

Ergänzende Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksachen 20/14587, 20/14927 –

Schlussfolgerungen der Bundesregierung aus der Riedbahn-Sanierung

Im Nachgang zu der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU auf Bundestagsdrucksache 20/14927 hat die Bundesregierung folgende ausstehende Antworten vorgenommen.

4. Wie haben sich die Netzzustandsnoten für die verschiedenen Gewerke auf der Riedbahn (Brücken, Tunnel, Stützbauwerke, Gleise, Weichen, Bahnübergänge, Stellwerke, Oberleitung) im Vergleich zu den Prognosen (vgl. Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 21, 22, 36 und 37 der Kleinen Anfrage der Fraktion der CDU/CSU „Sanierung der Riedbahn“ auf Bundestagsdrucksache 20/12028) nach Beendigung der Arbeiten tatsächlich gebessert (bitte nach Gewerk aufführen)?

Bei der Netzzustandsnote handelt es sich um eine interne Kennzahl der DB InfraGO AG.

Nach Auskunft der DB InfraGO AG liegen noch keine formalen Neu-Berechnungen der Noten vor. Es wird auf die bereits bekannten Prognosewerte verwiesen.

5. Wann erfolgt die finale Inbetriebnahme von ETCS auf der Riedbahn?

Die finale Inbetriebnahme vom European Train Control System (ETCS) auf der gesamten Riedbahn soll nach Auskunft der DB InfraGO AG voraussichtlich bis zum Ende des zweiten Quartals 2025 erfolgen.

6. Wie hoch sind die finalen Kosten der Riedbahn-Sanierung?

Die finalen Kosten der Riedbahnsanierung können erst nach Auswertung aller eingereichten Nachträge mitgeteilt werden. Die bisherige Gesamtkostenprognose von 1 311 Mio. Euro wurde nach Auskunft der DB InfraGO AG bis zum Dezember 2024 und dem Ende der Baumaßnahmen nicht überschritten.

7. Wie hoch sind die Kosten pro Fahrgast und die Kosten pro Personenkilometer beim Schienenersatzverkehr im Zuge der Riedbahn-Sanierung?
8. Wie hoch sind die Kosten der DB AG und der DB InfraGO AG für Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit (PR) rund um die Riedbahn-Sanierung?
 - a) Wie hoch waren die Kosten der DB AG und der DB InfraGo AG für den Imagefilm zur Riedbahn-Sanierung?
 - b) Wie hoch waren die Einnahmen der DB AG und der DB InfraGo AG durch den Verkauf des Films an den Streaminganbieter Joyn (vgl. www.sueddeutsche.de/projekte/artikel/politik/deutsche-bahn-riedbahn-baustelle-frankfurt-mannheim-besuch-e482112/?reduced=true)?

Die Fragen 7 bis 8b werden gemeinsam beantwortet.

Die erbetenen Informationen über Kostenangaben berühren geschützte Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der Deutschen Bahn AG (DB AG). Die Offenlegung der detaillierten Informationen könnte die Sicherheit gefährden sowie erhebliche Wettbewerbsnachteile nach sich ziehen und dadurch das wirtschaftliche Handeln der DB AG und somit auch das fiskalische Interesse des Bundes deutlich beeinträchtigen. Bei einem Bekanntwerden der Kosten wäre es Unternehmen weiterer Ausschreibungen von bevorstehenden Generalsanierungen möglich, ihre Tätigkeit zum Nachteil der DB InfraGO AG auszurichten. Die Anbieter erhielten dadurch Transparenz über Kosten, die sie bei den weiteren Ausschreibungen nutzen könnten, um höhere Preise zulasten von DB InfraGO AG erzielen zu können.

Unter Abwägung zwischen dem parlamentarischen Auskunftsanspruch einerseits und dem Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen unter Berücksichtigung möglicher nachteiliger Wirkungen für das betroffene Unternehmen werden die erbetenen Informationen als „VS-Vertraulich“ eingestuft und in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt.*

9. Wurden aus Projekten der DB AG Personal und Ressourcen abgezogen, um die Arbeiten an der Riedbahn-Sanierung in der geplanten Zeit zu erledigen, und wenn ja, aus welchen (bitte nach Projekt und Umfang des Personals sowie der Ressourcen aufzuführen)?
10. Wurden Projekte der DB AG zeitlich gestreckt, um die Arbeiten an der Riedbahn-Sanierung in der geplanten Zeit zu erledigen, und wenn ja, welche (bitte nach Projekt und Dauer der zeitlichen Streckung aufzuführen)?

