



**Vorlagennummer:** 20/0073  
**Vorlagenart:** Bericht öffentlich  
**Datum:** 31.03.2026

**Federführend:** 5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

**Bearbeitung:** Michael Stödter

## Zukünftiger Schieneninfrastrukturausbau in der Region Lübeck

---

<b>Beratungsfolge:</b>		
11.05.2026	Senat	zur Senatsberatung
01.06.2026	Bauausschuss	zur Kenntnisnahme
08.06.2026	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den Kurbetrieb Travemünde	zur Kenntnisnahme
09.06.2026	Hauptausschuss	zur Kenntnisnahme
25.06.2026	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	zur Kenntnisnahme

### **Anlass:**

Dieser Bericht dient als inhaltliches Update zu den Vorlagen

- VO/2023/12855 Zukünftiger Schieneninfrastrukturausbau in der Region Lübeck im Zuge der FFBQ-Hinterlandanbindung
- VO/2024/13553 Beteiligung feste Fehmarnbelt-Hinterlandanbindung sowie
- VO/2025/14395 Stresstest der Deutschen Bahn AG zum Schienenknoten Lübeck – hier: Analyse der Verwaltung

Seit der letzten Gremienbefassung haben sich neue Sachverhalte ergeben, insbesondere durch weitergehende fachliche Bewertungen, zusätzliche Gutachten, gemeinsame Aktivitäten der Region zur Regio-S-Bahn sowie Stellungnahmen der Hansestadt Lübeck gegenüber Institutionen wie der NAH.SH und dem Eisenbahn-Bundesamt.

Zugleich dient dieser Bericht der Beantwortung von Aufträgen der Bürgerschaft (VO/2024/13418-05 sowie VO/2025/14395-01).

## **Bericht:**

Im vorgelegten Bericht sollen die folgenden Themen auf den aktuellen Stand gebracht werden:

1. FFBQ und zukunftsfähiger Knoten Lübeck
2. Regio-S-Bahn (RSB)
3. Bäderbahn (als Teil der RSB)
4. SPNV-Stundentakt über die FFBQ
5. LNVP 2027-2031

### **1. FFBQ und zukunftsfähiger Knoten Lübeck**

Vor dem Hintergrund der im Zuge der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) erheblichen Zunahme von Verkehren im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie im Schienengüterverkehr (SGV) wird nach wie vor mit großer Sorge gesehen, dass zentrale Maßnahmen zur Zukunftsfähigkeit des Schienenknotens Lübeck bislang nicht selbstverständlicher Teil der Neu- und Ausbaumaßnahmen der FFBQ-Schienerhinterlandanbindung sind. Insbesondere betrifft dies den Ausbau des Nordzulaufs des Lübecker Hauptbahnhofs um ein drittes und viertes Gleis sowie die Herstellung kreuzungsfreier Ein- und Ausfädelungen im Zu- und Ablauf des Knotens. Diese Maßnahmen sind aus Sicht der Hansestadt Lübeck zwingend erforderlich, um die prognostizierten Verkehrssteigerungen im Zuge der FFBQ bewältigen zu können.

Bereits zum heutigen Zeitpunkt ist der Knoten Lübeck in weiten Teilen hoch ausgelastet. Mit der Inbetriebnahme der FFBQ ist ohne zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen eine Überlastung der Infrastruktur absehbar. Dies hätte zur Folge, dass sowohl zusätzliche Verkehre im SGV zu den Lübecker Häfen als auch im internationalen SGV und SPFV sowie auch Angebotsausweitungen im SPNV nur noch sehr eingeschränkt oder gar nicht mehr realisiert werden könnten. Vor dem Hintergrund eines Infrastrukturprojekts von europäischer Bedeutung stellt sich damit die grundsätzliche Frage, inwieweit es sachgerecht ist, einem derartigen Jahrhundertprojekt einen Knoten an die Seite zu stellen, der bereits zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme seine Kapazitätsgrenzen überschreitet und keine Entwicklungsperspektiven mehr bietet.

Die HL hat sich in den vergangenen Monaten intensiv mit dieser Fragestellung auseinandergesetzt und ihre fachlichen Positionen weiter geschärft. Mit der Vorlage VO/2025/14395 wurde bereits eine detaillierte Analyse, der durch die DB InfraGO erstellten Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU), zum Knoten Lübeck vorgelegt. Diese Analyse der EBWU diene als Basis einer erneuten Stellungnahme an das Eisenbahn Bundesamt (EBA), die am 19.02.2026 durch die von der HL beauftragte Anwaltskanzlei BBG und Partner übermittelt wurde (vgl. Anhang 1). Hierin wird der dringende Bedarf eines ganzheitlichen Knotenausbaus inkl. eines dritten und vierten Gleises im Nordzulauf unterstrichen. Im Kern lassen sich die wesentlichen Kritikpunkte der Stellungnahme an den Planungen der DB InfraGO wie folgt zusammenfassen:

- Die EBWU der DB basiert auf einem gegenüber dem dritten Gutachterentwurf des Deutschlandtaktes deutlich reduzierten Betriebsprogramm. So wurden u. a. SPNV-Leistungen gestrichen, durchgehende Regionalexpress-Relationen aufgebrochen sowie Teile des Fernverkehrs nicht berücksichtigt. Diese Reduktionen sind fachlich nicht nachvollziehbar und führen dazu, dass die tatsächliche Verkehrsbelastung im Knoten systematisch unterschätzt wird. Gleichzeitig entstehen durch diese Eingriffe qualitative Verschlechterungen für die Fahrgäste sowie zusätzliche betriebliche Aufwände, beispielsweise durch erhöhte Fahrzeugumläufe im SPNV für das Land SH. In der Konsequenz wird das Angebot im SPNV schlechter und gleichzeitig teurer.
- Zudem werden in der Simulation teilweise unrealistische betriebliche Annahmen getroffen, um die Stabilität des Systems rechnerisch darzustellen. Hierzu zählen insbesondere verlängerte Standzeiten von Fernverkehrszügen im Lübecker Hauptbahnhof sowie ungewöhnlich lange Standzeiten von Schienengüterverkehr im Lübecker Hauptgüterbahnhof. Diese Annahmen stehen im Widerspruch zu den angestrebten Reisezeitverkürzungen im Fernverkehr auf der Relation Hamburg – Kopenhagen (auf 2,5 Stunden) sowie zu marktüblichen Betriebsabläufen im Güterverkehr.
- Darüberhinaus zeigt selbst die EBWU unter den o. g. Annahmen weiterhin erhebliche Engpässe auf. So werden beispielsweise im Abschnitt Lübeck – Bad Schwartau infrastrukturbedingte Behinderungen in einer Größenordnung von 42 Minuten pro Tag ausgewiesen. Dieser Wert liegt deutlich über der in den DB-Richtlinien definierten Schwelle für einen „erheblichen Engpass“. Damit wird bereits innerhalb der Systemlogik der EBWU selbst deutlich, dass die vorhandene Infrastruktur den Anforderungen nicht gerecht wird.

Insofern hilft die EBWU letztlich sehr bei der Bewertung, dass eine isolierte Betrachtung der Hinterlandanbindung ohne gleichzeitigen Ausbau des Knotens Lübeck nicht zielführend ist. Entsprechend ließen sich die Forderungen der HL gegenüber dem EBA hiermit in der o. g. Stellungnahme sehr gut untermauern.

Die Forderung nach einem dritten und vierten Gleis sowie nach einer umfassenden Entflechtung der Verkehrsströme im Knoten Lübeck durch kreuzungsfreie Ein- und Ausfädelungen im Zu-/Ablauf des Knotens wurde in den vergangenen Monaten bei Bund, Land und DB weiter adressiert. Außerdem wurde diese Position in den Verkehrsausschuss der Industrie- und Handelskammer zu Lübeck eingebracht und wird von diesem Ausschuss unterstützt.

Die Lübeck Port Authority (LPA) hat ein Gutachten bei der Technischen Universität Braunschweig (TUBS) beauftragt, das das zukünftige Verkehrsaufkommen im Abschnitt zwischen Lübeck Hbf. und Abzw. Waldhalle untersucht hat. Die Ergebnisse dieses Gutachtens, wurden am 25.02.2026 im Zuge einer Informationsveranstaltung präsentiert. Die LPA wird hierzu in einer gesonderten Vorlage berichten.

Vor dem Hintergrund der herausragenden Bedeutung der FFBQ stellt sich für die HL

zunehmend die grundsätzliche Frage: Warum wirkt ein internationales Infrastruktur-Großprojekt dieser Größenordnung in der Region Lübeck bislang nicht als Wachstumsmotor für weitergehende Investitionen in einen leistungsfähigen und zukunftsfähigen Schienenknoten, sondern faktisch eher als Hemmnis? Statt die FFBQ als Anlass zu nutzen, notwendige Kapazitätserweiterungen im Knoten Lübeck frühzeitig und integrativ mitzudenken, ist derzeit vielmehr eine Zurückhaltung auf Seiten von Bund und Land zu beobachten. Begründet wird dies insbesondere mit dem engen Zeitrahmen des deutsch-dänischen Staatsvertrags, dem Ziel, zusätzliche Planungs- und Genehmigungsrisiken zu vermeiden, sowie mit dem Bestreben, die DB InfraGO im Projektverlauf nicht durch zusätzliche Anforderungen zu belasten

Die Argumentationslinie der Projektpartner:innen steht jedoch im Spannungsverhältnis zu dem Anspruch, mit der FFBQ einen nachhaltigen Entwicklungsschub für die gesamte Region sowie deutlich darüber hinaus zu erzeugen. In der Konsequenz entsteht der Eindruck, dass ausgerechnet das Jahrhundertprojekt FFBQ in seiner aktuellen Ausrichtung nicht als Katalysator für eine zukunftsgerichtete Infrastrukturentwicklung wirkt, sondern bestehende Defizite im Knoten Lübeck verfestigt und notwendige Ausbauschritte in die Zukunft verschiebt. Dies läuft auch der häufig geäußerten politischen Zielsetzung zuwider, Planungsprozesse zu beschleunigen und gesamtstrategisch bedeutsame Infrastrukturprojekte priorisiert umzusetzen.

Diese strukturelle Schieflage wird besonders deutlich im Vergleich aktueller Investitionsentscheidungen im Rahmen des Infrastruktursondervermögens: Während für andere Knoten und Strecken in Schleswig-Holstein erhebliche Mittel bereitgestellt werden, beispielsweise rund 400 Mio. EUR für Elektrifizierung und zweigleisigen Ausbau der Strecke Bad Oldesloe – Bad Segeberg – Neumünster sowie weitere 100 Mio. EUR für Maßnahmen im Raum Flensburg, fällt die Berücksichtigung Lübecks bislang deutlich zurück. Für Lübeck sind aktuell lediglich 1,5 Mio. EUR für einen zusätzlichen Bahnsteig im Bereich St. Jürgen vorgesehen. Diese Diskrepanz steht in einem auffälligen Missverhältnis zur tatsächlichen verkehrlichen Bedeutung vom Schienenknoten Lübeck im Kontext der FFBQ.

Die HL wird sich auch im weitere Projektfortschritt ganz im Sinne des BÜ-Auftrags (VO/2024/13418-05) weiterhin mit Nachdruck gegenüber Bund, Land und DB für die notwendige Erweiterung der Infrastruktur einsetzen. Ziel ist es, die Planung eines dritten und vierten Gleises sowie die Umsetzung der erforderlichen Entflechtungsmaßnahmen verbindlich in das Gesamtprojekt zu integrieren, zumindest im ersten Schritt über eine möglichst große Baufreihaltung und im zweiten Schritt über ein mögliches Planänderungsverfahren und damit die Voraussetzungen für einen zukunfts- und leistungsfähigen Schienenknoten Lübeck zu schaffen.

## **2. Regio-S-Bahn (RSB)**

Die Entwicklung einer Regio-S-Bahn (RSB) stellt nach wie vor aus Sicht der HL eines der zentralen strategischen Zukunftsprojekte für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und die Verkehrswende in Stadt und Umland dar. Sie ist eng verknüpft mit der Leistungsfähigkeit des Eisenbahnknotens Lübeck und damit unmittelbar abhängig von den zuvor dargestellten infrastrukturellen Voraussetzungen. Vor diesem Hintergrund hat die HL das Thema Regio-S-

Bahn in den vergangenen Monaten intensiv weiterverfolgt und insbesondere im Rahmen der Stellungnahme zum Landesnahverkehrsplan (LNVP) der NAH.SH vertieft betrachten können (vgl. Anhang 2).

Um zusätzlich zum Regio-S-Bahn-Gutachten der LVS (Vorgängerorganisation der NAH.SH) von 2011 im Auftrag der HL sowie verschiedenen weiteren anlassbezogenen Einzelmodellierungen der HL eine weitere fachliche Grundlage für die Bewertung der verkehrlichen Potenziale einer RSB zu schaffen, wurden Ende 2025 auf Basis des Verkehrsmodells der Hansestadt Lübeck verschiedene Ausbaustufen einer Regio-S-Bahn untersucht. Ziel dieser Modellierungen war es, die verkehrlichen Wirkungen unterschiedlicher Angebotsniveaus systematisch einem Referenzzustand gegenüberzustellen und so eine fundierte Einordnung der zu erwartenden Nachfrageeffekte zu ermöglichen.

Untersucht wurden mehrere Szenarien, die von einem vergleichsweise moderaten Ausbau (Modellstufe 1) bis hin zu einem deutlich ambitionierteren Zielnetz (Modellstufe 3) reichen. Die Ergebnisse dieser Modellrechnungen zeigen bereits in dieser frühen Untersuchungsphase ein erhebliches Nachfragepotenzial: Bereits in einer ersten Ausbaustufe ergibt sich ein Zuwachs von rund 9.500 zusätzlichen ÖPNV-Wege pro Tag in der Region Lübeck. In weitergehenden Ausbaustufen steigt dieses Potenzial auf bis zu rund 45.000 zusätzliche ÖPNV-Wege pro Tag an (vgl. auch S. 11 ff. in Anlage 2).

Diese Ergebnisse sind in mehrfacher Hinsicht bemerkenswert: Zum einen belegen sie eine hohe Sensitivität der Verkehrsnachfrage bei Angebotsverbesserungen im SPNV. Bereits vergleichsweise moderate Taktverdichtungen und zusätzliche Haltepunkte führen zu signifikanten Verlagerungseffekten hin zum öffentlichen Verkehr. Zum anderen ist hervorzuheben, dass diese Effekte ohne unterstellte Push-Maßnahmen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) erzielt werden. Die Regio-S-Bahn entfaltet somit bereits aus sich heraus eine starke verkehrliche Wirkung.

Gleichzeitig ist ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass es sich bei den vorliegenden Modellierungsergebnissen um eine erste Indikation handelt. Die Modellierungen basieren auf einem frühen Planungsstand und bilden verschiedene potentiell nachfragesteigernde Effekte bislang noch nicht vollständig ab. Hierzu zählen insbesondere eine systematische Neuordnung und Optimierung des Busnetzes als Zubringersystem zur Regio-S-Bahn, die Verbesserung von Umsteigebeziehungen und Taktlagen, die mögliche Zusammenlegung oder Verlagerung einzelner Haltepunkte zur Erhöhung der Systemeffizienz sowie die Berücksichtigung städtebaulicher Entwicklungspotenziale entlang neuer oder ausgebauter Haltepunkte. Gerade der Integration des Busverkehrs kommt hierbei eine zentrale Bedeutung zu. Erfahrungen aus vergleichbaren Systemen zeigen, dass die volle verkehrliche Wirkung einer Regio-S-Bahn erst dann erreicht wird, wenn die Zubringerverkehre konsequent auf die Schienenachsen ausgerichtet sind und ein integriertes Gesamtsystem entsteht. In diesem Zusammenhang ist auch auf bereits erfolgreiche Ansätze innerhalb Lübecks zu verweisen, bei denen eine enge Verzahnung von Bus und Bahn zu deutlichen Nachfragezuwächsen geführt hat.

Das Verkehrsmodell der HL wird derzeit fortlaufend weiterentwickelt. Auf Basis eines aktualisierten Modellstands ist eine erneute, vertiefte Modellierung der Regio-S-Bahn

vorgesehen. Die Ergebnisse sollen nach Abschluss der Berechnungen sowohl der Lübecker Bürgerschaft als auch den Fachkolleg:innen der NAH.SH zur Verfügung gestellt werden, um eine gemeinsame fachliche Grundlage für die weiteren Planungen zu schaffen und letztlich die RSB auch im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der HL zu verankern.

Zusammenfassend lässt sich bereits zum jetzigen Zeitpunkt festhalten, dass die Regio-S-Bahn erhebliche Potenziale zur strukturellen Stärkung des SPNV in der Region Lübeck bietet. Sie stellt einen wichtigen Wachstumspfad im Sinne der Verkehrswende dar, auf der mit vergleichsweise effizientem Mitteleinsatz überproportionale Nachfragezuwächse erzielt werden können: Bezogen auf einige Streckenquerschnitte sorgen zum Teil Angebotsverdopplungen für Fahrgastverdreifachungen.

