



► Nr. VO/2025/14399
öffentlich

Lübeck, 02.07.2025

Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

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

Zukunft des grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) Lübeck - Ostholstein - Lolland - Nykøbing Falster

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
07.07.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
14.07.2025	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
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:

Die Hansestadt Lübeck fordert zusammen mit weiteren regionalen und internationalen Partner:innen zukünftig eine stündliche, grenzüberschreitende SPNV-Verbindung über die Feste Fehmarnbeltquerung (FFBQ) zu etablieren. Diese Verbindung soll den regionalen Austausch stärken und zur Verkehrswende beitragen. Die Umsetzung steht jedoch z. Zt. vor mehreren Herausforderungen und eine verlässliche Finanzierung für den Betrieb ist bislang nicht gesichert. Ein koordiniertes Vorgehen beider Staaten ist daher zwingend erforderlich. Entsprechend unterzeichnete die Hansestadt Lübeck am 15.06.2025 gemeinsam mit weiteren Partner:innen im Zuge der Fehmarnbeltdays in Lübeck ein Positionspapier des deutsch-dänischen Fehmarnbelt-Komitees.

Bericht:

Ein zukunftsfester Ausbau sowohl der Schieneninfrastruktur als auch des Angebots auf der Schiene in der Region Lübeck ist nicht nur für die Hansestadt Lübeck ein Anliegen mit hoher Priorität. Die Hansestadt Lübeck ist überzeugt davon, dass die Realisierung der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) mit deren Schienenhinterlandanbindung der wirtschaftlichen Entwicklung der gesamten Region zu Gute kommen kann und kommen sollte. Lübeck begrüßt ausdrücklich die Chancen, Möglichkeiten und Potentiale, die sich aus der neuen Anbindung an den internationalen Schienenverkehr bieten und setzt sich in diesem Sinne auch für einen attraktiven SPNV auf der Achse Lübeck – Ostholstein – Lolland – Nykøbing Falster ein. Zurzeit besteht aus Sicht der Hansestadt Lübeck noch keine vollständige Planungssicherheit für eine Verlängerung der geplanten Regionalexpress-Linie Lübeck – Burg auf Fehmarn durch den neuen Tunnel nach Dänemark. Ferner gibt es keine festen Aussagen über eine zukünftige Taktung dieser Verkehre.

Es ist z. Zt. eine offene Frage, ob diese Verkehre überhaupt bzw. womöglich lediglich im Zweistundentakt betrieben werden.

Die mit der FFBQ und dem neuen Fehmarnsundtunnel entstehende durchgängige Schienenverbindung auf deutscher und dänischer Seite zwischen Lübeck, Ostholstein und Nykøbing könnte und sollte ein Schlüsselprojekt für den grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Nordeuropa werden. Die umfassenden Zukunftsinvestitionen in die Infrastruktur schaffen die Grundlage für eine verbesserte Vernetzung und Anbindung in der Fehmarnbeltregion. Die Hansestadt Lübeck möchte sich daher als aktiver Treiber eines attraktiven, mindestens stündlich angebotenen SPNV auf der Fehmarnbeltquerung verstanden wissen. Das entspricht gleichzeitig dem europäischen Integrationsgedanken über Ländergrenzen hinweg. Gar kein SPNV oder lediglich ein Zweistundentakt auf dieser Strecke zwischen der Hansestadt Lübeck via Ostholstein und Nykøbing würde diesem Anspruch nicht genügen.

Die grenzüberschreitenden Fahrgastpotenziale sind derzeit noch im „Dornröschenschlaf“ und der Status Quo kann kein Anhaltspunkt für zukünftige Entwicklungen sein:

