Deutscher Bundestag **Drucksache 21/7973**

21. Wahlperiode 10.09.2026

Kleine Anfrage

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

Bilanz der Korridorsanierung der Strecke Hamburg–Berlin

Die Korridorsanierung der Strecke Hamburg–Berlin war ursprünglich für sieben Monate von Juni 2025 bis Dezember 2025 geplant (siehe www.tagesschau.de/wirtschaft/unternehmen/bahn-sanierung-berlin-hamburg-101.html). Dann wurde noch innerhalb der Planung die Vollsperrung der Strecke auf August 2025 bis April 2026 verschoben und auf neun Monate verlängert. Letztendlich hat sich die Streckensperrung während der Korridorsanierung weiter bis zum 14. Juni 2026 verzögert. Zur Begründung verwies die Deutsche Bahn AG auf die Witterungsbedingungen des Winters. Dadurch war die Strecke insgesamt mehr als zehn Monate weder für den Personen- noch für den Güterverkehr befahrbar. Der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr bezeichnete das Projekt als „Gradmesser für das Korridorsanierungskonzept“ (siehe www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Deutsche-Bahn-startet-Generalsanierung-der-Metropolen-Verbindung-zwischen-Hamburg-und-Berlin--13467978). Dennoch wurden zentrale Ziele der Korridorsanierung wie der Ausbau der Signal- und Sicherungstechnik auf den Standard des European Train Control System (ETCS) nicht erreicht. Aus diesem Grund bedarf es nach fraktionsübergreifender Auffassung einer ehrlichen Bilanz derartiger Bahngroßprojekte (siehe www.tagesspiegel.de/berlin/generalsanierung-bei-der-bahn-politiker-fordern-ehrliche-bilanz-bei-bahn-grossprojekten-15712033.html). Da circa 10 000 Berufspendlerinnen und Berufspendler allein auf den Brandenburger Abschnitt der Strecke für ihren Arbeitsweg angewiesen sind, ist eine solch unzuverlässige Kommunikation der Wiederinbetriebnahme der Strecke nach Auffassung der Fragestellenden untragbar. Trotz der zehnmonatigen Sperrung werden in absehbarer Zukunft weitere Arbeiten erforderlich, und die versprochene fünfjährige Baufreiheit steht damit infrage. So wird der Ausbau der Signal- und Sicherungstechnik auf den Standard ETCS, welcher nicht vollständig erfolgt ist, nach Einschätzung der Fragestellenden weitere Streckensperrungen in der Zukunft zur Folge haben. Auch bei Sanierungsarbeiten an den Bahnhöfen und bei der Abnahme von LZB (Linienförmige Zugbeeinflussung)-Zentralen wurde das angestrebte Datum der Wiederinbetriebnahme verfehlt, was zu entsprechenden Effekten für Pendelnde und Reisende geführt hat. Vor dem Hintergrund der beschriebenen Mängel sehen die Fragestellenden einen umfassenden Aufklärungsbedarf, dem die Bundesregierung nicht zuletzt mit einer umfassenden Beantwortung dieser Kleinen Anfrage nachkommen sollte.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie begründet die Bundesregierung die Nutzung des Sondervermögens Infrastruktur für die in der letzten Legislatur geplanten Korridorsanierung im Sinne der Zweckbindung auf „zusätzliche Investitionen“ (§ 2 des Gesetzes zur Errichtung eines Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIKG))?
2. Auf welche Höhe belaufen sich nach Kenntnis der Bundesregierung die finalen Ist-Kosten, welche im Rahmen der Korridorsanierung entstanden sind?
3. Gab es nach Kenntnis der Bundesregierung auf den gestiegenen Diesel- und Benzinpreisen beruhende Kostensteigerungen für den Schienenersatzverkehr im öffentlichen Nah- und Fernverkehr (SEV), und wenn ja, in welcher Höhe?
4. In welcher Höhe sind nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Verzögerung der Arbeiten im Rahmen der Korridorsanierung Kosten für Bund und Länder entstanden (bitte sowohl zusätzliche SEV-Kosten, Baukosten, Einnahmeausfälle, Kosten für Rückerstattungen von Tickets, Kosten für Rückerstattungen im Bereich Güterverkehr als auch gesamt angeben)?
5. Werden die in den Fragen 2 und 3 erfragten zusätzlichen Kosten nach Kenntnis der Bundesregierung auch durch das Sondervermögen Infrastruktur getragen, und wenn ja, wie begründet die Bundesregierung diese Finanzierung im Sinne der Zweckbindung auf „zusätzliche Investitionen“ (ebd.)?
6. Mit welchen Zugsicherungssystemen, Stellwerksbauformen und Funktechnologien sowie darauf aufbauenden Vorrichtungen für den digitalisierten Zugbetrieb sollte die Strecke Hamburg–Berlin nach der ursprünglichen Planung im Zielzustand ausgerüstet werden, um den ETCS-Standard zu erreichen?
7. Mit welchen Zugsicherungssystemen, Stellwerksbauformen und Funktechnologien sowie darauf aufbauenden Vorrichtungen für den digitalisierten Zugbetrieb wurde die Strecke Hamburg–Berlin tatsächlich ausgerüstet, und inwieweit werden dadurch die Kriterien des ETCS-Standards erfüllt?
8. Welche Zugsicherungssysteme, Stellwerksbauformen und Funktechnologien beruhen nach Vollendung der Korridorsanierung weiterhin auf der Linienförmigen Zugbeeinflussung (LZB) und welche auf Punktförmiger Zugbeeinflussung (PZB)?
9. Wie viele LZB-Zentralen konnten nach Kenntnis der Bundesregierung nicht bis zum Zeitpunkt der Wiederinbetriebnahme der Strecke pünktlich abgenommen werden, und wie hat dieser Sachverhalt die insgesamt durchschnittliche Reisezeit vom Berliner zum Hamburger Hauptbahnhof nach Kenntnis der Bundesregierung beeinflusst?
10. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung die verspätete Abnahme der LZB-Zentralen auf Personalmangel bei Gutachterinnen und Gutachter bzw. Prüferinnen und Prüfer zurückzuführen (siehe www.tagesspiegel.de/politik/wiedereroffnung-der-bahnstrecke-hamburgberlin-ice-werden-funf-bis-zehn-minuten-langer-als-geplant-brauchen-15671704.html)?
11. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung und nach ihrer Kenntnis die Deutsche Bahn AG, um den Personalmangel im Bereich der Gutachterinnen und Gutachter bzw. Prüferinnen und Prüfer zu beheben?