Die Bedeutung der Regio-S-Bahn spiegelt sich inzwischen auch in von der Region breit unterstützten Initiativen wider. So wurden in den vergangenen Monaten zwei Appelle an das Land SH und die DB InfraGO, einmal zur Strecke Lübeck – Eutin – Malente – Lütjenburg/Kiel und einmal zur Strecke Lübeck – Timmendorfer Strand – Neustadt i. H. (Bäderbahn) erarbeitet, die die Relevanz des RSB-Projekts unterstreichen und eine zügige Weiterverfolgung einfordern (vgl. Anhang 3 und 4). Auch der FBQ-Projektbeirat hat parallel hierzu ein Positionspapier in Sachen Bäderbahn entwickelt (vgl. Anhang 5).

Im Rahmen der politischen Diskussion wurde darüber hinaus im BÜ-Auftrag VO/2025/14395-01 angeregt, ergänzend zur Regio-S-Bahn auch weitergehende Systemansätze wie eine sogenannte Stadtreionalbahn (Tram-Train-System) zu prüfen, bei dem Fahrzeuge sowohl auf klassischer Eisenbahninfrastruktur als auch im Straßenraum verkehren (vergleichbar etwa mit der Stadtbahn Karlsruhe), um beispielsweise die Kücknitzer Hauptstraße besser und direkter erschließen zu können. Aus Sicht der Verwaltung ist ein solcher Ansatz jedoch mit erheblichen zusätzlichen Komplexitäten verbunden. Die Kombination unterschiedlicher Betriebsregelwerke (EBO und BOStrab), die Anforderungen an spezielle Fahrzeuge sowie zusätzliche infrastrukturelle Ausbauten und Anpassungen führen zu deutlich erhöhten Kosten, längeren Planungs- und Umsetzungszeiträumen sowie erhöhten betrieblichen Risiken. Vor dem Hintergrund der bereits anspruchsvollen Rahmenbedingungen für die Umsetzung einer Regio-S-Bahn besteht die Gefahr, dass durch einen solchen Systemansatz Ressourcen gebunden und realistische, kurzfristig umsetzbare Entwicklungsschritte verzögert werden. Demgegenüber bietet ein klassisches Regio-S-Bahn-System auf bestehender oder zu reaktivierender Eisenbahninfrastruktur den Vorteil, dass vorhandene Gleise effizient genutzt und vergleichsweise dann doch schneller weiterentwickelt werden können. Dies schließt nicht aus, perspektivisch auch weitergehende Systemlösungen zu prüfen; aus Sicht der Verwaltung sollte jedoch zunächst der Fokus auf einem robusten, schneller umsetzbaren Grundsystem liegen.

Unabhängig davon werden verschiedene in der VO/2025/14395-01 benannte Maßnahmen, wie die Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte, die bessere Erschließung bislang unterversorgter Stadtteile sowie die Einbeziehung weiterer Strecken (z. B. Uferbahn Kücknitz oder Ratzeburg – Hagenow Land) bereits im Rahmen der o. g. Arbeiten zum VEP aufgegriffen und weiter untersucht bzw. wurde im Zuge der Stellungnahme zum LNVP um weitere Vertiefung durch die NAH.SH gebeten.

Insgesamt wird die HL das Thema Regio-S-Bahn energisch weiterverfolgen. Ziel ist es, auf

Basis fundierter verkehrlicher Analysen und in enger Abstimmung mit den zuständigen Akteuren auf Landesebene die Voraussetzungen für eine schrittweise Umsetzung eines leistungsfähigen und attraktiven Regio-S-Bahn-Systems in der Region Lübeck zu schaffen.

### **3. Bäderbahn (als Teil der RSB)**

Die Frage der zukünftigen Führung des SPNV Lübeck – Neustadt ist nach wie vor von unterschiedlichen Positionen auf Seiten des Landes einerseits und der Region andererseits gekennzeichnet. Innerhalb des Schienenknotens Lübeck gehört die Bäderbahn (RB 85) zu den nachfragestärksten Verbindungen, ist nach der Strecke nach Hamburg die wichtigste Strecke, hat mit im Schnitt über 4.150 Fahrgästen pro Tag eine hohe Querschnittsbelastung auf dem stärksten Abschnitt und zudem das höchste Fahrgastwachstum (+85 % seit 2010) aller Strecken im Knoten Lübeck. Sie erschließt dicht besiedelte Siedlungsbereiche, übernimmt eine wichtige Funktion für den Alltagsverkehr und trägt gleichzeitig wesentlich zur touristischen Erreichbarkeit der Lübecker Bucht bei. Vor diesem Hintergrund ist die zukünftige Ausgestaltung der Verkehre auf dieser Relation bekanntlich von zentraler Bedeutung für die Regio-S-Bahn und die Verkehrswende der Region insgesamt. Entsprechend macht sich die HL zusammen mit den weiteren Anliegerkommunen nun schon seit einigen Jahren für den Erhalt und Ausbau der Bäderbahn (RB 85) stark.

Zusätzlich zu den bereits bekannten Argumenten aus der VO/2023/12855 (Halbierung der Fahrgastzahlen am stärksten Streckenquerschnitt<sup>1</sup>; erhöhte Verkehrsbelastung auf Straßen und negative Auswirkungen auf die Umwelt; Gefährdung der geplanten Regio-S-Bahn Lübeck; Widerspruch zur Mobilitäts- und Klimawende) wurde in letzter Zeit vor dem Hintergrund der Stellungnahme zum LNVP u. a. zusammen mit der Gemeinde Timmendorfer Strand auch noch vertieft die wirtschaftliche und betriebliche Tragfähigkeit eines über die die Neubaustrecke (NBS) umgeleiteten SPNV Lübeck – Neustadt i. H. (d. h. wie vom Land SH favorisiert) analysiert:

Zur Bewertung der Effizienz eines Verkehrssystems eignen sich insbesondere die Kenngrößen Sitzplatzkilometer und Personenkilometer. Mit der Umstellung vom Dieseltriebwagen LINT 41 (120 bzw. 240 Sitzplätze) auf elektrische Doppelstocktriebwagen des Typs KISS (405 Sitzplätze) steigt die Kapazität erheblich. Während heute im Halbstundentakt rund 360 Sitzplätze pro Stunde angeboten werden (Mischbetrieb Einzel- und Doppeltraktion LINT), wären es künftig 810. Selbst bei einer Verdopplung der Fahrgastzahlen bestünden damit noch erhebliche Reserven. Dem steht jedoch gegenüber, dass eine Umleitung über die NBS zu deutlichen Fahrgastrückgängen führen würde. Die zusätzliche Kapazität könnte folglich nicht genutzt werden, die Sitzplatzkilometer würden deutlich teurer. Bei einer gleichzeitigen Halbierung der Nachfrage im stärksten Streckenabschnitt und Verdopplung der Kapazität verschlechtert sich die Wirtschaftlichkeit erheblich.

Die Verkehrsmodellierung der HL aus dem Jahr 2023 zeigt, bewusst unter konservativen Annahmen, deutliche Nachfrageverluste bei einer SPNV-Verlagerung auf die NBS. Dabei werden touristische Verkehre, Wochenendspitzen und saisonale Belastungen weitgehend

---

<sup>1</sup> im Vergleich eines zukünftigen SPNV Lübeck – Neustadt i. H., der ab Ratekau die NBS nutzt zum Vergleich mit einem zukünftigen SPNV Lübeck – Neustadt i. H., der ab Ratekau die Bäderbahn nutzt

ausgeblendet, obwohl diese für die Bäderbahn von zentraler Bedeutung sind. Auch die hierbei unterstellte Shuttlebus-Lösung basiert auf optimistischen Annahmen (kurze Fahrzeiten, stabile Anschlüsse, umfangreiches Angebot).

Aus dem Modelllauf ergibt sich ein deutlicher Rückgang der Personenkilometer (Pkm), die die tatsächliche Verkehrsleistung abbilden:

- 23.047 Pkm/Tag im SPNV Lübeck – Neustadt i. H.
- 1.289 Pkm/Tag im SPNV Lübeck – Fehmarn

In Summe gehen über 24.000 Pkm täglich verloren. Die Verluste wirken sich dabei auch auf den Regionalverkehr Richtung Fehmarn aus. Zwar verzeichnen einzelne Buslinien Zuwächse, diese können die Verluste jedoch nicht kompensieren. Selbst systemweit verbleibt ein negativer Saldo von rund -13.700 Pkm/Tag.

Damit führt die SPNV-Umleitung über die NBS nicht nur zu geringerer Nachfrage und ungenutzten Kapazitäten, sondern auch zu einer deutlich sinkenden Systemergiebigkeit und steigender Zuschussbedürftigkeit. Unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten ist diese Variante daher kritisch zu bewerten.

Auch relevante Betriebskosteneinsparungen sind nicht belastbar nachweisbar. Die EBWU der DB InfraGO AG (Mai 2025) weist für den RE via NBS eine durchschnittliche Ankunftsverspätung von 3:49 Min. in Neustadt i. H. aus, bei teilweise nur 6 Min. Wendezeit. Eine stabile Umlaufplanung ist unter diesen Bedingungen kaum möglich; zusätzliche Fahrzeuge für überschlagende Wendungen wären erforderlich. Zudem erhöht der geplante Flügelzugbetrieb die Störanfälligkeit des Systems.

Diese Effekte sind auch haushaltsrechtlich relevant. Nach § 7 LHO SH sind bei Planungen des Landes die Grundsätze der Sparsamkeit und Ergiebigkeit zu beachten. Weder sind nennenswerte Einsparungen erkennbar (Sparsamkeitsprinzip), noch wird bei gegebenem Mitteleinsatz ein besseres Ergebnis erzielt (Ergiebigkeitsprinzip). Im Gegenteil: Bei gleichbleibenden oder höheren Kosten sinken Nachfrage und Verkehrsleistung deutlich. Da das Land SH und nicht die Eisenbahnverkehrsunternehmen im SPNV überwiegend das Erlörisiko trägt (Brutto statt Nettovertrag), wirkt sich dies unmittelbar negativ auf den Haushalt aus.

Zudem steht die Maßnahme im Widerspruch zu den verkehrspolitischen Zielen des Landes (u. a. Steigerung der SPNV-Nutzung). Eine strukturelle Schwächung eines nachfragestarken Korridors ist damit weder verkehrspolitisch noch haushaltsrechtlich schlüssig. Vor diesem Hintergrund bestehen Fragen nach der Vereinbarkeit der NBS-Variante mit den Grundsätzen der LHO SH.

Darüber hinaus wirft die Planung Fragen im Hinblick auf das ÖPNVG SH auf. Dieses verpflichtet zu einer möglichst direkten und attraktiven Erreichbarkeit von Wohn-, Arbeits- und insbesondere Tourismusstandorten. Eine Verschlechterung der Anbindung zentraler Orte wie Timmendorfer Strand sowie zusätzlicher Umstiege und Umwege steht dazu im Spannungsverhältnis.

Somit erscheint die Rechtmäßigkeit des entsprechenden Letter of Intent (LOI) von 2013 mit dem sich das Land gegenüber der DB zu einer ausschließlichen Bestellung der Verkehre Lübeck – Puttgarden via NBS verpflichtet, klärungsbedürftig.

Zudem fällt mit Blick auf den Entwurf des LNVP 2027-2031 ein Logikbruch in der vom Land SH vorgebrachte Begründung für die Umleitung des SPNV zwischen Lübeck und Neustadt auf die NBS auf: Diese Position stützt sich maßgeblich auf den sog. LOI aus 2013 sowie auf die Zielsetzung, die Wirtschaftlichkeit der FFHQ-Hinterlandanbindung nicht zu gefährden. Kern dieser Argumentation ist die Annahme, dass nur durch die Verlagerung des SPNV Lübeck – Neustadt auf die NBS eine hinreichende Auslastung der NBS sichergestellt werden kann und damit ein relevanter Beitrag zur gesamtwirtschaftlichen Tragfähigkeit des Projekts geleistet wird. Diese Argumentationslinie würde jedoch zwingend voraussetzen, dass der Umfang der zukünftigen SPNV-Leistungen zwischen Lübeck und Neustadt bereits jetzt hinreichend konkretisiert und verbindlich festgelegt wäre. Nur wenn bekannt ist, in welchem Takt und mit welchem zeitlichen Umfang Verkehre bestellt werden, kann überhaupt erst belastbar festgestellt werden, welchen Beitrag diese zur Auslastung und damit zur Wirtschaftlichkeit der NBS leisten.

Nach aktuellem Stand liegt jedoch z. Zt. keine verbindliche Festlegung des zukünftigen SPNV-Angebots zwischen Lübeck und Neustadt vor: So ist der im Entwurf des LNVP enthaltene ganztägige Halbstundentakt zwischen Lübeck und Neustadt lediglich als „geplante Maßnahme“ ausgewiesen und explizit nicht als „gesetzte Maßnahme“. Damit fehlt sowohl die verkehrsplanerische Verbindlichkeit als auch die finanzielle Absicherung dieser Verkehrsleistung. Das ist natürlich vor dem Hintergrund aktuell großer Unsicherheiten (Stichwort: EuGH-Urteil zur Trassenpreisbremse) und auch vor dem Hintergrund der Frage, inwieweit ein ganztägiger Halbstundentakt Lübeck – Neustadt via NBS durch die dann im Vgl. zur Führung via Timmendorfer Strand eintretenden Fahrgastverluste überhaupt langfristig finanziell tragbar ist, nachvollziehbar.

Es ist dennoch festzustellen, dass die derzeitige Argumentation des Landes eine gewisse Inkonsistenz aufweist: Eine infrastrukturelle Grundsatzentscheidung wird mit SPNV-Verkehrsleistungen begründet, deren Realisierung weder verbindlich geplant noch finanziell gesichert sind.

Die Verkehrswende gelingt nur mit dem Erhalt und der Weiterentwicklung erfolgreicher Strecken. Stilllegungsverfahren der DB InfraGO zur Bäderbahn konnten ebenso wie der Versuch einer Kappung der Strecke bereits erfolgreich zusammen mit der Gemeinde Timmendorfer Strand abgewendet werden. Die HL setzt sich weiter zusammen mit der Region für den Erhalt und die Stärkung der Bäderbahn im Rahmen der Regio-S-Bahn Lübeck ein.

#### **4. SPNV-Stundentakt über die FFHQ**

Im Rahmen der Fehmarnbelt-Days 2025 in Lübeck konnte durch das Fehmarnbelt-Komitee, in dem auch die HL vertreten ist, eine Resolution für einen Stundentakt im SPNV auf der Achse Lübeck – Ostholstein – Lolland – Nykøbing Falster unterzeichnet werden (vgl. Anhang 6). Aus Sicht der HL eröffnet die Realisierung der FFHQ erhebliche wirtschaftliche und

verkehrliche Chancen. Damit diese Potenziale jedoch wirksam werden können, bedarf es neben den im ersten Kapitel dieses Berichts benannten zwingend notwendigen Infrastrukturanforderungen auch eines attraktiven und verlässlichen SPNV-Angebots. Ein Zweistundentakt, wie bisher projektiert, würde der strategischen Bedeutung der Investitionen in Fehmarnbeltquerung, Fehmarnsundquerung und der umfangreichen Schieneninfrastruktur nicht gerecht und liefe Gefahr, die Entwicklung grenzüberschreitender Fahrgastpotenziale bereits im Ansatz zu begrenzen.

Vor dem Hintergrund der erheblichen Investitionssummen, der angestrebten Fahrgastverdopplung im Land sowie der europäischen Bedeutung der Strecke als Teil des TEN-V-Netzes sollte daher mindestens ein Stundentakt als Angebotsstandard festgeschrieben werden. Nur ein solches Angebot wird dem Anspruch gerecht, die Fehmarnbeltquerung nicht allein als Infrastrukturprojekt, sondern als Motor für wirtschaftliches Zusammenwachsen, klimafreundliche Mobilität und europäische Integration zu begreifen.

## **5. LNVP der NAH.SH**

Der Entwurf des Landesnahverkehrsplans 2027 – 2031 (LNVP) der NAH.SH bildet den zentralen strategischen Rahmen für die Weiterentwicklung des SPNV in Schleswig-Holstein in den kommenden Jahren. Die HL hat sich im Rahmen des Beteiligungsverfahrens intensiv mit dem Entwurf auseinandergesetzt und eine umfassende Stellungnahme eingebracht, die alle bisherigen Forderungen beinhaltet (vgl. Anhang 2). Zunächst ist festzuhalten, dass die Rahmenbedingungen für die Stellungnahme durch ein sehr enges Zeitfenster geprägt waren. Nach Kenntnis der HL standen auch andere Kreise und kreisfreie Städte vor der Herausforderung, innerhalb der vorgegebenen Frist eine fundierte fachliche Bewertung vorzunehmen, ohne dass eine umfassende Gremienbefassung möglich war. Seitens der NAH.SH wird dies mit einem straffen Zeitplan des Landes begründet, wonach der LNVP noch vor der Sommerpause in die Kabinettsberatung eingebracht und im Anschluss dem Landtag zugeleitet werden soll. Unabhängig davon ist anzuerkennen, dass die Einbindung der kommunalen Ebene durch die NAH.SH über die formalen Anforderungen des ÖPNV-Gesetz Schleswig-Holstein hinausgeht.

