

KLEINE ANFRAGE

der Abgeordneten Sabine Enseleit, Fraktion der CDU

**Sicherheitsaspekte im Schienenersatzverkehr auf der Strecke Hamburg – Berlin
und**

ANTWORT

der Landesregierung

Vorbemerkung

Gemäß der Überschrift der Kleinen Anfrage wurden die Fragen 1 bis 10 im Kontext der laufenden Generalsanierung des Schienenkorridors Hamburg – Berlin bewertet. Die Antworten stellen daher auf die angebotenen Schienenersatzverkehrsleistungen im Rahmen dieser bis zum 30. April 2026 andauernden Korridorsperrung ab.

1. Wie viele Busse werden aktuell (Stichtag 29. September 2025) im Schienenersatzverkehr (SEV) in Mecklenburg-Vorpommern eingesetzt (bitte nach Bustyp [Solobus, Gelenkbus, Reisebus] und Streckenabschnitten [z. B. Hamburg – Rostock, Hamburg – Schwerin, Berlin – Stralsund etc.] unterteilen)?

Im Rahmen der Sanierung des Hochleistungskorridors Hamburg – Berlin werden gemäß Angabe der ecoVista SEV GmbH, die als Generalunternehmerin der DB InfraGO AG den Schienenersatzverkehr (SEV) in den betroffenen sechs Bundesländern durchführt, insgesamt 142 Gelenk- sowie 66 Solobusse eingesetzt. Davon werden 173 Busse im täglichen Einsatz benötigt. Der jeweilige Einsatz der Fahrzeuge ist nicht auf konkrete Streckenabschnitte oder Länder beschränkt. Eine genaue Fahrzeuganzahl explizit für Mecklenburg-Vorpommern oder je Streckenabschnitt in Mecklenburg-Vorpommern kann daher nicht ermittelt werden. Derzeit entfallen etwa 25 Prozent der Verkehrsleistung des Schienenersatzverkehrs im Rahmen der Korridorsanierung Hamburg – Berlin auf Mecklenburg-Vorpommern.

Die Busse werden in Mecklenburg-Vorpommern auf folgenden Relationen bzw. Teilabschnitten dieser eingesetzt:

- Hamburg – Schwerin,
- Hamburg – Ludwigslust,
- Parchim/Schwerin – Ludwigslust – Perleberg,
- Grieben – Grevesmühlen – Bobitz und
- Hagenow – Alt Zachun.

Auf folgenden Linien werden vorwiegend Solobusse eingesetzt:

- G: Bobitz – Plüschow – Grevesmühlen – Grieben,
- H: Ludwigslust – Hagenow – Hamburg Steinfurther Allee,
- J: Ludwigslust – Strohkirchen – Jasnitz – Hagenow Land – Hagenow,
- K: Alt Zachun – Kirch Jesar – Hagenow und
- X1: Schwerin Hbf – Hamburg Steinfurther Allee.

Auf den folgenden Linien kommen vorwiegend Gelenkbusse zum Einsatz:

- A: Schwerin Süd – Holthusen – Rastow – Ludwigslust,
- B/B2: Schwerin Hbf – Hagenow – Boizenburg – Büchen – Schwarzenbek – Hamburg-Bergedorf,
- C: Ludwigslust – Hagenow – Boizenburg – Büchen – Schwarzenbek – Hamburg Steinfurther Allee,
- D: Hagenow Land – Hagenow – Boizenburg – Lauenburg – Hamburg-Bergedorf,
- D2: Schwanheide – Boizenburg – Lauenburg – Hamburg-Bergedorf,
- P: Parchim – Neustadt-Glewe – Ludwigslust – Grabow – Perleberg, Quitzow,
- X8: Schwerin Hbf – Ludwigslust Bahnhof – Grabow – Perleberg, Quitzow – Perleberg Bahnhof und
- X9: Schwerin Süd – Ludwigslust – Grabow – Karstädt – Perleberg, Quitzow.

Zwischen Hamburg und Rostock verkehrt kein Schienenersatzverkehr. Der Streckenabschnitt Berlin – Stralsund steht nicht im Zusammenhang mit der Strecke Hamburg – Berlin.

2. Auf welchen Streckenabschnitten im Land ist der SEV aktuell besonders stark ausgelastet?

- a) Zu welchen Tageszeiten bestehen die höchsten Fahrgastzahlen?
- b) Welche Belastungsentwicklung erwartet die Landesregierung für die kommenden zwölf Monate?

Nachfragespitzen bestehen auf allen Linien. Verbindungen ohne Unterwegshalte sind grundsätzlich stärker ausgelastet als Verbindungen mit Unterwegshalten.

