

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Sanierung der Riedbahn

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) beginnt am 15. Juli 2024 die erste „Generalsanierung“, d. h. die Bündelung aller geplanten Baumaßnahmen der kommenden Jahre innerhalb einer Streckensperrung. Die erste der 40 geplanten Streckenabschnitte für die einzelnen Korridorsanierungen findet auf der Riedbahn, auf der hoch belasteten Strecke zwischen Frankfurt und Mannheim statt (vgl. www.deutschebahn.com/resource/blob/11344496/93ac55503a77067bf9ab24b26f051612/20230915_Faktenblatt_Bund-und-DB-legen-Streckenabschnitte-fuer-Generalsanierung-fest-data.pdf). Bis voraussichtlich Mitte Dezember 2024 wird die Strecke gesperrt (vgl. www.hessenschau.de/wirtschaft/1000-busfahrten-taeglich-sollen-riedbahn-regionalverkehr-ersetzen-vl,riedbahn-sanierung-ersatzbusse-bahn-100.html).

Vorbereitend für diese Sanierung fand im Januar 2024 eine Generalprobe statt, in der die Strecke für den Zugverkehr gesperrt war. Die DB AG feierte diese Generalprobe nach Kenntnis der Fragesteller als Erfolg und sieht sich für die tatsächliche, fünfmonatige Sperrung gut gerüstet (vgl. www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Generalprobe-geschafft-DB-sieht-sich-fuer-Riedbahn-Sanierung-gut-vorbereitet-12695184). Gleichzeitig gestand die DB AG nach Kenntnis der Fragesteller zu, dass die Generalprobe auch einige Schwachstellen offengelegt und eine Woche länger als geplant gedauert habe (vgl. www.fr.de/hessen/bahn-optimistisch-nach-generalprobe-fuer-riedbahn-sanierung-zr-92836423.html). Kritischer wird die Generalprobe nach Kenntnis der Fragesteller u. a. vom Verband der Güterbahnen bewertet. Er bemängelt, dass die DB InfraGO AG mehrmals kurzfristig die Streckensperrung um jeweils zwei Tage verlängerte (vgl. db-watch.de/generalprobe-auf-der-riedbahn-gieht-schief/). Noch ist nach Ansicht der Fragesteller auch unklar, ob die DB AG pünktlich zum Start der Riedbahn-Sanierung ausreichend Busfahrer rekrutieren kann. Im Februar und März 2024 wurde wiederholt in der Presse berichtet, dass der DB AG noch die Hälfte der für den Ersatzverkehr benötigten Busfahrer fehlt (vgl. bahnblogstelle.com/214461/drei-monate-vor-riedbahn-sanierung-fuer-ersatzverkehr-fehlen-weiterhin-viele-busfahrer/).