Inhaltlich greift der LNVP-Entwurf zentrale Herausforderungen des SPNV in Schleswig-Holstein in nachvollziehbarer Weise auf. Insbesondere die klare Priorisierung von Qualität, Stabilität und Resilienz des Systems ist vor dem Hintergrund der in den vergangenen Jahren aufgetretenen betrieblichen Probleme sachlich geboten. Themen wie Netzzustand, Pünktlichkeit, Fahrzeugverfügbarkeit sowie die Organisation von Ersatzverkehren werden konsequent adressiert. Positiv hervorzuheben ist zudem, dass die in den letzten Jahren erzielten Fahrgastzuwächse nicht relativiert, sondern als struktureller Trend anerkannt werden. Die Entwicklung der Verkehrsleistung im SPNV, mit einem Allzeithoch bei den Personenkilometern, unterstreicht die wachsende Bedeutung der Schiene. Auch die im LNVP dargestellten Kapazitätssteigerungen auf ausgewählten Relationen durch den Einsatz von mehr Triebzügen in Doppel- und Dreifachtraktion zeigen, dass das Land auf diese Entwicklung reagiert.

Trotz dieser positiven Aspekte zeigt der LNVP-Entwurf aus Sicht der HL jedoch auch

deutliche Defizite in der strategischen Ausrichtung. Ein zentraler Kritikpunkt ist das Fehlen einer klaren Priorisierung bei den Infrastrukturmaßnahmen. Der LNVP enthält eine Vielzahl von Projekten, sowohl mit als auch ohne gesicherte Finanzierung, ohne dass eine transparente Rangfolge erkennbar wird. Gerade bei begrenzten finanziellen Ressourcen ist es jedoch erforderlich, Schlüsselprojekte eindeutig zu identifizieren und priorisiert voranzutreiben. In diesem Zusammenhang wird der Ausbau des Schienenknotens Lübeck im LNVP aus Sicht der HL nicht mit der erforderlichen Klarheit und Dringlichkeit adressiert. Maßnahmen wie ein drittes und viertes Gleis zwischen Lübeck Hauptbahnhof und dem Abzweig Waldhalle sowie die notwendige Entflechtung der Verkehre im Knoten werden zwar thematisiert, jedoch nicht in der gebotenen Priorität hervorgehoben.

Ein weiterer Kritikpunkt betrifft den Umgang mit Reaktivierungen von Bahnstrecken. Abgesehen von einzelnen bereits gesetzten Maßnahmen werden potenzielle Reaktivierungen im LNVP eher zurückhaltend behandelt. Aus Sicht der HL besteht hier die Chance, durch einen offensiveren Ausbaukurs zusätzliche Fahrgastpotenziale zu erschließen, insbesondere auf Strecken in der Region Lübeck. Positiv ist hingegen zu bewerten, dass die Regio-S-Bahn im LNVP grundsätzlich als bedeutendes Zukunftsprojekt aufgegriffen und anerkannt wird. Die Darstellung erfolgt in Form eines Stufenkonzepts, das verschiedene Entwicklungsperspektiven aufzeigt. Auch konkrete Beispiele wie der neue Bahnhofpunkt Lübeck-Moisling werden als Erfolgsmodelle hervorgehoben. Die dort bereits erzielten Fahrgastzahlen belegen eindrucksvoll das Potenzial zusätzlicher Haltepunkte im SPNV.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass der LNVP-Entwurf eine solide und in weiten Teilen sachgerechte Grundlage für die kurzfristige Stabilisierung und Weiterentwicklung des SPNV in Schleswig-Holstein darstellt. Gleichzeitig bleibt er jedoch in Bezug auf zentrale Zukunftsfragen, insbesondere hinsichtlich des Knotens Lübeck, hinter den aus Sicht der HL bestehenden Erfordernissen zurück.

Die HL wird sich daher weiterhin aktiv in den weiteren Planungs- und Abstimmungsprozess einbringen und darauf hinwirken, dass die für die Region zentralen Projekte im LNVP eine angemessene Berücksichtigung und Priorisierung erfahren.

**Anlage(n):**

- 1 - Anlage 1 EBWU\_Stellungnahme\_an\_EBA (öffentlich)
- 2 - Anlage 2 Stellungnahme\_LNVP (öffentlich)
- 3 - Anlage 3 Appell\_RSB\_Malente (öffentlich)
- 4 - Anlage 4 Appell\_RSB\_Neustadt (öffentlich)
- 5 - Anlage 5 Baederbahn-PosPapier-Projektbeirat-FBQ (öffentlich)
- 6 - Anlage 6 FB-Komitee\_Positionspapier\_SPNV (öffentlich)

Senatorin Joanna Hagen

BBG und Partner Contrescarpe 75 A D-28195 Bremen

Eisenbahn-Bundesamt  
Pestalozzistraße 1  
19053 Schwerin

per Antrags- und Beteiligungsportal des Bundes  
für Verkehr und Offshore-Vorhaben

Cc: [Sb1-hmb-swn@eba.bund.de](mailto:Sb1-hmb-swn@eba.bund.de)

**Planfeststellung für das Vorhaben „ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden Planfeststellungsabschnitt Lübeck“, Bahn-km 0,000 bis 4,970 der Strecke 1100 Lübeck Hbf – Puttgarden, Bahn-km 4,701 bis 5,210 der Strecke 1113 Schwartau Waldhalle – Lübeck-Travemünde Strand, Bahn-km 0,000 bis 3,000 der Strecke 1120 Lübeck Hbf – Hamburg Hbf, Bahn-km 2,484 bis 2,981 der Strecke 1121 Lübeck Hgbf Abzw. - Büchen, Bahn-km 0,484 bis 2,992 der Strecke 1122 Lübeck Hbf – Strasburg (Uckerm.), Bahn-km 0,607 bis 2,518 der Strecke 1130 Lübeck Hbf – Lübeck Hgbf Abzw. in der Hansestadt Lübeck, in der Stadt Bad Schwartau und in der Gemeinde Bosau – Stellungnahme der Hansestadt Lübeck zur EBWU zum Knoten Lübeck**

**Geschäftszeichen: 57142-571ppa/013-2024#002**  
**Ihr Schreiben vom 05.02.2026**

**Hier: Stellungnahme der Hansestadt Lübeck (Teil I)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

namens und in Vollmacht der Hansestadt Lübeck (siehe Legitimierung vom 17.02.2026 mitsamt Vollmacht) bedanken wir uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum geänderten Plan.

Auf Grund der kurzen Stellungnahmefrist erfolgt unsere Gesamtsternungnahme in zwei Teilen. In diesem Dokument finden Sie zunächst die Stellungnahme der Hansestadt Lübeck zu den Themenstellungen

Bremen, 19.02.2026

**Aktenzeichen:** 160/25/20  
**Ihr Zeichen:** 57142-571ppa/013-2024#002

**RA:** Prof. Dr. Peter Schütte

**Teamassistenz:** Julia Schnake  
+49 421 33541-10  
[schnake@bbgundpartner.de](mailto:schnake@bbgundpartner.de)

Partnerinnen und Partner

Dr. Sibylle Barth  
Dr. Hubertus Baumeister<sup>1,2</sup>  
Dr. Niels Griem  
Lothar H. Fiedler<sup>3</sup>  
Simon Kase<sup>5</sup>  
Dr. Malte Kohls  
Ulrike Kohls<sup>5</sup>  
Dr. Malte Linnemeyer<sup>4</sup>  
Dr. Christoph Meitz, LL.M.  
Dr. Johannes Mosters  
Prof. Dr. Peter Schütte  
Dr. Jantje Struß  
Dr. Lorenz Wachinger

<sup>1</sup> Partner bis 31.12.2022

<sup>2</sup> Of Counsel

<sup>3</sup> Fachanwalt für Verwaltungsrecht

<sup>4</sup> Fachanwalt für Vergaberecht

<sup>5</sup> Salary Partnerin / Salary Partner

BBG und Partner  
Contrescarpe 75 A  
D-28195 Bremen  
T +49 421 33541-0  
F +49 421 33541-15  
[kontakt@bbgundpartner.de](mailto:kontakt@bbgundpartner.de)  
[www.bbgundpartner.de](http://www.bbgundpartner.de)

Rechtsanwälte Barth  
Baumeister Griem und Partner  
Partnerschaftsgesellschaft mbB  
PR 216 (AG Bremen)

BBG und Partner mbB  
Sparkasse Bremen  
IBAN DE12 2905 0100 0001 0369 46  
BIC SBREDE22XXX  
USt. ID DE168156931

EBWU, Umsetzung des Deutschlandtakts und notwendige Kapazitäten im Knoten Lübeck (Stellungnahme der Hansestadt Lübeck – Teil I). Ergänzend werden wir Ihnen am 20.02.2026 fachbehördliche Stellungnahmen übersenden (Stellungnahme der Hansestadt Lübeck – Teil II).

## **I. Fokus dieser Stellungnahme**

Die Hansestadt Lübeck (HL) nimmt in diesem Dokument Stellung zu den am 06.02.2026 zugänglich gemachten Planänderungen sowie zur von der DB InfraGO AG (DB InfraGO) nachgelieferten Ergebniszusammenfassung der Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) für den Schienenknoten Lübeck.

Die EBWU wurde auf Anordnung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) aktualisiert und der HL zugänglich gemacht; sie dient u. a. der Beurteilung der eisenbahnfachlichen Fragestellung, ob die geplante Infrastruktur im Zuge der FFBQ-Hinterlandanbindung den künftigen betrieblichen und verkehrlichen Anforderungen genügt und somit letztendlich der Planrechtfertigung.

## **II. Zusammenfassung**

1. Die EBWU widerspricht in ihrer Methodik und in ihren inhaltlichen Aussagen den gesetzlichen Anforderungen zur Umsetzung des Deutschlandtaktes. Dadurch fehlt für die Planung in der vorliegenden Ausgestaltung bereits der fachplanungsrechtliche Bedarf. Die Planung kann sich zudem in der bisher bekannten Form auch nicht auf die gesetzliche Privilegierung in § 1 Abs. 3 Bundesschienenwegeausbaugesetz – BSWAG – berufen. Darüber hinaus ist die EBWU in sich widersprüchlich und methodisch fragwürdig.
2. Der Knoten Lübeck ist absehbar kapazitativ am Limit. Gleichwohl lautet das Resümee der DB InfraGO in der EBWU, die Infrastruktur sei „weiterhin ausreichend dimensioniert“. Die vorliegende Stellungnahme soll diese Diskrepanz näher beleuchten. Zusammengefasst sind die zentralen Kritikpunkte der HL:
  - > Das der EBWU zugrunde gelegte Betriebsprogramm wurde gegenüber dem 3. Gutachterentwurf des Deutschlandtaktes (D-Takt) nicht nachvollziehbar selektiv reduziert (u. a. Streichung einer SPNV-Linie, Bruch einer durchgehenden RE-

Relation, teilweise Nichtberücksichtigung einiger Fernzüge). Dadurch erscheinen Kapazitätsgrenzen rechnerisch weniger kritisch, obwohl die EBWU selbst immer noch trotz aller methodischer Reduktionen erhebliche Engpässe ausweist (z. B. 42 min/Tag infrastrukturbezogene Behinderungen im Abschnitt Lübeck – Bad Schwartau; Schwelle für „erheblichen Engpass“ nach Ril 405 bei 24 min/Tag).

- > Zusätzliche Standzeiten im Knoten Lübeck (ICE 10 min im Hbf; SGV 50 min im Hgbf<sup>1</sup>) stabilisieren die Simulationsergebnisse, konterkarieren aber Zielsetzungen (Fernverkehrsreisezeit Hamburg–Kopenhagen 2:30 h) und entsprechen kaum marktüblichen SGV-Fahrzeiten.
- > Bewertung: Eine ganzheitliche Planung (Hinterlandanbindung inkl. Ausbau Knoten Lübeck) ist zwingend erforderlich. Die HL fordert die Planung für ein drittes und viertes Gleis zwischen Hbf Lübeck und Bad Schwartau sowie kreuzungsfreie Ein-/Ausfädelungen und dann eine erneute EBWU auf Basis grundlegend optimierter Infrastruktur und vollständiger D-Takt-Zielverkehre.

### **III. Begründung**

Der hier zur Planfeststellung vorgelegte Plan kann sich nicht auf die gesetzliche Bedarfsfestlegung für Schienenwege berufen, weil er nicht geeignet ist, die gesetzlich definierten Planungsziele des Deutschlandtaktes zu erreichen. Daher liegt keine Planrechtfertigung für die Planung in der vorliegenden Form vor. Aus denselben Gründen kann das Vorhaben in der gegenwärtigen Fassung auch nicht das Privileg von § 1 Abs. 3 BSWAG als im überragenden öffentlichen Interesse liegendes Vorhaben in Anspruch nehmen.

Im Einzelnen:

#### **1. Allgemeines zur Planrechtfertigung**

Die Planung von Betriebsanlagen der Eisenbahn bedarf, wie jede Fachplanung, einer entsprechenden Rechtfertigung. Voraussetzung der Planrechtfertigung ist, dass für das Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes tatsächlich ein Bedarf

---

<sup>1</sup> Hauptgüterbahnhof.

besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern schon dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist.

## **2. Vordringlicher Bedarf**

Für den Bau des Schienennetzes wurde ein Bundesschienenwegebedarfsplan als Bundesgesetz beschlossen (Bundesschienenwegeausbaugesetz – BSWAG). Das Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes wird nach § 1 Abs. 1 BSWAG nach dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ausgebaut, der dem Gesetz als Anlage beigefügt ist. Die Feststellung des Bedarfs im Bedarfsplan ist nach § 1 Abs. 2 BSWAG für die Planfeststellung nach § 18 AEG verbindlich.

Da das hier zur Planfeststellung beantragte Vorhaben Teil des Vordringlichen Bedarfs des Bundesschienenwegebedarfsplans ist, hat der Bundesgesetzgeber den Bedarf im Sinne der Planrechtfertigung grundsätzlich mit bindender Wirkung auch für die zur Rechtmäßigkeitskontrolle von Planfeststellungen berufenen Gerichte konkretisiert. Der Bau oder die Änderung eines Bundesschienenweges, der fest disponiert ist oder für den der Bedarfsplan – wie vorliegend – einen Vordringlichen Bedarf feststellt, liegt nach § 1 Abs. 3 BSWAG zudem im überragenden öffentlichen Interesse.

## **3. Deutschlandtakt als gesetzliche Bedarfsfestlegung und als Planungsziel**

Für die vorliegende Planung ist das in Anlage zu § 1 Abs. 1 BSWAG, Abschnitt 2 Unterabschnitt 1 Fußnote 1 gesetzlich vorgegebene Planungsziel des Deutschlandtaktes (D-Takt) maßgeblich und bindend. Die vorliegende Planung entspricht diesem Ziel jedoch nicht bzw. nicht hinreichend, da sie keine vollständige und betrieblich stabile Umsetzung des D-Takts ermöglicht, sondern sogar in Teilen konterkariert. Somit ist die vorliegende Planung nicht geeignet, das gesetzliche Planungsziel zu erreichen. Daher fehlt dem Vorhaben zumindest in der vorliegenden Form die Planrechtfertigung. Es kann in der beantragten Form nicht für sich in Anspruch nehmen, überragenden öffentlichen Interessen zu dienen.

Der Abschlussbericht zum Zielfahrplan Deutschlandtakt (V3-00) vom 20.09.2022 ist als einheitliche Referenz des Bundes für Infrastrukturmaßnahmen festgelegt; die DB InfraGO hat ihre Planungen hieran auszurichten.

Die Maßgeblichkeit des Deutschlandtakts ergibt sich schon daraus, dass der Gesetzgeber den Vordringlichen Bedarf – zu denen auch die FFBQ-Hinterlandanbindung zählt – und damit die gesetzliche Bedarfsfestlegung<sup>2</sup> in der Anlage zu § 1 Abs. 1 BSWAG, Abschnitt 2 Unterabschnitt 1, per Fußnote mit folgendem Hinweis versehen hat:

*„Die Maßnahmen dienen der Umsetzung des Deutschlandtakts.“*

Die für den Deutschlandtakt maßgeblichen verkehrlichen Zielstellungen ergeben sich nach dem ausdrücklich dokumentierten Willen des Bundesgesetzgebers dabei aus dem Zielfahrplan des Abschlussberichts, vgl. BT-Drs. 20/6879, Seite 97. Die sich daraus ergebenden Maßnahmen sind diesem als Anlage beigefügt und können unter [www.deutschlandtakt.de](http://www.deutschlandtakt.de) abgerufen werden. Sie sind in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene aufgenommen worden, vgl. BT-Drs. 20/6879, Seite 41. Auch die zuvor schon im Bedarfsplan enthaltenen Maßnahmen sind dabei – soweit erforderlich – an den Deutschlandtakt angepasst worden und haben diesen umzusetzen, vgl. BT-Drs. 20/6879, Seite 80.

