalsanierung schnell und zuverlässig fließen kann?
14. Werden in diesem Zusammenhang Maßnahmen für die schon ohne den Schienenersatzverkehr stark belasteten Straßenverbindungen ergriffen, und wenn ja, welche?
15. Ermöglicht es der Bund rechtlich und finanziell, ergänzend zum Schienenersatzverkehr geeignete Radwegeverbindungen herzustellen oder zu ertüchtigen, um auf kurzen und mittleren Distanzen das Ausweichen auf das Fahrrad zu unterstützen?

Berlin, den 3. Mai 2024

Heidi Reichinnek, Sören Pellmann und Gruppe