Regelmäßige Überbesetzungen wurden bislang zwischen Ludwigslust und Schwerin festgestellt. Mit Umstellung der Linie X9 auf Gelenkbusse (seit 27. September 2025 angebotswirksam) sowie der Bestellung von Verstärkerfahrten auf der Linie X8 (ab 1. November 2025 angebotswirksam) wurden durch die landeseigene VMV – Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH – Maßnahmen zur Kapazitätsanpassung veranlasst.

Zu a)

Nachfragespitzen bestehen grundsätzlich morgens und nachmittags im Berufs- und Ausbildungsverkehr jeweils in Lastrichtung.

Zu b)

Bis einschließlich 30. April 2026, dem Enddatum des SEV, wird keine Belastungsentwicklung erwartet, die zu dauerhaften Überbesetzungen führt. Vereinzelte Überbesetzungen insbesondere im Zusammenhang mit Großveranstaltungen, Feiertagen oder weiteren Streckensperrungen können nicht ausgeschlossen werden.

3. Welche Anforderungen bestehen an die eingesetzten SEV-Fahrzeuge hinsichtlich
 - a) technischer Ausstattung (z. B. Knickschutzsysteme bei Gelenkbussen),
 - b) Sicherheitsprüfungen und Wartung,
 - c) maximal zulässiger Fahrgastzahlen?

Die Fragen werden zusammenhängend beantwortet.

Die SEV-Leistungen werden durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen aus einem Rahmenvertrag zwischen der DB InfraGO AG und der ecoVista SEV GmbH abgerufen. Die Anforderungen wurden nicht durch die Landesregierung, sondern durch die DB InfraGO AG definiert.

Die ecoVista SEV GmbH teilte mit:

„Unsere Gelenkbusse verfügen über ein Sicherheitsgelenk. Die Ausstattung umfasst des Weiteren:

- EBS 3 (Elektronisches Bremssystem) mit Verschleißsensor,
- ESC (Elektronisches Stabilitätsprogramm),
- Retarder: integriert,
- Knorr-Bremse am Vorderachssystem,
- Bosch Servolenkung,
- Automatisches Feuerlöschsystem: ROTAREX,
- IVTM-System (Reifendrucküberwachung),
- Notfallknöpfe über jeder Tür,
- Stopp-Anforderungsknöpfe mit Braille-Beschriftung,
- Kamera- und Assistenzsysteme für Rückwärtsfahrt und Parken,
- Überlandsitze mit Gurten.

Sämtliche Wartungsintervalle werden von uns vorschriftsmäßig eingehalten und die Busse permanent auf Mängel und auch Schäden kontrolliert.

Die Gelenkbusse können maximal 150 Fahrgäste aufnehmen (46 Sitzplätze). Die Solobusse können maximal 72 Fahrgäste aufnehmen (40 Sitzplätze).

Unsere Fahrzeuge (auch die Solofahrzeuge) erfüllen sämtliche Anforderungen aus dem geschlossenen Rahmenvertrag und verfügen über eine maximale Sicherheitsausstattung.“

4. Wie viele ungeplante Werkstatt- oder Wartungstermine mussten die eingesetzten SEV-Busse seit Jahresbeginn 2025 durchlaufen?
 - a) Bei wie vielen dieser Termine wurden sicherheitsrelevante Mängel festgestellt?
 - b) In wie vielen Fällen wurde der Weiterbetrieb untersagt oder die Betriebserlaubnis entzogen?

Zu 4

Hierzu teilte ecoVista mit:

„Ungeplante Wartungen betreffen etwa 2 Prozent der Flotte täglich und sind in der Regel auf kleinere Schäden oder Garantiarbeiten zurückzuführen.“

Zu a) und b)

„Mit Stand 30. September 2025 wurden bei keinem Bus sicherheitsrelevante Mängel festgestellt, die den Weiterbetrieb untersagt oder zur Erlöschung der Betriebserlaubnis geführt hätten. Die festgestellten Mängel lagen im üblichen Rahmen für Fahrzeuge im täglichen Einsatz.“

5. Welche Anforderungen stellt die Landesregierung an die eingesetzten Busfahrerinnen und Busfahrer im Schienenersatzverkehr?
 - a) Welche Mindestqualifikationen und Fahrerlaubnisklassen sind erforderlich?
 - b) Welche Kenntnisse hat die Landesregierung über die praktische Erfahrung der eingesetzten Fahrer (zuvor im Linienverkehr tätig oder neu eingestiegen)?

Die Fragen 5, a) und b) werden zusammenhängend beantwortet.

Die SEV-Leistungen werden durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen aus einem Rahmenvertrag zwischen der DB InfraGO AG und der ecoVista SEV GmbH abgerufen. Die Anforderungen wurden nicht durch die Landesregierung, sondern durch DB InfraGO AG definiert.