Die Maßgeblichkeit des Deutschlandtakts als Planungsgrundlage für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur wird durch das Eisenbahnregulierungsgesetz bestätigt:

- > Demnach ist der Deutschlandtakt ein Konzept für den Personen- und Güterverkehr auf Basis eines integralen Taktfahrplans, vgl. § 1 Abs. 28 Hs. 1 ERegG.
- > Integraler Taktfahrplan ist ein Fahrplan, in dem vertaktete Linienfahrpläne hinsichtlich ihrer Ankunfts- und Abfahrtszeiten in definierten Knoten so aufeinander abgestimmt sind, dass in diesen Knoten optimierte Umsteigebeziehungen geschaffen werden können. Dabei wiederholen sich die Anschlussbeziehungen innerhalb des Taktgefüges nach einem grundsätzlich festen Rhythmus, vgl. § 1 Abs. 29 ERegG.
- > Der Deutschlandtakt bildet die Planungsgrundlage für einen bedarfsgerechten Ausbau und eine optimale Nutzung der Eisenbahnanlagen, vgl. § 1 Abs. 28 Hs. 2 ERegG.

---

<sup>2</sup> Die Feststellung des Bedarfs im Bedarfsplan ist nach § 1 Abs. 2 BSWAG für die Planfeststellung nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes verbindlich. Siehe dazu z. B. Stüer/Beckmann BauR-HdB, 6. Aufl. 2025, Rn. 5816.

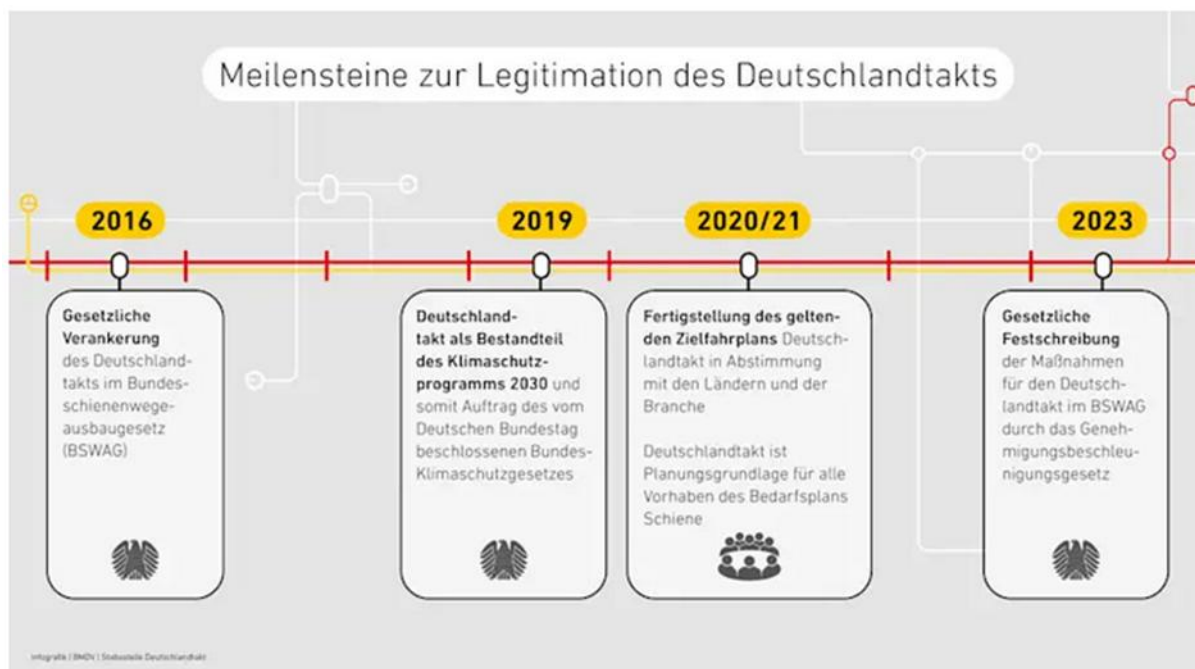
In einem „Faktenblatt“ des damaligen Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) über „Rechtliche Grundlagen des Deutschlandtakts“ vom November 2024 wird die Genese dieser Regelungen zutreffend wie folgt dargestellt (Fettsetzung durch Unterzeichner):

*„Der Bund ist gemäß Artikel 87e des Grundgesetzes (GG) verpflichtet, für den Ausbau und den Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes zu sorgen und den Verkehrsbedürfnissen der Allgemeinheit Rechnung zu tragen. Diese Verpflichtung wird durch das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) und den darin enthaltenen Bedarfsplan konkretisiert. Damit stellt der Bund sicher, dass beim Ausbau der Schienenwege die Bedürfnisse des Personen- und Güterverkehrs berücksichtigt werden, insbesondere im Hinblick auf die für den Deutschlandtakt erforderliche Infrastruktur.*

*Das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) definiert den Deutschlandtakt in §1 Abs. 28 und den integralen Taktfahrplan in §1 Abs. 29.*

*Der Zielfahrplan des Deutschlandtakts ist in die Bundesverkehrswegeplanung integriert und fand Eingang in das BSWAG. **Mit der Novellierung des BSWAG im Jahr 2016 wurde der Deutschlandtakt als Planungsinstrument für den fahrplanbasierten Infrastrukturausbau im Bedarfsplan Schiene gesetzlich verankert.** Im Jahr 2021 wurde die Wirtschaftlichkeit des heute gültigen Zielfahrplans nachgewiesen und damit in den sogenannten Vordringlichen Bedarf hochgestuft.*

*Mit dem Genehmigungsbeschleunigungsgesetz (2023) wurden die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen, um die bedarfsplanrelevanten Aus- und Neubauvorhaben des Deutschlandtakts umsetzen zu können. Damit wurde der Deutschlandtakt als Gesamtkonzept für die Schiene durch den Gesetzgeber bestätigt. Die im Bedarfsplan Schiene enthaltenen Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs dienen der Umsetzung des Deutschlandtakts (s. Anlage zu §1 BSWAG). **Die Umsetzung des Deutschlandtakts ist somit zu einem gesetzlich verankerten Planungsziel geworden.**“*



(Bildquelle: <https://www.deutschlandtakt.de/blog/die-rechtlichen-grundlagen-des-deutschlandtakts/>, abgerufen am 20.08.2025)

Das für Verkehr zuständige Bundesministerium zieht aus den vorge-nannten Regelungen folgenden zutreffenden Schluss:

*„Das gesetzliche Ziel des Deutschlandtakts ist die Schaffung ei-ner Infrastruktur, die den Anforderungen des Konzepts und da-mit den Zielfahrplan ermöglicht. **Alle Projekte im Vordringli-chen Bedarf des Bedarfsplans sind auf dieses Planungsziel auszurichten. In der Praxis bedeutet dies, dass die im Ziel-fahrplan definierten Fahrzeiten und Kapazitätsanforderun-gen die Grundlage für die Projektplanungen bilden.**“ (BMDV, a. a. O., S. 2)*

Entsprechend wird in der ursprünglichen Antragsplanung der DB In-fraGO für den PFA Lübeck (und die weiteren PFA) auch das Zugpro-gramm des D-Takts als Planungsbasis referenziert. Auch für eine EBWU müssen diese D-Takt-Zielvorgaben entsprechend als Grundlage dienen. Die EBWU hat somit die Zielvorgaben und Maßnahmen des Ab-schlussberichts zum Deutschlandtakt als Anknüpfungstatsachen zu-grunde zu legen.

Speziell für die Hinterlandanbindung der FFBQ ist darüber hinaus zu beachten, dass im Bedarfsplan Schiene hierzu festgelegt ist, dass der Aus- und Neubau für eine Zielreisezeit im Taktfahrplan „Hamburg – Ko-penhagen“ von unter 150 Minuten und „Berlin – Kopenhagen“ von unter

240 Minuten erfolgt, vgl. Fußnote 4 zu Abschnitt 2 Unterabschnitt 1 Nr. 14 der Anlage zu § 1 Abs. 1 BSWAG. Auch dies hat die EBWU daher als Anknüpfungstatsache zugrunde zu legen.

#### **4. Fachliche Bewertung der EBWU**

Um nachzuweisen, dass die vorliegend geplante Infrastruktur die zu erwartenden Verkehre aufnehmen kann und den Zielen des D-Takts entspricht, hat die Vorhabenträgerin eine EBWU durchgeführt. Nachfolgend wird zu dieser EBWU aus Sicht der HL fachlich Stellung genommen.

##### **4.1 Selektiver Umgang mit dem D-Takt in der EBWU**

Trotz der gesetzlichen Bindung an den D-Takt (siehe oben) wurden in der EBWU zentrale Bestandteile des D-Takt modifiziert und teilweise sogar gestrichen:

- > Während in den Planfeststellungsunterlagen zum PFA Lübeck noch 331 Züge/Tag angesetzt wurden, unterstellt die EBWU (Seite 10) nur noch 318 Züge/Tag – u. a. durch Streichung ganzer Linien.
  - Dabei ist selbst die Annahme von 331 Zügen/Tag in den ursprünglichen Planfeststellungsunterlagen schon zu gering angesetzt gewesen und widerspricht den Vorgaben des D-Takts (vgl. Stellungnahme der HL vom 02.09.2024, Seite 6).
  - Denn der D-Takt sieht nördlich von Lübeck allein für den SPNV acht Züge pro Stunde und Richtung vor, d. h. 16 Züge hin und zurück:<sup>3</sup>
    - 1x pro h Eutin (RSB)<sup>4</sup>
    - 2x pro h Kiel (RE)
    - 1x pro h Fehmarn (RE)
    - 2x pro h Neustadt i. H. (RE)
    - 2x pro h Travemünde (RE)

---

<sup>3</sup> Vgl. Abschlussbericht D-Takt, S. 196 (Netzgrafik).

<sup>4</sup> Dies ist eigentlich schon eine konservative, inzwischen überholte Annahme, da die NAH.SH eigentlich inzwischen mit 2x pro h nach Malente Nord plant.

- Wird sodann ein Betriebszeitraum von 20 Stunden täglich angenommen (in Schleswig-Holstein geht der Standard in Richtung 22 Stunden, d. h. 20 Stunden sind eine konservative Annahme), ergibt sich nördlich des Lübecker Hbf (Strecke 1100 bis Abzw. Waldhalle) eine Gesamtzuganzahl von 320 SPNV-Zügen gemäß D-Takt.
  - Demgegenüber sieht der Erläuterungsbericht der Vorhabenträgerin nur 288 SPNV-Züge vor, die zusammen mit dem SPFV und SGV sodann insgesamt 331 Züge pro Tag ergeben. In der EBWU ist dies nochmals auf 318 Züge pro Tag abgesenkt worden.
  - Effekt: Der falsche Eindruck einer „ausreichend dimensionierten Infrastruktur“ entsteht in den Antragsunterlagen und nochmals verschärft in der vorgelegten EBWU rein rechnerisch durch Angebotskürzung entgegen den verbindlichen Vorgaben des D-Taktes.
- > Zwar wurde in der EBWU der durch den D-Takt<sup>5</sup> und das Land Schleswig-Holstein<sup>6</sup> vorgesehene Infrastrukturausbau 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<sup>7</sup> – die damit einhergehende feinerschließende Linie **N 18 SH** Lübeck – Eutin (SPNV-Linie für bestehende kleinere Halte wie Pansdorf und Pönitz sowie für neu vorgesehene Halte wie Techau und Gleschendorf) wurde jedoch in der EBWU gestrichen, obwohl auch diese für die hiesige Planung verbindlich im D-Takt vorgesehen ist.<sup>8</sup>

---

<sup>5</sup> Siehe Abschlussbericht D-Takt, Seite 66: „Im Nahverkehr sind die folgenden Ergebnisse für Schleswig-Holstein und Hamburg herauszuheben: [...]“

– Konzept Kiel – Lübeck mit Beschleunigung auf unter einer Stunde sowie Stärkung des Knotens Kiel und der zulaufenden Strecken durch ein S-Bahn-ähnliches Konzept

– Knoten Kiel und Lübeck mit stärkerer Ausprägung der Anschlussknoten zur vollen und halben Stunde und Ausbau der Nahverkehrsleistungen“

Auf Seite 67 des finalen Gutachterberichts zum D-Takt wird zudem ersichtlich, dass nur so die für SH angedachte Knotenstruktur erreicht werden kann.

<sup>6</sup> Siehe 5. LNVP der NAH.SH, u. a. S. 36, S. 60 (abrufbar unter [https://unternehmen.nah.sh/assets/2022/Landesweiter-Nahverkehrsplan-2022-bis-2027\\_final.pdf](https://unternehmen.nah.sh/assets/2022/Landesweiter-Nahverkehrsplan-2022-bis-2027_final.pdf)).

<sup>7</sup> Vgl. Abschlussbericht D-Takt, S. 196 (Netzgrafik).

<sup>8</sup> Vgl. Abschlussbericht D-Takt, S. 196 (Netzgrafik).

Die Folge wäre ein Verlust der Bedienung kleinerer Halte oder Verlagerung der kleineren Halte auf den RE, was dem von D-Takt vorgesehenen und vom Land SH fest eingeplanten Konzept eines differenzierten Bedienungsangebotes (Schnell-Langsam-Konzept mit Beschleunigung des RE und optimiertem Fahrzeugeinsatz) widerspricht. Dabei handelt es sich hier um keine hypothetischen Ziele, sondern um abgestimmte, mit DB InfraGO bereits vorbereitete und verfestigte Planungen der NAH.SH – etwa für den Streckenausbau in den Abschnitten Bad Schwartau – Ascheberg und Preetz – Kiel.

- > Entsprechend trifft die DB in ihrer EBWU die Annahme, dass die RE-Züge zwischen Kiel und Lübeck (die im D-Takt fest als beschleunigte Leistungen vorgesehen sind<sup>9</sup>) anstelle der **N 18 SH**<sup>10</sup> kleinere Halte mitbedienen: So sollen sowohl **E 9.a SH** als auch **E 6 MV**<sup>11</sup> künftig in Pönitz halten; zudem soll der **E 9.a SH** auch in Pansdorf und Bad Schwartau halten (vgl. EBWU, S. 30). Hierbei gibt es einige Auffälligkeiten in der Fahrplanlage:
  - Beim **E 6 MV** weist der EBWU-Fahrplan (vgl. Bahnsteigbelegungsplan, Seite 17) in Richtung Lübeck eine Ankunftszeit von :59:30<sup>12</sup> aus – eine Minute früher als im D-Takt (:01<sup>13</sup>), obwohl ein zusätzlicher Halt vorgesehen ist. In Gegenrichtung ist die Abfahrtszeit in Lübeck identisch mit der D-Takt-Vorgabe (:00). Da nach wie vor eine Eigenkreuzung in Plön eingeplant ist, ist unklar, wo oder wie die notwendige zusätzliche Fahrzeit eingespart wird. Eine theoretisch entfallende Kreuzung mit der gestrichenen **N 18 SH** kann es nicht sein, da diese im zweigleisigen Ausbauabschnitt läge.
  - Beim **E 9.a SH** ist in Richtung Lübeck eine zwei Minuten spätere Ankunft (:34:30 statt D-Takt :32) ausgewiesen – vermutlich ausreichend für zusätzliche Halte. In Gegenrichtung entspricht die Abfahrtsminute exakt der D-Takt-Vorgabe (:28), sodass hier unklar bleibt, wie die

<sup>9</sup> Vgl. Abschlussbericht D-Takt, S. 196 (Netzgrafik).

<sup>10</sup> N 18 SH ist letztlich ein technischer Begriff aus dem D-Takt für eine Regionalbahn-Leistung (RB) beziehungsweise eine Regio-S-Bahn-Leistung (RBS).

<sup>11</sup> E 9 a SH und E 6 MV sind letztlich technische Begriffe aus dem D-Takt für eine Regionalexpress-Leistung (RE).

<sup>12</sup> Angabe hier in der EBWU nach dem Schema: Minuten, dann Sekunden.

<sup>13</sup> Angabe im D-Takt erfolgt nur in Minuten.

Zusatzhalte bis zur Eigenkreuzung in Plön fahrplantechnisch abgebildet werden.

- Die in der EBWU dargestellten Fahrzeiten für **E 9.a SH** und **E 6 MV** sind somit fahrplantechnisch nicht plausibel. Es drängt sich die Frage auf, wie die zusätzlich unterstellten Halte überhaupt realisiert werden können.<sup>14</sup>
- > Die nicht abgestimmten Anpassungen der DB am D-Takt mindern nicht nur die verkehrliche Qualität, sondern beeinträchtigen auch die Umlauf- und Personalplanung. So würden z. B. in der Relation Kiel – Lübeck entgegen der D-Takt-Planung<sup>15</sup> zusätzliche Umläufe erforderlich: Die Linie **E 9.a SH** erhält in Lübeck Hbf eine „Langwende via Abstellung“ anstelle einer Durchbindung nach Lüneburg (vgl. EBWU, S. 30). Hieraus folgen Mehrkosten für das Land SH.
- > Die z. Zt. noch vorhandene und im D-Takt vorgesehene<sup>16</sup> Durchbindung des RE Kiel – Lübeck – Lüneburg (**Linie E 9.a SH**) wurde in Lübeck gebrochen, um „im Südkopf Lübeck Hbf Konflikte mit dem SGV zu reduzieren.“ (vgl. EBWU, S. 3). Die direkte Folge: Wegfall direkter, umsteigefreier Verbindungen zu den ICE/IC-Bahnhöfen Büchen/Lüneburg für zahlreiche Kommunen in der Region (Wirtschaft/Tourismus betroffen).

