

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Christin Willnat, Luigi Pantisano, Marcel Bauer, Lorenz Gösta Beutin, Violetta Bock, Jorrit Bosch, Dr. Fabian Fahl, Katalin Gennburg, Mareike Hermeier, Ina Latendorf, Caren Lay, Sahra Mirow, David Schliesing, Sascha Wagner und der Fraktion Die Linke

Arbeits- und Sicherheitsvorgaben Schienenersatzverkehr (SEV) im Rahmen der Generalsanierung der Bahnstrecke Hamburg-Berlin

Die Deutsche Bahn AG hat am 1. August 2025 im Rahmen ihrer bundesweiten Strategie zur Generalsanierung stark befahrener Hauptachsen mit der vollständigen Sperrung der Bahnstrecke Hamburg-Berlin begonnen. Die rund 280 Kilometer lange Verbindung, die als eine der wichtigsten Fernverkehrsachsen Deutschlands gilt, soll bis April 2026 modernisiert werden (<https://hamburg-berlin.deutschebahn.com/home.html>).

Die Maßnahme umfasst nach Angaben der DB InfraGO AG (DB) unter anderem die Erneuerung von Gleisen, Weichen, Oberleitungen, Bahnsteigen sowie Sicherungstechnik und wird mit einem Projektvolumen von etwa 2,2 Mrd. Euro veranschlagt (<https://dserver.bundestag.de/btd/21/008/2100896.pdf>).

Während der Sperrung wurde für den Regionalverkehr ein groß angelegter Schienenersatzverkehr (SEV) eingerichtet. Dieser SEV umfasst bis zu 208 Busse täglich auf 28 Ersatzlinien und wird durch das Unternehmen EcoVista sowie eine Vielzahl von Subunternehmen durchgeführt. Die eingesetzten Fahrzeuge sollen barrierefrei, modern ausgestattet und mit WLAN sowie sanitären Einrichtungen versehen sein. Nach Informationen der DB sollen pro Tag rund 350 Fahrerschichten abgedeckt werden (www.tagesspiegel.de/potsdam/brandenburg/bus-ersatzverkehr-an-hamburg-strecke-unternehmen-ecovista-zieht-positive-bilanz-14240135.html).

Bereits in den ersten Wochen und Monaten des SEV wurden wiederholt gravierende Probleme und sicherheitsrelevante Vorfälle öffentlich bekannt. Am 15. August 2025 kam ein Gelenkbus des SEV auf der A 24 ins Schleudern, durchbrach die Mittelleitplanke und kam quer zur Fahrbahn zum Stehen. Fünf Personen wurden verletzt, der Busfahrer schwer. Am 2. September 2025 kam ein weiterer Gelenkbus auf der A 24 in der Nähe von Wittenburg von der Fahrbahn ab (www.zeit.de/news/2025-09/09/erneut-bus-des-schienenersatzverkehrs-auf-a24-verunglueckt). Zudem wurde im Oktober 2025 ein SEV-Busfahrer mit 1,46 Promille Alkohol am Steuer aufgegriffen, nachdem er einen Unfall verursacht hatte und sich unerlaubt vom Unfallort entfernt hatte (www.spiegel.de/panorama/ludwigslust-busfahrer-fahrt-mit-1-46-promille-im-schienenersatzverkehr-zwischen-hamburg-und-berlin-a-eb5c5c6a-df0f-4e83-97b4-e035205933c0).

Darüber hinaus sind den Fragestellenden zahlreiche Beschwerden über die Einhaltung von Arbeits- und Lenkzeiten, technische Mängel wie stark riechende

Abgase im Innenraum einzelner Busse, das Fehlen von Toiletten auf längeren Linien sowie überhöhte Geschwindigkeiten, Rotlichtverstöße und sogar Videotelefonie während der Fahrt bekannt. Auch wurden Zweifel an der Barrierefreiheit des SEV-Angebots laut. Einige Fahrgäste berichten über mangelnde Einstiegshilfen, defekte Haltewunschtaster oder überfordert wirkendes Fahrpersonal ohne ausreichende Deutschkenntnisse.

