



## Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:  
5.691 - Lübeck Port Authority

Bearbeitung: Michael Siemensen (E-Mail: michael.siemensen@luebeck.de Telefon: 122-6911)

## Sachstand Generalsanierung Hochleistungskorridor Hamburg - Lübeck und erforderliche Maßnahmen seitens der Hansestadt Lübeck

### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
31.03.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
07.04.2025	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
08.04.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

### Anlass:

Im Zuge der Planungen zur Generalsanierung der Hochleistungskorridore im deutschen Schienennetz<sup>1</sup> hat die DB InfraGO AG 40 Trassen in Deutschland als vorrangig zu ertüchtigende Korridore identifiziert. Hierzu zählt auch die Strecke Hamburg – Lübeck (Streckennummer 1120). Eine Generalsanierung bedeutet dabei Vollsperrung der Strecke über den vorgesehenen Zeitraum und vollständige Auswechslung und Ertüchtigung von Gleisen, Oberbau, Fahrdrabt sowie Leit- und Sicherungstechnik (LST). Durch die Vollsperrung verspricht sich die DB nach unseren Kenntnissen eine Beschleunigung der Maßnahmendurchführung im Vergleich zu einer Sanierung unter Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs. In einigen Korridoren, wie z.B. Hamburg – Lübeck, war darüber hinaus auch die Ausrüstung der Strecken mit European Train Control System (ETCS) vorgesehen. ETCS ist eine wesentliche Voraussetzung für die Digitalisierung des Zugverkehrs bis hin zur signalfreien Zugablaufsteuerung. Pilotstrecke bzw. die 1. Korridorsanierung war die mittlerweile sanierte Riedbahn.

Im November 2023 erfuhr die Hansestadt Lübeck in Gesprächen mit DB InfraGO AG auf Arbeitsebene von den Planungen, die Generalsanierung der Strecke Hamburg – Lübeck auf den Zeitraum August bis Dezember 2027 vorzuverlegen, um dadurch Synergien bei der Umsetzung der S4-Planungen ausnutzen zu wollen. Bis zu dem Zeitpunkt waren in Lübeck ausschließlich Planungen bekannt, die vorsahen, die Strecke 1120 erst nach dem Ausbau und der Elektrifizierung der Strecke Lübeck – Bad Kleinen, inklusive der Schaffung der südgehenden Verbindungskurve in Bad Kleinen, zu sanieren.

Die im November 2023 artikulierte Planung sieht nun vor, dass Lübeck in der Zeit August bis Dezember 2027 nur über die eingleisige, nicht elektrifizierte Strecke Büchen – Lübeck (Streckennummer 1121) erreichbar wäre. Unmittelbar nach Bekanntwerden dieser Planung hat die Hansestadt Lübeck in Schreiben an das BMDV, das MWVATT in Kiel sowie an DB InfraGO AG ihre Sorgen und Bedenken geäußert und um eine enge Abstimmung zur Sicherstellung einer ausreichenden schienentechnischen Erreichbarkeit Lübecks gebeten.

<sup>1</sup> [Neues Hochleistungsnetz für die Schiene](#)

In gemeinsamer Abstimmung zwischen der Hansestadt Lübeck, der IHK und der Transportwirtschaft ist dann ein Prozess gestartet worden, der zum Ziel hatte die Planungen zu verfeinern und die möglichen Betriebsabläufe zur Sicherstellung dieser ausreichenden Erreichbarkeit Lübecks sowohl im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) als auch im Schienengüterverkehr (SGV) zu ermitteln. Bei der Aufstellung der Betriebsszenarien ist dabei Grundlage das die geringeren zur Verfügung stehenden Schienenkapazitäten verträglich auf beide Verkehrsarten verteilt werden. Damit ist automatisch verbunden, dass im Maßnahmenfall nicht die heutigen vorhandenen Kapazitäten sichergestellt werden können. Aus Sicht der Hansestadt ist damit automatisch verbunden, dass die heutigen Bedarfe beider Verkehrsarten nicht sichergestellt sind.

Am 30.10.2024 hat die Verwaltung gemeinsam mit der IHK, der Hafenwirtschaft und externen Gutachtern über die bis dahin gewonnenen Erkenntnisse sowie das bisherige Vorgehen geladene Vertreter der Bundes-, Landes- und Kommunalpolitik informiert.

Aus Sicht der Hansestadt Lübeck zeigen die Ergebnisse, dass die Abwicklung der im Fahrplan verkehrenden KV-Züge sowie des SPNV während der Generalsanierung als kritisch anzusehen ist. Damit kann nicht ausgeschlossen werden, dass der motorisierte Individualverkehr zu dem Zeitpunkt signifikant steigen wird sowie dass die SGV Verkehre auf die Straße und/oder andere Ostseehäfen ausweichen. Hierbei wird ein Ausweichen der aus Westdeutschland kommenden Verkehre auf den Hafen Rostock aufgrund der parallel stattfindenden Sanierung der Strecke Lehrte – Berlin als kaum realistisch angesehen. Damit ist hier eine generelle Verlagerung auf die Straße wahrscheinlich.

Am 12.12.2024 fand dann auf Einladung des MWVATT in der IHK Lübeck eine weitere Veranstaltung unter Beteiligung der Stadt, der IHK sowie der Transport- und Hafenwirtschaft statt, bei der die Ergebnisse der Betriebsablaufplanung der DB InfraGO AG dargestellt wurden. Die zusammenfassenden Ergebnisse lauten wie folgt

...

- 1. Die Anwesenden sind sich einig, dass die Generalsanierung der Strecke Hamburg – Lübeck nur erfolgreich verlaufen wird, wenn der Hafen Lübeck während des gesamten Sanierungszeitraumes per Schiene vollumfänglich erreichbar bleibt. Für eine erfolgreiche Umsetzung ist neben der Umleitungsstrecke Lübeck - Büchen die weitere Strecke Lübeck – Bad Kleinen zwingende Voraussetzung.*
- 2. DBInfraGO erstellt eine Synopse, in welcher die beiden Szenarien 1. GSH mit Vollsperrung der Strecke Lübeck – Bad Kleinen und 2. GSH ohne Vollsperrung der Strecke Lübeck – Bad Kleinen gegenübergestellt werden sollen.*
- 3. Mit Hilfe der Synopse wird die DBInfraGO unter Einbeziehung der Länder SH und MV Gespräche mit dem Bund wegen einer mögl. Unterbrechung des Ausbaus der ABS Lübeck – Bad Kleinen in der 2. JH 2027 führen.*

Aus Sicht der Verwaltung erfordert eine vollumfängliche Erreichbarkeit auch die Sicherstellung einer Mindest-Leistungsfähigkeit. Diese definiert sich aus der aktuellen Fahrplanlage im SGV. Dabei ist ein wesentliches Kernelement der im Fahrplan verkehrende und auf die Fährabfahrten getaktete KV-Verkehr, der vom Markt in der jetzigen Struktur genutzt wird und in den letzten Jahren und in der Prognose Zuwachs erfährt.