Hinzu kommen weitere Verkehre, die im D-Takt definitionsgemäß nicht dargestellt werden (da dieser sich auf Verkehre mit max. zweistündlichem Takt beschränkt), jedoch real vorhanden sind und in der EBWU ignoriert werden.

- > So sind die Schienengüterverkehre zu den Lübecker Häfen praktisch nicht erfasst. Im Schienengüterverkehr gibt es neben den zum Netzfahrplan angemeldeten Regelverkehren, die allerdings praktisch nie im Zweistudentakt verkehren, sehr viele Gelegenheitsverkehre. Diese Verkehre werden unterjährig bedarfsweise angemeldet, stellen einen großen Teil der Schienengüterverkehre dar und müssen entsprechend zu den im D-Takt aufgeführten Verkehren hinzugezählt werden, da sie faktisch immer stattfinden, nur nicht exakt fahrplantechnisch vorausgeplant werden können.

---

<sup>14</sup> Vermutung: sämtliche Reserven und Puffer wurden absolut ausgereizt bzw. gleich auf Null gesetzt.

<sup>15</sup> Vgl. Abschlussbericht D-Takt, S. 196 (Netzgrafik).

<sup>16</sup> Vgl. Abschlussbericht D-Takt, S. 196 (Netzgrafik).

- > Es muss außerdem im Bereich Lübeck Hbf/Anschlussgrenze Bf Lübeck Hafen (HL/LPA-Infrastruktur) weiterhin in ausreichendem Maße die Möglichkeit bestehen, Rangierfahrten durchzuführen. Diese werden, da sie keinen Fahrplan benötigen, im D-Takt ebenfalls nicht erfasst.
- > Zudem verkehrten bis zur Sperrung der Strecke 1100 nördlich von Neustadt/Holstein im August 2022 regelmäßig saisonale Intercity-Züge von NRW an die Lübecker Bucht. Während gerade erst an die HL versandte ältere Stände der EBWU dementsprechend richtigerweise noch ein bis zwei touristische IC an die Lübecker Bucht bzw. nach Fehmarn unterstellten (vgl. S. 12 dort), bleiben diese in der aktuell vorgelegten EBWU ohne erkennbaren Grund unberücksichtigt. Ebenso wurde möglicher Fernverkehr privater Unternehmen in der EBWU übersehen, obwohl es z. B. erkennbar Interesse an der Etablierung zusätzlicher Nachtzugverbindungen in den skandinavischen Raum gibt (die den Knoten Lübeck teilweise im Tagzeitraum durchfahren müssten).

Zur Stabilisierung der Simulation wurden in der EBWU zudem außergewöhnlich großzügige Standzeiten angenommen:

- > Der ICE Hamburg – Lübeck – Kopenhagen (Linien FV 2.a/b) erhält 10 min in Lübeck Hbf.<sup>17</sup>
  - Das fördert zwar den Verspätungsabbau, widerspricht aber dem D-Takt, der hier nur vier bzw. sieben Minuten Aufenthalt vorsieht.<sup>18</sup>
  - Zudem unterläuft die lange Standzeit in Lübeck Hbf auch die im Bundesschienenwegeausbaugesetz gesetzlich vorgegebene Ziel-Reisezeit von 2:30 h (Hamburg–Kopenhagen). Denn es bleibt unklar, wie diese großzügig kalkulierte Standzeit an anderer Stelle des Fahrplans kompensiert werden soll. Gerade vor dem Hintergrund, dass weite Teile der ABS/NBS Lübeck–Puttgarden lediglich für 200 km/h (oder weniger) trassiert sind – obwohl an einzelnen Abschnitten 230 km/h technisch möglich wären, worauf die Hansestadt Lübeck bereits in den Stellungnahmen zu den jeweiligen Planfeststellungsabschnitten hingewiesen hat –

---

<sup>17</sup> Vgl. die Bildfahrpläne auf S. 13 f. und die Diagramme auf S. 27 der EBWU.

<sup>18</sup> Vgl. Abschlussbericht D-Takt, S. 195.

stellt sich die Frage, wo die verlorenen Minuten wieder aufgeholt werden sollen.

- Letztlich wirft die in der EBWU eingeplante Standzeit für die Linien **FV 2.a/b** in Lübeck Hbf auch die Frage nach der Rechtfertigung des Ausbaus der Hochgeschwindigkeitsinfrastruktur auf, wenn die Planung darauf beruht, den Fernverkehr in Lübeck Hbf aus betrieblichen Gründen planvoll auszubremsen und den mit dem Infrastrukturausbau erreichbaren Beschleunigungseffekt damit zu konterkarieren.
- > Der Schienengüterverkehr (SGV) erhält im Lübecker Hauptgüterbahnhof 50 Minuten Standzeit, um sich passend in die knappen Trassen einfügen zu können. Dies ist nach Einschätzung der HL mit den marktüblichen Anforderungen im Güterverkehr bzw. der Logistik nicht vereinbar.

So wird entgegen den gesetzlichen Vorgaben des D-Taktes rein rechnerisch ein „stabiler“ Betriebsablauf fingiert, ohne hierbei alle zukünftigen realen betrieblichen Anforderungen vollständig abzubilden.

Dies räumt die EBWU im Ergebnis 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.“ (S. 3)*

Für den Knoten Lübeck soll dann nach Lesart der DB in nicht nachvollziehbarer Weise gleichwohl gelten:

*„Im Knoten Lübeck wird noch akzeptable Betriebsqualität erreicht.“ (S. 3)*

Eine Formulierung, die angesichts der Gesamtumstände weder nachvollziehbar ist noch als zukunftssicher gelten kann.

#### **4.2 Fehlende betriebliche Stabilität für den SPNV**

Hinzu kommt, dass in der EBWU bei mehreren SPNV-Relationen keine hinreichend stabile Betriebsqualität sichergestellt wird (vgl. EBWU, S. 28 ff.).

Besonders kritisch ist dies bei den geplanten Flügelzügen, die aus dem SPNV-Stammzug Hamburg–Lübeck heraus gebildet werden sollen:<sup>19</sup>

- > **E 6.a SH** (volle Stunde) – Lübeck-Travemünde Strand: Inkaufnahme einer mittleren Ankunftsverspätung von 3 min 21 s bei einer Kurzwende von nur 6 min.
- > **E 6.b SH** (halbe Stunde) – Lübeck-Travemünde Strand: Inkaufnahme einer mittleren Ankunftsverspätung von 3 min 33 s bei einer Kurzwende von nur 6 min.
- > **E 6.a SH** (volle Stunde) – Neustadt/Holstein: Inkaufnahme einer mittleren Ankunftsverspätung von 3 min 25 s bei einer Kurzwende von nur 9 min.
- > **E 6.b SH** (halbe Stunde) – Neustadt/Holstein: Inkaufnahme einer mittleren Ankunftsverspätung von 3 min 49 s bei einer Kurzwende von nur 6 min.

Diese Werte lassen sehr deutlich erkennbar keine gute Betriebsstabilität erwarten:

- > Eine solche würde zwingend voraussetzen, dass die mittlere Anschlussverspätung mit der geplanten Infrastruktur so weit abgebaut werden kann, dass die geplanten Kurzwenden realistisch umsetzbar sind, ohne dass die Verspätung in die nachfolgende Fahrt übertragen wird. Dies ist hier nicht der Fall, da die Ankunftsverspätungen gemäß EBWU zu hoch sind.
- > Dabei wäre ein geringes Verspätungsniveau für die Linien **E 6.a/b SH** besonders wichtig, weil der D-Takt für diese Linien ein störungssensibles Flügelzugkonzept vorsieht, bei dem auftretende Verspätungen zwischen den Zugteilen übertragen und dadurch vervielfacht werden können.
- > Robust ließe sich das in der EBWU unterstellte Konzept nur mit überschlagenden Wenden abbilden; hierfür sind jedoch nach den derzeitigen Planungen der Vorhabenträgerin (im Zuge der FFBQ-Hinterlandanbindung) keine zusätzlichen Bahnsteiggleise vorgesehen, weder in Travemünde Strand

---

<sup>19</sup> Vgl. Abschlussbericht D-Takt, Seite 196 (Netzgrafik) sowie Seite 66:

*„Im Nahverkehr sind die folgenden Ergebnisse für Schleswig-Holstein und Hamburg herauszuheben: [...] – Halbstundentakt von Hamburg über Lübeck nach Travemünde und Neustadt als Flügelzugkonzept“.*

noch in Neustadt/Holstein, obwohl die HL bereits vorausschauend im Zuge des PFA 2 ein zweites Bahnsteiggleis in Neustadt/Holstein eingefordert hat. Zudem ist offen, ob das Land Schleswig-Holstein die hierfür anfallenden Mehrkosten für Personal- und Fahrzeugumläufe tragen würde.

- > Die Analyse der EBWU bestätigt somit: Unter den gegebenen Randbedingungen ist ein verlässlicher Betrieb der Linien **E 6.a/b SH** nicht realistisch umsetzbar.

Zudem fällt in der EBWU auf, dass die auf Folie 17 dargestellte Fahrlage des RE Lübeck – Burg a. F. – Nykøbing (Ankunft :16, Abfahrt :43) nicht mit der auf Folie 31 ausgewiesenen Kurzwende (6 Min.) in Lübeck Hbf übereinstimmt. Offenbar existieren unterschiedliche Annahmen, da in den Unterlagen zur Verspätungsveränderung weiterhin von einer lediglich sechsminütigen Wendezeit in Lübeck Hbf ausgegangen wird (Folie 31). Hinzu kommt, dass auf Folie 31 für Burg/Fehmarn extrem kurze Wendezeiten von lediglich drei Minuten (nordwärts) bzw. vier Minuten (südwärts) vorgesehen sind. Solche Werte mögen auf dem Papier rechnerisch möglich erscheinen, sind aus betrieblicher Sicht jedoch unrealistisch und im praktischen Betrieb kaum seriös umsetzbar. Eine konsistente und belastbare Fahrplankalkulation ist an dieser Stelle nicht erkennbar.

Somit zeigt eine fachliche Auswertung der EBWU, dass die vorgenannten SPNV-Angebote mit der derzeit geplanten Infrastruktur von vornherein auf einer instabilen und nicht nachhaltigen betrieblichen Basis stehen.

#### **4.3 Engpässe im Knoten Lübeck selbst bei reduzierten Annahmen der EBWU**

Trotz aller (gesetzeswidriger) methodischer Reduktionen zeigt die EBWU in ihrer Analyse deutliche infrastrukturbezogene Behinderungen; d. h. betriebliche Wartezeiten aufgrund belegter Gleisabschnitte.

- > Im Abschnitt Lübeck – Bad Schwartau treten nach Simulation Wartezeiten von 42 Minuten pro Tag auf, die damit deutlich über der Grenze zum „erheblichen Engpass“ gemäß DB-interner Ril 405 (Schwellenwert: > 24 Minuten pro Tag) liegen.
- > Im Südkopf des Lübecker Hbf treten systematische Blockierungen auf. Ursache: Wartende Güterzüge, denen kein freies Zeitfenster zur weiteren Durchfahrt bleibt.

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

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.

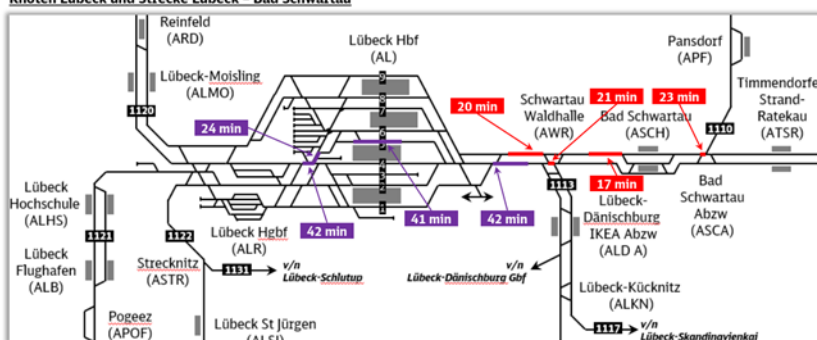
Kategorie	Schwellenwert (über 16 Stunden Tageszeitraum)
Kein Engpass	≤ 16 Minuten pro Tag
Engpass	> 16 Minuten
Erheblicher Engpass	> 24 Minuten

In der EBWU werden im Knotenbereich Lübeck mehrmals über 42 Minuten Behinderung pro Tag gemessen; also deutlich mehr als der Schwellenwert für einen „erheblichen Engpass“. Trotzdem kommt die EBWU zu dem nicht nachvollziehbaren Schluss, die Infrastruktur sei „ausreichend dimensioniert“. Die EBWU ist damit methodisch und inhaltlich in sich widersprüchlich.

### Infrastrukturbezogenen Behinderungen

### Behinderungen

#### Knoten Lübeck und Strecke Lübeck – Bad Schwartau



Auf Basis der Ril 405.0104 wird folgender Qualitätsmaßstab gewählt, um Aussagen zu möglichen **infrastrukturellen Engpässen** zu treffen:

Gewählter Maßstab Infrastrukturbezogene Behinderungen (16-h-Zeitraum):			
Kein Engpass	Engpassrisiko	Engpass	Erheblicher Engpass
> 12,8 min/d	> 16,0 min/d	> 24,0 min/d	> 24,0 min/d

- Als infrastrukturbezogene Behinderung werden die entstehenden Wartezeiten bezeichnet, wenn ein Zug nicht behinderungsfrei in den folgenden Gleisabschnitt fahren kann, weil dieser noch durch einen anderen Zug belegt ist.
- Über den Tageszeitraum von 6-22 Uhr (16 Stunden) können diese Wartezeiten für jeden Gleisabschnitt aufaddiert werden und somit einen Hinweis auf einen möglichen infrastrukturellen Engpass geben.
- Im Knoten Lübeck treten die Behinderungen insbesondere in einem zentralen Fahrstraßenknoten im Südkopf und im Gleis 5 auf. Diese sind in erster Linie auf den Güterverkehr in Süd-Nord-Relation zurückzuführen, der auf eine freie Lücke für die Durchfahrt durch den Hbf wartet.
- Nördlich von Lübeck Hbf treten die Behinderungen in erster Linie auf der zweigleisigen Strecke bis Bad Schwartau Abzw auf. Hier ist die dichte Zugfolge der Hauptgrund für auftretende Wartezeiten. Es verkehren im Mittel 10 Züge je Stunde und Richtung im Abschnitt Lübeck Hbf – Schwartau Waldhalle im gesamten Tageszeitraum. Bei Abweichungen von ihren Fahrplänen kommt es somit in vielen Fällen zur Behinderung eines Folgezuges.

## 5. Rechtliche und strategische Schlussfolgerungen

Die fachliche Analyse der EBWU hat Folgendes gezeigt:

- > In der EBWU werden nicht sämtliche Verkehre gemäß den Vorgaben des Abschlussberichts zum Zielfahrplan Deutschlandtakt berücksichtigt:
  - Für den SPNV erfolgt insb. eine Streichung der Linie **N 18 SH** und eine Brechung der Linie **E 9.a SH**, die dem D-Takt widersprechen.
  - Darüber hinaus führt die geplante Infrastruktur laut EBWU für den ICE „Hamburg – Lübeck – Kopenhagen“ (**FV 2.a/b**) zu einer Standzeit von 10 min in Lübeck Hbf, die ebenfalls unzulässig vom D-Takt abweicht.
- > Zudem werden weitere vorhandene Verkehre ignoriert, die als Einzellagen und Gelegenheitsverkehre definitionsgemäß außerhalb des D-Takt liegen, aber nichtsdestotrotz vorhanden sind und in der ersten Fassung der EBWU insoweit zutreffend auch noch unterstellt wurden.
- > Die vorstehende fachliche Analyse der EBWU durch die HL hat zudem ergeben, dass sich das im D-Takt vorgesehene SPNV-Flügelkonzept nach Travemünde / Neustadt (Linien **E 6.a/b SH**) unter den Bedingungen der EBWU nicht betrieblich stabil umsetzen lassen wird (Ankunftsverspätungen zu hoch, um vorgesehene Kurzwenden betrieblich stabil durchzuführen). Dies wird in der EBWU nicht angemessen berücksichtigt.
- > Selbst mit diesen Abweichungen vom D-Takt kommt die EBWU bereits zu dem Ergebnis, dass die geplante Infrastruktur zu erheblichen infrastrukturbezogenen Behinderungen führen wird, die teilweise sogar die Schwelle zum erheblichen Engpass gem. Ril 405 überschreiten.

Damit ergibt sich, dass die vorliegende Planung eine vollständige und betrieblich stabile Umsetzung des D-Takts nicht erlaubt und damit dem in der Anlage zu § 1 Abs. 1 BSWAG, Abschnitt 2 Unterabschnitt 1 Fußnote 1 gesetzlich vorgegebenen Planungsziel nicht entspricht.

Die sich aus der geplanten Infrastruktur gem. EBWU ergebende Standzeit des ICE „Hamburg – Lübeck – Kopenhagen“ (**FV 2.a/b**) von 10 min.

in Lübeck Hbf widerspricht zudem dem weiteren gesetzlichen Planungsziel, dass der Aus- und Neubau für eine Zielreisezeit im Taktfahrplan „Hamburg – Kopenhagen“ von unter 150 Minuten erfolgt, vgl. Fußnote 4 zu Abschnitt 2 Unterabschnitt 1 Nr. 14 der Anlage zu § 1 Abs. 1 BSWAG.