Nach Ansicht der Fragesteller besteht bei der Riedbahn-Sanierung und den darauffolgend geplanten Sanierungen die Gefahr, dass die Terminplanung und der geplante Umfang der Gesamtkosten nicht eingehalten werden. Hinzukommt die aus Sicht der Fragesteller ungeklärte Frage der Realisierbarkeit und Belastbarkeit der von der DB AG vorgesehenen Umleitungsstrecken.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem Verlauf der Generalprobe zur Sanierung der Riedbahn im Januar 2024?
2. Welche notwendigen Verbesserungen für die DB AG bzw. DB InfraGO AG ergeben sich aus Sicht der Bundesregierung aus dieser Generalprobe?
3. Welche Schlüsse zieht die DB AG bzw. DB InfraGO AG aus dem Verlauf der Generalprobe im Hinblick auf die weiteren geplanten Sanierungen ab 2025 (vgl. www.deutschebahn.com/resource/blob/11344496/93ac55503a77067bf9ab24b26f051612/20230915_Faktenblatt_Bund-und-DB-legen-Struckenabschnitte-fuer-Generalsanierung-fest-data.pdf)?
4. Welche Maßnahmen hat die DB InfraGO AG während der Generalprobe der Riedbahn-Sanierung durchgeführt, und warum waren diese Maßnahmen jeweils notwendig (bitte einzeln auflisten)?
5. Welche Ergebnisse hat die DB AG aus der begleitenden Kundenumfrage während der Generalprobe erhalten (bitte einzeln auflisten)?
6. Welche Verbesserungen plant die DB InfraGO AG hinsichtlich der Vorbereitung und der Arbeitsbedingungen der Busfahrer (Schulung, Deutschkenntnisse, kein Verfahren auf der Strecke) für die kommende fünfmonatige Sperrung der Riedbahn?
7. Wie viele Busfahrer hat die DB AG derzeit bereits für die Sanierung der Riedbahn rekrutiert, und wie viele Busfahrer müssen noch rekrutiert werden (vgl. beispielsweise www.spiegel.de/wirtschaft/fuer-riedbahn-sanierung-fehlen-noch-mehr-als-100-busfahrer-a-f4aa1480-dea4-4b67-aea8-354b5afce93b und www.hessenschau.de/wirtschaft/1000-busfahrten-taeglich-sollen-riedbahn-regionalverkehr-ersetzen-v1,riedbahn-sanierung-ersatzbuss-e-bahn-100.html)?
8. Wie viele Busse benötigt die DB SEV GmbH, um den Schienenersatzverkehr während der Sperrung der Riedbahn zu gewährleisten (bitte die maximalen und durchschnittlichen Passagierzahlen in Zügen auf der Riedbahn sowie die entsprechenden Kapazitäten für Busse angeben)?
9. Sind die zur Gewährleistung des Schienenersatzverkehrs erforderlichen Kapazitäten gesichert vorhanden?
10. Führt der Schienenersatzverkehr zu einer Verlängerung der Reisezeit, wenn ja, von welcher durchschnittlichen Verlängerung der Reisezeit gehen das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und die DB AG während der Dauer der Sanierung aus, und wenn nein, warum nicht?
11. Wie viele der während der Generalsprobe der Riedbahn-Sanierung eingesetzten Busfahrer waren zuvor bereits in Deutschland als Busfahrer tätig?
12. Aus welchen Staaten rekrutiert die DB AG Busfahrer für die Riedbahn-Sanierung (bitte Anzahl der Fahrer pro Staat auflisten)?
13. Welche Art von Visa erhalten die Fahrer für die Zeit ihrer Tätigkeit als Busfahrer in Deutschland?
14. Werden die Fahrer im Anschluss auch bei den folgenden Sanierungen von der DB SEV GmbH eingesetzt, um den Schienenersatzverkehr während der Sperrung zu gewährleisten, wenn ja, wie ist das weitere Verfahren konkret geplant, und wenn nein, warum nicht?
15. Wo werden die Busfahrer während der Riedbahn-Sanierung untergebracht sein?