- Die zukünftigen Fahrgastzahlen in der Beltregion lassen sich weder aus einer historischen Kontinuität noch aus vergleichbaren Vorbildern in Europa ableiten. Zwar gibt es bereits heute erhebliche Pendler:innen-Bewegungen zwischen Deutschland und Dänemark, insbesondere im Zuge der Arbeitsmigration aus Schleswig-Holstein nach Jütland. Laut dem Bericht „The Labour Market Potential in the Fehmarn Belt Region“ des Fehmarn Belt Business Councils (FBBC) pendeln derzeit etwa 13.000 Menschen grenzüberschreitend, wobei jedoch ein großer Teil der Pendlerströme über die deutsch-dänische Grenze bei Flensburg verläuft.¹ Aus historischer Sicht handelt es sich bei der deutsch-dänischen Grenzregion bei Flensburg jedoch um einen gänzlich anderen Raum als die Fehmarnbeltregion. Es ist davon auszugehen, dass der Blick auf die erheblichen Potenziale eines grenzüberschreitenden Zusammenwachsens durch einen Status quo verstellt wurde, der vor allem von der Fährlinie Puttgarden – Rødby geprägt ist.
- In Ermangelung geeigneter Ticket-Angebote für Pendler:innen auf der Fährlinie Puttgarden – Rødby (kein Angebot für ein Abo-/Monatticket zur regelmäßigen Nutzung, zu geringe Kontingente an vergünstigten Überfahrten) dürfte ein nennenswerter grenzüberschreitender Pendelverkehr am Fehmarnbelt zur Zeit kaum vorhanden sein. Die derzeitige Fährverbindung stellt somit trotz vergleichsweise dichtem Takt (alle 30 min) aufgrund fehlender Tarifoptionen einerseits, aber auch durch die langen Reisezeiten (45 min), eine erhebliche Barriere für grenzüberschreitendes Pendeln dar. Ein grenzüberschreitender Arbeitsmarkt kann sich entsprechend erst gar nicht ausbilden, da tägliche Pendler:innen derzeit für jede einzelne Überfahrt hohe Kosten tragen müssten, was potenzielle grenzüberschreitende Arbeitnehmer:innen erheblich abschrecken dürfte.
- Die Fahrpreise der Fährlinie Puttgarden – Rødby waren und sind vor allem auf Tourist:innen, Gelegenheitsreisende und den Güterverkehr ausgerichtet, während für regelmäßigen Pendler:innen über den Fehmarnbelt keine vergünstigten Tarife angeboten werden. Ein Gutachten im Auftrage des dänischen Verkehrsministeriums von 2019 zeigt zudem auf, dass die Preispolitik auf der Fährroute über den Fehmarnbelt erheblich von der Preispolitik auf vergleichbaren Routen abweicht. So sind die Preise auf der Route Puttgarden – Rødby mehr als doppelt so hoch wie auf von der Charakteristik her ähnlichen Route Calais – Dover², und bei spontanen Fahrten ohne Vor-

¹ vgl. https://fbbc.eu/wp-content/uploads/2024/11/Report_Labour_market-in-the-Fehmarnbelt-Region.pdf Der größte Teil dieser Verkehre dürfte heute mit dem Auto stattfinden, da die Grenze zwischen Jütland und Schleswig-Holstein lediglich von zwei Zuglinien gequert wird, die jeweils nur über ein sehr dünnes Angebot verfügen: Den zweistündlich verkehrenden Regionalexpress von Niebüll über Tønder nach Esbjerg sowie den zweistündlich verkehrenden Intercity von Flensburg über Kolding nach Kopenhagen.

² Dabei ist die Distanz zwischen Dover und Calais sogar etwas mehr als doppelt so groß wie bei Puttgarden – Rødby.

ausbuchung sogar bis um das Vierfache teurer.³ Auch innerdänische Fährverbindungen wie von Sjælands Odde nach Aarhus überbrücken erheblich größere Distanzen – bieten dabei aber deutlich niedrigere Preise. Das Gutachten zeigt zudem die Barrierewirkung der Beltquerung per Fähre auf: eine durchschnittliche Reise mit dem Auto von Kopenhagen nach Hamburg ist unter Einbeziehung aller Kosten umgerechnet nur ca. 20 Euro günstiger als der ums Vielfache längere Weg über die Große-Belt-Brücke, Fünen und Jütland.

- Laut den Gutachter:innen des eingangs erwähnten FBBC-Berichts könnte die Zahl der Pendler:innen nach der Fertigstellung des Fehmarnbelt-Tunnels erheblich steigen, da die reduzierten Reisezeiten und direkten Verbindungen neue Arbeitsmarktchancen schaffen. Methodisch untermauern die Gutachter:innen dies mit von ihnen erarbeiteten Szenarien zur Verkehrs- und Arbeitsmarktentwicklung nach Eröffnung der FFBQ. Die Gutachter:innen analysierten zudem die Integration anderer grenzüberschreitender Arbeitsmärkte, insbesondere die Entwicklung in der Öresundregion.
- Neben dem Aspekt des grenzüberschreitenden Pendelverkehrs und verstärkter wirtschaftlicher Zusammenarbeit beiderseits des Belts gibt es mit dem Tourismus einen weiteren Faktor, der die potentiellen Fahrgastzahlen entsprechend beeinflusst: Die Region Ostholstein einschließlich Lübecker Bucht und der Hansestadt Lübeck sowie die dänischen Inseln Lolland und Falster sind bedeutende Tourismusziele. Eine attraktive Taktfrequenz könnte sowohl deutsche als auch dänische Tourist:innen dazu motivieren, klimafreundliche Zugverbindungen anstelle des eigenen PKW zu nutzen.

