

KLEINE ANFRAGE

der Abgeordneten Jutta Wegner, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

**Umleitungen infolge der Generalsanierung der Bahnstrecke Hamburg – Berlin –
Auslastung und Anschlüsse**

und

ANTWORT

der Landesregierung

Vorbemerkung

Die zur Beantwortung eines Teiles der Fragen erforderlichen Informationen werden von den Eisenbahnverkehrsunternehmen erhoben. Sie liegen der Landesregierung nicht in der zur Beantwortung der Fragen erforderlichen Tiefe vor. Die betreffenden Fragen wurden insofern der DB Regio AG vorgelegt. Von der DB Regio AG beantwortete Fragen sind entsprechend gekennzeichnet.

Im Zuge der Generalsanierung der Bahnstrecke Hamburg – Berlin kommt es auch in Mecklenburg-Vorpommern zu Umleitungen und veränderten Reiseketten im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Insbesondere sind direkte Reisewege zwischen Hamburg und Rostock zeitweise nicht möglich; Fahrgäste müssen u. a. in Bad Kleinen und Lübeck umsteigen.

1. Wie ist das Ersatz- bzw. Umleitungskonzept für die Verbindung Hamburg – Schwerin – Rostock während der Bauphasen der Generalisierung der Bahnstrecke Hamburg – Berlin ausgestaltet?
 - a) Welche Umsteigeketten und Anschlussbeziehungen, insbesondere über Bad Kleinen und Lübeck, sind mit welchen planmäßigen Umsteigezeiten vorgesehen?
 - b) Welche Kapazitäten sind vorgesehen bzw. wurden seit Beginn der Umleitungen angepasst (u. a. Zuglängen bzw. Mehrfachtraktionen, Verstärkerleistungen, Schienenersatzverkehr einschließlich Linienführung, Fahrplan und Kapazität)?
 - c) Wie wird die Fahrgastinformation während der Umleitungen sichergestellt (u. a. Echtzeitinformationen, Anschlussprognosen, Durchsagen bzw. Anzeigen, Personal vor Ort in Bad Kleinen und Lübeck)?

Die Fragen 1, a) bis c) werden zusammenhängend beantwortet.

Die Verbindung zwischen Rostock und Hamburg wird während der Sperrung zwischen Schwerin und Hamburg stündlich (Regelangebot: zweistündlich) über Bad Kleinen und Lübeck hergestellt. Je nach Richtung liegen die planmäßigen Umsteigezeiten in Bad Kleinen bei ca. 7 bis 12 Minuten, in Lübeck bei ca. 10 bis 13 Minuten. Die Verbindung zwischen Rostock und Schwerin wird ebenfalls stündlich (Regelangebot: zweistündlich) über Bad Kleinen hergestellt. Die Umsteigezeit liegt planmäßig je Richtung bei 5 bis 8 Minuten. Die Verbindung zwischen Schwerin und Hamburg wird auf der Schiene ebenfalls über Bad Kleinen und Lübeck hergestellt.

Im Abschnitt zwischen Rostock und Bad Kleinen verkehren planmäßig Zugverbände mit fünf Doppelstockwagen (bauartabhängig ca. 100 bis 120 Sitzplätze pro Wagen) stündlich statt zweistündlich; die Kapazität wurde um 100 Prozent erhöht. Im Abschnitt zwischen Bad Kleinen und Lübeck verkehren planmäßig Zugverbände mit vier Doppelstockwagen statt Dieseltriebwagen mit ca. 100 Sitzplätzen; die Kapazität wurde um ca. 340 Prozent erhöht. Im Abschnitt zwischen Lübeck und Hamburg verkehren planmäßig vierteilige Doppelstocktriebzüge in Dreifach- statt Doppeltraktion; die Kapazität wurde um ca. 50 Prozent erhöht. Die erhöhten Kapazitäten bestehen seit Beginn der Generalisierung im August 2025. An Tagen mit absehbar extrem hoher Nachfrage wurden zwischen Lübeck und Bad Kleinen zusätzlich Entlastungsbusse angeboten.

Die Fahrgastinformation erfolgt über die üblichen digitalen und analogen Wege. Insbesondere in Bad Kleinen werden tagsüber zusätzliche Reisendenlenker eingesetzt, die umsteigenden Fahrgästen als Ansprechpartner zur Verfügung stehen, auf die Beschleunigung des Fahrgastwechsels hinwirken und bei der Anschlusssicherung mitwirken.

2. Welche Daten zur Auslastung der Züge auf der Verbindung Hamburg – Schwerin – Rostock und den hierfür genutzten Umleitungs- bzw. Ersatzverbindungen liegen dem Land bzw. dem Aufgabenträger Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH (VMV) vor (z. B. automatische Fahrgastzählung, manuelle Zählungen, Prognosen)?
 - a) Nach welcher Methodik werden diese erhoben/berechnet?
 - b) Für welchen Zeitraum liegen Daten seit Beginn der Umleitungen vor?
 - c) Wann treten die Spitzenbelastungen im Tagesverlauf auf (bitte für Werktage sowie Wochenenden/Feiertage getrennt und, soweit möglich, je Richtung angeben)?

Die Fragen 2, a) bis c) werden zusammenhängend entsprechend der Antwort der DB Regio AG beantwortet.

Nach Aussage der DB Regio AG werden manuelle Stichprobenzählungen zur Ermittlung von Auslastungen vorgenommen. Die Spitzenbelastungen treten insbesondere an den Wochenenden und hier jeweils an Freitagnachmittagen sowie an Sonntagen ab der Mittagszeit auf.

3. Auf welchen Streckenabschnitten (zwischen welchen Stationen) treten die höchsten Auslastungen auf?
Wie stellen sich durchschnittliche und maximale Auslastungen je Abschnitt im Betrachtungszeitraum dar (bitte, sofern möglich, tabellarisch auflisten)?

Die Fragen werden entsprechend der Antwort der DB Regio AG zusammenhängend beantwortet.

Nach Aussage der DB Regio AG ist die Auslastung auf dem gesamten Streckenabschnitt der RE 2 zwischen Bad Kleinen – Lübeck hoch. Viele Reisende nutzen die Relation zur Umfahrung der Sperrung, z. B. in/aus Richtung Hamburg.

4. Wie zuverlässig funktionieren die Umstiege in Bad Kleinen (und gegebenenfalls Lübeck) im Zusammenhang mit der Verbindung Hamburg – Schwerin – Rostock während der Umleitungen?
 - a) Wie viele planmäßige Anschlussbeziehungen bestehen?
 - b) Wie oft wurden diese seit Beginn der Umleitungen nicht erreicht (bitte je Anschlussbeziehung und monatlich die Anzahl geplanter Anschlüsse, die Anzahl verpasster Anschlüsse sowie den Anteil in Prozent angeben)?

Die Frage 4, a) und b) werden entsprechend den Antworten der DB Regio AG zusammenhängend beantwortet.

Nach Aussage der DB Regio AG handelt es sich bei der Strecke zwischen Bad Kleinen – Lübeck um einen eingleisigen Streckenabschnitt, der während der Generalsanierung aufgrund einer Vielzahl an Umleiterverkehren an der Grenze der betrieblichen Kapazität mit nur geringen Puffern und begrenzten Wartezeiten agiert. Eine Erfassung von verpassten Anschlüssen erfolgt nicht.

5. Welche Ursachen werden für verpasste Anschlüsse erfasst?
 - a) Wie verteilen sich die Anschlussverluste nach Ursachen (bitte je Anschlussbeziehung und aggregiert über den Betrachtungszeitraum angeben)?
 - b) Welche Regeln gelten für die Anschlusssicherung (z. B. maximale Wartezeit, Entscheidungskriterien, Zuständigkeiten)?
 - c) Wie häufig wurde seit Beginn der Umleitungen tatsächlich eine Anschlusssicherung angewendet (bitte je Anschlussbeziehung und monatlich angeben)?

Die Fragen 5, a) bis c) werden entsprechend den Antworten der DB Regio AG zusammenhängend beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

6. Wurde vor Einführung des Umleitungskonzeptes mit Umstieg geprüft, ob ein durchgängiges Zugangebot (ohne Umstieg) auf der Verbindung Hamburg – Rostock während der Bauphasen zielführend und umsetzbar gewesen wäre?
 - a) Welche Varianten eines durchgängigen Angebotes (z. B. durchgebundene Regionalzüge, temporäre Direktverbindungen zu Spitzenzeiten, Umleitungsführung ohne Umstieg) wurden mit welchem Ergebnis geprüft?
 - b) Welche Stellen waren an der Prüfung beteiligt (Land/VMV, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen) (bitte auch angeben, wann die Entscheidung erfolgte)?
 - c) Welche konkreten Gründe standen einem durchgängigen Angebot entgegen (z. B. Trassenverfügbarkeit und Fahrplanlage, Infrastrukturkapazitäten auf Umleitungsstrecken, Fahrzeug- und Personalverfügbarkeit, betriebliche Stabilität, Finanzierung bzw. Bestellung)?

Die Fragen 6, a) bis c) werden zusammenhängend beantwortet.

Die in der Frage angesprochene Prüfung ist durch die Landesregierung erfolgt. Angesichts der geringen Leistungsfähigkeit und der fehlenden Elektrifizierung des Streckenabschnittes Lübeck – Bad Kleinen wäre ein durchgehendes Zugangebot zwischen Hamburg und Rostock jedoch nicht zielführend gewesen. Weder mit den verfügbaren Bestandsflotten (Doppelstockwendezüge mit E-Lok, elektrische Doppelstocktriebzüge, zweiteilige Dieseltriebwagen) noch mit realistisch zusätzlich verfügbar zu machenden Ressourcen hätte ein durchgehendes Zugangebot dargestellt werden können. In einem zweiten Prüfschritt wurde ein durchgehendes Zugangebot zwischen Rostock und Lübeck geprüft, um Umstiege in Bad Kleinen zu reduzieren. Diese Prüfung kam zum gleichen Ergebnis.

