



► Nr. VO/2023/12004
öffentlich

Lübeck, 06.03.2023

**Vorlage
-öffentlich-**

Verantwortliche Bereiche:
5.691 - Lübeck Port Authority

Bearbeitung: Herbert Kawaletz (E-Mail: herbert.kawaletz@luebeck.de Telefon: 122 - 6923)

**Freigabe zur Umsetzung der Maßnahme "Erneuerung Gleis 11" im
Bahnhof Lübeck-Skandinavienkai**

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
20.03.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
03.04.2023	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
25.04.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Bürgermeister wird ermächtigt, mit der Umsetzung der Maßnahme „Erneuerung Gleis 11“ im Bahnhof Lübeck-Skandinavienkai zu beginnen.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen
gem. § 47 f GO ist erfolgt:

Ja
Nein- Begründung:

Eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist nicht erfolgt, weil deren Belange nicht berührt werden.

Die Maßnahme ist:

neu
freiwillig
vorgeschrieben durch:

§ 4 Abs. 3 Allgemeines Eisenbahngesetz

Finanzielle Auswirkungen:

Ja (Anlage 1)
Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

Nein

Ja – Begründung:

Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Bahnhofes, dadurch höhere Auslastung => höherer Anteil Schiene => geringeren CO₂-Ausstoß

Begründung der Nichtöffentlichkeit
gem. § 35 GO:

Begründung:

Allgemeines

Die Gleisanlagen des Bahnhofes Lübeck-Skandinavienkai (LSK) sind Teil der Lübecker Hafenbahn, deren Eigentümerin und Eisenbahninfrastrukturunternehmerin die Hansestadt Lübeck, Bereich Lübeck Port Authority (LPA) ist.

Der Bahnhof LSK dient als betrieblicher Endpunkt aller Zugfahrten in Richtung Skandinavienkai bzw. umgekehrt als Startpunkt aller Ausgangszüge in Richtung Süden. Er ist über ein eingleisiges Zuführungsgleis (Streckenummer 1117) von der Abzweigstelle Lübeck-Kücknitz (DB-Infrastruktur) her bahnbetrieblich über die Strecke Abzweig Schartau Waldhalle – Bf Lübeck-Travemünde Strand (Streckenummer 1113) erschlossen. Darüber hinaus dient der Bahnhof LSK der Zwischenabstellung von Güterwagen, für Rangierzwecke sowie zur Bildung und Zerlegung von Güterzügen.

Große Teile der Bahnanlagen, wie auch das zu erneuernde Gleis 11, sind elektrifiziert.

Seeseitig sind die Umschlagplätze im Hafenterminal der Lübecker Hafengesellschaft mbH sowie das Terminal Baltic Rail Gate für den Kombinierten Verkehr (KV) an den Bahnhof angebunden. Neben den als Shuttlezüge mit fester Zuggarnitur verkehrenden KV-Zügen werden im Bahnhof LSK auch umfangreiche Einzelwagenverkehre abgewickelt. Mit gemischten Güterzügen werden beispielsweise Fahrzeuge aller Art sowie Stückgüter und Stahl befördert.