Die hohen Investitionssummen der FFBQ rechtfertigen nicht, dass Ostholstein und Lübeck lediglich einen Zweistundentakt nach Dänemark erhalten:

- Die Baukosten für den Fehmarnbelttunnel belaufen sich auf mehr als 7 Milliarden EUR, zusätzlich kommen erhebliche Investitionen in die Schieneninfrastruktur in Form von Aus- und Neubaustrecken (sowie den Fehmarnsundtunnel) auf beiden Seiten der Grenze hinzu.
- Ein Zweistundentakt könnte die potenzielle Nutzung der Strecke erheblich beschränken, da unattraktive Taktzeiten die Akzeptanz für den SPNV verringern. Aber gerade die Taktung ist essentiell, um als relevantes Verkehrsmittel in der Region Wahrnehmung und Akzeptanz zu finden. Ein attraktives SPNV-Angebot könnte dagegen dazu beitragen, den Straßenverkehr zu reduzieren.

Die Öresundverbindung könnte ein Vorbild für die Fehmarnbelt-Route sein:

- Die Öresundverbindung zwischen Kopenhagen und Malmö ist ein erfolgreiches Beispiel für grenzüberschreitenden SPNV. Trotz Sprachbarriere und unterschiedlicher Bahntechnik wird hier ein enger Takt (alle 20 Minuten) im Öresundzug-Angebot realisiert.
- Seit der Einführung des Öresundzuges 2000 sind die Fahrgastzahlen kontinuierlich gestiegen. Laut der Öresundsbro Konsortiet wurden bereits 2019 über 12 Mio. Fahrgäste über die Verbindung befördert, während es zur Eröffnung noch 2,9 Mio. waren. Die dichte Taktfrequenz, die kurzen Reisezeiten sowie grenzübergreifendes Ticketing haben dazu beigetragen, die Verbindung sowohl für Pendler:innen als auch für Gelegenheitsreisende sowie Tourist:innen attraktiv zu machen.
- Der Öresundzug zeigt, dass ein dichter Takt entscheidend für die Etablierung eines erfolgreichen grenzüberschreitenden Nahverkehrs ist. Auch wenn die Bevölkerungs-

³ vgl. <https://www.ft.dk/samling/20181/almindel/tru/bilag/241/2019517.pdf>

dichte im Vergleichsfall Fehmarnbelt eine andere ist (und diese sicherlich auch keinen 20-Minuten-Takt erfordert), kann die Öresundverbindung schon auch ein Vorbild für den Fehmarnbelt-Korridor sein im Hinblick auf die grundsätzlich mögliche Verlagerung von Verkehr auf die Schiene sowie die grenzüberschreitende Arbeitsmarktintegration. Denn die Öresundverbindung hat zu einem verstärkten wirtschaftlichen und kulturellen Austausch zwischen Dänemark und Schweden geführt. Ähnliche Synergien könnten auf der Fehmarnbelt-Route entstehen.

Das dänische „Rote-Teppich-Programm“ und ein möglicher neuer Industriepark auf Lolland könnten das Potential eines grenzüberschreitenden SPNV weiter stärken:

- Mit dem „Roten-Teppich-Programm“ für Grüne Technologien verfolgt Dänemark z. Zt. eine ambitionierte Ansiedlungsstrategie für Zukunftsbranchen, die in fünf großflächigen Industrieparks umgesetzt werden soll. Innerhalb dieser Parks sollen Genehmigungserfordernisse für Industriebetriebe verringert werden. Hierbei handelt es sich um einen parteiübergreifenden Konsens vor dem Hintergrund wachsender globaler Unsicherheiten und einer damit einhergehenden strategischen Rückeinbettung von Wertschöpfungsketten innerhalb Europas.
- Die Kommunen Lolland und Guldborgsund haben sich um den Zuschlag für einen dieser Parks beworben; die Entscheidung soll noch in diesem Jahr erfolgen. Es besteht in Dänemark Konsens darüber, dass die Region struktureller Förderung bedarf.
- Die Bewerbung umfasst insgesamt 1.000 Hektar Gewerbe- und Industrieareal auf Flächen, die direkt vom nördlichen Tunnelende bis zum neuen Bahnhof Holeby reichen würden, neben der Tunnelfabrik z. B. für Industrie- und Gewerbebetriebe aus den Bereichen Windenergie, Offshore-Technik/-Servicedienstleistungen, CCS-Technologie).
- Sollte die Etablierung des Industrieparks bei Rødby erfolgreich sein, stärkt dies noch einmal deutlich das Potential für die Nachfrage nach einem zukünftigen SPNV.

