

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christin Willnat, Luigi Pantisano, Marcel Bauer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion Die Linke  
– Drucksache 21/4041 –**

### **Arbeits- und Sicherheitsvorgaben Schienenersatzverkehr im Rahmen der Generalsanierung der Bahnstrecke Hamburg–Berlin**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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 (Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 21/896).

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 AG 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](http://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 Mittelteilplanke 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](http://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-faehrt-mit-1-46-promille-im-schie](http://www.spiegel.de/panorama/ludwigslust-busfahrer-faehrt-mit-1-46-promille-im-schie)

nenersatzverkehr-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 Nummer 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.

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?

Die Durchführung von Schienenersatzverkehrsleistungen erfolgen auf Basis gesetzlicher Vorgaben, wie dem Personenbeförderungsgesetz, dem Arbeitszeitgesetz (ArbZG), den jeweiligen Tariftrüegegesetzen etc. und bilateralen Verträgen zwischen den Aufgabenträgern und den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Im Rahmen der Korridorsanierung ersetzt der jeweilige Rahmenvertrag nebst Leistungsbeschreibungen die verkehrsvertraglich vorgegebenen Anforderungen an den Schienenersatzverkehr, die übergeordneten gesetzlichen Vorgaben beispielsweise aus dem Personenbeförderungsgesetz bleiben davon unberührt.

2. Wie wird nach Kenntnis der Bundesregierung sichergestellt, dass die gesetzlichen Arbeitszeitvorgaben nach dem 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 Nummer 561/2006, und welche Verstöße wurden bislang festgestellt?

Die Fragen 2 bis 2b werden gemeinsam beantwortet.

Die Einhaltung der Arbeitszeitvorgaben nach dem ArbZG sowie der Lenk- und Ruhezeiten obliegt der eigenverantwortlichen Pflicht der Arbeitgeber. Eine Kontrolle erfolgt durch die zuständigen Behörden. Diese Prüfungen erfolgen in der Regel risikoorientiert oder anlassbezogen (z. B. bei Beschwerden), nicht jedoch in einem festen, vorgegebenen Turnus für spezifische Maßnahmen. Die Überprüfung erfolgt dabei unter anderem durch die Auswertung der digitalen Tachographen und Fahrerkarten. Die Lenk- und Ruhezeiten werden nach aktuellem Kenntnisstand der Auftraggeberin vorschriftsgemäß eingehalten.

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?

Die Fragen 3 bis 3b werden gemeinsam beantwortet.

Die technische Sicherheit der eingesetzten Busse wird durch die gesetzlich vorgeschriebenen Untersuchungen und Mängelprüfungen gewährleistet. Die eingesetzten Fahrzeuge erfüllen die Anforderungen des Rahmenvertrags und die gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit. Sie sind barrierearm ausgestattet (u. a. Niederflur, Kneeling, teils ausklappbare Rampen, Multifunktionsflächen mit gesicherten Stellplätzen). Fahrgastinformation erfolgt nach dem Zwei-Sinne-Prinzip (visuell/akustisch). Das Fahrgastinformationssystem hat Doppelmonitore. Alle Busse sind neu, klimatisiert, erfüllen die einschlägigen EU-Abgasnormen und verfügen über die vorgeschriebene Sicherheitsausstattung.

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?

Bezüglich des Unfalls vom 16. August 2025 ergaben die behördlichen Ermittlungen wie auch die interne Prüfung keine Hinweise auf technisches oder menschliches Versagen. Die Staatsanwaltschaft hat daher das Verfahren eingestellt. Ungeachtet dessen hat der Betreiber die Höchstgeschwindigkeit für Gelenkbusse auf 80 km/h begrenzt und die gesamte Gelenkbusflotte technisch auf 80 km/h gedrosselt – als freiwillige zusätzliche Sicherheitsmaßnahme, denn die Fahrzeuge haben eine Zulassung für eine Geschwindigkeit von 100 km/h.

Bei dem Unfall vom 9. September 2025 kam ein Bus während einer Leerfahrt von der Fahrbahn ab und auf dem Grünstreifen zum Stillstand; es befanden sich keine Fahrgäste an Bord. Laut Fahrtenschreiber betrug die Geschwindigkeit 66 km/h. Die Auswertung ergab keine Hinweise auf technisches Versagen. Nach einer technischen Überprüfung wurde das Fahrzeug wieder in Betrieb genommen.

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 die 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, Dash-cams) werden zur Überwachung des Fahrverhaltens genutzt?

Die Fragen 5 bis 5d werden gemeinsam beantwortet.

Die DB InfraGO AG verpflichtet ihre Vertragspartner das Fahrpersonal vor dem ersten Einsatz streckenbezogen einzuweisen (Streckenkunde). Das Fahrpersonal wird vom Betreiber bereitgestellt und entsprechend geschult. Kein Fahrer geht auf Linienfahrt, ohne für die entsprechende Strecke nicht zuvor eine Streckenkunde erhalten zu haben und eingewiesen worden zu sein.