Vor diesem Hintergrund berichtet die Verwaltung über die mit dieser Planung einhergehenden Herausforderungen für die HL in der Abwicklung sowohl der Pendler- wie auch der Güterverkehre.

## Bericht:

### 1. **Generalsanierung des Hochleistungskorridors (HLK) Lübeck – Hamburg: Auswirkungen auf SPNV und ÖPNV**

#### 1.1. **Bestehendes Zugangebot im SPNV nach Hamburg**

Das derzeitige Zugangebot zwischen Lübeck und Hamburg zeichnet sich durch hohe Kapazitäten, ein hohes Maß an Komfort und schnelle Fahrzeiten aus. In den morgendlichen Spitzenstunden besteht ein Angebot, das nachfragegerecht ausgestaltet ist. Beispielsweise verkehren zwischen 7:00 und 7:59 Uhr ab Lübeck Hauptbahnhof folgende Züge:

- **7:00 Uhr:** RE 8X, mit Halt nur in Hamburg-Hasselbrook, Fahrzeit 41 Minuten, Einfachtraktion KISS (4 Wagen, 405 Plätze)
- **7:09 Uhr:** RE 8, mit Halt in Lübeck-Moisling, Reinfeld und Bad Oldesloe, Fahrzeit 44 Minuten, Zweifachtraktion KISS (8 Wagen, 810 Plätze)
- **7:37 Uhr:** RE 80, mit Halt in Lübeck-Moisling, Reinfeld, Bad Oldesloe und Ahrensburg, Fahrzeit 48 Minuten, Zweifachtraktion KISS (8 Wagen, 810 Plätze)

Diese Struktur setzt sich in der nächsten Stunde ab 8:00 Uhr in gleicher Taktung fort, ab 9:00 Uhr entfällt der Sprinter (RE 8X) und der RE 8 und RE 80 bilden gemeinsam einen ganztägigen, angenäherten Halbstundentakt. Die eingesetzten Doppelstocktriebwagen des Typs Stadler KISS bieten ein hohes Maß an Komfort mit bequemer Bestuhlung, ruhigem Laufverhalten, großzügigen Mehrzweckbereichen für Rollstuhlfahrer:innen, Kinderwagen und Fahrräder (36 Stellplätze), rollstuhlgerechten Toiletten, WLAN, Echtzeitinformations-Monitoren sowie Steckdosen in beiden Klassen.

Die Bürger:innen Lübecks und weiterer Städte an der Strecke profitieren derzeit von den schnellen Verbindungen, die eine hochattraktive Erreichbarkeit Hamburgs gewährleisten und damit einen elementaren Beitrag zur Verkehrswende leisten. Die Strecke zwischen Lübeck und Hamburg ist eine der am stärksten frequentierten Verbindungen in Schleswig-Holstein – allein bereits im Streckenquerschnitt ab Lübeck verkehren durchschnittlich 13.500 Fahrgäste pro Tag. Eine genauere Differenzierung nach Gelegenheits-, Freizeit-, Bildungs- oder Pendler:innen-Verkehr liegt jedoch nicht vor. Trotzdem zeigt sich, dass der SPNV eine entscheidende Rolle für die Mobilität auf der Achse nach Hamburg spielt.

#### 1.2. **Mögliches Ersatzkonzept: Ersatzzüge über Büchen und Schienenersatzverkehr (SEV) mit Bussen**

Im Zuge der Generalsanierung müssen umfassende Ersatzverkehre organisiert werden. Hierbei ist es ein wahrscheinliches Szenario, dass die Busse des SEV nicht zum Hamburger Hbf verkehren, sondern ähnlich wie bei der Generalsanierung Hamburg – Berlin in diesem Jahr Umstiege auf das S-/U-Bahnsystem vorgesehen werden, um Stau zu umgehen. Zusätzlich gibt es Überlegungen der NAH.SH, in Ergänzung zum SEV zusätzlich Ersatzzüge Lübeck – Hamburg via Büchen anzubieten, wofür sich die Hansestadt Lübeck ebenfalls stark machen möchte. Hierbei gibt es jedoch noch diverse offene Fragestellungen, u. a.:

- zur Kapazität der Strecke (vor allem im Kontext der Nutzung durch Umleiter-Güterzüge und hiermit direkt im Zusammenhang stehend zu einer möglichen Taktung der Ersatz-RE 8 und der auf dieser Strecke regulär verkehrenden Züge des RE 83),
- zum Fahrzeugeinsatz der Ersatz-RE 8 (nötig für eine möglichst große Kapazität wären Doppelstockzüge mit Diesellokomotiven),
- zur Haltepolitik des Ersatz-RE 8 zwischen Lübeck und Büchen
- sowie zu den Fahrzeiten des Ersatz RE 8 (aufgrund der Umwegführung und des Richtungswechsels in Büchen beträgt die Fahrzeit ca. 80 Minuten).

Die Finanzierung der Ersatzverkehre könnte ggf. eine Herausforderung darstellen: Die Novellierung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchwAG) sieht zwar eine Kostenbeteiligung des Bundes (40 %), der Länder (50 %) und der DB InfraGO (10 %) für Ersatzverkehre bei der Generalsanierung der Hochleistungskorridore vor, diese Finanzierungsregelung wird jedoch vonseiten des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr trotz Kritik diverser Bundesländer zur Zeit noch so ausgelegt, dass entweder Ersatzverkehre auf der Straße oder auf der Schiene finanziert werden sollen, jedoch nicht beides gleichzeitig.

### 1.3. Erfahrungen aus der Vergangenheit mit SEV

Vergangene Phasen mit Schienenersatzverkehr (SEV) haben gezeigt, dass ohne eine sorgfältige, vorausschauende Betriebsplanung erhebliche Probleme auftreten können. Besonders eindrücklich war die Situation im September 2023, als es aufgrund mehrerer parallel verlaufender Streckensperrungen nach Hamburg, Neustadt in Holstein und Travemünde zu massiven Engpässen im SEV kam. Infolge fehlender Kapazitäten von Fahrer:innen und Fahrzeugen konnten nicht alle benötigten Kurse besetzt werden.