Nicht unerwähnt sollte an dieser Stelle sein, dass auch auf deutscher Seite in der Fehmarnbeltregion neue Gewerbegebiete geschaffen werden (z. B. Semiramis in Lübeck, Unternehmenspark Hansebelt bei Gremersdorf) und sich weitere in der Planung befinden. Hinzu kommt, dass auch bestehende Unternehmen von einem SPNV profitieren würden, indem hierdurch ein funktionierender Arbeitsmarkt befördert wird.

Ein häufigerer Takt unterstützt den europäischen Gedanken, die Hochschulentwicklung und die grenzüberschreitende Zusammenarbeit:

- Häufigere Zugverbindungen fördern den interkulturellen Austausch und stärken das Zusammenwachsen der Regionen diesseits und jenseits des Belts.
- Ein attraktives SPNV-Angebot würde den Hochschul- und Wissenschaftssektor in der Region stärken und neue Möglichkeiten eröffnen, indem z. B. die Lübecker Hochschulen für Studierende beiderseits des Belts schneller erreichbar sind und die Möglichkeit befördern, in der Region wissenschaftliche Einrichtungen anzusiedeln. Ebenso würde hierdurch eine Verzahnung der Bildungslandschaft z.B. in der beruflichen Qualifikation erleichtert werden.
- Ein attraktives SPNV-Angebot kann dazu beitragen, den Straßenverkehr zu reduzieren und so die Klimaziele der EU zu unterstützen.
- Die Strecke ist Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) und sollte auch mit einem modernen, frequentierten SPNV-Angebot ihrer Rolle gerecht werden.

Fazit:

Die Zukunft des grenzüberschreitenden SPNV auf der Achse Lübeck – Ostholstein – Lolland – Nykøbing erfordert ein Angebot, das den hohen Investitionen und den europäischen Zielen gerecht wird. Ein dichter, mindestens stündlicher Takt ist unverzichtbar, um die Potentiale der neuen Infrastruktur voll auszuschöpfen und einen nachhaltigen Beitrag zur europäischen Integration zu leisten.

Daher fordert die Hansestadt Lübeck die unverzügliche Aufnahme von Planungen für einen grenzüberschreitenden SPNV zw. Nykøbing/Falster, Ostholstein und der Hansestadt Lübeck mit dem Ziel einer Aufnahme des Betriebs mit Eröffnung des FFBQ. Dazu gehört die:

- **Einführung eines mindestens stündlichen Takts im grenzüberschreitenden SPNV:** Die Strecke sollte mindestens stündlich bedient werden, um die Bedürfnisse von Pendlern, Touristen und der regionalen Wirtschaft zu erfüllen und ein
- **attraktives grenzüberschreitendes Ticketing:** Einführung eines speziellen Fehmarnbelt-Tickets, das sowohl als Tageskarte als auch im Monatsabo verfügbar ist. Denn: Der SPNV muss von Anfang an faire und attraktive Tarifstrukturen bieten, damit Pendler:innen nicht durch hohe Kosten abgeschreckt werden und damit eine Barriere in tariflicher Sicht entstände. Noch besser wäre das Schaffen tariflicher Brückenköpfe: Der dänische Tarif sollte bis Lübeck gelten, der Tarif des Deutschlandtickets bis Nykøbing, mit einer Überlappung der Tarife, um die Nutzung des SPNV über die Grenze hinweg zu erleichtern.

Die Hansestadt Lübeck wird sich auf verschiedenen Ebenen mit Nachdruck für diese Ziele stark machen.