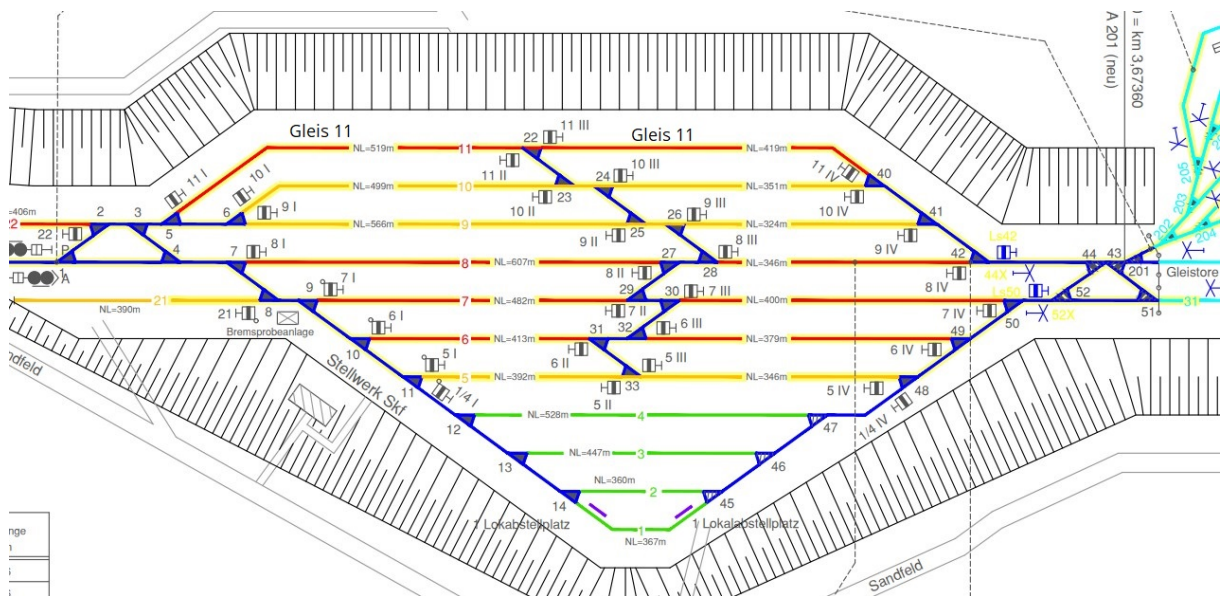


Bild: Schematische Darstellung der Gleisanordnung Bahnhof LSK

Ist-Zustand

Das Gleis 11 im Bahnhof LSK wurde 1990 gebaut. Inzwischen hat der Oberbau des Gleises die für derartige Anlagen veranschlagte Liegedauer von 20 Jahren weit überschritten. Bei zahlreichen Holzschwellen ist der biologische Verfall fortgeschritten, bei einer weiteren Zunahme sind die Spurhaltefähigkeit des Oberbaus und die gleichmäßige Lasteintragung in den Unterbau nicht mehr gegeben. Zudem sind die Zwischenlagen abgängig, die Kleisenverspannung ist bereichsweise mangelhaft und lässt sich wegen des Schwellenzustands nicht mehr durch Ersatzmaßnahmen, wie bspw. den Einsatz von Reparaturdübeln, verbessern. Das Schienenprofil ist durch einen fortgeschrittenen Verschleiß sowie einzelne Schienenfehler gekennzeichnet. Der Zustand des Gleises ist daher insgesamt als mangelhaft zu bewerten.

Der Rand- bzw. Rangierweg weist Unebenheiten und eine teilweise mangelhafte Wasserdurchlässigkeit auf.

Nordlich der Gleisanlagen befindet sich unmittelbar am Böschungsfuß eine Entwässerungsleitung, bestehend aus einer Sammelleitung DN 500 aus Beton und einer Drainageleitung DN 150 aus Kunststoff. Zwischen Gleis 10 und 11 sind ebenfalls Drainagen der Nennweite DN 150 vorhanden, welche über Querleitungen direkt an die Sammelleitung anschließen. Die vorhandene Gleisentwässerung ist bedingt durch Sedimenteintrag über die Drainagen in weiten Bereichen nicht mehr funktionsfähig.

Beschreibung der Maßnahme

In Anbetracht des oben geschilderten Zustandes des Oberbaus und der zugehörigen Entwässerungsanlage ist eine Erneuerung des Gleises 11 vorgesehen. Zudem ist eine Teilerneuerung der bestehenden Tiefenentwässerung sowie eine Wiederherstellung der Rand-

bzw. Rangierwege geplant. Statt der vorhandenen Holzschwellen sollen Betonschwellen zur Anwendung kommen und somit das Gleis dem aktuellen Hafenbahnstandard angepasst werden. Der Einbau einer Planumsschutzschicht ist nicht vorgesehen, jedoch soll das freigelegte Planum neu profiliert und verdichtet werden. Im Anschluss an die Erneuerung des Gleises wird die Gleis-Soll-Lage hergestellt. Im Zusammenhang mit den Stopf- und Richtarbeiten ist auch eine Anpassung der Weichen W40 – W42 sowie der Gleise 8 – 10 geplant, um den erforderlichen Mindestgleisabstand von 4,50 m zu realisieren.