Vor diesem Hintergrund fehlt für die Planung in der vorliegenden Ausgestaltung bereits der fachplanungsrechtliche Bedarf. Die Planung kann sich zudem in der bisher bekannten Form auch nicht auf die gesetzliche Privilegierung in § 1 Abs. 3 Bundesschienenwegeausbaugesetz stützen.

### **5.1 Insb. fehlender dreigleisiger Ausbau**

Speziell zum fehlenden dreigleisigen Ausbau zwischen Lübeck Hbf und Bad Schwartau ist zusätzlich zu beachten, dass der Bau eines dritten Gleises im Abschnitt „Lübeck – Bad Schwartau“ zur Ermöglichung paralleler Fahrten als notwendige Maßnahme aus dem Zielfahrplan Deutschlandtakt abgeleitet und vom Bundesgesetzgeber ausdrücklich der Bedarfsplanmaßnahme „ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden“ zugeordnet worden ist, vgl. BT-Drs. 20/6879, Seite 97.

Somit beinhaltet diese Bedarfsplanmaßnahme, die in Abschnitt 2 Unterabschnitt 1 Nr. 14 der Anlage zu § 1 Abs. 1 BSWAG als Vordringlicher Bedarf genannt wird, nach dem eindeutig dokumentierten Willen des Bundesgesetzgebers nunmehr auch den dreigleisigen Ausbau im Abschnitt „Lübeck – Bad Schwartau“.

Der vorliegende PFA Lübeck dient als Teil des Gesamtvorhabens zur FFBQ-Hinterlandanbindung der Umsetzung von eben dieser Bedarfsplanmaßnahme. Eine Planung, die dies nicht berücksichtigt, setzt somit den vom Gesetzgeber im BSWAG vorgegebenen Inhalt der Maßnahme nicht bzw. jedenfalls nicht vollständig um.

### **5.2 Folgen für SPNV, SPFV und SGV sowie die Stadtentwicklung der HL**

Die Belange der Hansestadt Lübeck sowie des Landes Schleswig-Holstein sind in der vorliegenden Planung nicht ausreichend berücksichtigt. Würde die Planung in der gegenwärtig vorliegenden Form planfestgestellt und umgesetzt, könnten das Land Schleswig-Holstein sowie die Hansestadt Lübeck seit Jahren konkret geplante Mobilitätsvorhaben nicht mehr verwirklichen. Dies hat unmittelbar einschränkende Auswirkungen auf die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten der Hansestadt Lübeck.

Dieser Eingriff in die grundrechtlich gewährleistete Selbstverwaltungshoheit lässt sich nicht rechtfertigen – insbesondere auch deswegen, weil die Planung in der gegenwärtigen Fassung nicht den gesetzlichen Planungszielen genügt.

Ein unzureichender Ausbau des Knotens Lübeck wirkt als Wachstumssperre für SPNV, SPFV und SGV:

- > Selbst wenn alles „gerade so“ passen sollte, verhindert ein zu leistungsschwacher Knoten Lübeck jegliche Angebotsentwicklung auf einer europäischen Hauptachse (FFBQ) sowie in der Region Lübeck. Mit direkten Folgen für den Standort (Wirtschaft/Hafen/Tourismus).
- > Hafen- und SGV-Entwicklung erheblich beeinträchtigt:
  - Die fehlende betriebliche Stabilität im Knoten Lübeck mit systematischen, infrastrukturbezogenen Behinderungen (lt. EBWU Seite 36 z. T. bis zu 42 min - also nach DB-Definition ein „erheblicher Engpass“) würden die Verkehre vom/zum Skandinavienkai sowie von und zu den Häfen, die über den Gbf Dänischburg angeschlossen sind, erheblich beeinträchtigen – dabei ist zu beachten, dass der Skandinavienkai noch einmal erweitert werden soll; der Nordbahnhof (zweiter Güterbahnhof) ist zudem bereits planfestgestellt und auch im Bereich Dänischburg ist ein weiteres Terminal der Fa. Lehmann mit Gleisanschluss in Planung und soll zeitnah umgesetzt werden.
  - Die Erreichbarkeit des Vorwerker Hafens, der über Lübeck Hbf und die stadteigenen Bahnhöfe Lübeck Hafen und Vorwerk angebunden ist, wäre bei einer unzureichenden Leistungsfähigkeit des Knotens Lübeck ebenfalls stark eingeschränkt. Rangierfahrten von und nach Lübeck Hbf wären nur sehr eingeschränkt möglich. Damit sind die Entwicklungsmöglichkeiten und der Betrieb des Hafens und der vorgelagerten Hafenanlagen stark eingeschränkt.

Regio-S-Bahn-Ziele wären in Gefahr:

- > Durch nur unzureichenden Infrastrukturausbau droht eine langfristige Verzögerung des bereits geplanten Ausbaus im Korridor Lübeck – Eutin – Malente – Kiel.

Die Hansestadt Lübeck setzt sich auf vielen Ebenen für die Einführung einer S-Bahn ein:

- > Erstes Kurzgutachten zur Regio-S-Bahn Lübeck durch die LVS (Rechtsvorgängerin der NAH.SH) im Auftrag der HL im Jahr 2005
- > Dann konkretes Angebotskonzept für eine Regio-S-Bahn Lübeck in der Studie „Untersuchung der wirtschaftlichen und ökologischen Effekte einer neuen Angebotskonzeption im Schienenpersonennahverkehr für den Raum Lübeck mit dem Horizont 2020“ der LVS im Auftrag der HL im Jahr 2011
- > Beschluss der Bürgerschaft vom 30.01.2014 an den BGM, die Einführung einer Regio-S-Bahn Lübeck voranzutreiben
- > 5. LNVP der NAH.SH (2022 – 2027) sieht Regio-S-Bahn Lübeck vor, mit Umsetzungsperspektive „ab 2030“
- > Grundlagenbeschluss der Bürgerschaft vom 30.06.2022 zur laufenden Verkehrsentwicklungs- und Flächennutzungsplanung unter Berücksichtigung der Regio-S-Bahn
- > Berücksichtigung in den Vorbereitenden Untersuchungen (VU) zu Lübeck Nordwest nach § 141 BauGB
- > Beschluss des Bauausschusses vom 18.12.2023 zur Erhaltung der Bäderbahn

Ein unzureichender Infrastrukturausbau im Zuge des hiesigen Vorhabens untergräbt die Entwicklungsperspektive einer Regio-S-Bahn und schränkt damit die Hansestadt Lübeck in ihren avisierten Entwicklungsmöglichkeiten ein bzw. konterkariert sie.

### **5.3 Strategische Einordnung**

Die DB-Planungsstrategie priorisiert die termingerechte FFBQ-Hinterlandanbindung; die zu erwartende Dysfunktionalität des Knotens Lübeck wird als nachrangig in Kauf genommen. Damit wird das Ziel einer nachhaltigen Verkehrsverlagerung gefährdet: Eine halbwegs funktionierende Transitverbindung nützt wenig, wenn das regionale Netz nur noch reduziert betrieben werden kann. Hieraus resultieren Qualitätsverluste im SPNV, Anschlussverluste in der Region und sinkendes Vertrauen in integrierte Infrastrukturpolitik. Auch im Sinne des Gesamtpro-

jektes der FFBQ stellt sich die Frage, wie sinnvoll ist es ist, einem Jahrhundertprojekt wie der FFBQ einen derart leistungsschwachen Knoten Lübeck zur Seite zu stellen, der Wachstum im Schienenverkehr auf dieser Trasse verhindert.

Die Lübeck Port Authority hat eine Untersuchung des Zentrums für Eisenbahnwesen in der Innovationsgesellschaft Technische Universität Braunschweig mbH (iTUBS) zur „Kapazitätsbetrachtung des Streckenabschnitts Lübeck Hbf – Schwartau Waldhalle (Abzw) im Kontext der Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung“ in Auftrag gegeben, siehe **Anlage**.

Diese Untersuchung vom 12.11.2025 hat ergeben, dass aufgrund der zu erwartenden Hafen-Hinterlandverkehre, der Verkehrsmehrungen im internationalen SPFV und SGV, die durch den Reisezeitvorteil der FFBQ induziert werden, sowie unter Berücksichtigung der geplanten S-Bahn Lübeck sogar 20-21 Züge pro Stunde und Richtung auf dem genannten Streckenabschnitt im Jahr 2037 zu erwarten seien. Dies übertrifft die Zugzahlen des 3. Gutachterentwurfs des D-Takts nochmals bei Weitem.

Davon ausgehend kommt die vorgenannte Untersuchung zu dem Ergebnis, dass selbst der vom Bundesgesetzgeber vorgesehene dreigleisige Ausbau nicht ausreicht, um die zu erwartenden Verkehrsmengen aufzunehmen. In der vorgenannten Untersuchung kommen die Autoren daher zu folgendem Schluss (S. 15):

*„Um die zusätzlichen - insbesondere die aus der Eröffnung der FFBQ hervorgehenden überregionalen - Verkehre durch Lübeck führen zu können, muss im Interesse eines funktionierenden (europäischen) Schienenverkehrs unverzüglich mit den Planungen für eine **viergleisige Erweiterung zwischen Lübeck Hbf und Schwartau Waldhalle (Abzw)** begonnen werden. Andernfalls werden hohe Verspätungszuwächse im Raum Lübeck entstehen, die in Richtung Dänemark und Hamburg eingeschleppt werden. Weiterhin droht durch die fehlende Kapazität auf der Schiene ein **Verdrängungswettbewerb** zwischen den Segmenten Schienenpersonenfernverkehr, Schienengüterverkehr und Schienenpersonennahverkehr mit entsprechenden **volkswirtschaftlichen Schäden**. Dies steht dem Ziel der notwendigen Verkehrswende diametral gegenüber.“*

Die HL fordert von der DB InfraGO deshalb „Gründlichkeit vor Schnelligkeit“ und betont, dass eine ganzheitliche Planung (Hinterlandanbindung plus Knoten-Ausbau) keine zusätzliche Verzögerung verursachen muss. Eine solche Planung wäre längst möglich gewesen.

#### **IV. Forderungen der Hansestadt Lübeck**

Die vorgelegte EBWU ist methodisch und inhaltlich widersprüchlich, befolgt nicht die gesetzlichen Vorgaben des D-Taktes und bestätigt selbst nach ihrer eigenen Methodik und Engpassanalyse die Überlastungsrisiken (und das bei bereits reduziertem Betriebsprogramm). Ein „ausreichend dimensionierter“ Knoten Lübeck liegt damit nicht vor, wenn das gesetzliche Zielbild des D-Takt ernst genommen, umgesetzt und Wachstum ermöglicht werden soll. Ohne eine strukturelle Stärkung des Knotens drohen dauerhafte Kapazitätsengpässe, die Regional-, Fern- und Güterverkehr gleichzeitig beeinträchtigen.

Die HL hält die EBWU in der vorliegenden Form darüber hinaus nicht für eine tragfähige Grundlage zur Genehmigung des PFA Lübeck der FFBQ-Hinterlandanbindung und fordert die o. g. Planungs- und Bewertungsschritte ein.

Wie bereits in der Stellungnahme vom 02.09.2024 dargestellt, bleibt es aus Sicht der Hansestadt Lübeck essentiell, dass die Vorhabenträgerin im Zuge der Planungen zur Schienenhinterlandanbindung der FFBQ die folgenden wichtigen Projekte und Maßnahmen berücksichtigt:

- > Die Einrichtung einer Drei- bis Viergleisigkeit zwischen Lübeck Hbf und Abzw. Waldhalle im Zuge des FFBQ-Streckenausbaus (oder zumindest eine Aufwärtskompatibilität der Planungen, die durch eine umfassende Baufreiheit und Bauvorleistungen eine künftige Viergleisigkeit ohne größere Probleme ermöglicht).
- > 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.
- > Herstellung eines leistungsfähigeren Spurplans, indem die vorhandene Planung adaptiert wird (Versetzen von Spundwänden, die im Rahmen des PFA Lübeck neu gebaut werden,

um eine verbesserte Gleislage zu erreichen sowie Anpassung der geplanten Gleislage, sodass höhere Geschwindigkeiten und parallele Fahrmöglichkeiten entstehen).

- > Herstellung einer verbesserten Leit- und Sicherungstechnik mit ETCS.
- > Berücksichtigung der neuen Zugzahlen (gemäß D-Takt und LNVP).
- > Herstellung einer leistungsfähigen südgehenden Anbindung der sog. Bäderbahn (Bestandstrecke 1100 zwischen Ratekau und Haffkrug) an die Neubaustrecke (Abzweiggeschwindigkeit mindestens 130 km/h).
- > Schaffung einer nord-ostgehenden Streckenalternative auf dem ScanMed-Korridor zur Entlastung des Knotens Hamburg inklusive Herstellung einer Nordanbindung (Nordkurve) des Port of Lübeck und Möglichkeiten zur Zugbildung und zum Zughandling in Lübeck unter Nutzung und Ausbau bestehender Schienengüterverkehrsinfrastruktur.

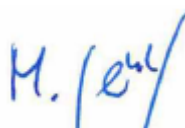
Mit freundlichen Grüßen



Prof. Dr. Peter Schütte  
Rechtsanwalt



Dr. Daniel Scholz  
Rechtsanwalt



Dr. Mara Gerbig  
Rechtsanwältin

Anlagen:

Anlage 1: Legitimierung vom 17.02.2026 inklusive Vollmacht

Anlage 2: Untersuchung des Zentrums für Eisenbahnwesen in der Innovationsgesellschaft Technische Universität Braunschweig mbH (iTUBS) zur „Kapazitätsbetrachtung des Streckenabschnitts Lübeck Hbf – Schwartau Waldhalle (Abzw) im Kontext der Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung“ vom 12.11.2025



# Stellungnahme

## Zum LNVP 2027–2031

### Stellungnahme der Hansestadt Lübeck zum LNVP-Entwurf der NAH.SH

Lübeck, 16.03.2026



Lübeck, 16.03.2026

# Stellungnahme der Hansestadt Lübeck zum LNVP-Entwurf der NAH.SH

Hansestadt LÜBECK 

Fachbereich Planen und Bauen  
Bereich Stadtplanung und Bauordnung  
Abteilung Stadtentwicklung  
Mühlendamm 10-12 | 23552 Lübeck

Bearbeiter:  
Michael Stödter

# Abkürzungsverzeichnis

EBWU	Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung
ESTW	Elektronisches Stellwerk
ETCS	European Train Control System
FFBQ	Feste Fehrmarnbeltquerung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P+R	Park and Ride
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RSB	Regio-S-Bahn
SPNV	Schienenpersonennahverkehr

# Generelle Bewertung des LNVP-Entwurfs

Der Entwurf des LNVP 2027-2031 sieht eine klare Priorisierung von Qualität und Stabilität im SPNV vor und setzt hierbei realistisch bei den aktuellen Problemen an: Netzzustand, Pünktlichkeit, Resilienz, Ersatzverkehre, Fahrzeugverfügbarkeit. Nach den Qualitätsproblemen der letzten Jahre ist diese Schwerpunktsetzung sachlich richtig und nachvollziehbar. Die deutlichen Fahrgaststeigerungen (Allzeithoch bei den Personenkilometern) werden nicht etwa relativiert, sondern als struktureller Trend anerkannt. Die dargestellten Kapazitätssteigerungen auf verschiedenen Relationen (z. B. +22,5 % für Kiel – Lübeck, +49,2 % für Lübeck – Lüneburg) zeigen, dass die NAH.SH bzw. das Land Schleswig-Holstein hier grundsätzlich reagieren. Auch wenn für Relationen, wie Lübeck – Neustadt i. H. in puncto Kapazitäten nach wie vor deutliche Nachholbedarfe bestehen.

In puncto Fahrzeugstrategie hat sich Schleswig-Holstein in den letzten Jahren professionell aufgestellt mit klaren Qualitätsanforderungen und dem Aufbau eines Landesfahrzeugpools (ZUG.SH). Der Einsatz der inzwischen über 50 Akkutriebzüge vom Typ FLIRT inkl. Installation diverser Ladeinseln hat bundesweiten Vorbildcharakter. Auch die ETCS-Vorbereitung (European Train Control System) diverser neuer Baureihen ist gerade vor dem Hintergrund sich eröffnender Möglichkeitsfenster durch zunehmende Digitalisierung gerade im Hinblick auf die Lösung von Kapazitätsfragen sinnvoll und richtig.