Anlagen:

- Anlage 1 Positionspapier des deutsch-dänischen Fehmarnbelt-Komitees vom 15.06.2025
- Anlage 2 PPP zur Zukunft des grenzüberschreitenden SPNV Lübeck – Fehmarn – Lolland – Nykøbing F vom 15.06.2025

Senatorin Joanna Hagen



Positionspapier

Jetzt die Weichen stellen für einen attraktiven grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehr durch den Fehmarnbelttunnel

Entscheidungen auf nationaler und europäischer Ebene – mit Auswirkungen in der Region

Im Jahr 2008 haben das Königreich Dänemark und die Bundesrepublik Deutschland den Staatsvertrag über den Bau der Festen Fehmarnbeltquerung sowie einer leistungsfähigen Straßen- und Schienenanbindung in beiden Ländern geschlossen. Seit 2020 sind die Bauarbeiten in beiden Staaten sowohl am Tunnel als auch an dessen Anbindung in vollem Gange. Die Fertigstellung ist für 2029 geplant.

Es ist das starke Bestreben der engeren dänisch-deutschen Fehmarnbelt-Region mit den Kommunen Lolland und Guldborgsund in der Region Sjælland, dem Kreis Ostholstein und der Hansestadt Lübeck, die Chancen der neuen Infrastruktur bestmöglich zu ergreifen. Dies ist auch das erklärte Ziel des Fehmarnbelt-Komitees.

Appell an die Politik

Es braucht jetzt konkrete, in den jeweiligen Planungsdokumenten festgeschriebene Zusagen, die Bereitstellung der erforderlichen finanziellen Mittel sowie den sofortigen Beginn der praktischen Organisation auf Arbeitsebene, um bis zur Eröffnung der Fehmarnbeltquerung einen funktionsfähigen grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehr zu etablieren.

Jetzt ist die Zeit für konkrete Maßnahmen! Nur so kann die neue Infrastruktur ihre positiven Wirkungen auch vor Ort voll entfalten, spürbare Verbesserungen für die Menschen und Unternehmen in der Region bringen und zu einer echten Chance für das Zusammenwachsen der dänisch-deutschen Fehmarnbelt-Region werden.

Die engere Fehmarnbelt-Region soll eine dynamische Grenzregion werden, in der die Menschen über die Grenze hinweg leben, sich bilden, arbeiten und Gemeinsamkeit erleben können.

Mehr Tempo

Die neue Infrastruktur wird den Schienenpersonenfernverkehr zwischen Hamburg und Kopenhagen/Malmö entscheidend beschleunigen. Die Partner im Fehmarnbelt-Komitee befürchten jedoch, dass zu geringes Augenmerk auf den lokalen bzw. regionalen Schienenpersonennahverkehr zwischen Lübeck / Ostholstein und Lolland / Nykøbing/Falster gelegt wird.

Auch jetzt, nur noch 4,5 Jahre vor der geplanten Eröffnung des Fehmarnbelt-Tunnels und der Schienentrasse, gibt es noch immer keine verlässliche Planung für den grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehr. Angesichts der langen Vorlaufzeiten z. B. für die Beschaffung von geeigneten Zügen, die den (sicherheits-) technischen Anforderungen genügen und sowohl durch den Fehmarnbelt-Tunnel fahren können als auch beide Stromsysteme nutzen können, und für die Akquise von Bahnpersonal wird dies im Fehmarnbelt-Komitee kritisch gesehen.

Die Fehmarnbelt-Region darf nicht zur bloßen Transitregion werden, sondern braucht eine lebendige Verkehrsader, die beide Seiten verbindet! Mit der Festen Fehmarnbeltquerung kann eine neue dynamische Grenzregion geschaffen werden. Aber das geschieht nicht von allein. Es ist an der Zeit, die Weichen zu stellen.

Kommunale Ebene ist auf Unterstützung angewiesen

Auf dänischer und deutscher Seite sind die Zuständigkeiten für den lokalen und regionalen Schienenpersonennahverkehr unterschiedlich geregelt. Beiden Seiten gemeinsam ist jedoch, dass die kommunale Ebene keine oder nur geringe Zuständigkeit hat und somit auf Unterstützung der deutschen Landes- bzw. der dänischen Staatsebene angewiesen ist. Dies betrifft insbesondere finanzielle, aber auch organisatorische Aspekte.

Arbeitsgruppe grenzüberschreitender Nahverkehr etabliert

Es ist erfreulich, dass sich bereits eine dänisch-deutsche Facharbeitsgruppe zum grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehr formiert hat, in der die Aufgabenträger sowie verschiedene Gebietskörperschaften vertreten sind. Diese Arbeitsgruppe hat sich bereits mit der zukünftigen Nutzbarkeit der Schieneninfrastruktur befasst und technisch und organisatorisch machbare Szenarien entwickelt. Diese Arbeit muss jetzt unbedingt intensiviert und konkretisiert werden und benötigt einen klaren Arbeitsauftrag auf der Basis politischer Entscheidungen des dänischen Staates und des Landes Schleswig-Holstein.