Die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, ist als Eigentümerin der Deutschen Bahn AG in besonderer Verantwortung für die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben, insbesondere des Arbeitszeitgesetzes (ArbZG), der EU-Verordnung Nr. 561/2006 (Lenk- und Ruhezeiten) sowie der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der technischen Sicherheitsstandards. Darüber hinaus sind die Transparenz der Kontrollmechanismen und die Konsequenz bei festgestellten Verstößen von öffentlichem Interesse.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Umsetzung und Kontrolle der Einhaltung arbeitszeitrechtlicher und sicherheitsrelevanter Vorgaben beim SEV während der Generalsanierung der Strecke Hamburg-Berlin, insbesondere in Bezug auf Fahrpersonal, Fahrzeuge, Betriebszeiten und eingesetzte Subunternehmen?
2. Wie wird nach Kenntnis der Bundesregierung sichergestellt, dass die gesetzlichen Arbeitszeitvorgaben nach Arbeitszeitgesetz (ArbZG) beim Fahrpersonal eingehalten werden?
 - a) Welche Stellen kontrollieren die Arbeitszeiten und in welchem Turnus erfolgen diese Überprüfungen?
Erfolgen sie stichprobenartig, digital (z. B. Auswertung Fahrerkarten und Tachographen) oder systematisch?
 - b) Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten gemäß EU-Verordnung Nr. 561/2006 und welche Verstöße wurden bislang festgestellt?
3. Wie wird nach Kenntnis der Bundesregierung die technische Verkehrssicherheit der eingesetzten Busse gewährleistet, insbesondere vor dem Hintergrund der intensiven Nutzung, teilweise hoher Laufleistung und älterer Fahrzeuge?
 - a) Gibt es neben der regulären TÜV-Abnahme Sonderkontrollen?
 - b) Welche Anforderungen gelten an die eingesetzten Fahrzeuge hinsichtlich Abgasnorm, Klimaanlage, Barrierefreiheit, Fahrgastinformation und technische Ausstattung?
4. Welche Informationen liegen der Bundesregierung zu den beiden dokumentierten Unfällen auf der A 24 vor (einschließlich der Ergebnisse etwaiger Gutachten) und welche Konsequenzen wurden daraus gezogen?
5. Wie wird nach Kenntnis der Bundesregierung sichergestellt, dass die eingesetzten Fahrerinnen und Fahrer über die Vorschriften der Straßenverkehrsordnung (StVO), Streckenbesonderheiten und Einsatzbedingungen informiert sind, insbesondere wenn sie aus dem Ausland stammen oder keine Deutschkenntnisse besitzen?
 - a) In welchem Umfang erfolgen Schulungen, Briefings oder Trainingsmaßnahmen für das eingesetzte Personal durch die Betriebsfirmen bzw. durch DB InfraGO?

- b) Welche Kontrollen erfolgen hinsichtlich der Einhaltung der Straßenverkehrsordnung, insbesondere mit Blick auf dokumentierte Geschwindigkeitsüberschreitungen, Rotlichtverstöße oder riskante Fahrweise?
 - c) Welche Konsequenzen hatten die dokumentierten Verstöße für die betroffenen Fahrerinnen und Fahrer, bzw. Betreiberunternehmen?
 - d) Welche technischen Möglichkeiten (z. B. GPS-Überwachung, Dashcams) werden zur Überwachung des Fahrverhaltens genutzt?
6. Welche Anforderungen gelten nach Kenntnis der Bundesregierung für die Barrierefreiheit der eingesetzten SEV-Busse, insbesondere im Hinblick auf Rollstuhlplätze, akustische Ansagen und Rampen?
- a) Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Beschaffenheit der SEV-Haltepunkte hinsichtlich Barrierefreiheit, Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten und Wegweisung?
 - b) Welche Anforderungen gelten für Umsteigezeiten (zwischen SEV und Zug) und Umstiegswege im Hinblick auf Barrierefreiheit?
7. Welche konkreten vertraglichen Anforderungen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung an das Hauptunternehmen EcoVista sowie an etwaige Subunternehmen gestellt, um sicherheitsrelevante und soziale Standards durchzusetzen?
8. Welche Maßnahmen durch die DB wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bislang ergriffen, um auf die öffentlich gewordenen Kritikpunkte zu reagieren?
9. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den bisherigen Erfahrungen für die Planung und Durchführung künftiger Großbaustellen und den damit verbundenen Schienenersatzverkehr?

Berlin, den 3. Februar 2026

Heidi Reichinnek, Sören Pellmann und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.