Die Hauptprobleme waren:

- **Mangel an Fahrpersonal und Fahrzeugen:** In Lübeck konnte die kommunale LVG als spontane Entlastungsmaßnahme zwar kurzfristig zusätzliche Busse bereitstellen, um die Verbindung nach Travemünde zu entlasten, insgesamt blieb trotz des Einsatzes und kurzfristigen Engagements der LVG die Situation angespannt.
- **Tumultartige Zustände:** Infolge unzureichender Kapazitäten kam es stellenweise zu chaotischen Szenen, die nur durch polizeiliche Maßnahmen beruhigt werden konnten.
- **Überlastung der Umleitungsstrecken:** Reisende zwischen Lübeck und Hamburg mussten oft über Büchen ausweichen, was zu extrem überfüllten Zügen und dem Zurücklassen von Reisenden an den Bahnsteigen führte.
- **Teilweise fuhren überfüllte Busse (d. h. mit stehenden Fahrgästen) mit über 60 km/h über die Autobahn.**

Diese Erfahrungen zeigen, dass ein funktionierender Ersatzverkehr eine vorausschauende Betriebsplanung durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) erfordert. Ein idealer Ersatzverkehr sollte sich an folgenden Grundsätzen orientieren:

- **Zuverlässigkeit, Planbarkeit und Kapazität:** Ein durchgängiges, gut getaktetes Angebot mit stabilen Fahrplänen und hinreichender Kapazität ist essenziell.
- **Frühzeitige Kommunikation:** Engpässe und Änderungen sollten frühzeitig an die Fahrgäste kommuniziert werden, um Unklarheiten zu vermeiden.
- **Vermeidung von chaotischen Zuständen:** Ein geordneter Ablauf mit ausreichend Fahrzeugen und Personal muss gewährleistet sein.
- **Sichere und komfortable Beförderung:** Überfüllte Busse auf der Autobahn sollten vermieden werden, insbesondere Fahrten mit stehenden Fahrgästen mit über 60 km/h zu verhindern.

Seit den o.g. Vorkommnissen wurden jedoch auch bereits Maßnahmen vonseiten der NAH.SH und der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) umgesetzt, die zu Verbesserungen in den Themenfeldern Kommunikation (klarere Wegführung am Lübecker Hbf) und Fahrzeugeinsatz (vermehrter Gelenkbus-Einsatz) führten. Zudem setzt die DBInfraGO im Zuge der Generalsanierungen auf eine eigene Flotten-Strategie, um Fahrzeugengpässe zu verhindern und einen möglichst gesteigerten Komfort im SEV anzubieten (s. u.).

#### **1.4. Wahrnehmung von SEV durch Fahrgäste**

Fahrgäste empfinden Schienenersatzverkehr häufig als deutlichen Komfortverlust im Vergleich zum regulären Bahnverkehr. Busse bieten weniger Platz, weniger Bewegungsfreiheit und in vielen Fällen eine schlechtere Ausstattung als moderne Regionalzüge. Zudem können längere Fahrzeiten und fehlende Direktverbindungen den SEV als weniger attraktiv erscheinen lassen. Dies führt insbesondere dazu, dass Fahrgäste möglicherweise ganz auf alternative Verkehrsmittel umsteigen.

Ein weiteres Problem ist die fehlende Verlässlichkeit des Ersatzverkehrs. In vergangenen Situationen gab es immer wieder Verzögerungen, unklare Kommunikation über Fahrpläne und mangelnde Kapazitäten, sodass Busse überfüllt waren oder Fahrgäste lange Wartezeiten in Kauf nehmen mussten. Gerade für Pendler:innen kann dies erhebliche Auswirkungen auf die Planung ihres Arbeitsweges haben.

Um bei der Generalsanierung Probleme größeren Ausmaßes bei der Fahrzeugbereitstellung des SEV möglichst erst gar nicht entstehen zu lassen, wird es vermutlich zum Einsatz einer von der DBInfraGO vorgeplanten Flotte durch einen zentralen Dienstleister mit einheitlich hochwertigen Fahrzeugen kommen.

#### **1.5. Auswirkungen des SEV auf den städtischen ÖPNV**

Die Auswirkungen des SEV auf den städtischen ÖPNV der Hansestadt Lübeck sind vielfältig. Besonders herausfordernd ist die Frage, wie der SEV sinnvoll in die bestehende (Bus)Infrastruktur integriert werden kann, ohne den regulären Stadtverkehr massiv zu beeinträchtigen.

##### **1.5.1. Infrastruktur und Haltestellen**

Ein zentrales Problem stellt die Platzierung der Ein- und Ausstiegshaltestellen für den SEV dar. Der Lübecker Hauptbahnhof ist bereits heute ein hochfrequentierter Knotenpunkt, an dem Schienenpersonenfern- und -nahverkehr mit dem regionalen und städtischen Busverkehr sowie dem Fernbusverkehr verknüpft ist. Die vorhandenen Haltestellenanlagen am ZOB und in dessen Umfeld sind bereits jetzt stark ausgelastet, sodass hier ohne Umsetzung weiterer Maßnahmen keine Kapazitäten für die Abwicklung von SEV-Bussen frei sind. Eine Option wäre möglicherweise die Verlagerung der Fernbus-Haltestelle Am Retteich in andere Bereiche der Stadt (z. B. zur heutigen Fernbus-Ersatzhaltestelle in der Wallstraße), um Platz für die SEV-Busse zu schaffen. Auch eine temporäre Umnutzung der Haltestelle LindenArcaden/Hbf exklusiv für die SEV-Busse könnte eine mögliche Lösung sein, wobei die Stadtbusse diese Haltestelle dann aus Kapazitätsgründen für das halbe Jahr der Generalsanierung nicht nutzen könnten.

Ein endgültiges Konzept für die Haltestellennutzung des SEV kann erst auf Grundlage detaillierter Konzepte der NAH.SH erfolgen. Dabei stellt sich insbesondere die Frage, wie viele verschiedene Ersatzverkehrslinien eingerichtet werden und welche Haltepolitik verfolgt wird. Sollte es eine Vielzahl an Einzellinien mit unterschiedlichen Zielen und Zwischenhalten geben, wäre es notwendig, mehrere getrennte Haltestellenstandorte zu schaffen, um eine reibungslose Abwicklung zu gewährleisten. Falls stattdessen nur wenige SEV-Linien mit einer hohen Taktfrequenz vorgesehen sind, wäre eine zentrale, kapazitätsreiche Haltestelle wie LindenArcaden/Hbf eine sinnvollere Lösung.

Je nach SEV-Konzept erscheint es zudem vorstellbar, SEV-Linien, insbesondere wenn sie Ziele über Lübeck hinaus (z. B. Neustadt i. H.) ansteuern, auch an autobahnnahen Verknüpfungspunkten halten zu lassen, um Reiseketten zu verkürzen. Denkbar wären hier aus Sicht des ÖPNV-Aufgabenträgers z. B. die Haltestelle am CITTI-Park oder Haltestellen im Bereich der Autobahnanschlussstelle Lübeck-Zentrum, z. B. Kurzer Weg.