12. In welcher Höhe hat die verspätete Abnahme der LZB-Zentralen zu Einnahmeausfällen oder Kosten der Deutschen Bahn AG durch Fahrplanänderungen, Verspätungen und Zugausfällen nach Kenntnis der Bundesregierung geführt?

13. Rechnet die Bundesregierung nach der fünfjährigen Baupause mit weiteren umfangreichen Schienenarbeiten auf der Strecke Hamburg–Berlin zum vollständigen Ausbau der Signal-, Stellwerk- und Sicherungstechnik auf den ETCS-Standard, und wenn ja, wann rechnet die Bundesregierung mit diesen Arbeiten, und wird es nach Kenntnis der Bundesregierung erneut eine Vollsperrung der Strecke benötigen, um die Signal-, Stellwerk- und Sicherungstechnik auf den ETCS-Standard aufzurüsten?

14. Welche Verbesserungen erwartet die Bundesregierung hinsichtlich Fahrzeit und Pünktlichkeit auf der Strecke Hamburg–Berlin bei einer vollständigen Ausrüstung der Strecke mit ETCS-Level 2?

15. Welche Zugsicherungssysteme, Stellwerksbauformen und Funktechnologien sowie darauf aufbauenden Vorrichtungen für den digitalisierten Zugbetrieb werden nach Kenntnis der Bundesregierung in welcher Anzahl und auf welchen Streckenabschnitten nach Kenntnis der Bundesregierung verbaut bzw. aufgerüstet werden müssen, um die Kriterien des ETCS-Level 2 bzw. ERTMS (European Rail Traffic Management System)-Standards zu erfüllen?

16. Welche Maßnahmen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen der Korridorsanierung ergriffen, um Barrierefreiheit an den 28 auf der Strecke liegenden Verkehrsstationen herzustellen, wie das Bundesministerium der Finanzen im Monitoringbericht angegeben hat (s. Haushaltsausschussdrucksache 21(8)3652, S. 55)?

17. Konnte nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen der Korridorsanierung an allen 28 Verkehrsstationen ein stufenfreier Zugang zum Bahnsteig hergestellt bzw. erhalten werden, und wenn nein, an welchen Stationen konnte kein stufenfreier Zugang zum Bahnsteig hergestellt bzw. erhalten werden, aus welchem Grund, und bis wann plant die Bundesregierung, den barrierefreien Ausbau nachzuholen?

18. Konnte nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen der Korridorsanierung an allen 28 Verkehrsstationen eine taktile Wegeleitung zum Bahnsteig hergestellt bzw. erhalten werden, und wenn nein, an welchen Stationen konnte kein stufenfreier Zugang zum Bahnsteig hergestellt bzw. erhalten werden, aus welchem Grund, und bis wann plant die Bundesregierung, dies nachzuholen?

19. Konnte nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen der Korridorsanierung an allen 28 Verkehrsstationen eine taktiler Blindenleitstreifen auf dem Bahnsteig angebracht bzw. erhalten werden, und wenn nein, an welchen Stationen konnte kein taktiler Blindenleitstreifen auf dem Bahnsteig hergestellt bzw. erhalten werden, aus welchem Grund, und bis wann plant die Bundesregierung, dies nachzuholen?

20. Konnte nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen der Korridorsanierung an allen 28 Verkehrsstationen taktile Handläufe an Treppen oder Rampen zum Bahnsteig angebracht bzw. erhalten werden, und wenn nein, an welchen Stationen konnten keine taktilen Handläufe an Treppen oder Rampen zum Bahnsteig angebracht bzw. erhalten werden, aus welchem Grund, und bis wann plant die Bundesregierung, dies nachzuholen?

