



Vorlagennummer: 20/0254
Vorlagenart: Bericht öffentlich
Datum: 26.05.2026

Federführend: 5.691 - Lübeck Port Authority

Bearbeitung: Meike Brunssen

Kapazitätsbetrachtung des Streckenabschnitts Lübeck Hbf – Schwartau Waldhalle (Abzweig) im Kontext der Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung

Beratungsfolge:		
01.06.2026	Senat	zur Senatsberatung
15.06.2026	Bauausschuss	zur Kenntnisnahme
23.06.2026	Hauptausschuss	zur Kenntnisnahme
25.06.2026	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	zur Kenntnisnahme
14.09.2026	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den Kurbetrieb Travemünde	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Informationsveranstaltung Bahnknoten Lübeck – Herausforderungen und Potenziale Vorstellung der gutachterlichen Ergebnisse am 25. Februar 2026.

Bericht:

Im Hafententwicklungsplan 2030, der im Mai 2020 von der Lübecker Bürgerschaft genehmigt wurde, ist die Gewährleistung der verlässlichen Erreichbarkeit des Port of Lübeck über die Hinterlandanbindungen eine wichtige Teilaufgabe. Bereits jetzt steht fest, dass es im Rahmen der Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung nicht nur zu mengenmäßigen Veränderungen, sondern auch zu Verschiebungen im Schienengüterverkehr (SGV) auf den unterschiedlichen Transportrouten kommen wird. Dadurch werden auf der Strecke Hamburg – Puttgarden grundsätzlich neben den hafenbezogenen Schienenverkehren deutliche Erhöhungen im Schienengüterverkehr und im Schienenpersonenfernverkehr erwartet. In den Planfeststellungsverfahren zur schientechnischen Hinterlandanbindung sind keine wesentlichen Ausbaumaßnahmen des Schienennetzes im Knoten Lübeck sowie zwischen Hbf. Lübeck und Abzweig Schwartau Waldhalle vorgesehen. Um die zukünftig notwendigen Kapazitäten zu ermitteln und bewerten zu können, wurde die Innovationsgesellschaft Technische Universität Braunschweig mbH (iTUBS) durch die Lübeck Port Authority mit einem Gutachten zur Beurteilung dieser Kapazitätsfragen beauftragt.

Das Gutachten überprüft anhand aktualisierter und nach dem heutigen Kenntnisstand rea-

listischer Verkehrsentwicklungen die vorhandene Schieneninfrastruktur auf dem oben benannten Streckenabschnitt. Dafür wurden zunächst aus verschiedenen aktuellen Quellen Verkehrsmengenprognosen zusammengeführt und anschließend die Leistungsfähigkeit des Streckenabschnitts für den Status quo 2025 und zwei Verkehrsentwicklungsszenarien analysiert.

In den Zukunftsszenarien wurden die Verkehrsmengenprognosen des Schienenpersonenfernverkehrs, des Schienenpersonennahverkehrs und des Schienengüterverkehrs auf dem Abschnitt pro Stunde und Richtung als zukünftige Entwicklungsstufen untersucht. Es wird erwartet, dass ab 2033 auf der Strecke insgesamt etwa 17 – 19 Züge pro Stunde je Richtung verkehren werden und 2037 sogar 20 – 21 Züge pro Stunde je Richtung anzusetzen wären.

Mit der analytischen Prüfung des Streckenabschnitts verdeutlicht das Gutachten, dass die zweigleisige Strecke mit einer Leistungsfähigkeit von 10,7 Zügen pro Stunde und Richtung heute zwar für den aktuellen Fahrplan ausreichend dimensioniert ist, jedoch nicht für den erwarteten Mehrverkehr ausreicht. Die im Gutachten analysierte Streckenüberlastung resultiert dabei zu einem sehr großen Teil aus dem Schienengüterverkehr und dem Schienenpersonenfernverkehr.

Aus Sicht der Gutachter beinhaltet die derzeitige Infrastrukturplanung der DB Netz sowie der DB InfraGO das deutliche Risiko bereits am Tag der Eröffnung der FFBQ einen Kapazitätssengpass erzeugt zu haben. Um die Leistungsfähigkeit auch in Zukunft gewährleisten zu können, ist laut Gutachter ein viergleisiger Ausbau des Abschnitts zwingend erforderlich.

Ein erster Schritt im Zuge der Veröffentlichung des Gutachtens war die Informationsveranstaltung „Bahnknoten Lübeck – Herausforderungen und Potenziale, Vorstellung der gutachterlichen Ergebnisse“, die am 25. Februar 2026 im Lübecker Rathaus stattfand. Die Gutachter stellten ihre Ergebnisse vor und in der anschließenden Diskussionsrunde wurde nicht nur die regionale Bedeutung, sondern insbesondere auch die europäische Dimension und das Erfordernis einer leistungsfähigen und resilienten Hinterlandanbindung herausgestellt.

Das Thema wurde mit dem Bericht Nr. 20/0073 Zukünftiger Schieneninfrastrukturausbau in der Region Lübeck bereits aufgegriffen. Die Hansestadt Lübeck wird sich weiterhin für eine leistungsfähige Hinterlandanbindung insbesondere im Raum Lübeck bei den verantwortlichen Stellen bei Bund und Land einsetzen.

Anlage(n):

1 - Anlage 1 Endbericht iTUBS_Kapazität Lübeck Hbf - Schwartau Waldhalle (Abzw) (öffentlich)

Senatorin Joanna Hagen