Ein weiteres wichtiges Element der SEV-Planung betrifft geeignete Pausen- und Abstellflächen für die eingesetzten Busse. Hierfür würden sich möglicherweise größere Flächen wie der Busparkplatz an der Musik- und Kongresshalle oder andere Großparkplätze im Stadtgebiet anbieten. In der Vergangenheit wurden im Rahmen von SEV-Maßnahmen bereits die Konrad-Adenauer-Straße oder der Lindenplatz als temporäre Abstell- und Pausenflächen genutzt. Ob diese oder andere Standorte erneut in Betracht gezogen werden, hängt

von den spezifischen Anforderungen des Ersatzverkehrskonzepts ab, das die NAH.SH erarbeiten wird. Die Zuständigkeit für die Bereitstellung und Genehmigung solcher Flächen liegt letztendlich bei DB Regio als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), das die notwendigen Genehmigungen einholen muss. Die Hansestadt Lübeck sowie die NAH.SH können jedoch beratend und koordinierend unterstützen, um eine praktikable Lösung für die Dauer der Generalsanierung zu finden.

### **1.5.2. Betriebsabläufe und Verkehrsfluss**

Der erhöhte Busverkehr wird unweigerlich zu einer stärkeren Belastung der städtischen Hauptverkehrsachsen führen. Besonders betroffen sind die Fackenburger Allee, die als Hauptzubringer von der Autobahn zum Hauptbahnhof dient, sowie die Moisinger Allee/B75, die als Verbindung Richtung Moising und Reinfeld fungiert. Ohne gezielte Maßnahmen zur Buspriorisierung drohen hier erhebliche Verzögerungen, die sowohl den SEV als auch den regulären Stadtbusverkehr beeinträchtigen könnten. Busbeschleunigungsmaßnahmen, wie etwa Vorrangschaltungen an Ampeln, können erforderlich sein, um einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten.

### **1.5.3. Fahrplanangebot im Stadt- und Regionalbusverkehr**

Die Fahrpläne der Stadt- und Regionalbuslinien sind an verschiedenen Stellen und zu verschiedenen Zeiten mit der Bahn verknüpft. Am Bahnhof Moising fahren zum Beispiel alle Buslinien abgestimmt auf die Züge aus Hamburg und bieten so schnelle Reiseketten nach Buntekuh, Genin, ins Gewerbegebiet Roggenhorst und weitere Stadtgebiete. Viele Regionalbuslinien sind am Hauptbahnhof mit den Zügen verknüpft.

Je nach Konzept für den SEV wird es während der Generalsanierung zu Anschlussverlusten kommen, da die Fahrpläne im städtischen und regionalen Busverkehr wegen diverser betrieblicher Zwangspunkte wohl nicht für diesen begrenzten Zeitraum „auf links“ gedreht werden können.

### **1.6. Auswirkungen auf den Individualverkehr**

Neben den Auswirkungen auf den ÖPNV ist auch mit einer erheblichen Verlagerung von Fahrgästen auf den Motorisierten Individualverkehr zu rechnen. Viele Pendler:innen könnten aufgrund der verlängerten Reisezeiten im SEV auf das Auto umsteigen, was zu einer verstärkten Belastung der A1, deren Auf- und Abfahrten und der umliegenden Straßen führt. Dies könnte nicht nur zu längeren Staus, sondern auch zu einer höheren Umweltbelastung führen, was der Zielsetzung einer nachhaltigen Mobilität entgegensteht.

### **1.7. Handlungsmöglichkeiten der Hansestadt Lübeck**

Die Hansestadt Lübeck hat als Stadtverwaltung keine direkte Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), da dieser in der Verantwortung der NAH.SH liegt. Dennoch bestehen natürlich Beteiligungs- und Abstimmungsmöglichkeiten, um z. B. Verbesserungen für die Bürger:innen anzuregen.

Eine zentrale Rolle spielt die Bereitstellung geeigneter (Bus-)Infrastruktur im Kontext des SEV, insbesondere in Bezug auf Haltestellen, Umsteigepunkte und mögliche Busbeschleunigungsmaßnahmen. Hier werden sich für die Hansestadt Lübeck voraussichtlich mit der NAH.SH und dem Land Schleswig-Holstein Kooperationsmöglichkeiten ergeben, um Lösungen zu entwickeln, die den Verkehrsfluss möglichst effizient gestalten. Bereits heute befinden sich ÖPNV-Aufgabenträger, VeGes und die NAH.SH in einem Austausch, der – sobald das Ersatzkonzept durch die NAH.SH festgelegt worden ist – in die Umsetzung konkreter Maßnahmen münden wird.

Darüber wird die Hansestadt Lübeck weiterhin einfordern, dass ausreichend Kapazitäten sowohl im Ersatzverkehr als auch in der verbleibenden Schienenverbindung über Büchen geschaffen werden. Das Ziel muss sein, zu verhindern, dass ein erheblicher Anteil der Fahrgäste durch die Generalsanierung langfristig auf den Individualverkehr umsteigt.

Die Erfahrungen aus vergangenen SEV-Phasen haben gezeigt, dass eine unzureichende Planung zu chaotischen Zuständen führen kann. Die Hansestadt Lübeck drängt daher darauf, dass frühzeitig tragfähige Konzepte erarbeitet werden, die eine möglichst reibungslose

Umsetzung der Ersatzverkehre gewährleisten. Dazu gehört auch eine transparente Kommunikation mit den Fahrgästen, um Unsicherheiten zu minimieren und Planbarkeit zu schaffen. Um eine möglichst schnelle Kalkulierbarkeit und Planbarkeit von konkret umzusetzenden Maßnahmen in Bezug auf die Ersatzverkehre im Zuge der Generalsanierung zu erlangen, ist es zudem essentiell, möglichst frühzeitig den Gesamtzustand in Lübeck (welche Strecken sind zu welcher Zeit genau gesperrt?) zu erfahren. Dieser wurde von Seiten der DB InfraGO nach wie vor nicht festgelegt – hier ist dringend Klarheit erforderlich.

## 2. Schienengüterverkehr – SGV

### 2.1. Aktuelles Verkehrsabwicklung

Wesentlich für den Lübecker Hafen sind die SGV-Arten „Kombinierter Ladungsverkehr“ im Fahrplan und andere Gutarten, z.B. Schüttgut, im bedarfsweisen Einzelverkehr.

Im KV-Verkehr sind dabei in der Woche 52 Zugpaare<sup>2</sup> abzuwickeln.

In der Ankunft verteilen sich diese 52 Züge wie folgt

Zeitraum	Zugzahl
2:00 bis 6:00	20
6:00 bis 8:00	10
8:00 bis 18:00	16
18:00 bis 22:00	6

In der Abfahrt verteilen sich die Züge wie folgt

Zeitraum	Zugzahl
0:00 bis 2:00	13
5:00 bis 8:00	6
12:00 bis 20:00	15
20:00 bis 0:00	18

Gerundet ergibt sich daraus einen Tagesbedarf von 15 Zügen.