21. Bis wann ist nach Kenntnis der Bundesregierung eine Aufhöhung der Bahnsteige an den Stationen Schwanheide, Pritzier, Brahlsdorf und Boizenburg (Elbe) auf eine Zielhöhe von mindestens 55 cm zur Gewährleistung der Barrierefreiheit geplant?

22. Konnte nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen der Korridorsanierung die Funktion der Fahrstühle an allen 28 Verkehrsstationen zum 14. Juni 2026 sichergestellt werden, und wenn nein, an welchen Stationen sind wie viele Fahrstühle noch nicht zum 14. Juni 2026 in Betrieb gegangen, bis wann wurde bzw. wird der Betrieb planmäßig aufgenommen, und ab wann stehen gegebenenfalls weitere Arbeiten an den Fahrstühlen an?

23. Konnten nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen der Korridorsanierung an allen 28 Verkehrsstationen frei zugängliche und barrierefrei Toiletten hergerichtet werden, und wenn nein, an welchen Stationen sind zum aktuellen Zeitpunkt frei zugängliche Toiletten aufzufinden, und wie viele davon sind barrierefrei?

24. Welche weiteren Maßnahmen zur Verbesserung der Bahnhofsqualität der 28 Verkehrsstationen, welche im Rahmen der Generalsanierung nicht ergriffen wurden, stehen nach Kenntnis der Bundesregierung noch aus?

25. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung ein barrierefreier Schienenersatzverkehr im Rahmen der Korridorsanierung sichergestellt?

26. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung an den Haltestellen des Schienenersatzverkehrs dynamische Schriftanzeiger mit Akustikmodul oder Lautsprecheranlage eingesetzt, um die Barrierefreiheit sicherzustellen?

27. Welche Motoren wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bei den SEV-Bussen im Rahmen der Korridorsanierung eingesetzt?

    a) Wie viele batterieelektrische Busse kamen zum Einsatz?

    b) Wie viele Busse mit Dieselmotor kamen zum Einsatz?

    c) Wie viele Busse mit Brennstoffzelle kamen zum Einsatz?

28. Wie viele Ausfälle bei wie vielen Fahrten insgesamt sind beim Schienenersatzverkehr im Rahmen der Korridorsanierung nach Kenntnis der Bundesregierung entstanden?

29. Wie viele Busse wurden nach Kenntnis der Bundesregierung durch die ecoVista e. K. im Rahmen des SEV als Reserve vorgehalten, um potenziell defekte Fahrzeuge zu ersetzen?

30. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung Ruheräume und Toiletten für die im Rahmen der SEV-Ausschreibung beschäftigten Busfahrerinnen und Busfahrer der ecoVista e. K. bereitgestellt, und wenn ja, wo, und wie viele?

31. Hat die Bundesregierung eine Bewertung der die Arbeitsbedingungen insbesondere der Verzögerungen der Lohnzahlungen bei den im Rahmen der SEV-Ausschreibung beschäftigten Busfahrerinnen und Busfahrer der ecoVista e. K. vorgenommen, wenn ja, wie lautet diese, und wenn nein, warum nicht (siehe www.nordkurier.de/regional/mecklenburg-vorpommern/ecovista-skandal-immer-heftiger-nicht-einmal-die-loehne-fliessen-puenktlich-4409017)?

32. Hat die Bundesregierung eine Bewertung der Qualität des Schienenersatzverkehrs durch das Omnibusunternehmen ecoVista e. K. vorgenommen, wenn ja, wie lautet diese, und wenn nein, warum nicht?

33. Wie bewertet die Bundesregierung insgesamt die Ausschreibung an ein privates Omnibusunternehmen im Vergleich zu dem durch die DB SEV GmbH organisierten Schienenersatzverkehr der Riedbahn-Generalsanierung?

34. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung öffentliche Toiletten für die auf den SEV angewiesenen Pendlerinnen und Pendler eingerichtet, und wenn ja, wo, und wie viele, und waren diese Toiletten barrierefrei?

35. Wird die Bundesregierung sich in Zukunft dafür einsetzen, dass bei weiteren Bahngroßprojekten mit einem realistischeren zeitlichen Puffer – z. B. für Baupausen durch die Witterungsbedingungen der Winterzeit – geplant wird, um weitere Verzögerungen der angekündigten Inbetriebnahme der betroffenen Strecke zu vermeiden?

36. Inwiefern werden die Erkenntnisse aus der Korridorsanierung der Strecke Hamburg–Berlin in die Überarbeitung des Sanierungskonzepts einfließen, da dieses laut Koalitionsvertrag „fortlaufend überprüft und angepasst“ (Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die 21. Wahlperiode, S. 26) werden soll?

37. Hält die Bundesregierung für die Erneuerung der Leit- und Sicherheitstechnik im Rahmen der Korridorsanierung ein neues Konzept für erforderlich, und wenn ja, was sollte mit welchen Zielen verändert werden, und wann wird dieses neue Konzept vorliegen?

Berlin, den 31. August 2026

Heidi Reichinnek, Sören Pellmann und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co. KG, Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.bundesanzeiger-verlag.de
ISSN 0722-8333