Die derzeit nur eingeschränkt funktionsfähigen Drainagen der Gleisentwässerung werden inkl. Grabenfilter vollständig erneuert. Zusätzlich ist eine Erneuerung der Schachtbauwerke sowie deren Anbindung an die Sammelleitung geplant. Die nördlich gelegenen Schächte und die Sammelleitung hingegen bleiben im Bestand erhalten und werden nur gespült und gereinigt.

Chancen und Risiken

Chancen: Das Gleis 11 gehört mit seinen ca. 900 Metern zu den längsten Gleisen im Bahnhof LSK. Die Maßnahme ermöglicht es einerseits, auch in Zukunft die vorhandene Kapazität des Bahnhofes LSK vollständig zu nutzen und zusätzliche Nachteile einer eingeschränkten Nutzbarkeit zu vermeiden. Zum anderen werden größere Schwierigkeiten oder auch Unfälle durch Materialversagen vermieden.

Risiken: Für die Bauarbeiten ist es notwendig, Teile des Bahnhofes LSK vollständig oder zeitweise zu sperren. Hierfür ist die betriebsarme Zeit im Sommer vorgesehen. Bei Verzögerungen des Baubeginns oder des Bauablaufes besteht immer das Risiko, dass die Sperrzeiten nicht in die betriebsarmen Zeiten im Sommer fallen und es zu größeren betrieblichen Einschränkungen kommt. Außerdem kann es bei einem späteren Beginn der Baumaßnahme witterungsbedingt zu längeren Bauzeiten und damit zu längeren Sperrzeiten und längeren betrieblichen Einschränkungen kommen. Eine Möglichkeit, dieses Risiko zu verringern, besteht darin, die Materialbeschaffung in Eigenregie (hier die Schienen und die Schwellen) ggf. vorzuziehen.

Die Nichtrealisierung dieser Maßnahme vergrößert das Risiko von Ausfällen einzelner Teile des Bahnhofes und somit längerfristiger Einschränkungen bei der Nutzbarkeit der jetzt bereits wochentageweise bis an ihre Kapazitätsgrenze ausgelasteten Anlage.

Terminplan und Zeitpunkt der Umsetzung

Nach der Freigabe der Mittel kann mit der Ausschreibung begonnen werden. Wie oben bereits beschrieben sind für die Umsetzung die Sommermonate vorgesehen.

Haushaltsmäßige Ordnung und Kosten

Maßnahme mit Förderung nach dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG): Nach vorliegender Kostenberechnung vom Oktober 2022 belaufen sich die Gesamtkosten auf 3.400.000 € netto. Zuwendungsfähig sind Baukosten in Höhe von

2.320.500 € netto. Bei einem Förderanteil von 50 % sind dies 1.160.250 €. Zusätzlich ist ein Planungskostenanteil von 13 % der zuwendungsfähigen Baukosten förderfähig. Dies entspricht einem Betrag von 301.700 €. Diese sind ebenfalls zu 50 % förderfähig. Dies entspricht einem Betrag in Höhe von 150.832,50 €.

Die Förderung wurde im Oktober 2022 beantragt. Die Höhe der Fördermittel könnte insgesamt 1.311.082,50 € betragen.

Maßnahme ohne Förderung: Falls die Maßnahme nicht gefördert wird, sind Gesamtkosten in Höhe von 3.400.000 € bereitzustellen.

Die erforderlichen Mittel werden unter Berücksichtigung einer möglichen Förderung auf dem Produktsachkonto 552001 821.7852000 im Rahmen des Bereichsbudgets bereitgestellt.

Anlagen:

1 – Finanzielle Auswirkungen

Senatorin Joanna Hagen