### 2.2. Bericht zu Umleiterverkehren

#### 2.2.1. Mögliche Umleiterstrecken

Güterzüge von und nach Lübeck verkehren überwiegend nach und von Norditalien, Österreich, Südwest-, West- und Mitteldeutschland. Die Verkehre sind von zahlreichen Randbedingungen am Start und Ziel insbesondere von Schiffs-/Fährankünften und -abfahrtszeiten bzw. von Arbeits- sowie Be- und Entladezeiten in unterschiedlichen Werken, Terminals, auf dem Weg von der Streckenführung und freien Kapazitäten abhängig.

Um die Wirtschaftlichkeit der Züge zu gewährleisten, wird die zulässige Wagenzuglänge von 700 m und damit die Gesamtzuglänge von 740 m zunehmend ausgenutzt und die Züge sind vor allem auf den langen Strecken überwiegend mit Elektrolokomotiven bespannt.

Lübeck kann aus Richtung Süden grundsätzlich über 3 Strecken erreicht werden:

- 1120 Hamburg Hbf – Lübeck Hbf: 2-gleisig, elektrifiziert, für 740-m-Züge geeignet
- 1121 Lübeck Hbf – Büchen – Lüneburg, eingleisig, nicht elektrifiziert, Kreuzungsmöglichkeiten nur bis zu einer Gesamtzuglänge von 580 m möglich

<sup>2</sup> Zugpaar sind ein ankommender und ein abgehender Zug

- 1122 Lübeck Hbf – Bad Kleinen – Strasburg, eingleisig, nicht elektrifiziert, zur Zeit Kreuzungsmöglichkeit für 740-m-Züge nur in Herrenburg, Fahrtrichtungswechsel in Bad Kleinen bei Fahrten von und nach Süden erforderlich

Aufgrund der genannten Randbedingungen erfolgt derzeit die Zuführung der Güterzüge in der Regel über die Strecke Hamburg – Lübeck und nur in Ausnahmefällen über die Strecke Lübeck – Büchen – Lüneburg.

Über die Strecke Lübeck – Bad Kleinen – (Strasburg) werden aufgrund der infrastrukturellen Einschränkungen und der für Züge aus dem Westen/Südwesten deutlich weiteren Fahrtstrecke zurzeit keine Schienengüterverkehre mit Start oder Ziel im Lübecker Hafen geleitet.

Während einer Vollsperrung der Strecke Hamburg – Lübeck und Lübeck – Bad Kleinen wäre Lübeck schienentechnisch ausschließlich über die Strecke Lübeck – Büchen – Lüneburg angebunden.

## **2.2.2. Umleitung über Büchen**

### **Geplantes Betriebssystem**

Die von DB InfraGO AG eingeplante Umleiterstrecke ist die Strecke Lübeck- Büchen (-Lüneburg). Es ist geplant im Zeitraum von 22 bis 6 Uhr auf dieser Strecke ausschließlich Güterzüge im Richtungsverkehr fahren zu lassen von 22 bis 1 Uhr Nord-Süd-gehend, 1 Stunde für den Wechsel und von 2 bis 5 Uhr Süd-Nord-gehend und dann wieder 1 Stunde für den Wechsel auf Personen- und ggf. Mischverkehr. Der Einrichtungsverkehr ermöglicht das Verkehren von 740 m Zügen, da ein Kreuzen nicht erforderlich wäre.

### **Konzept für die Nord-Süd-Richtung**

Die Züge werden in den unterschiedlichen Hafenterminals und sonstigen Ladestellen ent- und wieder beladen und bis zu den geplanten Abfahrtszeiten zwischenabgestellt, Die Zwischenabstellung wird innerhalb der Terminals aufgrund des Umschlagbetriebs nur sehr eingeschränkt möglich sein. Sie wird daher in den vorgelagerten Bahnhöfen also im Bf Lübeck-Skandinavienkai, im Bf Lübeck Hafen, Bf Lübeck Vorwerk und im Hauptgüterbahnhof Lübeck erfolgen. Die Zwischenabstellung im Bf Lübeck-Dänischburg ist aufgrund der geringen zur Verfügung stehenden Anzahl von Gleisen und der geringen Gleislängen nicht möglich. Auch im Bf Lübeck-Skandinavienkai stehen aufgrund der bereits jetzt sehr hohen Auslastung nicht genügend Gleise für die Zwischenabstellung zur Verfügung, so dass die Nutzung der anderen genannten Bahnhöfe in vollem Umfang erfolgen wird.

Der gesamte Bereich Lübeck wird während der Vollsperrungszeiträume ausschließlich mit Diesel- oder Hybridloks befahren werden können, da die Oberleitung über längere Zeiträume komplett stromlos sein wird.

In Lübeck müssen für das Abfahren der Züge im vorgesehenen 3-Stunden-Slot in ausreichender Anzahl leistungsfähige Dieselloks zur Verfügung stehen.

### **Konzept für die Süd-Nord-Richtung**

Die in der Regel mit E-Loks auf Lübeck zulaufenden Züge müssten umgespannt werden, d.h. es muss eine Diesellok vor den Zug gespannt werden. Die E-Lok wird als nicht arbeitendes Triebfahrzeug im Zugverband verbleiben, was aufgrund der Beschränkung der Gesamtzuglänge auf 740 m zum Verlust eines Wagonplatzes führen muss. Das Umspannen der Züge soll im Bahnhof Boizenburg und je nach Möglichkeit und Fahrweg der Züge auch in Malsen oder Lüneburg erfolgen.

Im Bf Boizenburg sollen zwei zuglange Gleise seitens DB InfraGO AG sowie Gleise für das Abstellen von Dieselloks zur Verfügung gestellt werden. Letztere sind seitens DB InfraGO AG noch nicht genauer bezeichnet worden.

Für die Bahnhöfe Maschen und Lüneburg wurden noch keine konkreten Gleise für das Umspannen der Züge und das Abstellen von Loks festgelegt. Grundsätzlich ist dort eine Zwischenabstellung und das Umspannen allerdings möglich.

Die aus dem Süden zulaufenden Züge müssten zunächst bis Maschen, Lüneburg oder Ludwigslust fahren und dort zwischengepuffert werden, um den dreistündigen Süd-Nord-Slot in der vorgesehenen engen Taktung nutzen zu können. Die Umleiterverkehre müssen in jedem Fall die hochbelastete Strecke 6100 Hamburg – Berlin nutzen.