Die Fragen 9 und 10 werden gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben der DB InfraGO AG wurde das Projektteam im Jahr 2024 durch einzelne Mitarbeitende insbesondere aus dem Projekt NBS Frankfurt–Mannheim verstärkt. Ferner wurden für die Generalsanierung im 2. Halbjahr 2024 Abnahmeprüferinnen und Abnahmeprüfer für das Gewerk Leit- und Sicherungstechnik auf der Riedbahn eingesetzt. Dieses Vorgehen ging nicht über übliche Personaleinsatzwechsel hinaus und führte lediglich zu geringfügigen Anpassungen der Zeitpläne in anderen Projekten. Darüber hinaus wurden DB-interne Bedarfsspitzen ausgesteuert.

* Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat die Antwort als „VS-Vertraulich“ eingestuft. Die Antwort ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung eingesehen werden.

11. Wie oft und in welchem Umfang wurden in den vergangenen zehn Jahren Sanierungsarbeiten an der Strecke Hamburg–Berlin durchgeführt (bitte Zeitraum und Art der Sanierung angeben)?

Im Zeitraum vom 11. September bis zum 11. Dezember 2021 wurden Gleis- und Weichenerneuerungen an der Strecke vorgenommen. Vom 16. August bis zum 14. Dezember 2024 erfolgte der Rückbau des ersten Teils der festen Fahrbahn zwischen Dergenthin und Wittenberge einhergehend mit einer Bündelung zahlreicher Begleitmaßnahmen, u. a. der Zweigleisigkeit Hagenow Land, der Erneuerung Bahnhof Schwarzenbek und Oberbauerneuerungen insbesondere im Bereich Hamburg.

13. Wie lange soll die Strecke Hamburg–Berlin nach Abschluss der Korridorsanierung baufrei bleiben?

Es wird eine mindestens fünfjährige Baufreiheit angestrebt.

14. Wie ist die durchschnittliche Note für die Strecke Hamburg–Berlin 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)?
15. Welche Netzzustandsnote weist die Strecke Hamburg–Berlin derzeit auf (mindestens nach dem Netzzustandsbericht Fahrweg 2023), und wie setzt sich diese zusammen?
16. Auf welche Netzzustandsnote verbessert sich die Strecke Hamburg–Berlin durch die Maßnahmen, die während der Korridorsanierung durchgeführt werden?
17. Welche Prognoseergebnisse liegen zur Verbesserung der Netzzustandsnote nach der Sanierung der Strecke Hamburg–Berlin vor?

Die Fragen 14 bis 17 werden gemeinsam beantwortet.

Bei der Netzzustandsnote handelt es sich um eine interne Kennzahl der DB InfraGO AG.

Aus dem Zustandsbericht 2023 der DB InfraGO AG ergibt sich nachfolgender Ist-Zustand für die Strecke Hamburg–Berlin (ausschließliche Betrachtung der Strecken-Nummer 6100). Auf Basis der geplanten Maßnahmen mit Planungsstand Oktober 2024 liegen nach Angaben der DB InfraGO AG nachfolgende Prognoseergebnisse der Zustandsnotenverbesserung vor.

Gleise:	3,6	auf	1,6
Weichen:	4,6	auf	1,6
Stellwerke:	3,6	auf	2,7
Brücken:	4,9	auf	1,2

Durch Änderungen in der laufenden Planung der Generalsanierung können sich diese Ergebnisse noch ändern.

18. Wie viele Weichen gibt es auf der Strecke Hamburg–Berlin, und welche bzw. wie viele dieser Weichen werden erneuert, und wenn nicht alle Weichen erneuert werden, warum nicht?
19. Wie viele Stelleinheiten gibt es auf der Strecke Hamburg–Berlin, welche bzw. wie viele dieser Stelleinheiten werden erneuert, und wenn nicht alle Stelleinheiten erneuert werden, warum nicht?
20. Wie viele Bahnübergänge gibt es auf der Strecke Hamburg–Berlin, welche bzw. wie viele dieser Bahnübergänge werden erneuert, und wenn nicht alle Bahnübergänge erneuert werden, warum nicht?
21. Wie viele Kilometer an Stützwänden gibt es auf der Strecke Hamburg–Berlin, welche bzw. wie viele dieser Kilometer werden erneuert, und wenn nicht alle Kilometer erneuert werden, warum nicht?
22. Wie viele Kilometer Oberleitung gibt es auf der Strecke Hamburg–Berlin, wie viele dieser Kilometer werden erneuert, und wenn nicht alle Kilometer erneuert werden, warum nicht?
23. Wie viele Brücken gibt es auf der Strecke Hamburg–Berlin, wie viele Brücken werden erneuert, und wenn nicht alle erneuert werden, warum nicht?

