

Kleine Anfrage

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

Organisation des Ersatzverkehrs bei der Generalsanierung des Hochleistungskorridors Hamburg – Berlin

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) plant eine Generalsanierung für den Hochleistungskorridor Berlin–Hamburg als zweite deutsche Eisenbahnstrecke. Die Durchführung der Baumaßnahmen kündigt die DB AG 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. Den Zuschlag für die Organisation des Ersatzverkehrs hat nun das private Unternehmen ecoVista e. K. bekommen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Plant die Bundesregierung, den Zeitraum der Komplettsperrung von neun Monaten im Zuge der Generalsanierung zu verkürzen?
2. Welche Streckenabschnitte sollen im Zuge der Generalsanierung ab August 2025 für welchen Zeitraum vollständig gesperrt werden (bitte einzeln für jeden Abschnitt angeben)?
3. Welche Streckenabschnitte sollen im Zuge der Generalsanierung ab August 2025 für welchen Zeitraum eingleisig befahrbar bleiben (bitte einzeln für jeden Abschnitt angeben)?
4. Aufgrund welcher Kriterien hat das private Unternehmen ecoVista e. K. den Zuschlag für die Organisation des Ersatzverkehrs bekommen?
5. Aufgrund welcher Kriterien war es nicht möglich, den Ersatzverkehr über die bahneigene DB SEV GmbH zu organisieren?
6. Wird zu allen Zeiten der Generalsanierung sichergestellt sein, dass alle betroffenen Bahnhöfe in mindestens dem gleichen Takt wie im Normalbetrieb und mit ausreichender Kapazität bedient werden?
7. Wie viele weitere Bewerbungen auf die Ausschreibung zur Organisation des Ersatzverkehrs der DB InfraGO sind eingegangen?
8. Inwieweit waren die Bundesländer, die einen erheblichen Anteil der Finanzierung leisten, in den Vergabeprozess eingebunden?
9. Wie war es der DB InfraGO möglich, eine Ausschreibung für den Ersatzverkehr zu erstellen, ohne konkrete Daten über Fahrgastzahlen auf den Regionalstrecken zu haben (vgl. Bundestagsdrucksache 20/12293), und welche alternativen Daten wurden benutzt?

10. Hatte das Bundesministerium für Digitales und Verkehr seit 2022 konkrete dienstliche Kontakte mit den im Lobbyregister des Deutschen Bundestages (vgl. www.lobbyregister.bundestag.de/media/50/c5/314290/Lobbyregister-Detailansicht-R004442-2024-06-26_11-53-52.pdf) aufgeführten vertretungsberechtigten und betrauten Personen des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmen e. V., wenn ja, wie viele, und welche, bzw. zu welchem Thema fanden die Kontakte jeweils statt (bitte jeweils nach Datum, Name der im Lobbyregister des Deutschen Bundestages aufgeführten Person und Art des Kontaktes der im Lobbyregister des Deutschen Bundestages aufgeführten Person und den aufseiten des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr Beteiligten bis zur Ebene des Bundesministers Dr. Volker Wissing, Thema und auf wessen Initiative hin der Kontakt ausging auflisten; im Fall von „allgemeinen Themen“ oder „allgemeinem Austausch“ bitte das Sachthema angeben, unter dem Dokumente zu dem Kontakt veraktet wurden)?
11. Wie schätzt die Bundesregierung den bisherigen Ablauf des Ersatzverkehrs beim Pilotprojekt Riedbahn ein?
12. Welche Auswirkungen haben die bisherigen Erfahrungen aus dem Pilotprojekt Riedbahn auf die Ausgestaltung des Ersatzverkehrs auf der Strecke Hamburg – Berlin?
13. Wird den Fahrgästen eine Fahrradmitnahme im Ersatzverkehr ermöglicht, mit welchen Kapazitäten für die Fahrradmitnahme rechnet die Bundesregierung, und auf welcher Grundlage wurden diese Kapazitäten ermittelt?

Berlin, den 22. August 2024

Heidi Reichinnek, Sören Pellmann und Gruppe