Die Einhaltung der Verkehrsregeln ist verpflichtend. Bei schweren oder wiederholten Verstößen erfolgen arbeitsrechtliche Konsequenzen. Die Nutzung dieser Daten zur arbeitsrechtlichen Überwachung des individuellen Fahrverhaltens unterliegt den strengen Vorgaben des Datenschutzes und der Mitbestimmung.

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-Haltestellen hinsichtlich Barrierefreiheit, Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten und Wegweisung?
- b) Welche Anforderungen gelten für Umsteigezeiten (zwischen SEV und Zug) und Umstiegswege im Hinblick auf Barrierefreiheit?

Die Fragen 6 bis 6b werden gemeinsam beantwortet.

Für den SEV während der Korridorsanierung der Strecke Hamburg–Berlin gelten über die gesetzlichen Mindestanforderungen der Barrierefreiheit im ÖPNV hinaus erhöhte Qualitätsstandards, die sich an den Erfahrungen des Pilotprojekts Riedbahn orientieren. Vertraglich wurde mit dem Auftragnehmer vereinbart, dass vorrangig Niederflerbusse eingesetzt werden, die einen stufenlosen Einstieg ermöglichen oder über entsprechende Klapprampen verfügen. Die Fahrzeuge müssen über ausgewiesene Mehrzweckbereiche (Sondernutzungsflächen) verfügen, die Platz für Rollstühle oder Kinderwagen bieten. Hinsichtlich der Fahrgastinformation sind die Fahrzeuge mit optischen und akustischen Informationssystemen ausgestattet, die Haltestellen und Fahrtverlauf ankündigen.

Die Einrichtung der SEV-Haltestellen erfolgt in Abstimmung mit den zuständigen Straßenbaulastträgern und Aufgabenträgern/Kommunen. Die DB InfraGO AG strebt an, die Haltestellen so nah wie möglich an den gesperrten Bahnhöfen einzurichten. Wo die bestehende Infrastruktur keine Barrierefreiheit bietet, werden – sofern baulich und rechtlich umsetzbar – provisorische Maßnahmen (z. B. temporäre Bussteige) ergriffen. Zur Orientierung kommt ein einheitliches Wegeleitungssystem („Verkehrspurpur“) zum Einsatz, das den Weg vom Bahnsteig zur Ersatzhaltestelle (und umgekehrt) deutlich kennzeichnet. Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten sind Bestandteil der Anforderungsprofile an die Haltestelleninfrastruktur, deren Umsetzung jedoch von den örtlichen Platzverhältnissen sowie der Anzahl der Ein- und Aussteiger abhängt.

Abfahrts- und Umsteigezeiten werden im Wesentlichen von den Aufgabenträgern und den betroffenen EVU vorgegeben. Bei der Fahrplangestaltung des SEV wurden Übergangszeiten so bemessen, dass sie auch für mobilitätseingeschränkte Personen realisierbar sind. Sollten die Wege zwischen Bahnhof und SEV-Haltestelle länger sein, wurde dies in den Übergangszeiten berücksichtigt.

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?

Die DB InfraGO AG hat in den vertraglichen Vereinbarungen mit dem Hauptauftragnehmer die Einhaltung aller geltenden arbeits- und sozialrechtlichen Standards (z. B. Mindestlohngesetz, Arbeitszeitgesetz) verpflichtend vorgeschrieben. Diese Anforderungen galten auch für die Subunternehmer.

8. Welche Maßnahmen durch die DB AG wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bislang ergriffen, um auf die öffentlich gewordenen Kritikpunkte zu reagieren?

Die DB InfraGO AG hat einen regelmäßigen Austausch zur Beschwerden und Kritik mit den für die Umsetzung des SEV zuständigen EVU und den betroffenen Aufgabenträgern. Hier werden Mängel und Verbesserungspotentiale thematisiert und deren Behebung bzw. Realisierung gemeinsam festgelegt und nachgehalten.

9. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den bisherigen Erfahrungen für die Planung und Durchführung künftiger Großbaustellen und den damit verbundenen Schienenersatzverkehr?

Die DB InfraGO AG bewertet die Erfahrungen aus den bisherigen Korridorsanierungen (insb. Riedbahn und Hamburg–Berlin) als Bestätigung für das gewählte Vorgehensmodell. Die Finanzierung des Ersatzverkehrs wurde in § 11c BSWAG verankert, um die Qualitätsstandards (Niederflurbusse, engere Takte, Ausstattung) zu sichern. Die Standards für Fahrzeuge und Fahrgastinformation sind für alle künftigen Korridorsanierungen festgeschrieben. Die Planung der Verkehrskonzepte und die Einbindung der betroffenen Kommunen und Aufgabenträger beginnt nach Aussage der DB InfraGO AG für die kommenden Korridorsanierungen mit großem Vorlauf.