16. Wie viele Busfahrer haben zuvor im öffentlichen Personennahverkehr in Deutschland gearbeitet?
17. Wie viele Busunternehmen haben Verträge im öffentlichen Personennahverkehr gekündigt, um den Schienenersatzverkehr während der Riedbahn-Sanierung zu fahren?
18. Welchen durchschnittlichen Stundensatz erhalten die Busfahrer während der Sanierung der Riedbahn von der DB SEV GmbH?
19. Welchen Kilometersatz erhalten von der DB SEV GmbH als Subunternehmen beauftragte Unternehmen, und wie verhält dieser sich zu den üblichen Vergütungen für Schienenersatzverkehre und wie zu üblichen Vergütungen für Busverkehre?
20. Ist aus Sicht der Bundesregierung eine bundesweit einheitliche Betriebsvereinbarung für den Schienenersatzverkehr während der vom BMDV und von der DB AG vorgesehenen Sanierung der geplanten 40 Streckenabschnitte bis 2023 möglich (vgl. www.deutschebahn.com/resource/blob/11344496/93ac55503a77067bf9ab24b26f051612/20230915_Faktenblatt_Bund-und-DB-legen-Streckenabschnitte-fuer-Generalsanierung-fest-dat-a.pdf)?
21. Wie ist die durchschnittliche Note für die Strecke der Riedbahn im Bereich der geplanten Generalsanierung für die verschiedenen Gewerke (Brücken, Tunnel, Stützbauwerke, Gleise, Weichen, Bahnübergänge, Stellwerke, Oberleitung) und insgesamt zum Zeitpunkt der letzten erfolgten Erfassung (bitte einzeln tabellarisch angeben)?
22. Welche Netzzustandsnote weist die Riedbahn derzeit auf (mindestens nach dem Netzzustandsbericht Fahrweg 2023), und wie setzt sich diese zusammen?
23. Wie viele Weichen gibt es auf der Riedbahn, und welche bzw. wie viele dieser Weichen werden erneuert, und wenn nicht alle Weichen erneuert werden, warum nicht?
24. Wie viele Stelleinheiten gibt es auf der Riedbahn, welche, bzw. wie viele dieser Stelleinheiten werden erneuert, und wenn nicht alle Stelleinheiten erneuert werden, warum nicht?
25. Wie viele Bahnübergänge gibt es auf der Riedbahn, welche, bzw. wie viele dieser Bahnübergänge werden erneuert, und wenn nicht alle Bahnübergänge erneuert werden, warum nicht?
26. Wie viele Tunnel gibt es auf der Riedbahn, welche, bzw. wie viele dieser Tunnel werden erneuert, und wenn nicht alle Tunnel erneuert werden, warum nicht?
27. Wie viele Kilometer an Stützwänden gibt es auf der Riedbahn, welche, bzw. wie viele dieser Kilometer werden erneuert, und wenn nicht alle Kilometer erneuert werden, warum nicht?
28. Wie viele Kilometer Oberleitung gibt es auf der Riedbahn, wie viele dieser Kilometer werden erneuert, und wenn nicht alle Kilometer erneuert werden, warum nicht?
29. Welche konkrete DSD-Ausrüstung (DSD = Digitale Schiene Deutschland) ist bei der Sanierung der Riedbahn auf der Strecke geplant, wird ETCS (European Train Control System) Level 2 ohne Außensignalisierung mit „Digitalen Stellwerken“ verbaut, und wenn nein, warum nicht?

