

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christian Görke, Bernd Riexinger, Dr. Gesine Löttsch, weiterer Abgeordneter und der Gruppe Die Linke
– Drucksache 20/12701 –**

Organisation des Ersatzverkehrs bei der Generalsanierung des Hochleistungskorridors Hamburg – Berlin

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

1. Plant die Bundesregierung, den Zeitraum der Komplettspernung 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)?

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Generalsanierung Hamburg – Berlin erfolgt im Zeitraum vom 1. August 2025 bis 30. April 2026. Zur Umsetzung der Generalsanierung ist eine vollständige Sperrung der Strecke Hamburg – Berlin erforderlich. Nach aktuellem Sachstand wird die Strecke zwischen Hamburg-Rothenburgsort und Berlin-Spandau während des genannten Zeitraums vollständig gesperrt werden.

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?
7. Wie viele weitere Bewerbungen auf die Ausschreibung zur Organisation des Ersatzverkehrs der DB InfraGO sind eingegangen?

Die Fragen 4, 5 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Nach dem durch die DB InfraGO AG ermittelten Auftragsvolumen bestand die vergaberechtliche Verpflichtung, die Leistung europaweit auszuschreiben. Im Zuge der Ausschreibung wurden unterschiedliche Auswahlkriterien herangezogen. Neben dem Preis wurde in den Ausschreibungsvorgaben für den Schienenersatzverkehr (SEV) von vornherein von allen Bietern ein besonders hohes Maß an Funktionalität und Qualität gefordert. Es sind insgesamt drei Angebote auf die Ausschreibung eingegangen. Da es sich bei der DB InfraGO AG und der DB SEV GmbH um zwei voneinander unabhängige Unternehmen handelt, hatte die DB SEV GmbH ebenfalls die Möglichkeit, ein Angebot abzugeben.

Nach Angaben der DB InfraGO AG hat das Unternehmen Ecovista e.K. unter Berücksichtigung der für das Vergabeverfahren herangezogenen Kriterien das beste Angebot abgegeben.

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?

Die Aufgabenträger und beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen erarbeiten derzeit mit Unterstützung der DB InfraGO AG die Fahrpläne und Verkehrskonzepte. Hierbei achten die Beteiligten nach Angaben der DB InfraGO AG darauf, dass alle betroffenen Bahnhöfe in mindestens dem gleichen Takt wie im Normalbetrieb und mit ausreichender Kapazität bedient werden.

8. Inwieweit waren die Bundesländer, die einen erheblichen Anteil der Finanzierung leisten, in den Vergabeprozess eingebunden?

DB InfraGO AG hat die betroffenen Aufgabenträger als mandatierte Organe der Länder im Ausschreibungsprozess und vor der Vergabe in mehreren Iterationsschritten mit einbezogen. Die Kommunikation mit den Ländern wurde durch die Aufgabenträger wahrgenommen.

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?

Das Leistungsvolumen wurde zunächst auf Basis des mit Bund und Ländern abgestimmten Faktors aus den Ausfallkilometern im Schienenpersonennahverkehr auf Buskilometer hochgerechnet. Die Aufgabenträger haben der DB InfraGO AG im nächsten Schritt SEV-Fahrplankonzepte übermittelt, die das Fahrgastaufkommen berücksichtigen und in den Ausschreibungsunterlagen berücksichtigt wurden.

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)?

Die Vertreterinnen und Vertreter der Bundesregierung pflegen in jeder Wahlperiode im Rahmen der Aufgabenwahrnehmung vielfältige Kontakte mit einer Vielzahl von Akteuren aller gesellschaftlichen Gruppen. Eine Verpflichtung zur Erfassung sämtlicher geführter Gespräche bzw. deren Ergebnisse, einschließlich von Telefonaten und elektronischer Kommunikation besteht nicht und eine solche umfassende Dokumentation wird innerhalb der Bundesregierung auch nicht durchgeführt. Insbesondere werden die Art des Kontakts, von wem die Initiative des Kontakts ausging und welche Themen jeweils besprochen wurden, nicht umfassend und zentral in den Kalendern dokumentiert. Zudem werden Gesprächsinhalte nicht protokolliert. Soweit daher die Bundesregierung in der Beantwortung angibt, dass ein allgemeiner Austausch stattgefunden hat, erfolgt dies, weil der Austausch entweder tatsächlich allgemeiner Natur war oder weil im Nachhinein nicht mit hinreichender Sicherheit feststellbar war, welche Themen im Kontakt abgedeckt worden sind.

Auch eine lückenlose Auflistung der Kontakte kann bei der Beantwortung der vorliegenden Frage nicht geleistet werden. Es kann insbesondere nicht ausgeschlossen werden, dass es am Rande von Veranstaltungen und Messen oder sonstigen Terminen zu weiteren Kontakten gekommen ist. Die Angaben erfolgen daher allein auf der Grundlage der vorliegenden Erkenntnisse sowie vorhandener Unterlagen und Aufzeichnungen.

Die nachstehende Tabelle weist die erfragten Kontakte von Vertreterinnen und Vertretern des Leitungsbereichs des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) mit Vertreterinnen und Vertretern des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmen e.V. (BMO) aus. Ergänzend wird auf die Ausführungen der Vorbemerkungen auf Bundestagsdrucksache 20/8475 verwiesen.