Fehmarnbelt-Komitee wünscht attraktiven Nahverkehr

Das Fehmarnbelt-Komitee setzt sich für das weitere Zusammenwachsen in der Fehmarnbelt-Region ein. „Zusammenwachsen“ bedeutet, dass sich die Menschen über die Grenze hinweg möglichst barrierefrei begegnen können – und zwar in allen Lebensbereichen wie Bildung, Ausbildung, Wirtschaft, Freizeit und Kultur. Nur so kann sich tatsächlich ein gemeinsamer Arbeitsmarkt und Wirtschaftsraum entwickeln.



Eine wesentliche Voraussetzung für diese Zukunftschance ist ein attraktiver grenzüberschreitender Öffentlicher Personennahverkehr. Daher fordert das Fehmarnbelt-Komitee ein Angebot mit folgenden Kernpunkten:

- **Stundentakt**

Um ausreichend attraktiv für Pendeln zu sein, ist mindestens ein Stundentakt des Schienenpersonennahverkehrs zwischen Lübeck und Nykøbing/Falster mit den Zwischenhaltepunkten erforderlich.

- **unkompliziertes Ticketing**

Gefordert wird ein System mit Brückenkopftarifen, bei denen die Ticketgültigkeit jeweils bis in das Nachbarland reicht, also bis Lübeck bzw. bis Nykøbing/Falster. Dies soll für alle Ticketoptionen vom Einzelfahrschein über Mehrfahrtenkarten bis zu Abos (einschließlich Deutschland-Ticket) gelten.

- **bezahlbare Ticketpreise**

Die Ticketpreise müssen im normalen Preisrahmen ohne etwaige Tunnelaufschläge liegen, um keine neuen Barrieren aufzubauen.

Hintergrund Fehmarnbelt-Komitee

Das Fehmarnbelt-Komitee wurde im Januar 2009 gegründet und ist ein deutsch-dänisches Kooperationsgremium für grenzüberschreitende Angelegenheiten in der Fehmarnbelt-Region. Ziel des Komitees ist es, die Entwicklung der Fehmarnbelt-Region zu einer gut integrierten und wettbewerbsfähigen Region aktiv zu unterstützen und mitzugestalten.

Im Komitee sind insgesamt 29 Gebietskörperschaften, Verbände und Organisationen vertreten – 14 von dänischer und 15 von deutscher Seite. Der Bürgermeister der Kommune Lolland, Holger Schou Rasmussen, und der Landrat des Kreises Ostholstein, Timo Gaarz, teilen sich den Vorsitz.

Das Advisory Board ist die politische Stimme des Komitees. Es setzt sich zusammen aus Landräten, deutschen und dänischen Bürgermeister:innen sowie Mitgliedern des Regionsrates der Region Sjælland.

Darüber hinaus gehören Vertreter:innen aus Wirtschafts- und Arbeitgeberverbänden, Gewerkschaften, Bildungseinrichtungen, aus dem Tourismus sowie aus den Bereichen Kultur und Naturschutz zum erweiterten Fehmarnbelt-Komitee.

Kontakt: Geschäftsstelle des Fehmarnbelt-Komitees auf fbkom.info.



Holger Schou Rasmussen
Vorsitzender Fehmarnbelt-Komitee
Bürgermeister
Lolland Kommune

Timo Gaarz
Stellv. Vorsitzender Fehmarnbelt-Komitee
Landrat
Kreis Ostholstein

Trine Birk Andersen
Regionsratsvorsitzende
Region Seeland

Kuno Brandt
Bürgermeister
Heiligenhafen

Björn Demmin
Landrat
Kreis Plön

Bo Hansen
Bürgermeister
Svendborg Kommune

Thomas Keller
Bürgermeister
Ratekau

Jan Lindenau
Bürgermeister
Hansestadt Lübeck



Carsten Rasmussen
Bürgermeister
Næstved Kommune

Mirko Speckermann
Bürgermeister
Neustadt i. H.

