

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Till Steffen, Linda Heitmann, Katharina Beck, Denise Loop, Mayra Vriesema, Matthias Gastel, Swantje Henrike Michaelsen, Victoria Broßart, Tarek Al-Wazir und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zugverspätungen nach der Generalsanierung Hamburg–Berlin

Nach fast einem Jahr Bauarbeiten auf der Bahnstrecke zwischen Hamburg und Berlin hat die Deutsche Bahn AG diese am 14. Juni 2026 offiziell wiedereröffnet und zeitgleich angekündigt, dass es bis Ende Juni 2026 noch zu leichten Verzögerungen von bis zu 20 Minuten kommen könne (vgl. www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Inbetriebnahme-der-Strecke-Hamburg-Berlin-in-zwei-Stufen-Erste-Zugfahrten-ab-15-Mai-13769684).

Die Strecke wird sowohl von Reisenden als auch von Pendlern sehr viel genutzt; es liegt daher im besonderen Interesse, die Bahnstrecke nach wiederholten längeren Sperrzeiten wieder regulär nutzen zu können. Die Pünktlichkeit sowie Zugausfälle der ersten Betriebstage sind jedoch aus Sicht der Fragestellenden nicht zufriedenstellend. Gerade in den ersten Tagen kam es zu Verspätungen weit über das durch die DB InfraGO AG kommunizierte Ausmaß hinaus. Dazu kamen Zugausfälle sowie eine nicht funktionierende Informationspolitik.

Damit Reisende weiterhin gerne mit dem Zug fahren, muss die Pünktlichkeit auf der Strecke deutlich steigen. Die Bundesregierung muss gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG Ursachen für die Verzögerung identifizieren und konsequent angehen. Der Verweis auf die lange Kälteperiode reicht hier nicht aus. Insbesondere im Bereich der Abnahme von Stellwerken und Sicherungstechnik kommt es bei jeder Generalsanierung – sofern Maßnahmen in diesem Bereich durchgeführt werden – zu Verzögerungen bei der Inbetriebnahme: Riedbahn, Hamburg–Berlin, Nürnberg–Regensburg.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch war die Pünktlichkeit von Fernverkehrszügen, die die Strecke Berlin–Hamburg nutzen, zwischen dem 14. Juni und dem 30. Juni 2026 jeweils (bitte Startverspätung [Einbruchsverspätung] bei Einfahrt in die Strecke sowie Endverspätungen [Ausbruchsverspätung] bei Ausfahrt aus der Strecke angeben, bitte für jeden Tag aufschlüsseln)?
2. Wie viele Zugfahrten hatten zwischen dem 14. Juni und dem 30. Juni 2026 am Ende des Befahrens der Strecke eine Verspätung zwischen 30 und 120 Minuten (bitte für mehr als 30, 60, 90 und 120 Minuten aufschlüsseln)?
3. Wie viele Zugfahrten im Fernverkehr sollten zwischen dem 14. Juni und dem 30. Juni 2026 stattfinden (bitte für jeden Tag aufschlüsseln)?

4. Wie viele Zugfahrten im Fernverkehr zwischen dem 14. Juni und dem 30. Juni 2026 fielen aus (bitte für jeden Tag aufschlüsseln)?
5. Was waren die fünf häufigsten Gründe für Verspätungen und Zugausfälle auf der Strecke zwischen dem 14. Juni und dem 30. Juni 2026?
6. Wie hoch war die Pünktlichkeit von Fernverkehrszügen, die die Strecke Berlin–Hamburg nutzen, ab dem 1. Juli 2026 jeweils (bitte Startverspätung [Einbruchsverspätung] bei Einfahrt in die Strecke sowie Endverspätungen [Ausbruchsverspätung] bei Ausfahrt aus der Strecke angeben, bitte für jeden Tag aufschlüsseln)?
7. Wie viele Zugfahrten hatten ab dem 1. Juli 2026 am Ende des Befahrens der Strecke eine Verspätung zwischen 30 und 120 Minuten (bitte für mehr als 30, 60, 90 und 120 Minuten aufschlüsseln)?
8. Wie viele Zugfahrten im Fernverkehr sollten ab dem 1. Juli 2026 stattfinden (bitte für jeden Tag aufschlüsseln)?
9. Wie viele Zugfahrten im Fernverkehr ab dem 1. Juli 2026 fielen aus (bitte für jeden Tag aufschlüsseln)?
10. Was waren die fünf häufigsten Gründe für Verspätungen und Zugausfälle auf der Strecke seit dem 1. Juli 2026?
11. Welche Maßnahmen hat die DB InfraGO AG getroffen, um die infrastruktureitig bedingten Verspätungen der Züge zu verbessern?
12. Was plant oder tut die Deutsche Bahn AG konkret, um Reisenden und insbesondere Pendlern, die unter der Situation stark leiden, Alternativen zu bieten oder diese über die üblichen monetären Verspätungsentschädigungen hinaus zu entschädigen und zu besänftigen?
13. Welche Maßnahmen hält die DB InfraGO AG im Bereich der Stellwerke und Sicherungstechnik grundsätzlich für notwendig, um wieder reguläre und pünktliche Abnahmen der Stellwerke zu ermöglichen?
14. Welche Auflagen und Zulassungen bezüglich der Zulassung von Elektronischen Stellwerken und der Leit- und Sicherungstechnik haben sich in den letzten Jahren geändert, die die pünktliche Abnahme erschweren, und aus welchen Gründen wurden diese Änderungen jeweils erlassen?
15. Welche Baumaßnahmen sowie Abnahmen und Prüfungen stehen auf der Strecke Berlin–Hamburg mit Stand 10. Juli 2026 noch aus, und bis wann sollen diese abgeschlossen werden?
16. Was plant die Bundesregierung im Zuge ihrer verkehrspolitischen Projektplanungen oder ihrer Haushaltsplanungen für die kommenden Jahre, um die Deutsche Bahn AG darin zu unterstützen, die Strecke Hamburg-Berlin künftig wieder reibungslos funktionieren zu lassen?
17. Ist die geplante flächendeckende Abdeckung der Strecke mit dem Mobilfunkstandard 5G im Rahmen der Generalsanierung erfolgreich abgeschlossen, und nutzen die Mobilfunkanbieter die von der DB InfraGO AG errichteten Masten?
18. Wie hoch waren die Kosten pro errichtetem Funkmast durchschnittlich, und welche Maßnahmen sind geplant, um die Kosten deutlich zu reduzieren?

Berlin, den 22. Juli 2026

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion