



► Nr. VO/2025/14395
öffentlich

Lübeck, 01.07.2025

Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Michael Stödter (E-Mail: michael.stoedter@luebeck.de Telefon: 122-6128)

Stresstest der Deutschen Bahn AG zum Schienenknoten Lübeck - hier: Analyse der Verwaltung

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
07.07.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
21.07.2025	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
22.07.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
24.07.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Seit Jahren weist die Hansestadt Lübeck auf drohende Engpässe im Schienenknoten Lübeck hin – insbesondere im Kontext der geplanten Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) und einer daraus resultierenden Verkehrszunahme. Immer wieder wurde in diesem Zusammenhang eine eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) durch die Deutsche Bahn, umgangssprachlich auch „Stresstest“ genannt, eingefordert, um belastbar zu klären, ob die geplante Infrastruktur in und um Lübeck den künftigen Anforderungen überhaupt gewachsen ist. Nun liegt dieser Stresstest in einer aktualisierten Fassung vor und wurde von der Verwaltung einer kritischen Analyse unterzogen, die diesem Bericht beigelegt ist.

Bericht:

Die von der DB InfraGO erstellte EBWU zum Knoten Lübeck kommt zum Ergebnis, dass die geplante Infrastruktur ausreicht – doch dieses Ergebnis basiert auf gekürzten Fahrplänen, gestrichenen Zugverbindungen und erhöhten Zeitpuffern für Fern- und Güterzüge. Zentrale SPNV-Ziele des Landes, wie der Ausbau des Angebots im Korridor Kiel – Eutin – Lübeck, wurden ausgeklammert, wodurch Engpässe vermieden wurden. Was nicht in die bereits vorhandenen DB-Infrastrukturplanungen der FFBQ-Hinterlandanbindung passte, wurde weggelassen. Dieses Vorgehen wirft Fragen auf, da dadurch bereits bestehende Zukunftsplanungen für den Knoten kaum mehr umsetzbar sein dürften.

Tatsächlich zeigt die Untersuchung selbst, dass die Kapazitätsgrenze absehbar erreicht wird – insbesondere im Abschnitt Lübeck – Bad Schwartau. Für Lübeck und die Region gefährdet dies nicht nur die Entwicklungsperspektiven des Fern-, Regional- und Güterverkehrs, sondern stellt auch die Regio-S-Bahn-Pläne infrage.

Im Sinne des Gesamtprojektes der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) stellt sich die Frage, wie sinnvoll ist es, einem Jahrhundertprojekt wie der FFBQ mit Hinterlandanbindung einen derart leistungsschwachen Knoten Lübeck zur Seite zu stellen, der Wachstum im Schienenverkehr auf dieser Trasse verhindert.

Die Hansestadt Lübeck wird dieses Vorgehen nicht hinnehmen. Die HL wird die DB-Planungen und die zugehörigen Planfeststellungsverfahren weiterhin konsequent, konstruktiv und mit klarem Blick auf die Gesamtwirkung begleiten und sich mit Nachdruck für ihre Interessen stark machen.

Anlagen:

Anlage 1 Analyse der HL zur EBWU

Senatorin Joanna Hagen



Stresstest

Knoten Lübeck am Limit

Einschätzung der HL zur Eisenbahnbetriebs-
wissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) für den
Schienenknoten Lübeck

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Planen und Bauen
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Abteilung Stadtentwicklung
Mühlendamm 10-12 | 23552 Lübeck
(0451) 115
stadtplanung@luebeck.de
www.luebeck.de



Hinweise auf Überlastungsrisiken im Knoten Lübeck fanden lange keine Berücksichtigung

Statt auf infrastrukturelle Nachbesserungen zu setzen, wurden Zugzahlen im Stresstest reduziert, um die Belastung im Knoten rechnerisch abzumildern

Seit Jahren weist die Hansestadt Lübeck auf drohende Engpässe im Schienenknoten Lübeck hin – insbesondere im Kontext der geplanten Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) und einer daraus resultierenden Verkehrszunahme. Immer wieder wurde in diesem Zusammenhang Einblick in die Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) durch die Deutsche Bahn, umgangssprachlich auch „Stresstest“ genannt, eingefordert, um belastbar zu klären, ob die geplante Infrastruktur in und um Lübeck den künftigen Anforderungen überhaupt gewachsen ist. Im Zuge des Erörterungstermins zum Planfeststellungsabschnitt Lübeck der FFBQ-Hinterlandanbindung wurde auf nochmaliges Drängen der Hansestadt Lübeck (HL) dann durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) verfügt, dass die HL sowohl Einblick in die EBWU der DB InfraGO zum Knoten Lübeck erhalten solle, als auch, dass diese aktualisiert wird. Diese EBWU bzw. deren Ergebniszusammenfassung liegt nun vor – und bestätigt nach dem Verständnis der HL, was seit langer Zeit befürchtet wird: Der Knoten Lübeck ist absehbar am Limit.

Trotzdem lautet das offizielle Ergebnis der EBWU: *„Die geplante Infrastruktur im Projektraum im Knotenbereich Lübeck ist weiterhin ausreichend dimensioniert.“* Wie passt das zusammen? Indem das Untersuchungsobjekt so lange angepasst wurde, bis das Ergebnis passt.

Die DB nutzt dabei verschiedene methodische Reduktionen, um zu dem o. g. Ergebnis zu kommen, u. a.:

- eine eigenmächtige Absenkung des Zugprogramms und Streichung von Zugleistungen und Stationen trotz D-Takt-Vorgaben, unter Verweis auf „regionale Anpassungen“,
- einen Bruch der z. Zt. noch durchgehenden RE-Linie Kiel – Lübeck – Lüneburg
- sowie die Einplanung sehr großzügiger Zeitfenster bei den Haltezeiten von ICE und SGV im bzw. vor dem Knoten Lübeck (10 bzw. 50 Minuten).

Was untersucht wurde – und was nicht berücksichtigt wurde

Die EBWU basiert auf dem sog. Deutschlandtakt (D-Takt) als Betriebsprogramm. Hierzu ist es wichtig zu wissen, dass der D-Takt das zentrale Konzept der Bundesregierung zur Neustrukturierung des Schienenverkehrs in Deutschland ist. Ziel ist ein integraler Taktfahrplan, bei dem Fern-, Regional- und Güterverkehre optimal aufeinander abgestimmt sind. Im Zuge der Bundesverkehrswegeplanung wurde der sog. 3. Gutachterentwurf des D-Takts als einheitliche Referenz für alle Infrastrukturmaßnahmen festgelegt. Dieser Entwurf wurde auf Basis verkehrspolitischer Zielsetzungen, abgestimmter Fahrplanwünsche der Länder, Prognosen und

Trassensimulationen erarbeitet. Die DB InfraGO ist verpflichtet, ihre Planungen auf Basis dieses 3. Gutachterentwurfs auszurichten. Auch für EBWU dient er als Grundlage – denn er definiert das künftige Angebotsziel, das mit der Infrastruktur realisierbar sein muss.

Die EBWU zum Knoten Lübeck hat entsprechend das Zugprogramm des 3. Gutachterentwurfs des D-Takts als Basis – jedoch setzt die DB das Zugprogramm in modifizierter Form an und nutzt diese Basis nur in abgespeckter bzw. selektiv unterstellter Form. Dadurch werden zentrale SPNV-Elemente hier ausgeklammert bzw. gestrichen:

- Zwar wurde in der EBWU der durch das Land Schleswig-Holstein und die DB InfraGO vorgesehene Ausbau und die Beschleunigung der Strecke Kiel – Lübeck unterstellt, deren Ziel es ist, künftig zwei Regionalexpress-Züge (RE) pro Stunde mit unter einer Stunde Fahrzeit anbieten zu können – die damit einhergehende feinerschließende SPNV-Linie **N 18 Lübeck – Eutin**¹ für die vorhandenen sowie neu entstehenden kleineren Halte auf der Strecke wurde jedoch im finalen EBWU-Stand gestrichen. In letzter Konsequenz würde das bedeuten, dass vorhandene kleinere Halte wie Pansdorf und Pönitz ihre Verkehrsbedienung verlieren würden² oder durch den RE bedient werden müssten³ und fest eingeplante neue Halte wie Techau oder Gleschendorf ebenfalls ohne Verkehrsangebot wären. Begründung laut DB: Die feinerschließende Linie N 18 sei „*nur mit einem weiteren Streckenausbau Lübeck – Bad Schwartau (drittes Gleis [...])* [obwohl auch Bestandteil des D-Takts] *umsetzbar*.“⁴
- Die z. Zt. noch vorhandene und im D-Takt vorgesehene **Durchbindung des RE Kiel – Lübeck – Lüneburg** (Linie N 9.a SH) wurde in Lübeck **gebrochen**, um „*im Südkopf Lübeck Hbf Konflikte mit dem SGV zu reduzieren*.“ Dies hätte zur Folge, dass zahlreiche Städte und Gemeinden in den Kreisen Plön und Ostholstein ihre direkte Anbindung an die ICE/IC-Knoten Büchen und Lüneburg verlieren würden. Mit entsprechend negativen Folgen für die lokale Wirtschaft und den Tourismus.

Beides steht im **klaren Widerspruch zu den verkehrs- und strukturpolitischen Zielsetzungen des Landes Schleswig-Holstein**, insbesondere zur Regio-S-Bahn-Planung des Landes⁵ bzw. der NAH.SH, für die im Korridor Lübeck – Eutin – Malente – Kiel zwei RE/h und zwei RSB/h angestrebt werden. Es handelt sich hier um keine hypothetischen Ziele, sondern um abgestimmte, mit DB InfraGO bereits vorbereitete und verfestigte Planungen.⁶ Die EBWU berücksichtigt deren Zugzahlen nicht.

Bis zur Sperrung der Strecke 1100 nördlich von Neustadt im August 2022 verkehrten regelmäßig saisonale Intercity-Züge von NRW an die Lübecker Bucht. Während gerade erst an die HL

¹ technischer Projektname im Zuge des D-Taktes

² ausweislich der geänderten D-Takt-Netzgrafik in der Ergebniszusammenfassung der EBWU (S. 10)

³ ausweislich einiger Stichpunkte in der Ergebniszusammenfassung der EBWU (S. 30)

⁴ Hier drängt sich die Frage auf, warum nicht direkt die richtigen und logischen Schlüsse für die Planung der FFBQ-Hinterlandanbindung draus gezogen werden und direkt das 3./4. Gleis eingeplant bzw. zumindest berücksichtigt wird.

⁵ Auch das Land bzw. die NAH.SH treibt Planungen zur S-Bahn Lübeck voran, die sich gleichwohl vom Regio-S-Bahn-Konzept der HL unterscheiden (dieses ist mit weitergehenden Forderungen versehen).

⁶ etwa für den Streckenausbau im Abschnitt Bad Schwartau – Ascheberg

versandte ältere Stände der EBWU noch ein bis zwei **touristische IC** an die Lübecker Bucht bzw. nach Fehmarn unterstellten, wurden diese in der aktuell vorgelegten EBWU nicht berücksichtigt. Die direkten ICE Lübeck – München wurden ebenso wenig berücksichtigt.

Während in den Planfeststellungsunterlagen der DB zum PFA Lübeck der FFBQ-Hinterlandanbindung ursprünglich mit **331 Zügen täglich**⁷ gerechnet wurde, unterstellt die EBWU nun nur noch **318 Züge** – mit ausdrücklicher Streichung ganzer Linien und unzureichender Berücksichtigung des Schienengüterverkehrs (insbesondere Skandinavienkai und Bad Kleinen). Durch diese Einschränkungen der Zugzahlen entsteht der Eindruck einer ausreichend dimensionierten Infrastruktur: Wer Züge weglässt, vermeidet Überlast. Die DB-Vorgehensweise ist damit klar: Wo es eng wird, wird nicht etwa infrastrukturell nachgesteuert – sondern der Takt so lange reduziert, bis es passt. Positiv kann konstatiert werden, dass in der EBWU hinreichende Trassen für einen zukünftigen RE Lübeck – Burg auf Fehmarn – Nykøbing (Falster) mit einer stündlichen anstelle einer zweistündlichen Systemtrasse berücksichtigt wurden. Ebenso halbstündliche Systemtrassen für die Relationen nach Lüneburg, Lübeck-Travemünde und Neustadt i. H.

Das Nadelöhr Knoten Lübeck verhindert zukunftsfesten Schienenverkehr

Die EBWU argumentiert darüber hinaus mit einer ausgesprochen selektiven Unterstellung von Infrastrukturmaßnahmen. Während z. B. der zweigleisige Ausbau Lübeck – Lüneburg berücksichtigt wird (obwohl noch keine hinreichend verfestigte Planung vorliegt), bleibt der ebenfalls im D-Takt vorgesehene dreigleisige Ausbau Lübeck – Bad Schwartau außen vor – obwohl dieser verkehrlich wesentlich relevanter ist und einen ähnlichen Konkretisierungsgrad hat. Gleichzeitig werden bereits weit vorangeschrittene Planungen – wie der Ausbau Kiel – Lübeck, mit hoher Bedeutung für den späteren Regio-S-Bahn-Korridor – zumindest angebotsseitig (s. o.) nicht berücksichtigt. Eine sachlogische Begründung für diese Widersprüche liefert die EBWU nicht.

Um die Betriebssimulation trotz allem positiv zu halten, wird die folgende Methodik angewandt: :

- Dem **ICE Hamburg – Lübeck – Kopenhagen** wird im Lübecker Hauptbahnhof eine **Standzeit von 10 Minuten** eingeräumt – ein Pufferkonstrukt, das zwar in der späteren verkehrlichen Realität für hinreichenden Verspätungsabbau sorgen kann, jedoch das Ziel schneller Reisezeiten im internationalen Fernverkehr unterläuft – Zielfahrzeit für Hamburg – Kopenhagen sind 2h 30min. Letztlich stellt sich hier die Frage, warum mit Milliardenaufwand eine neue, sehr hochwertige und teure Infrastruktur in Form von Neubaustrecke und Tunnel gebaut wird, wenn der internationale Verkehr dann letztlich im Knoten Lübeck derart ausgebremst werden soll?
- Der **Schienengüterverkehr** (SGV) erhält **50 Minuten Standzeit**, um sich passend in die knappen Trassen einfügen zu können. Auch hier sei kritisch angemerkt, dass dies mit den marktüblichen Anforderungen nur schwer vereinbar ist.

⁷ Die HL hatte in ihrer Stellungnahme bereits die Herleitung dieser Zahl als unzureichend kritisiert.

So wird rein rechnerisch ein „stabiler“ Betriebsablauf dargestellt, ohne hierbei alle zukünftigen realen betrieblichen Anforderungen vollständig abzubilden. Dies räumt die EBWU faktisch selbst ein:

„Es ist jedoch zu beachten, dass mit dem Fahrplankonzept der hochbelastete Abschnitt Lübeck – Bad Schwartau die Kapazitätsgrenze erreicht hat. Es sind keine zusätzlichen vertakteten Verkehre mehr durchführbar.“

Für den Knoten Lübeck gilt dann laut Lesart der DB:

„Im Knoten Lübeck wird noch akzeptable Betriebsqualität erreicht.“ – Eine Formulierung, die angesichts der Gesamtumstände nicht als zukunftsicher gelten kann.

Tatsächliche Engpässe belegt – und das selbst bei reduzierten Annahmen

Trotz aller Kürzungen und Pufferbasteleien zeigt die EBWU in ihrer Analyse deutliche infrastrukturbezogene Behinderungen – also betriebliche Wartezeiten aufgrund belegter Gleisabschnitte. Im Abschnitt Lübeck – Bad Schwartau treten nach Simulation **Wartezeiten von 42 Minuten pro Tag auf** – und damit **deutlich über der Grenze zum „erheblichen Engpass“** gemäß DB-interner Ril 405 (Schwellenwert: > 24 Minuten pro Tag).

Dies ist umso kritischer zu bewerten, als dass diese Engpasswerte ja bereits auf Basis eines abgespeckten Zugprogramms berechnet wurden.

Im Südkopf des Lübecker Hbf – einem Schlüsselbereich für Fern-, Regional- und Güterverkehr – treten systematische Blockierungen auf. Ursache: Wartende Güterzüge, denen kein freies Zeitfenster zur weiteren Durchfahrt bleibt.

Die Richtlinie 405 (kurz: Ril 405) ist das zentrale Regelwerk der DB InfraGO zur Bewertung der Leistungsfähigkeit von Schienenwegen. Sie legt verbindlich fest, wann ein Streckenabschnitt oder Bahnknoten als engpassfrei, kritisch oder sogar überlastet gilt. Im Mittelpunkt stehen dabei „infrastrukturbezogene Behinderungen“ – also Zeitverluste, wenn ein Zug nicht sofort weiterfahren kann, weil z. B. ein Gleisabschnitt noch von einem anderen Zug belegt ist.

Laut Ril 405 gilt:

Kategorie	Schwellenwert (über 16 Stunden Tageszeitraum)
Kein Engpass	≤ 16 Minuten pro Tag
Engpass	> 16 Minuten
Erheblicher Engpass	> 24 Minuten

In der EBWU werden im Abschnitt Lübeck – Bad Schwartau über 42 Minuten Behinderung pro Tag gemessen – also deutlich mehr als der Schwellenwert für einen „erheblichen Engpass“. Trotzdem kommt die EBWU zu dem Schluss, die Infrastruktur sei „ausreichend dimensioniert“ – ein offensichtlicher Widerspruch zur eigenen Methodik.

Selbst wenn der Knoten Lübeck alle derzeitigen und geplanten Verkehr gerade so aufnehmen könnte – wie sinnvoll ist es, einem Jahrhundertprojekt wie der Fehmarnbeltquerung mit Hinterlandanbindung einen derart leistungsschwachen Knoten Lübeck zur Seite zu stellen, der zudem jegliches Wachstum im Schienenverkehr auf dieser Trasse verhindert?

Fehlende Absicherung der Regio-S-Bahn-Planungen mit Folgen für die ganze Region

Die Feststellung der DB, der Knoten Lübeck sei ausreichen dimensioniert, basiert auf willkürlichen Kürzungen und Annahmen. Der tatsächliche Fahrplan der Zukunft – inklusive eines funktionierenden SPNV – wird mit der geplanten Infrastruktur **nicht** abbildbar sein.

Für die **Regio-S-Bahn Lübeck** im Korridor nach Eutin und Malente ist diese EBWU ein deutlicher Rückschlag. Statt den Ausbau hin zu einer zukunfts- und leistungsfähigen Taktstruktur abzusichern, wird die Regio-S-Bahn hier von vornherein planerisch nicht berücksichtigt und damit voraussichtlich für Jahrzehnte verhindert.

Gleiches gilt für die z. Zt. noch durchgehende Nord-Süd-Achse Kiel – Lübeck – Büchen – Lüneburg: Der attraktive, direkte Laufweg wird zugunsten einer konfliktfreien Betriebsführung strategisch aufgegeben – ohne dass die entsprechenden Engpässe baulich beseitigt werden.

Seit Jahren bekannt – und doch unberücksichtigt

Seit Langem fordert die HL **eine strukturelle Stärkung des Knotens** – insbesondere durch:

- die **Einrichtung einer Drei- bis Viergleisigkeit nördlich des Lübecker Hbf** im Zuge des FFBQ-Streckenausbaus,
- eine **bessere Entflechtung der Strecken nördlich und südlich vom Lübecker Hbf** mit kreuzungsfreien Ein- und Ausfädelungen der Strecken nach Lübeck-Travemünde, Büchen und Bad Kleinen
- sowie die vollständige Einplanung zukünftiger SPNV-Takte in die Infrastrukturplanung gemäß D-Takt und Regio-S-Bahn-Zielen.

Die genannten Punkte wurden in der EBWU nicht einbezogen oder darauf reduziert, nicht zwingend erforderlich zu sein.

Bereits heute ist die Infrastruktur im Bereich des Schienenknotens Lübeck stark belastet. Im Zuge der Inbetriebnahme der FFBQ wird der Schienenverkehr in der Region weiter massiv zunehmen, da die Verbindung nach Skandinavien eine zentrale europäische Verkehrsachse darstellt. Es drohen absehbar massive Engpässe, die den Fern-, Regional- und Güterverkehr im und um den Knoten Lübeck gleichermaßen betreffen werden und in ihren Entwicklungsmöglichkeiten stark beeinträchtigen.

Priorität hat für die DB ganz klar die rechtzeitige Fertigstellung der FFBQ-Hinterlandanbindung. Auch wenn bereits heute klar absehbar ist, dass eine rechtzeitige Fertigstellung zunehmend unrealistischer wird, muss sich diesem Ziel alles unterordnen: Ähnlich wie bei der Causa Bäderbahn, deren Fortbestand die DB ursprünglich als Hindernis ihrer Planungen sah, wird nun die zukünftige Disfunktionalität des ganzen Knotens Lübeck als nachrangig in Kauf genommen.

Eine zügige Projektumsetzung hat absoluten Vorrang – selbst wenn das für die Region und die Leistungs- und Zukunftsfähigkeit der FFBQ-Hinterlandanbindung insgesamt Rückschritt bedeutet. Das eigentliche Ziel – die nachhaltige Verlagerung von Verkehr auf die Schiene – wird so erheblich gefährdet. Denn was nützt eine (halbwegs) funktionierende Transitverbindung, wenn gleichzeitig das regionale Netz kollabiert oder nur noch mit reduziertem Angebot betrieben werden kann? Dies mag der Erfüllung des Staatsvertrags dienen – aber kann keine Unterstützung in der Region erhalten.

Der politische Preis dieser Strategie ist hoch: Der SPNV verliert an Qualität, die Region an Anschluss – und das Vertrauen in eine integrierte, ganzheitliche Verkehrspolitik und sinnvolle Infrastrukturplanung schwindet.

Die Hansestadt Lübeck fordert daher ein Umdenken nach dem Prinzip **Gründlichkeit vor Schnelligkeit** und dem Schaffen einer Infrastruktur, die den grundlegenden Zukunftsansprüchen gerecht wird. Ohne die gebotene Gründlichkeit besteht aus Sicht der HL überdies die Gefahr, dass im Zuge der Hinterlandanbindung Infrastrukturen errichtet werden, die später bei einem Ausbau des Knotens Lübeck wieder zurückgebaut werden müssen (Bsp. Lärmschutzwände). Im Übrigen vertritt die Hansestadt Lübeck das Argument, dass eine **ganzheitliche Planung** – also Hinterlandanbindung + Ausbau Knoten Lübeck – nicht zu einer zeitlichen Verzögerung führt. Angesichts des langen Zeitraums, über den dies bereits gefordert wird, hätte man diese Planung schon längst in die Wege leiten können. Und es ist immer noch nicht zu spät.

Fazit: Warum der Knoten Lübeck so nicht funktionieren kann

Die nun endlich nach langem Fordern der HL von der DB vorgelegte EBWU ist der Beleg dafür, dass die Planung rund um die FFBQ-Hinterlandanbindung – wie seitens der HL befürchtet – in einem zentralen Punkt deutliche Defizite aufweist: Sie priorisiert Terminziele über verkehrliche Realität und tatsächliche Infrastrukturbedarfe. Zugunsten der rechtzeitigen Fertigstellung eines wichtigen Transitkorridors wird in Kauf genommen, dass der Schienenknoten Lübeck im Hinblick auf die verkehrlichen Anforderungen nicht hinreichend dimensioniert bleibt.

Es ist aus Sicht der Hansestadt Lübeck in hohem Maße problematisch, dass genau die Infrastruktur, die im europäischen Interesse gebaut wird, um einen infrastrukturellen Qualitätssprung für den Schienenverkehr zu ermöglichen in ihrer tatsächlichen betrieblichen Qualität letztlich auf Kosten der Hansestadt Lübeck, der Region, aber auch auf Kosten einer echten leistungsfähigen internationalen Verbindung geht. Die Hansestadt Lübeck fordert daher:

- eine **grundsätzliche Neubewertung der geplanten Infrastrukturmaßnahmen im Knoten Lübeck** unter realitätsnahen Verkehrsannahmen,
- die sofortige **Aufnahme qualifizierter Planungen des dritten und vierten Gleises** sowie **kreuzungsfreier Ein- und Ausfädelungen** der Strecken nach Lübeck-Travemünde, Büchen und Bad Kleinen – und eine Umsetzung im Zuge der FFBQ-Hinterlandanbindung
- sowie darauf aufbauend eine **erneute EBWU unter vollständiger Berücksichtigung des D-Taktes**.

Die bisherige EBWU kann keine Grundlage für eine Genehmigung des PFA Lübeck der FFBQ-Hinterlandanbindung sein – sie belegt vielmehr, dass die aktuellen Planungen nicht tragfähig sind.