Die Fragen 18 bis 23 werden gemeinsam beantwortet.

- Auf der Strecke Hamburg–Berlin gibt es keine Bahnübergänge.
- Auf der Strecke Hamburg–Berlin gibt es 396 Weichen. Davon werden nach aktuellem Planungsstand 206 Weichen erneuert bzw. neu errichtet.
- Auf der Strecke Hamburg–Berlin gibt es 2 250 Stelleinheiten. Davon werden nach aktuellem Planungsstand 1 400 Stelleinheiten erneuert. Zusätzliche sind für alle 26 Stellwerke sowohl Instandhaltungsmaßnahmen als auch der Neubau von zwei Elektronischen Stellwerken vorgesehen.
- Auf der Strecke Hamburg–Berlin gibt es 3,9 km Stützwände. Eine Erneuerung dieser ist nicht geplant.
- Auf der Strecke Hamburg–Berlin sind 572 km Oberleitung verbaut. Hiervon erfolgt nach aktuellem Planungsstand auf einer Länge von 50 km ein Fahrdrattausch und 20 km werden neu gebaut.
- Auf der Strecke Hamburg–Berlin wird nach aktuellem Planungsstand die Eisenbahnüberführung Ludwigscluster Kanal erneuert.

Alle vorgenannten Erneuerungen erfolgen auf Grund von Sanierungsbedürftigkeit. Ergänzend zu den zuvor genannten Ersatzinvestitionen werden u. a. Maßnahmen an den Verkehrsstationen durchgeführt, die ebenfalls zu einer mehrjährigen Baufreiheit beitragen sollen.

24. Warum erfolgt die Ausrüstung mit ETCS auf der Strecke Hamburg–Berlin nur auf einem Viertel der Strecke im Zuge der Korridorsanierung?
25. Wann soll die Ausrüstung mit ETCS der restlichen Strecke erfolgen, wird die spätere Ausrüstung mit ETCS teurer als die direkte Ausrüstung der Gesamtstrecke, und wenn ja, um welchen Betrag?

Die Fragen 24 und 25 werden gemeinsam beantwortet.

In Abstimmung zwischen DB InfraGO AG und dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr wurde in Anbetracht der aktuellen Marktsituation auf

dem Streckenabschnitt zwischen Nauen und Büchen entschieden, auf die teurere Doppelausrüstung mit analoger und digitaler Signaltechnik (ETCS Level 2 mit Signalen) zu verzichten. Die Ausrüstung mit ETCS Level 2 ohne Signale wird im Rahmen der jeweils zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel zu entscheiden sein.

26. Welche Art und Dauer von Sperrungen sind für die restliche Ausrüstung mit ETCS in den kommenden Jahren notwendig (bitte im Detail aufzuführen)?

Hierzu sind nach Auskunft der DB InfraGO AG erste belastbare Aussagen erst ab dem Jahr 2028 möglich.

27. Wie hoch wird die Leistungssteigerung bei der Strecke Hamburg–Berlin durch die Sanierung sein?

Primäres Ziel der Generalsanierung ist die Verbesserung der Verlässlichkeit der Infrastrukturanlagen auf der Strecke Hamburg–Berlin.

30. Welches Umleitungskonzept für den Schienenpersonenfern-, Schienenpersonennah- und Schienengüterverkehr plant die DB AG für die Sanierung der Strecke Hamburg–Berlin (bitte – auch unter Berücksichtigung von Verbindungen Richtung Rostock und Stralsund – im Detail mit entsprechenden Zwischenhalten aufzuführen)?

Nach Angaben der DB InfraGO AG werden die finalen Abstimmungen und Vorstellungen des Verkehrskonzepts mit den zuständigen Aufgabenträgern, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Verkehrsverbänden, Kommunen und Landkreisen in den kommenden Wochen erfolgen. Diese sind derzeit noch nicht abgeschlossen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.