Marie Stærke
Bürgermeisterin
Køge Kommune

Ole Vive
Bürgermeister
Faxe Kommune

Jörg Weber
Bürgermeister
Stadt Fehmarn



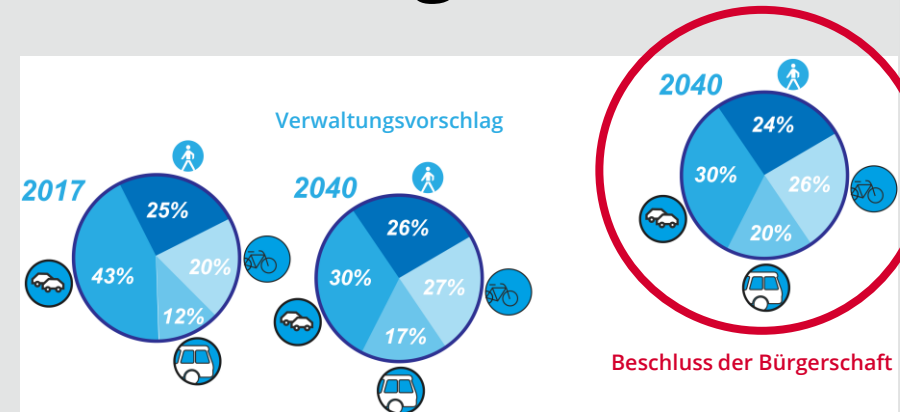
**Zukunft des grenzüberschreitenden SPNV Lübeck –
Fehmarn – Lolland – Nykøbing F // Future of Cross-Border
Regional Rail Lübeck – Fehmarn – Lolland – Nykøbing F**

Michael Stödter, Hansestadt Lübeck, 15.06.2025



Bedeutung für Lübeck und die Region // Importance for Lübeck and the Region

- Anschluss an Märkte, Arbeitsplätze, Bildung und Kooperationen im europäischen Norden // Access to markets, jobs, education, and cooperation in Northern Europe
- Stärkung Lübecks als Regiopole im Ostseeraum // Strengthening Lübeck as a metropolitan hub in the Southern Baltic Sea region
- Beitrag zu Klimaschutz, Verkehrsverlagerung/Verkehrswende und nachhaltiger Stadtentwicklung // Contribution to climate protection, modal shift, and sustainable urban development



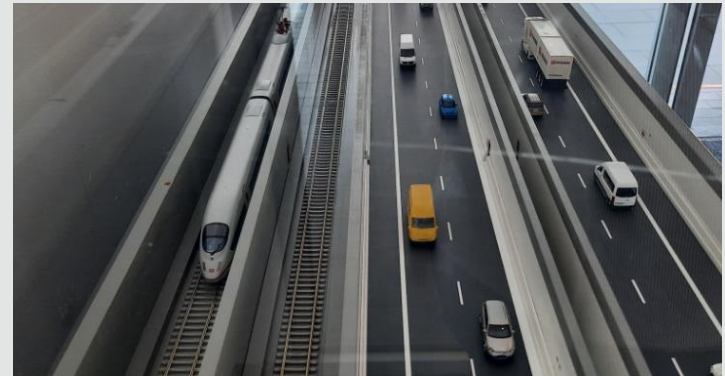
Beschluss zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP) vom 30.06.2022 // Political Resolution on the Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) dated 30 June 2022



Ausgangslage // Starting Point

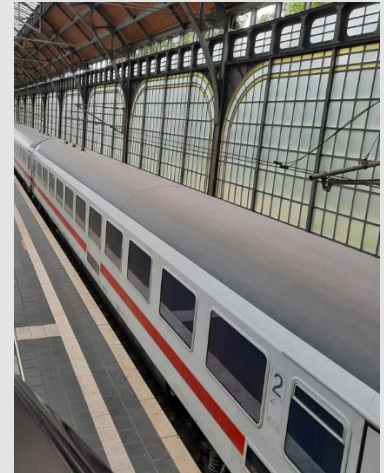
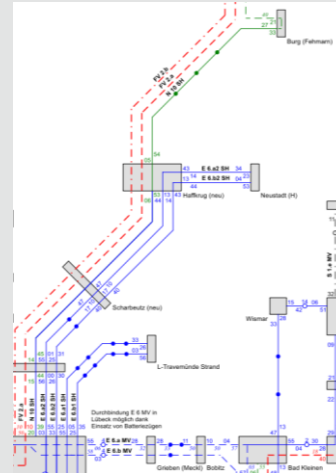
Viel Infrastruktur, aber kein grenzüberschreitender SPNV? // Lots of Infrastructure – but No Cross Border Regional Rail?