In die Entscheidung waren die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie die beteiligten Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr eingebunden. Die Entscheidung wurde im Frühjahr 2025 getroffen.

7. Welche Maßnahmen und welches Monitoring sind vorgesehen, um Überfüllung und Anschlussverluste während der Bauphasen zu verringern?
- a) Welche konkreten Maßnahmen wurden umgesetzt bzw. sind kurzfristig geplant (z. B. Fahrplan- und Anschlussanpassungen, zusätzliche Kapazitäten bzw. Verstärker, Anpassungen beim Schienenersatzverkehr, zusätzliche Informations- oder Serviceangebote in Bad Kleinen und Lübeck)?
 - b) Nach welchen Kennzahlen wird die Wirkung bewertet (z. B. Auslastung, verpasste Anschlüsse, Anschlusssicherung, Beschwerden) und in welchem Turnus werden diese ausgewertet?
 - c) Wie und wann wird der Landtag über Ergebnisse, erkannte Probleme und ggf. Nachsteuerungen unterrichtet?

Die Fragen 7, a) bis c) werden zusammenhängend beantwortet.

Überfüllungen werden angenommen, wenn Reisende auf dem Bahnsteig zurückbleiben müssen. Bei Gestellung des bestellten Fahrzeugeinsatzes ist dies jedoch nur selten der Fall. Sollten bei stark verringerter Fahrzeugverfügbarkeit außerplanmäßig nur geringe Platzkapazitäten durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen angeboten werden, muss die Beförderung über Busnotverkehre sichergestellt werden.

Anschlussverluste sind nicht planbar. Da diese zu Beginn der Generalsanierung gehäuft auftraten, wurden mit den Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen Lösungen abgestimmt. So werden auf der Strecke Lübeck – Bad Kleinen inzwischen drei statt anfangs zwei lokbespannte Wendezüge eingesetzt, um die sogenannte Kurzwende in Lübeck aufzulösen und dadurch die Übertragung von Verspätungen auf die Gegenrichtung zu reduzieren und somit letztlich die Anschlüsse in Bad Kleinen zu stabilisieren. Zusätzlich wurden die Wartezeitregelungen in Bad Kleinen restriktiver ausgelegt, um die Stabilität der Anschlüsse zwischen Zug und Schienenersatzverkehr in Schwerin Süd zu stabilisieren.

8. Bleiben die derzeitigen Angebots- und Kapazitätsmaßnahmen auf der Verbindung Hamburg – Schwerin – Rostock auch im Falle einer Verlängerung der Baumaßnahmen auf der Strecke Hamburg – Berlin erhalten?
- a) Welche Anpassungen sind mit Blick auf verstärkten Saisonverkehr vorgesehen?
 - b) Welche konkreten Angebotsbestandteile (Takt, Anschlüsse bzw. Umsteigeketten, Zuglängen bzw. Verstärker, Schienenersatzverkehr) sollen bei einer Verlängerung unverändert fortgeführt werden?
 - c) Welche Änderungen wären gegebenenfalls vorgesehen?

Zu 8

Die derzeitigen Angebots- und Kapazitätsmaßnahmen bleiben auch im Falle einer Verlängerung der Baumaßnahmen erhalten. Mit den verfügbaren Ressourcen (Fahrzeug, Personal, Fahrplantrassen, Infrastruktur) sind jedoch keine Kapazitätsausweitungen darstellbar.

Zu a)

An Tagen mit absehbar extrem hoher Nachfrage werden zwischen Lübeck und Bad Kleinen zusätzlich Entlastungsbusse angeboten.

Zu b)

Im Falle einer Verlängerung werden alle Angebotsbestandteile fortgeführt werden.

Zu c)

Änderungen sind derzeit nicht vorgesehen.

9. Welche zusätzlichen Kapazitäts- oder Betriebsmaßnahmen sind für Zeiten mit erhöhtem Saisonverkehr (z. B. Ferien, Feiertage, touristische Spitzen) geplant bzw. beauftragt (z. B. längere Züge, zusätzliche Verstärker, zusätzliche Servicekräfte an Knotenpunkten)?
- a) Welche Entscheidungs- und Abstimmungsprozesse (Land/VMV, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen) sind hierfür vorgesehen?
 - b) Bis wann sollen Fahrpläne sowie Maßnahmen zur Kapazität und Fahrgastinformation verbindlich feststehen und kommuniziert werden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.