Datum	Teilnehmer BMDV	Thema	Initiative
16.03.2022	PSts Luksic	Gespräch über Entwicklung Busverkehr seit der Pandemie	
24.03.2022	BM Dr. Wissing	Kennenlerngespräch / Verlängerung Fahrerlaubnis	BDO
06.04.2022	BM Dr. Wissing, PSts Luksic,	Dieselpreise	BGL/ BDO/ BBVL/ AMÖ
26.04.2022	PSts Luksic	Parlamentarischer Abend des BDO	BDO
27.04.2022	BM Dr. Wissing	Eröffnungsrede auf der Busto-Bus	BDO
28.04.2024	PSts'in Kluckert	Podiumsdiskussion Mittelstand im Busgewerbe	BDO

Datum	Teilnehmer BMDV	Thema	Initiative
02.05.2022	Sts Höppner	Antrittsbesuch/ Kennenlernen bdo	BDO
03.05.2022	PSts Theurer	Videokonferenz mit Frau Leonard und Herrn Hülsmann zum Thema Busgewerbe („Antrittsbesuch“)	BDO
18.05.2022	PSts Luksic	Anhörung des Verkehrsausschusses des Bundestages zu Arbeitsbedingungen von Berufskraftfahrern	
17.06.2022	PSts'in Kluckert	Gespräch Förderung alternativer Antriebe	BDO
26.08.2022	Sts Höppner	Eigenwirtschaftlichkeit im ÖPNV; Örtliche Ausflüge mit geschlossenen Türen als Entsendung von Busfahrern; Fahrermangel; Unterstützung der Reisebranche während der COVID-19-Pandemie; 9-Euro-Ticket; Entlastung des Omnibusgewerbes von hohen Kraftstoff- und Energiepreisen	BDO
27.09.2022	PSts Luksic	Parlamentarischer Abend des BDO	BDO
28.09.2022	PSts'in Kluckert	Gespräch Frauen in der Busbranche	BDO
10.10.2022	PSts Luksic	Fachkräftegipfel des BMDV – Podium zum Fahrermangel	
10.11.2022	BM Dr. Wissing Sts' in Henckel	BDO-Sicherheitsinitiative „Bus-Stopp“	BDO
12.10.2022	Sts' in Henckel	Deutschlandticket	BDO
20.12.2022	BM Dr. Wissing	Deutschlandticket	BDO
02.03.2023	PSts Theurer	Aussprache zur Bahnpolitik mit der Bundesfachkommission Verkehr, Infrastruktur, Mobilität 4.0	Wirtschaftsrat CDU
14.03.2023	PSts Theurer, PSts Luksic	Fastenfischessen des BDO	BDO
23.04.2023	PSts Luksic	Parlamentarischer Abend des bdo	BDO
12.06.2023	Sts' in Henckel	Deutschlandticket	BDO
21.06.2023	Sts' in Henckel	Deutschlandticket	BDO
12.07.2023	BM Dr. Wissing,	Fachkräftemangel, Entbürokratisierung, Antriebswende	BGL/ BDO/ BBVL/ AMÖ
23.08.2023	BM Dr. Wissing	Datenschutz Deutschlandticket	BDO
07.11.2023	PSts'in Kluckert	Zukunft der Busbranche mit Blick auf die Chancen und Herausforderungen von/durch Digitalisierung und KI	BDO
07.11.2023	PSts Theurer	Grußwort anlässlich des Abends der Buswirtschaft 2023	BDO

Datum	Teilnehmer BMDV	Thema	Initiative
14.12.2023	Sts Höppner	Gespräch mit den Verbänden der Mittelstandsallianz des BVWM	Mittelstands Allianz
23.04.2024	PSts Theurer, Sts Höppner	Parlamentarisches Frühjahrs-treffen 2024	BDO
24.04.2024	BM Dr. Wissing	Eröffnung BDO-Polititalk auf der BustoBus	BDO
24.04.2024	PSts Theurer	Politik-Talk „Session I: Datenschatz Deutschlandticket – Aufbruch durch Digitalisierung, wie kann der Datenschatz Deutschlandticket gehoben werden?“ anlässlich der Messe BUS2BUS	BDO
25.04.2024	PSts Luksic	Podium auf der Bus2Bus-Messe zu Fachkräftemangel und Automatisierung	BDO
15.05.2024	Sts´ in Henckel	Deutschlandticket	BDO
12.09.2024	Sts Höppner	Branchendialog zu den Schwerpunkten der Arbeit der neuen Europäischen Kommission	BMDV

11. Wie schätzt die Bundesregierung den bisherigen Ablauf des Ersatzverkehrs beim Pilotprojekt Riedbahn ein?

Der Ersatzverkehr auf Straße und Schiene bei der Generalsanierung der Riedbahn erfolgt pünktlich und zuverlässig. Die Fahrgäste sind nach hiesiger Kenntnis mit dem SEV sehr zufrieden.

12. Welche Auswirkungen haben die bisherigen Erfahrungen aus dem Pilotprojekt Riedbahn auf die Ausgestaltung des Ersatzverkehrs auf der Strecke Hamburg – Berlin?

Die Erfahrungen und Erkenntnisse, die im Zusammenhang mit der Planung und Umsetzung des Ersatzverkehrs während der Generalsanierung der Riedbahn gesammelt wurden, fanden Eingang in die Ausschreibung und Ausgestaltung des Ersatzverkehrs für die Strecke Hamburg – Berlin. Beispielsweise werden das Erscheinungsbild und der Marktauftritt des Ersatzverkehrs übernommen.

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?

Eine Fahrradmitnahme im SEV ist grundsätzlich nicht möglich, um ausreichende Kapazitäten für die Fahrgäste zur Verfügung zu stellen. Diese Regelung bewährt sich derzeit in den Ersatzverkehren während des Pilotprojektes.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.