Der LNVP enthält Angebots- und Infrastruktur-Projekte mit und ohne gesicherte Finanzierung. Das ist politisch zunächst einmal verständlich, kann aber in der späteren planerischen Umsetzung problematisch werden. Es fehlt leider eine klare Priorisierung bei Zielkonflikten sowie eine transparente Rangfolge zugunsten strategischer Schlüsselprojekte, beispielsweise zum Knoten Lübeck. Der LNVP benennt auch Maßnahmen, die faktisch in der Zuständigkeit des Bundes bzw. der DB InfraGO liegen. Die Umsetzung hängt stark an Bundesmitteln und Bund- bzw. DB-Prioritäten. Dringend notwendige Maßnahmen zum Knoten Lübeck wirken vergleichsweise defensiv platziert. Die Hansestadt Lübeck (HL) hält hier eine umfassendere Planung von Seiten der DB InfraGO in Form der FFBQ-Hinterlandanbindung inkl. ganzheitlichem Ausbau des Knotens Lübeck für zwingend erforderlich. Die HL fordert im Zuge dessen schon seit längerer Zeit die Planung für ein 3. und 4. Gleis zwischen Lübeck Hbf und Abzw. Waldhalle sowie kreuzungsfreier Ein-/Ausfädelungen im Nord- und Südkopf des Knotens Lübeck. Hierbei würde sich die HL auch klar noch mehr Unterstützung und Rückenwind von Seiten des Landes und der NAH.SH wünschen, ganz konkret auch festgehalten im LNVP 2027-2031. Aus Sicht der HL handelt es sich um eine Maßnahme im Zuge der FFBQ-Hinterlandanbindung, die im Vergleich von hoher landesweiter Priorität ist.

Auch Reaktivierungen wirken im LNVP-Entwurf eher defensiv priorisiert. Abseits der Schönberger Strecke als „gesetzte Maßnahme“ werden neue Reaktivierungen eher vorsichtig behandelt. Ein offensiverer Ausbaukurs inklusive Perspektive für die Strecken Lübeck Hbf – Lübeck Schlutup, Lübeck Hbf – Herrenwyk (Uferbahn), (Lübeck Hbf –) Malente – Lütjenburg und (Lübeck Hbf –) Ratzeburg – Hagenow Land wäre aus Sicht der HL wünschenswert.

Generell erkennt die HL im LNVP-Entwurf jedoch auch ein großes Wohlwollen der NAH.SH gegenüber von Projekten, die für Lübeck wichtig sind. So ist die Regio-S-Bahn grundsätzlich in Form eines Stufenkonzepts als wichtige Zukunftsstrategie integriert. Auch wird der neue Bahnhof Lübeck-Moisling als Erfolgsbeispiel klar herausgestellt. Die neue Station wird schon nach vergleichsweise kurzer Etablierungsphase stark nachgefragt (ca. 1.300 Ein-/Ausstiege täglich), was ein starkes Argument für weitere SPNV-Stationen in Stadt und Region ist. Insgesamt bleibt die Regio-S-Bahn-Perspektive allerdings noch zu vage: Verschiedene Taktverdichtungen werden beschrieben, aber: der Pfad zu einer echten Regio-S-Bahn (RSB) ist noch langwierig. Insbesondere die RSB nach Malente Nord/Lütjenburg wirkt beispielsweise durch die Verquickung des Projektes mit dem 3.

und 4. Gleis nördlich des Lübecker Hbf „auf die lange Bank geschoben“. Argumentativer Nachschärfungsbedarf und die Notwendigkeit zu mehr Klarheit für die Region ergibt sich in Bezug auf eine klare Zukunftsstrategie für die Bäderbahn Lübeck – Neustadt i. H. als wichtiger Teil der RSB. Gerade angesichts stark steigender Fahrgastzahlen (+85 % in den letzten 15 Jahren) wäre hier mehr Ambition wünschenswert gewesen. Aus Sicht der HL besteht insbesondere im verdichteten Lübecker Raum ein vergleichsweise großes Aktivierungspotenzial auf zudem bereits vorhandenen Gleisanlagen. Hier kann man überproportional viele Menschen zusätzlich in die Züge bekommen, wie das Moislinger Beispiel zeigt.

Generell wirkt der LNVP solide und qualitätsorientiert und aus Sicht der HL operativ mittelfristig erstmal positiv, aber mit Blick auf die langfristige Zukunft zu defensiv.

## **Im Einzelnen:**

### **S. 5, Begriff „Verkehrsleistung im SPNV in Personenkilometern“:**

Hier könnte der Begriff der Verkehrsleistung im SPNV in Personenkilometern noch zielgruppengerechter (Politik) mit einfacher Definition erklärt werden.

### **S. 13, Sitzplatzkapazitäten:**

Es wird anerkannt, dass in puncto Sitzplatzkapazitäten auf diversen Strecken nachgebessert wurde, um der gestiegenen Nachfrage adäquat zu begegnen. Dennoch zeigt sich für die Bäderbahn (RB 85) weiterhin ein erheblicher zusätzlicher Bedarf, insbesondere in den Sommermonaten. Mögliche Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung wären etwa die Wiedereinführung von lokbespannten Doppelstockzügen (4 bis 5 Wagen) oder der Einsatz von LINT in Dreifachtraktion auf besonders überlasteten Verbindungen.

Zugleich sollten auch für die stark nachgefragte Regionalbahnlinie von Kiel nach Lübeck (RB 84) vermehrt Doppeltraktionen mit FLIRT-Akku eingesetzt werden.

### **S. 15, KISS mit ETCS:**

Die auf S. 15 erwähnte Ausstattung der KISS-Fahrzeuge mit ETCS (European Train Control System) ist ausdrücklich zu begrüßen. ETCS ist ein zukunftsweisender Baustein für die Leistungsfähigkeit, Sicherheit und Kapazität. Insbesondere im Knoten Lübeck, mit perspektivisch durch die die FFBQ-Hinterlandanbindung sehr stark zunehmender Verkehrsbelastung, ist diese digitale Leit- und Sicherungstechnik (LST) möglicherweise ein weiteres Instrument zur Kapazitätssteigerung. Ein ETCS-Rollout sollte perspektivisch für die gesamte Region Lübeck angestrebt werden. ETCS bietet für den Eisenbahnverkehr erhebliche Vorteile: präzisere Zugfolge, stabilere Betriebsqualität und bessere Integration in einen zukünftigen digitalen Knoten. Für Lübeck als wichtigen, zukünftig noch wachsenden Verkehrsknoten könnte ein regional abgestimmtes ETCS-Rollout ein möglicher weiterer Baustein zur Leistungssteigerung sein.

### **S. 18, Bahnhof Haltepunkt Moislung als Best Practice:**

Der neue Haltepunkt Lübeck-Moisling ist Ausdruck eines erfolgreichen Gemeinschaftsprojekts zwischen Land, NAH.SH und HL. Während durch großzügige Landesförderung schienenseitige Infrastruktur (Bahnsteige) und Bahnhofsumfeld realisiert wurden, stellt die HL eine umfassende Anschlussmobilität sicher und investiert hierfür jährlich rund 2,65 Mio. Euro in die Anbindung durch mehrere Buslinien (5, 7, 11, 12, 31). Moislung fungiert damit nicht nur als zusätzlicher SPNV-Halt, sondern als vollwertiger Busknoten im Lübecker Südwesten. Die Bedeutung des Haltepunkts reicht dabei deutlich über den Stadtteil Moislung hinaus: Durch die gezielte Verknüpfung des SPNV

mit den Buslinien werden auch angrenzende Stadtteile wie Buntekuh oder Teile von St. Lorenz Süd direkt an den SPNV angebunden. Für viele Fahrgäste entfallen damit vorher notwendige Umwege über den ZOB/Hauptbahnhof. Der neue Haltepunkt verbessert somit nicht nur die Erreichbarkeit einzelner Quartiere, sondern optimiert die gesamte Reisekette im Sinne eines integrierten, zeitsparenden Angebots. Der Bahnhofhaltepunkt Moisling steht damit beispielhaft für eine moderne Verkehrsplanung, die Infrastrukturinvestitionen konsequent mit kommunaler Angebotsplanung verzahnt. Er zeigt, wie durch abgestimmtes Handeln von Land und Kommune ein leistungsfähiger, barrierefreier und zukunftsfähiger Mobilitätsknoten entstehen kann, der sowohl die Attraktivität des SPNV steigert als auch zur Entlastung des Straßennetzes beiträgt. Vor diesem Hintergrund wird darum gebeten, dies auch noch textlich im LNVP im Sinne eines Best-Practice-Beispiels mehr hervorzuheben und durch geeignetes Bildmaterial zu unterstreichen (wird gerne von der HL gestellt).

### **S. 23: Modellprojekte/ODV:**

Die auf S. 23 dargestellten Modellprojekte im Bereich On-Demand-Verkehr (ODV) sind als Innovationsansatz grundsätzlich erst einmal nachvollziehbar. Flexible Bedienformen können in dünn besiedelten Räumen oder auch zu Randzeiten eine sinnvolle Systemergänzung darstellen. Gleichwohl ist ihre Wirksamkeit für die Verkehrswende begrenzt: ODV-Systeme sind kostenintensiv und weisen insbesondere im ländlichen Raum häufig nur geringe Bündelungseffekte und lange Leerfahrten auf. Während der Motorisierte Individualverkehr (MIV) im Schnitt eine Besetzung von rund 1,3 Personen pro Fahrt aufweist, erreichen ODV im ländlichen Raum teils nur etwa 0,8 Fahrgäste je Fahrzeugbewegung (inkl. Leerfahrten, exkl. Fahrer). Im Kapitel fehlen entsprechende Kennwerte für das Projekt „SMILE24“, sodass dessen Wirksamkeit noch nicht gänzlich nachvollziehbar ist. Auch wäre der Indikator Euro pro zusätzlichem Fahrgast bzw. Euro pro beförderten Fahrgast, differenziert auf die „SMILE24“-Produkte ODV und Expressbusse, hier noch sinnvoll und weiterführend.

Für den Fahrgast besonders relevant ist im Zusammenhang mit ODV auch der Aspekt der Verfügbarkeit und Verlässlichkeit. Klassische Bus- und Bahnangebote bilden das verlässliche Rückgrat des öffentlichen Verkehrs mit festen Taktlagen, klaren Anschlussbeziehungen und einer hohen Planbarkeit. ODV hingegen unterliegen stärkeren Schwankungen hinsichtlich Wartezeiten und tatsächlicher Verfügbarkeit. Sie können daher das Qualitätsmerkmal einer verlässlichen Grundversorgung im ländlichen Raum nicht im gleichen Maße gewährleisten und allenfalls ergänzende Angebote darstellen. Für beispielsweise Pendlerinnen und Pendler ist jedoch gerade Verlässlichkeit entscheidend.

Im Zusammenhang mit dem als Leuchtturmprojekt positionierten Vorhaben „SMILE 24“ wurde zudem wahrgenommen, dass hierfür erhebliche Landesmittel eingesetzt wurden, während zeitgleich SPNV-Leistungen in und um Lübeck ausgedünnt wurden. Vor diesem Hintergrund erscheint eine klarere Prioritätensetzung zugunsten des SPNV erforderlich.

### **S. 34, kritischer Zustand der DB-Infrastruktur:**

Die auf S. 34 vorgenommene klare Benennung des kritischen Zustands der DB-Infrastruktur ist ausdrücklich zu begrüßen. Die Problemlage wird damit offen und transparent beschrieben und nicht relativiert. Vor dem Hintergrund zunehmender Störanfälligkeit, wachsender Bauzustände und begrenzter Kapazitätsreserven ist diese Offenheit in der Analyse eine wichtige Grundlage für eine realistische Planung. Ebenso wird die Strategie des Landes zur stärkeren Regionalisierung von Infrastrukturverantwortung positiv bewertet. Eine größere regionale Verantwortung, möglicherweise auch teilweise mit kommunalisierter Eigentümerschaft, kann dazu beitragen, Maßnahmen

bedarfsgerechter zu priorisieren, Planungsprozesse zu beschleunigen und die Qualität des Systems nachhaltig zu verbessern. Zudem eröffnet eine solche Strategie die Chance einer Entkopplung von massiven Teuerungen bei DB-Trassenpreisen.

### **S. 36 ff., Landesziele, u. a. Verdopplung der Fahrgastzahlen, Steigerung der Verkehrsleistung:**

Die auf S. 36 formulierten Landesziele, insbesondere die Verdopplung der Fahrgastzahlen und die deutliche Ausweitung der Verkehrsleistung, setzen ein klares und ambitioniertes Signal. Auch die auf S. 38 hervorgehobene Steigerung der SPNV-Nachfrage sowie ein wachsender Anteil am Gesamtverkehr sind ausdrücklich zu begrüßen. Eine konsequente Orientierung an der Fahrgastnachfrage ist nicht nur verkehrs- und klimapolitisch sinnvoll, sondern auch wirtschaftlich geboten: Steigende Fahrgastzahlen führen (trotz der tariflichen Besonderheiten des Deutschlandtickets) prinzipiell zu höheren Einnahmen und tragen damit zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Systems bei. Eine gute Nachfrage kann die Erlössituation stabilisieren, erhöht die Auslastung und trägt dazu bei, öffentliche Mittel effizienter einzusetzen.

Was in diesem Kapitel fehlt, sind weitergehende Informationen, inwieweit die Maßnahmen des LNVP 2027-2031 dazu beitragen können, die genannten Ziele zu den Fahrgastzahlen und zur Verkehrsleistung zu erreichen und ob hierzu eine Validierung mit dem Verkehrsmodell der NAH.SH erfolgt ist.

### **S. 39, Barrierefreiheit:**

Die auf S. 39 formulierten Ziele zur Barrierefreiheit werden ausdrücklich begrüßt. Aus Sicht der HL sollte jedoch das Ziel einer vollständigen, also 100-prozentigen Barrierefreiheit im SPNV bis 2031 verbindlich angestrebt werden. Gerade in der Region Lübeck erscheint dies realistisch erreichbar, da hier im Wesentlichen nur noch eine einzelne Station (der Bahnhof Timmendorfer Strand) entsprechend auszubauen ist. Eine vollständige Barrierefreiheit wäre nicht nur ein starkes verkehrspolitisches Signal, sondern auch ein konsequenter Schritt hin zu echter Teilhabe im Sinne gleichwertiger Lebensverhältnisse.

Darüber hinaus sollte bei größeren und hochfrequentierten Stationen das Prinzip der Redundanz berücksichtigt werden: Der Ausfall eines einzelnen Aufzugs führt faktisch zum temporären Verlust der Barrierefreiheit und stellt für mobilitätseingeschränkte Menschen eine massive Einschränkung dar. Vor diesem Hintergrund wird angeregt, generell an zentralen Stationen (wie z. B. dem Lübecker Hbf) jeweils einen weiteren zusätzlichen Aufzug pro Bahnsteig (oder alternativ eine Rampe) vorzusehen. Barrierefreie Mobilität ist kein Komfortmerkmal, sondern Ausdruck gleichberechtigter Teilhabe. Ihre dauerhafte Sicherstellung erfordert daher auch eine ausfallsichere Infrastruktur und Systemredundanz.

### **S. 44, Resilienz der Infrastruktur:**

Die auf S. 44 dargestellte Zielsetzung einer resilienten Infrastruktur wird ausdrücklich begrüßt. Vor dem Hintergrund der FFBQ-Hinterlandanbindung sollte jedoch der Schienenknoten Lübeck als zentrales Handlungsfeld hier explizit benannt werden. Eine leistungsfähige und störungsrobuste Infrastruktur ist hier von herausragender Bedeutung, da sich hier künftig internationaler SGV, SPNV und SPNV bündeln.

Seit vielen Jahren hat die HL die DB auf drohende Engpässe im Schienenknoten Lübeck im Kontext der FFBQ hingewiesen. Gleichwohl fanden diese Hinweise bedauerlicherweise lange keine Berück-

sichtigung. Auf wiederholtes Drängen der Hansestadt Lübeck wurde dann letztlich durch das Eisenbahn-Bundesamt die Offenlegung und Aktualisierung der Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) verfügt.

Die im zweiten Quartal 2025 vorgelegte EBWU zum Knoten Lübeck (vgl. Anhang 1) zeigt, dass selbst das von der DB InfraGO in der ursprünglichen Antragsplanung der FFBQ-Hinterlandanbindung zugrunde gelegte Basiszugprogramm in dieser Form nicht stabil fahrbar ist. Gegenüber der ursprünglichen Planung wurde das tägliche Zugaufkommen in der EBWU reduziert, D-Takt-Verbindungen gestrichen oder gebrochen und teils ungewöhnlich lange Standzeiten unterstellt, um rechnerisch eine noch „akzeptable Betriebsqualität“ darzustellen. Gleichwohl wird in der EBWU selbst festgestellt, dass der Abschnitt Lübeck Hbf – Bad Schwartau die Kapazitätsgrenze erreicht und keine zusätzlichen vertakteten Verkehre mehr zulässt. Zudem überschreiten die dokumentierten Wartezeiten im Knoten Lübeck deutlich die internen Schwellenwerte der DB für erhebliche Engpässe.

Dies steht im deutlichen Widerspruch zu den bisherigen Aussagen der DB, wonach die in der ursprünglichen Planung angesetzten Zugzahlen realisierbar seien. Zahlreiche Annahmen erscheinen aus planerischer und betrieblicher Sicht nicht belastbar. Die vermeintlich positive Kapazitätsaussage der DB steht damit aus Sicht der HL im Widerspruch zu den vorliegenden Daten.