30. Wurden bei der Riedbahn detaillierte Analysen durchgeführt, um sicherzustellen, dass die geplante DSD-Ausrüstung tatsächlich zu einer signifikanten Erhöhung der Leistungsfähigkeit führen wird, und wenn nein, warum nicht?
31. Wie hoch wird die Leistungssteigerung bei der Riedbahn durch die Sanierung sein?
32. Welche Maßnahmen bei Bahnhöfen und Haltepunkten auf der Riedbahn sind während der Sanierung konkret und bis wann geplant (bitte nach Bahnhof bzw. Haltepunkt differenziert auflisten)?
33. Welche weiteren Maßnahmen plant die DB InfraGO AG auf der Riedbahn, um die vom BMDV und von der DB AG angestrebte Baufreiheit von zehn Jahren, mindestens jedoch von fünf Jahren zu gewährleisten?
34. Wie lange wird die Riedbahn nach Einschätzung des BMDV und der DB AG nach Abschluss der geplanten Sanierung baufrei sein?
35. Welche Maßnahmen zur Beschleunigung und Kapazitätserweiterungen, insbesondere die für den Deutschlandtakt benötigten Überleitstellen, sind bei der Sanierung der Riedbahn vorgesehen?
36. Auf welche Netzzustandsnote verbessert sich die Strecke der Riedbahn durch die Maßnahmen, die während der „Generalsanierung“ des Korridors durchgeführt werden?
37. Welche Prognoseergebnisse liegen zur Verbesserung der Netzzustandsnote nach der Sanierung der Riedbahn vor?
38. Kann die DB AG derzeit garantieren, dass der Kostenumfang der Riedbahn-Sanierung ca. 1,3 Mrd. Euro nicht übersteigen wird, und wenn nein, warum nicht, und mit wie vielen Kosten ist stattdessen zu rechnen?
39. Wie hoch ist die Summe der investiven Finanzmittel für die Sanierung der Riedbahn?
40. Wie hoch ist die Summe der Finanzmittel für Wartung und Instandhaltung für die Sanierung der Riedbahn?
41. Wie ist das Verhältnis von investiven Finanzmitteln und Finanzmitteln, die in Wartung und Instandhaltung gesteckt werden bei der Sanierung der Riedbahn?
42. Kann die DB AG derzeit garantieren, dass die Sanierung der Riedbahn zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 abgeschlossen sein wird, und wenn nein, warum nicht?
43. Wird es nach Einschätzung des BMDV und der DB AG dazu kommen, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) während der Riedbahn-Sanierung kein Geld durch das Durchführen ihrer Verkehre verdienen und zusätzlich Pönale für den Ausfall der Verkehre an die Aufgabenträger zahlen müssen, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
44. Welche Kosten werden vom BMDV und von der DB AG für die Vorhaben im Rahmen der Generalsanierung des Schienen-Hochleistungsnetzes zugrunde gelegt, und wie sollen sie finanziert werden (bitte die Projekte einzeln auflisten)?
45. Sind die bislang eingeplanten Mittel in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III (vgl. www.eba.bund.de/download/LuFV_III_Vertrag_und_Anlagen_Web.pdf) sowie bei den Investitionsmitteln des Bundes für die Generalsanierung ausreichend oder benötigt die DB InfraGO AG mehr Mittel, wenn ja, in welcher Höhe, und wenn nein, warum nicht?

46. Welche regionalen Dialoge für die ab 2025 vorgesehenen Korridorprojekte sind von der DB AG aktuell geplant?
47. Wie ist der aktuelle Planungsstand bei der Generalsanierung des Korridorabschnittes Hamburg – Berlin?
48. Sind die Vorbereitungen der Generalsanierung des Korridorabschnittes Hamburg – Berlin im Zeitplan, und wie lautet der weitere Terminplan?
49. Wurde die Erarbeitung der Details des Verkehrskonzepts durch die DB Netz AG und die betroffenen EVU und Aufgabenträger abgeschlossen, wenn ja, welche Details enthält das Verkehrskonzept (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 13 der Kleinen Anfrage der Fraktion der CDU/CSU „Aktueller Stand zur Umsetzung des Sanierungsplans für das hochbelastete Schienennetz zum Hochleistungsnetz der Deutschen Bahn“ auf Bundestagsdrucksache 20/6922), und wenn nein, warum nicht?
50. Reichen die Kapazitäten auf den für Umleitungsverkehre vorgesehenen Strecken für den Abschnitt Hamburg – Berlin aus, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
51. Sind die Umleitungsstrecken in einem guten Zustand, sodass sie Mehrverkehr ohne Ausfälle aufnehmen können?
52. Welche Korridorsanierungen plant die DB Netz AG auf den Strecken der Ausbaustrecke (ABS) oder Neubaustrecke (NBS) Hamburg/Bremen – Hannover („Optimiertes Alpha-E plus“)?
53. Wie werden diese Korridorsanierungen mit den aktuell laufenden Planungen für eine Aus- oder Neubaustrecke Hamburg/Bremen – Hannover abgestimmt?
54. Können diese Korridorsanierungen bei dem Bahnprojekt ABS oder NBS Hamburg/Bremen – Hannover dazu führen, dass die Planungen für das Bahnprojekt zeitlich nach den Korridorsanierungen verschoben werden, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
55. Sind kapazitätserweiternde Maßnahmen aus dem „Alpha-E“-Konzept auf der Bestandsstrecke geplant, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 21. Mai 2024

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