Die ecoVista teilte mit:

„Die Auswahl der Fahrer erfolgt unter Berücksichtigung aller gesetzlichen Anforderungen und Sicherheitsstandards. Um in Deutschland Kraftomnibusse mit mehr als acht Fahrgastplätzen führen zu dürfen, benötigen Fahrerinnen und Fahrer einen Führerschein der Klasse D oder DE.

Diese Führerscheinklassen berechtigen zum gewerblichen Transport von Personen im Linien- oder Gelegenheitsverkehr. Führerscheine aus EU- und EWR-Staaten werden in Deutschland grundsätzlich anerkannt, sofern sie gültig sind und die entsprechende Fahrerlaubnisklasse D oder DE enthalten. Ein großer Teil der Fahrer war bereits bei der Generalsanierung der Riedbahn im Einsatz, wodurch sogar spezifische Erfahrung im Ersatzverkehr vorliegt. Eine systematische Erhebung über die Erfahrung der einzelnen Personale liegt nicht vor.“

6. Welche Kontrollen erfolgen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit des Fahrpersonals im SEV?

Hierzu teilte ecoVista mit:

„Die DB InfraGO AG als Auftraggeberin steht im täglichen Austausch mit der ecoVista zur aktuellen Betriebslage und etwaigen Abweichungen.

ecoVista stellt ihrer Auftraggeberin ein tägliches Berichtswesen zur Verfügung, das die ordnungsgemäße Durchführung aller Leistungen inklusive Fahrten, Pünktlichkeit, Fahrzeugqualität und Personalbesetzung dokumentiert.

Die Leitstelle der ecoVista überwacht durchgängig die eingesetzten Fahrzeuge sowie das Fahrpersonal. Außerdem werden regelmäßig Alkoholkontrollen durchgeführt und die Gültigkeit der Führerscheine überprüft.“

7. Wie viele Fahrerinnen und Fahrer sind aktuell (Stichtag 29. September 2025) im SEV in Mecklenburg-Vorpommern im Einsatz?

Hierzu teilte ecoVista mit:

„Da die Streckenführung der Linien unabhängig von den Landesgrenzen erfolgt, kann ein Einsatz der Personale nicht auf Länderebene ausgewertet werden. Insgesamt sind etwas mehr als 500 Fahrerinnen und Fahrer im Einsatz.“

8. In welcher Form überwachen die zuständigen Behörden in Mecklenburg-Vorpommern den SEV?
 - a) Erfolgen regelmäßige Kontrollen der Fahrzeuge im laufenden Betrieb?
 - b) Gibt es Schwerpunktkontrollen in besonders belasteten Streckenabschnitten?

Die Fragen 8, a) und b) werden zusammenhängend beantwortet.

Die Überwachung des Straßenverkehrs in Mecklenburg-Vorpommern erfolgt durch die dafür zuständigen Behörden auf der Grundlage der geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften. Besondere Bestimmungen für Fahrzeuge, die im Schienenersatzverkehr eingesetzt werden, gibt es insoweit nicht.

9. Welche Rolle spielt das Land bei der Auswahl der beauftragten Unternehmen für den SEV?
 - a) Welche Auswahlkriterien gelten für die Vergabe?
 - b) Inwiefern fließen Sicherheitsstandards in diese Auswahlentscheidungen ein?

Die Fragen 9, a) und b) werden zusammenhängend beantwortet.

Die SEV-Leistungen werden aus einem von der DB InfraGO AG ausgeschriebenen Rahmenvertrag zwischen der DB InfraGO AG und der ecoVista SEV GmbH abgerufen. Alle weiteren Kriterien wurden durch die DB InfraGO AG festgelegt.

10. Welche Schlussfolgerungen zieht die Landesregierung aus dem Unfall auf der A 24 für den Schienenersatzverkehr in Mecklenburg-Vorpommern?
 - a) Für welche Akteure waren/sind zusätzliche Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit vorgesehen?
 - b) Wenn ja, welche?

Die Fragen 10, a) und b) werden zusammenhängend beantwortet.

Das zuständige Ressort hat die DB InfraGO AG und deren Dienstleister ecoVista SEV GmbH aufgefordert, eingesetzte Gelenkbusse auf Autobahnen nur im gesetzlich und behördlich zulässigen Rahmen einzusetzen. Die ecoVista hat daraufhin alle Fahrerinnen und Fahrer per Dienstanweisung dazu verpflichtet, bei allen eingesetzten Bussen auf allen Fahrten eine Geschwindigkeit von 80 Kilometern pro Stunde nicht zu überschreiten.