Wird ein Umspannen der Züge im Bf Boizenburg erforderlich, müssen die aus Richtung Westen kommenden Züge die Strecke Hamburg – Berlin im Abschnitt Büchen – Boizenburg sogar doppelt nutzen und auf dem Hinweg von Büchen nach Boizenburg sogar noch einen Teilbereich im Gegengleis fahren, um die vorgesehenen Gleise im Bf Boizenburg erreichen und die Diesellok vorspannen zu können. Das führt zu einer nicht unwesentlichen Betriebs-einschränkung auf der Stecker Berlin - Hamburg

Damit während der 3 Stunden genügend Züge verkehren können, müssen die Züge in kurzem zeitlichen Abstand fahren. Dazu wurde seitens der DB InfraGO AG angenommen, dass die Züge immer unterschiedlich auf die Strecke 1121 zulaufen. Also von Westen (aus Richtung Maschen) von Süden aus Lüneburg und von Osten aus Ludwigslust. So soll ein möglichst reibungsloses Umspannen und Zuführen der Züge ermöglicht werden und das erforderliche Fahren im Gegengleis möglichst geringgehalten werden.

Legt man den derzeitigen Fahrplan für den SGV zu Grunde, müssen an den stärksten Verkehrstagen 13 Loks je Richtung für Züge während des Richtungsverkehrs zur Verfügung stehen.

Tagsüber ist aufgrund des Personennahverkehrs je Stunde nur eine Trasse für einen Güterzug möglich, der dann allerdings der Restriktion unterliegt, maximal eine Länge von 580 m zu haben.

Um dieses Konzept umsetzen zu können, sollen die Strecken 6100 Hamburg – Berlin und 1121 Lübeck – Büchen – Lüneburg zu temporär überlasteten Schienenwegen erklärt werden und einen in den Nutzungsbedingungen für das Jahr 2027 festgelegten Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität erhalten, in dem unter anderem Systemtrassen für den Gelegenheitsverkehr zur Verfügung gestellt werden sollen, die bei Bedarf von unterschiedlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen genutzt werden können.

Rein rechnerisch wären mit diesem Konzept sämtliche zur Zeit verkehrenden Güterzüge fahrbar, bereits in Planung befindliche zusätzliche Verkehre wurden nicht berücksichtigt, allerdings nicht alle zu den erforderlichen Zeiten und unter der Voraussetzung, dass die Züge pünktlich für die Einfahrt in das Slotsystem verfügbar sind, was im Güterverkehr aus unterschiedlichsten Gründen (Fährankünfte verzögert, Ent- und Beladung erfordern mehr oder weniger Zeit, Störungen aller Art, Baumaßnahmen mit Umleitungen auf dem gesamten Weg) aktuell unrealistisch ist. Damit ist aus Sicht der Verwaltung eine praktische Umsetzung für die Sicherstellung des vollständigen Bedarfes nach heutigem Kenntnisstand unrealistisch.

### **Anlagentechnische Randbedingungen**

Die Infrastruktur der Strecke Lübeck – Büchen – Lüneburg ist im derzeitigen Zustand nur bedingt für die Abwicklung des Umleiterkonzeptes geeignet.

Die Gleis- und Signalanlagen der Strecke 1121 sind nur für das derzeitige Fahrplansystem im SPNV geeignet. Für die Erstellung des Umleiterkonzeptes wurde der bestehende Infrastrukturzustand zu Grunde gelegt.

Zu dieser eher einfachen Streckenausrüstung kommen noch folgende bekannte infrastrukturelle Mängel hinzu: Das Streckengleis liegt in langen Bereichen oberhalb großer Torflinsen im Untergrund. Diese führen insbesondere bei länger anhaltender Trockenheit zu erheblichen Gleislageprobleme, die in der Vergangenheit zu Langsamfahrstellen und sogar Vollsperrungen geführt haben. Bereits Langsamfahrstellen können aufgrund der ggf. deutlich geringeren erlaubten Geschwindigkeit der Züge dazu führen, dass während der 3-Stunden-Slots nicht mehr alle Züge fahren können. Zusätzlich besteht die Gefahr, dass ggf. eine Einschränkung der zulässigen Radsatzlasten erfolgen könnte und damit bestimmte Güterzüge,

insbesondere natürlich schwere Schüttgutzüge, nicht mehr über die Strecke verkehren dürfen.

Zudem wird das Streckengleis in Lauenburg mit einer kombinierten Straßen- und Eisenbahnbrücke über die Elbe führt, die zurzeit bereits Einschränkungen in der Form hat, dass entweder Schienen- oder Straßenverkehr die Brücke nutzen darf. Die Nachrechnung der Brücke läuft, das Ergebnis wurde noch nicht kommuniziert, es wurde allerdings dargelegt, dass die Möglichkeit besteht, dass die Brücke eine Lasttonneneinschränkung erhält und dann nicht mehr sämtliche Güterzüge diese Brücke befahren dürften. Eine Zuführung der Güterzüge über Lüneburg wäre damit nicht mehr möglich.

Die DB InfraGO AG plant, diese Strecke 2026 zu ertüchtigen. Durch das Versetzen und das zusätzliche Setzen von Signalen soll das Kreuzen von 740-m-Zügen an 1 bis 2 Stellen ermöglicht werden, und die Streckenkapazität durch die Verkürzung von Blockabständen geringfügig erhöht werden. Außerdem soll der Bereich mit den Gleislageproblemen instandgesetzt und ggf. Instandsetzungsmaßnahmen an der Brücke über die Elbe in Lauenburg vorgenommen werden. Für den SPNV sollen Bahnsteige in einigen Bereichen verlängert werden.

Diese durchaus sinnvollen und auch erforderlichen Maßnahmen wurden in die durchgeführte fahrplanmäßige Betrachtung, welche Kapazitäten für Güterzüge auf dieser Strecke im Rahmen der Umleitung zur Verfügung stehen, nicht berücksichtigt. Kapazitätseinschränkungen aufgrund von möglichen Langsamfahrstellen wurden ebenfalls in der Kapazitätsbetrachtung nicht berücksichtigt.

### **2.2.3. Umleitung über Bad Kleinen**

Derzeitiger Planungsstand der DB InfraGO AG ist, die Ausbaumaßnahmen der Strecke Lübeck - Bad Kleinen (Elektrifizierung, Bad Kleiner Kurve, Kreuzungsgleis für 740 m – Züge) zeitgleich mit der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Lübeck und dem Bau des Streckengleises für die S4 zwischen Hamburg Hbf und Ahrensburg – Gartenholz durchzuführen. Es ist außerdem angedacht auch Maßnahmen zur Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung nördlich von Lübeck im Rahmen der Vollsperrung der Strecke Hamburg – Lübeck durchzuführen.

Eine Umleitung des SGV über Bad Kleinen soll aufgrund der zeitgleich laufenden Ausbaumaßnahme der Strecke 1122 gemäß dem bisherigen Betriebskonzept nur erfolgen, wenn die Strecke Lübeck – Büchen über einen längeren Zeitraum, also einen Zeitraum von mindestens mehreren Tagen, gesperrt werden müsste. Aus den oben erläuterten Gründen ergäben sich für die Umleitung von Güterzügen über diese Strecke die gleichen Probleme wie bei einer Umleitung über die Strecke Lübeck – Büchen – Lüneburg. Bei dieser Variante wäre zudem neben dem längeren Fahrweg noch zusätzlicher Rangieraufwand, d.h. auch erhöhter Personalaufwand, für den Fahrtrichtungswechsel in Bad Kleinen erforderlich.