- Milliardeninvestitionen in Tunnel und Trassen // Billions invested in tunnel and tracks
- Z. Zt. noch keine abschließende Planungssicherheit für den SPNV // No planning certainty for regional rail
- Diskussion über schwache Taktung (Zweistundentakt) alarmierend // Discussion on low frequency (two-hour intervals) is alarming



Bisherige Planungen im SPFV & SPNV // Current Long-Distance & Regional Rail Plans

- Fernzüge Hamburg–Lübeck–Kopenhagen: geplant stündlich bis zweistündlich // Long-distance trains Hamburg–Lübeck–Kopenhagen: planned hourly to bi-hourly
- Einzelzüge nach Berlin, ggf. Nachtzüge Deutschland–Skandinavien // Individual trains to Berlin, possibly night trains Germany–Scandinavia
- Regionalzug Lübeck–Fehmarn: Taktung unklar, Weiterführung nach Dänemark fraglich // Regional train Lübeck–Fehmarn: unclear frequency, continuation to Denmark uncertain



Misleading Status Quo

Die Nachfrage ist da – das Angebot fehlt // Demand Exists – Supply is Lacking

- Nutzung durch reale Barriere in Form der Fähre geprägt: teuer, langsam, nicht pendlerfreundlich // Low usage due to real barriers: expensive, slow, not commuter-friendly
- Keine Monatskarten, keine attraktiven Tarife für Berufspendler // No monthly passes, no attractive fares for commuters
- Potenzial ist vorhanden, aber z. Zt. verdeckt – SPNV-Angebot schafft erst die Nachfrage // Potential exists but is hidden – rail service creates demand in the first place



Herausforderungen des grenzüberschreitenden SPNV // Challenges of Cross-Border Regional Rail

- Unterschiedliche Strom- und Zugsicherungssysteme // Different electrification and train control systems
- Bedarf an Mehrsystemfahrzeugen mit grenzüberschreitender Zulassung // Need for multi-system vehicles with cross-border approval
- Keine abgestimmten Tarifsysteme und Vertriebswege // No harmonized fare systems and distribution channels
- Unterschiedliche Anforderungen an Personal und Betriebsabläufe // Different requirements for staff and operational procedures



Warum ein dichter Takt? // Why a Frequent Schedule Matters

- Alltagsverkehr braucht Verlass // Reliable Transport for Everyday Use
- Zweistundentakt ungeeignet für Beruf, Studium, Alltag // Two-hour intervals unsuitable for work, study, daily life
- Mindestens Stundentakt als Grundlage für Verkehrsverlagerung // At least hourly service as a foundation for modal shift
- Nur so wird die aufwändige Infrastruktur gesellschaftlich wirksam genutzt // Only then infrastructure becomes socially effective



Mehr als Mobilität // More Than Transport

Integration, Austausch und Klimaschutz // Integration, Exchange, and Climate Action

- Verbindung von Menschen, Hochschulen, Bildung und Alltag // Connecting people, universities, education, and everyday life
- Beitrag zur europäischen Integration // Contribution to European integration
- Unterstützung der EU-Emissionsziele durch klimafreundliche Mobilität // Supporting EU emission targets through climate-friendly transport
- Erfolgreiches Beispiel Malmö–Kopenhagen mit 20-Minuten-Takt // Successful example Malmö–Copenhagen with 20-minute intervals
- Dicht besiedelte Region, aber übertragbare Grundprinzipien // Densely populated region, but transferable core principles





HL-Forderungen / Demands of Lübeck

Damit der Tunnel nicht leer bleibt // Don't Let the Tunnel Remain Empty

- Start für durchgehenden SPNV zur Eröffnung der Querung // Start for regional cross-border rail when the tunnel opens
- Mindestens stündlicher Takt für Alltag, Wirtschaft und Tourismus // At least hourly service for everyday life, economy, and tourism
- Faires Tarifsystem mit Brückentarifen: z. B. Deutschlandticket bis Nykøbing, dänischer Tarif bis Lübeck // Fair tariff system with bridging fares: Deutschlandticket to Nykøbing, Danish fares to Lübeck
- Der Tunnel ist erstmal nur eine physische Verbindung – grenzüberschreitender SPNV macht ihn lebendig // The tunnel is the physical link – regional rail brings it to life
- Jetzt ist die Zeit, die Weichen zu stellen // Now is the time to set the course



Mange tak for jeres opmærksomhed!
Thank you for your attention!
Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!