Diese Umleitungsstrecke ist zwar im derzeitigen Ausbauzustand eine für die Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht besonders attraktive Variante, als Rückfallebene, falls Probleme auf der Strecke 1121 auftreten, jedoch dringend erforderlich. Sie müsste für diesen Zweck auch durchgehend und nicht nur nach Einstellung von Baumaßnahmen zur Verfügung stehen.

Eine nähere fahrplantechnische Untersuchung zu möglichen Kapazitäten ist aufgrund der geplanten Vollsperrung seitens DB InfraGO AG bisher nicht erfolgt.

Wäre die Strecke ausgebaut, also elektrifiziert, mit zuglängen Kreuzungsgleisen und der Bad Kleinen Kurve, wäre sie die beste Umleitungsalternative.

## **2.3. Notwendige Maßnahmen**

### **2.3.1. Notwendige Maßnahmen außerhalb der Lübecker Hafenbahn**

#### **Fahrplan DB InfraGO- und europaweit – Abstimmung mit benachbarten Infrastrukturbetreibern**

Seitens DB InfraGO AG wurde bislang nur ein Fahrplankonzept für die unmittelbar betroffenen Strecken entworfen. Voraussetzung für das Funktionieren dieses Konzeptes ist jedoch,

dass die Züge auch die nächtlichen Fahrslots erreichen und die Zwischenabstellung sichergestellt ist. Hierzu muss seitens DB InfraGO AG ein bundesweites Fahrplankonzept auch unter Berücksichtigung der zeitgleich stattfindenden weiteren Generalsanierungen und Großbaumaßnahmen stattfinden.

Für die internationalen Verkehre müssen die Zugtrassen auch mit den Infrastrukturbetreibern von Italien, Österreich, der Schweiz und ggf. Tschechien abgestimmt werden, um durchgängige passende Trassen sicherstellen zu können.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch, dass Abstimmungen seitens der Eisenbahnverkehrsunternehmen und DB InfraGO mit den Betreibern der Verladeterminale in Italien, Österreich und der Schweiz erfolgen.

Passen die Zeiten nicht zueinander, steht das gesamte Konzept für die Strecke 1121 infrage.

### **Infrastruktur**

Dringend erforderlich sind sämtliche Maßnahmen zur Ertüchtigung der Strecke 1121 Lübeck – Lüneburg, um einen störungsfreien Betrieb sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr sicherstellen und die Umsetzbarkeit des vorgestellten Fahrplankonzeptes überhaupt gewährleisten zu können.

In den für das Umspannen genannten Bahnhöfen müssen ggf. noch ausreichend Lokabstellplätze hergestellt werden und die Infrastruktur muss in einen Zustand versetzt werden, der während der Generalsanierungsmaßnahme keine umfangreichen Instandsetzungsmaßnahmen erforderlich werden lässt.

### **Infrastrukturnutzungsbedingungen**

Seitens DB InfraGO AG müssen die Infrastrukturnutzungsbedingungen wie unter 2.2.1 beschrieben für die Strecken 6100 und 1122 gestaltet, durch die Bundesnetzagentur genehmigt und schließlich seitens DB InfraGO AG auch entsprechend umgesetzt werden. Das Verfahren wird ab 2026 laufen.

### **Diesellokbereitstellung – Personalgestellung – Lok- und Personaldisposition**

Für die Umsetzung des Konzeptes müssen ausreichend leistungsfähige und für den Streckenbetrieb geeignete Diesellokomotiven zur Verfügung stehen. Diese sollten seitens DB InfraGO bereitgestellt und organisiert werden. Die Anzahl ist abhängig von den tatsächlich verkehrenden Zügen, es ist aber davon auszugehen, dass an den Hauptverkehrstagen sowohl in Lübeck 10 bis 15 Dieselloks und in Boizenburg, Lüneburg und Maschen ebenfalls 10 bis 15 Loks betriebsbereit zur Verfügung stehen müssen. Hierfür müssen auch entsprechend viele Triebfahrzeugführer und für den Kupplungsprozess auch noch Rangierpersonal zur Verfügung stehen. Bislang sind die Pläne der DB InfraGO noch nicht bekannt. Wer Loks und Personal stellen wird und wer die Disposition übernimmt. Seitens DB InfraGO wurde nur bekannt gegeben, dass kein DB InfraGO eigenes Personal eingesetzt wird.

Dieser Punkt muss durch DB InfraGO noch dringend geklärt werden, da es hierfür auch noch keine vergleichbaren Projekte gibt.

Für das Generalsanierungspilotprojekt Riedbahn waren Dieselloks in diesem Umfang aufgrund der vorhandenen, leistungsfähigen und elektrifizierten Umleiterstrecken nur in sehr geringer und daher nicht vergleichbarer Anzahl erforderlich.

### **2.3.2. Notwendige Maßnahmen der Lübecker Hafenbahn**

Die Lübecker Hafenbahn hat an 5 Standorten über das gesamte Stadtgebiet verteilt Eisenbahninfrastruktur (Skandinavienkai, Vorwerker Hafen/Nordlandkai, Konstinkai, Schlutupkai und Seelandkai).

Anteilmäßig die meisten Verkehre werden im Bahnhof Skandinavienkai und dem angrenzenden Terminal für Kombinierten Ladungsverkehr und die Ladegleise für Stückgut, Fahrzeuge und sonstige Ladungsarten innerhalb des Terminals Skandinavienkai abgewickelt. Der Bahnhof Lübeck-Skandinavienkai ist bereits jetzt ohne zusätzliche Abstellungen während der Vollsperrungszeit an seiner Kapazitätsgrenze angelangt, d. h. es können bereits heutzutage im Regelbetrieb an bestimmten Verkehrstagen nicht alle Wagenparks zwischen-

abgestellt werden und müssen für die Abstellung in die Bahnhöfe Lübeck Hafen oder Vorwerk gefahren werden. Aufgrund der hohen Auslastung dieses Bahnhofs und zur weiteren Stärkung des Schienengüterverkehrs ist geplant, im nördlichen Bereich des Skandinavienkais einen neuen Bahnhof mit 5 Ladungsgleisen für Fahrzeuge, Stückgut, Papier und ggf. auch Schüttgut zu bauen und im jetzigen Bahnhof Lübeck Skandinavienkai nur noch die besonders zeitkritischen KV-Verkehre abzuwickeln.

Die Bahnhöfe Lübeck Hafen und Vorwerk sind für die Abstellung von Wagen und Triebzügen (SPNV und SPFV), sowie für die Abwicklung von Baustoffverkehren auf dem Schienenweg und die Abwicklung von Zügen des Einzelwagenverkehrs zum heutigen Zeitpunkt ebenfalls schon gut ausgelastet. Ihre Bedeutung wird im Rahmen der Vollsperrung sowohl was die Zwischenabstellung Wagenparks und Diesellokomotiven als auch was die Baustoffverkehre angeht eher noch zunehmen, so dass auch diese Bahnhöfe ihre Kapazitätsgrenze erreichen werden.

Für die Sperrzeit der Generalsanierung besteht, aufgrund der nur begrenzt zur Verfügung stehenden Gleiskapazitäten und der durch die Vollsperrung und die nächtlichen Güterverkehrsslots auf der Strecke 1121 bedingten längeren Standzeiten von Zügen, das Erfordernis, alle Gleise in den Bereichen

- Bahnhof Lübeck- Skandinavienkai (Lsk),
- Bahnhof Lübeck Hafen und
- Bahnhof Vorwerk

der Lübecker Hafenbahn uneingeschränkt nutzen zu können. Im Kontext bedingt dies die Durchführung von Instandhaltungsmaßnahmen bzw. Ersatzinvestitionen vorlaufend zu der Sperrzeit im Jahr 2027. Ausgehend von den bereits durchgeführten oder laufenden Generalsanierungen ist davon auszugehen, dass vorlaufend zur eigentlichen Sperrzeit ab Juli 2027 bereits von deutlichen Einschränkungen im SGV ab Anfang 2027 ausgegangen werden muss, weshalb als Stichtag für die Fertigstellung sämtlicher Maßnahmen auf der Lübecker Hafenbahn der 01.01.2027 gesetzt ist. Für das Funktionieren des angedachten Fahplankonzeptes sind ausreichende Abstellmöglichkeiten und ein reibungsloser Ablauf innerhalb der Lübecker Hafenbahn und des Hafens zwingende Voraussetzung.

Da der Bf Skandinavienkai bereits heute mit der Abwicklung von 13 Zügen seine Kapazität zu fast 100 % ausgeschöpft hat, erfordert die Abwicklung des Umleitungskonzeptes eine vollständige Verfügbarkeit der Gleise am Skandinavienkai bei gleichzeitiger Sicherstellung eines reibungslosen Rangierbetriebes zur Abfuhr und Zuführung der Züge aus den Pufferbereichen in Vorwerk, Lübeck Hafen und dem Hauptgüterbahnhof.

Verschärfend kommt hinzu, dass gemäß § 4 Absatz 3 Allgemeines Eisenbahngesetz die Lübecker Hafenbahn als Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Sicherstellung eines betriebsbereiten Zustandes der gewidmeten, öffentlichen Eisenbahninfrastruktur verpflichtet ist. Da alle rechnerischen Kapazitäten für die Verkehrsabwicklung erforderlich sind, können nichtbetriebsbereite Infrastruktureinrichtungen zur Anhaltung durch die Aufsichtsbehörde und zur Anordnung der sofortigen Herstellung der Betriebsbereitschaft unter Androhung und Anordnung von Zwangsgeldern führen. Die Lübecker Hafenbahn hat daher auf Grundlage ihrer mittelfristigen Planungen und der letzten Inspektionsberichte mehrere Investitions- und größere Instandsetzungsmaßnahmen identifiziert, die zwingend bis Ende 2026 durchgeführt sein müssen. Die Maßnahmen sind dazu im Einzelnen erläutert und zielen darauf ab, in der Zeit der Generalsanierung in Lübeck ausreichend Gleiskapazitäten für die Pufferung der Züge und der Loks zu haben.

#### 2.3.2.1. Maßnahme 01 und 02: Ersatzneubau der Gleise 9 und 11 einschließlich zugehöriger Entwässerungsanlagen im Bahnhof Lübeck-Skandinavienkai

Die Gleise sind zuglance Ein- und ausfahr Gleise des Bahnhofs Lübeck-Skandinavienkai und können auch für Zwischenabstellungen genutzt werden. Sie sind damit betrieblich für die Zeit

der Generalsanierung zwingend erforderlich und müssen betriebsbereit zur Verfügung stehen.

Beide Gleise einschließlich Entwässerungsanlagen sind aus dem Jahr 1990, technisch abgängig und mit reinen Instandsetzungsmaßnahmen nicht mehr betriebsbereit vorzuhalten. Sie sollen daher 2026 durch einen Neubau ersetzt werden.

Für die Ersatzneubaumaßnahme Gleis 11 wurde bereits ein Förderantrag gestellt, für die Maßnahme Ersatzneubau Gleis 9 sollen noch Fördermittel eingeworben werden. Beide Maßnahmen müssen aber auch ohne Förderzusagen zwingend umgesetzt werden, um die für den Hafen wichtigen Schienengüterverkehre sicher auch während der Generalsanierung abwickeln zu können.

#### 2.3.2.2. Maßnahme 01: Ersatzinvestition für 3 Weichen im Bahnhof Lübeck Hafen

Im Einfahrtsbereich des Bahnhofs Lübeck Hafen, an den der Bahnhof Vorwerk anschließt ist eine Weichenverbindung, die aufgrund der höheren Belastung durch doppelstöckige Triebzüge früher als geplant abgängig ist. Diese Weichenverbindung soll 2026 komplett erneuert werden, Diese Maßnahme muss umgesetzt werden, da ansonsten zwei für die Zwischenabstellung und die Baustoffverkehre wichtige Bahnhöfe nicht erreicht werden können. Es wird versucht, auch für diese Maßnahme noch Fördergelder einzuwerben.

#### 2.3.2.3. Ausrüstung Gleis 4 Bf Lübeck-Skandinavienkai als Ein- und Ausfahrgleis

Zusätzlich soll versucht werden, Gleis 4 Bf Lübeck-Skandinavienkai signaltechnisch so auszurüsten, dass es ebenfalls als Ein- und Ausfahrgleis genutzt werden kann. Diese Maßnahme würde die Kapazität des Bahnhofs Lübeck-Skandinavienkai ein wenig erhöhen und die betriebliche Flexibilität steigern.

#### 2.3.2.4. Austausch von Weichengroßteilen als Instandhaltungsmaßnahmen in den Bahnhöfen Skandinavienkai, Lübeck Hafen, Vorwerk

In allen drei Bahnhöfen werden 2026 werden Weichengroßteile (Herzstücke und Zungenvorrichtungen) und ggf. auch Schwellensätze an ungefähr 10 bis 15 Weichengetauscht, um die Lebensdauer zu verlängern und den uneingeschränkten Betrieb während der Generalsanierung sicherzustellen.

### **Anlagen:**

Senatorin Joanna Hagen