Im Einzelnen sieht die HL zusammengefasst folgende zentrale Kritikpunkte:

- Während die ursprünglichen DB-Antragsunterlagen zum PFA Lübeck der FFBQ-Hinterlandanbindung noch von einem täglichen Zugprogramm von 331 Zügen ausgingen, basiert die EBWU nun lediglich auf 318 Zügen pro Tag.
- Zur Entlastung des Knotens in der EBWU wurden verschiedene relevante Zugverbindungen des D-Takts gestrichen oder abgewertet: Die feinerschließende SPNV-Linie N18 Lübeck-Eutin, die das Land zum D-Takt angemeldet hatte, wurde vollständig aus der Betrachtung entfernt. Die heute noch durchgehende RE-Linie Kiel – Lübeck – Lüneburg (N9.a SH) wurde in Lübeck gebrochen – mit wesentlichen Nachteilen für Fahrgäste in den Kreisen Plön und Ostholstein in Bezug auf die direkte Anbindung an die ICE / IC-Halte Büchen und Lüneburg. Einzelne Leistungen im SPFV wie die bis 12/2025 verkehrenden ICE Lübeck – München oder die bis 08/2022 verkehrenden touristische IC-Züge an die Lübecker Bucht wurden ebenfalls nicht berücksichtigt.
- Durch die unabgestimmten Anpassungen der DB am D-Takt wird nicht nur die verkehrliche Qualität gemindert, sondern auch die Umlauf- und Personalplanung beeinträchtigt, mit unmittelbaren Kostenfolgen für das Land: So entsteht in der Relation Kiel – Lübeck ein zusätzlicher Fahrzeugumlauf (in EBWU unterstellte „Langwenden via Abstellung“) im direkten Vergleich zur D-Takt-Planung, was finanzielle Mehrbelastungen für das Land nach sich ziehen würde.
- In der EBWU wurden ferner zum Teil ungewöhnlich lange Standzeiten unterstellt, um rechnerisch einen noch stabilen Betriebsablauf nachzuweisen: ICE-Züge Hamburg – Lübeck – Kopenhagen sollen im Lübecker Hbf z. B. eine Standzeit von 10 Minuten erhalten – ein Widerspruch zur angestrebten Zielreisezeit von 2:30 h. Für den Schienengüterverkehr (SGV) werden 50 Minuten Standzeit im Hauptgüterbahnhof eingeplant. Beides, damit ICE und SGV im exakt richtigen Zeitkorridor den Engpass Lübeck Hbf – Bad Schwartau passieren können. Dass dieser deutlich am Limit ist, wird in der EBWU selbst ausgeführt: „Auch im Knoten Lübeck wird noch akzeptable Betriebsqualität erreicht. 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.“

- Im Detail gibt es noch weitere Aspekte aufzuführen, wie z. B. die Inkaufnahme einer mittleren Ankunftsverspätung der Züge in Lübeck-Travemünde Strand und in Neustadt i. H. von mehr als 3 min bei nur 6 min Wendezeit (Kurzweide), was realistischerweise jeweils sog. Überschlagende Wenden nötig macht.
- Trotz all dieser Reduzierungen ergeben sich laut EBWU immer noch Engpässe: Im Südkopf des Lübecker Hbf, in Gleis 5 sowie nördlich des Hbf in Richtung Abzw. Waldhalle kommt es zu systematischen gegenseitigen Behinderungen der Züge. So treten laut EBWU Wartezeiten von über 42 Minuten/Tag auf – deutlich über dem internen Schwellenwert der DB-Richtlinie 405 für einen „erheblichen Engpass“ (> 24 Minuten/Tag).

Vor diesem Hintergrund erscheint die Schlussfolgerung einer „ausreichend dimensionierten“ Infrastruktur nicht belastbar. Vielmehr belegen die vorliegenden Ergebnisse, dass der Knoten Lübeck bereits unter reduzierten Annahmen an seine Grenzen stößt. Eine resiliente Infrastruktur im Sinne des LNVP erfordert jedoch ausreichende Leistungsreserven, stabile Betriebsqualität und Wachstumsspielräume; insbesondere beim erklärten bundespolitischen Ziel der Fahrgastverdopplung.

Es ist daher erforderlich, den ganzheitlichen Ausbau des Knotens Lübeck einschließlich eines 3. und 4. Gleises verbindlich mit der FFBQ-Hinterlandanbindung zu verknüpfen. Im Zuge dessen sind auch kreuzungsfreie Ein- und Ausfädelungen im südlichen und nördlichen Zulauf mitzudenken (vgl. Abb. 1 und 2), um konfliktfreie Fahrstraßen zu ermöglichen und systematische gegenseitige Behinderungen zu vermeiden. Nur durch zusätzliche Gleiskapazitäten in Kombination mit höhengleichen Ein- und Ausfädelungen lassen sich stabile Zugfolgen, verlässliche Anschlüsse und betriebliche Reserven für SPNV, SPFV sowie SGV gewährleisten. Nur so kann gewährleistet werden, dass das vorgesehene Zugprogramm langfristig zuverlässig und stabil abgewickelt werden kann. Die sich ohnehin abzeichnenden Projektverzögerungen sollten als Chance genutzt werden, die Planung nun ganzheitlich auszurichten.



**Abb. 1: Problemfelder im Schienenknoten Lübeck**



**Abb. 2: Maßnahmen zum ganzheitlichen Knotenausbau**

#### **S. 49, Optimierungen durch Stopfmaschine:**

Die vorgesehenen Optimierungen, durch Einsatz einer Stopfmaschine gleich Überhöhungen mit zu ermöglichen, werden ausdrücklich begrüßt. Insbesondere für die Strecke Lübeck – Travemünde sind Maßnahmen zur infrastrukturellen Stabilisierung und Beschleunigung seit Langem erforderlich, um eine einheitliche Haltepolitik bei Bedienung mit RE 8 und RE 80 zu ermöglichen (bisher bedient der RE 80 bzw. z. Zt. RE 86 nur Dänischburg/IKEA und Strandbahnhof). Entsprechende Verbesserungen wurden in der Vergangenheit mehrfach zugunsten anderer Prioritätensetzungen im Netz von Seiten der DB InfraGO zurückgestellt. Die HL wünscht sich einen zügigen Ausbau.

#### **S. 54, Preetz-Pendel:**

Die Bezeichnung des Preetz-Pendels als „RB 86“ erscheint potentiell irritierend. Die Liniennummer wurde bislang immer wieder auch für die Verkehre nach Travemünde verwendet. Eine Umwidmung der Nummer für den Preetz-Pendel sollte daher überprüft werden.

#### **S. 56, Kapazitätsausweitung in den Netzen mit Akkuzügen:**

Die vorgesehene Kapazitätsausweitung in den Netzen mit Akkuzügen wird von der HL ausdrücklich begrüßt. Sie ist insbesondere vor dem Hintergrund der bereits heute hohen Auslastung der RB 84 erforderlich und verkehrlich sinnvoll (s. o.). Mit der perspektivischen Aufwertung und Beschleunigung der Verbindung zum RE 84 ist zudem von weiter steigender Nachfrage auszugehen, sodass eine frühzeitige Dimensionierung der Kapazitäten vorausschauend ist. Zusätzlich sollte geprüft werden, inwieweit die z. Zt. zweiteiligen Akkutriebzügen ggf. durch die Ergänzung eines zusätzlichen Mittelteils zu dreiteiligen Akkutriebzügen ergänzt werden könnten.

#### **S. 58, Neuer RE 78 Kiel – Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe – Hamburg:**

Für den neuen RE 78 ist im LNVP-Entwurf nicht nachgewiesen, wie dieser kapazitiv ermöglicht werden kann. Der Angebotsausbau des RE 78 darf genauso wie weitere Maßnahmen des LNVP 2027-2031 (z. B. auch die S 4) nicht zu einer Einschränkung der Kapazitäten für den Schienengüterverkehr zu den Lübecker Häfen führen.

## S. 68, RSB-Zielnetz der NAH.SH:

Das dargestellte RSB-Zielnetz der NAH.SH stellt insgesamt einen guten und tragfähigen Ansatz dar, auf dem weiter aufgebaut werden kann. Kritisch gesehen wird jedoch eine mögliche Brechung der bislang durchgehenden Linie RE 83 in Lübeck. Die derzeit bestehende und auch im Deutschlandtakt vorgesehene Durchbindung Kiel – Lübeck – Lüneburg (Linie E 9.a SH) sollte nicht im Knoten Lübeck enden. Eine Kappung hätte den Wegfall direkter, umsteigefreier Verbindungen von den Kreisen Plön und Ostholstein zu den Fernverkehrsknoten Büchen und Lüneburg zur Folge, mit nachteiligen Auswirkungen für Wirtschaft, Pendlerverflechtungen und Tourismus in zahlreichen Kommunen der Region. In der Region besteht hierzu eine klare Haltung: Der RE 83 ist als durchgängige Linie zu erhalten und perspektivisch zu einem 30-Minuten-Takt weiterzuentwickeln. Diese Forderung ist auch im Appell zur Regio-S-Bahn nach Malente/Lütjenburg/Kiel (vgl. Anhang 2) festgehalten. Zudem wird in der Region mit Sorge gesehen, dass Pansdorf und Pönitz ihre direkte Anbindung an Kiel verlieren könnten (vgl. auch Anhang 2). Hier sollten alternative planerische Lösungen geprüft werden.

Auch zur Zukunft der Bäderbahn (RB 85) hat die Region eine klare Haltung, die im Folgenden in ausführlichen Anmerkungen weiter ausgeführt wird (vgl. auch Anhang 3).

Darüber hinaus wird eine offensivere Reaktivierungsstrategie vermisst. Aus Sicht der Hansestadt Lübeck wären insbesondere Perspektiven für die SPNV-Reaktivierung der folgenden Strecken wünschenswert:

Lübeck Hbf –Schlutup

Lübeck Hbf – Herrenwyk (Uferbahn)

(Lübeck Hbf –) Malente – Lütjenburg

(Lübeck Hbf –) Ratzeburg – Hagenow Land

Insgesamt bietet das RSB-Zielnetz eine gute Grundlage, sollte jedoch in den genannten Punkten weiterentwickelt werden, um die regionale Erreichbarkeit und langfristigen Wachstumsziele im SPNV vollständig abzubilden.

Um in Sachen Regio-S-Bahn eine verlässliche Indikation über die zu erschließenden Fahrgastpotentiale zu erhalten, wurden Ende 2025 mit dem Verkehrsmodell der Hansestadt Lübeck auf Basis des damaligen Modellstands vier Ausbaustufen untersucht. Ziel war es, die verkehrlichen Wirkungen einer Regio-S-Bahn systematisch einem Referenzzustand gegenüberzustellen und bewerten und einordnen zu können. Hierbei wurden verschiedene Entwicklungsszenarien von einem Basisfall (Stufe 1) bis hin zu einem sehr progressiven Zielnetz (Stufe 3) geprüft (vgl. Tab. 1):

**Tab. 1: Modellierungen zur RSB Lübeck:**

Stufe	Bezeichnung	Kernmerkmale	Wirkung
0	Nullfall	<p>Pessimistisches Referenzszenario, dient ausschließlich der Kontrastierung.</p> <p><b>Zentrale Elemente:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Alle Linien im Knoten Lübeck gemäß EBWU</li><li>• Angebotsvolumina der SPNV-Linien gemäß Jahresfahrplan 2025</li><li>• Ausnahme: ganztägiger 30-Minuten-Takt Lübeck – Neustadt i. H. via NBS (zur sauberen Vergleichbarkeit mit den Stufen 1 bis 3), inkl.</li></ul>	

		<p>Unterstellung eines Ersatzverkehrs/Shuttlebus vom Bf Ratekau NBS via, Timmendorfer Strand Mitte, Scharbeutz zum Bf Scharbeutz NBS (im 30-Minuten-Takt, abgestimmt auf jeden RE)</p> <p><b>Charakteristik:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Keine</u> Regio-S-Bahn</li> <li>• Bäderbahn <u>nicht</u> im SPNV genutzt</li> <li>• Funktion als reiner Referenzzustand</li> </ul>	
1	RSB-Basisfall	<p>Stufe 1 orientiert sich stark am dritten Gutachterentwurf des Deutschlandtaktes.</p> <p><b>Zentrale Elemente:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einführung der RSB auf Kernstrecken und erste Taktverdichtungen gem. D-Takt (3. GE)</li> <li>• Verkehr Lübeck – Neustadt i. H. ab Ratekau NBS über die Bäderbahn (im 30-Minuten-Takt)</li> <li>• Außerdem: Ausweitung der Sprinterverkehre des RE 8X von bislang 2 auf 8 Zugpaare (wie in der EBWU bereits unterstellt)</li> </ul> <p><b>Charakteristik:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einführung eines klar strukturierten Regio-S-Bahn-Grundsystems</li> <li>• Rückführung der Verkehre auf die Bäderbahn</li> <li>• Moderate Angebotsverdichtung im Korridor Richtung Hamburg</li> </ul>	<p>+ 9.500 ÖV Wege in der Region Lübeck</p> <p>(im Vgl. zu Stufe 0)</p>
2	RSB-Ausbaufall	<p>Stufe 2 erweitert die Stufe 1 substanziell.</p> <p><b>Zentrale Erweiterungen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regio-S-Bahn Schwerin – Lübeck – Kiel im 60-Minuten-Takt</li> <li>• Regio-S-Bahn Schönberg (Meckl.) – Lübeck – Malente – Lütjenburg im 60-Minuten-Takt</li> <li>• Takt-Überlagerungen in den Abschnitten Schönberg (Meckl.) – Lübeck und Lübeck – Malente zum RSB-30-Minuten-Takt</li> <li>• Reaktivierung Eutin – Neustadt i. H.</li> <li>• Regionalexpress Lüneburg – Büchen – Lübeck – Kiel im 30-Minuten-Takt</li> <li>• RSB-Linie Hagenow Land – Ratzeburg – Lübeck – Bad Schwartau (60-Minuten-Takt) auf reaktivierter Strecke</li> <li>• Im Abschnitt Lübeck – Ratzeburg hierdurch: 3 Züge/Stunde (2x RE, 1x RSB)</li> <li>• RE Rostock – Bad Kleinen – Lübeck im 120-Min.-Takt</li> <li>• RSB nach Schlutup im 30-Min.-Takt</li> <li>• 15-Min.-Takt Travemünde</li> <li>• 30-Minuten-Takt Hamburg – Lübeck mit RE-Sprinter-Verkehren (zusätzlich zum konventionellen RE im 30-Min.-Takt)</li> </ul> <p><b>Charakteristik:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Deutliche Systemausweitung</li> <li>• Klare Regio-S-Bahn-Netzlogik mit Taktüberlagerungseffekten</li> </ul>	<p>+ 29.500 ÖV-Wege in der Region Lübeck</p> <p>(im Vgl. zu Stufe 0)</p>

3	RSB-Progressivfall	<p>Stufe 3 baut auf Stufe 2 auf und entwickelt eine echte Stammstreckenlogik.</p> <p><b>Stammstreckenbildung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stammstrecke St. Jürgen – Hauptbahnhof → 10-Minuten-Takt</li> <li>• Stammstrecke Hauptbahnhof – Vorwerk → 5-Minuten-Takt</li> <li>• Stammstrecke Hauptbahnhof – Ratekau → 15-Minuten-Takt</li> <li>• Stammstrecke Hauptbahnhof – Travemünde → 15-Minuten-Takt</li> </ul> <p><b>Weitere Netzergänzungen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Neue Linien nach: Bad Segeberg, Timmendorfer Strand Mitte, Herrenwyk</li> </ul> <p><b>Charakteristik:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nochmals deutlich verdichtete Taktachsen</li> <li>• Systematische Stammstreckenbildung</li> <li>• Annäherung an klassische Metropol-S-Bahn-Strukturen</li> </ul>	<p>+ 45.000 ÖV-Wege in der Region Lübeck</p> <p>(im Vgl. zu Stufe 0)</p>
---	--------------------	---	--

Die Nachfragemodellierungen belegen deutliche Verkehrsverlagerungspotenziale und eine hohe Sensitivität auf Angebotsverbesserungen; und dies ohne in den Modellrechnungen Push-Maßnahmen beim MIV unterstellt zu haben. Gleichzeitig ist ausdrücklich festzuhalten, dass es sich hierbei um eine erste Indikation handelt. Die Modellierung basiert auf einem frühen Planungsstand. Wichtige Optimierungsschritte sind bislang noch nicht berücksichtigt. Dazu zählen unter anderem: eine mögliche Zusammenlegung einzelner Haltepunkte, eine systematische Neuordnung und Heranführung der Busverkehre an die Regio-S-Bahn-Korridore, netzseitige Feinjustierungen im Bereich von Umsteigebeziehungen und Taktlagen sowie die Berücksichtigung städtebaulicher Entwicklungspotenziale entlang neuer Haltepunkte. Gerade die Anpassung des Busnetzes birgt erfahrungsgemäß erhebliche zusätzliche Nachfragepotenziale, da erst durch abgestimmte Zubringerverkehre die volle Systemwirkung einer Regio-S-Bahn entfaltet wird.

Hinzu kommt, dass das Verkehrsmodell der Hansestadt Lübeck fortlaufend aktualisiert wird. Auf Basis eines weiterentwickelten und aktualisierten Modellstands ist zeitnah eine erneute Modellierung vorgesehen. Die Ergebnisse können nach Abschluss der Berechnungen selbstverständlich den Fachkolleg:innen der NAH.SH in vollem Umfang zur Verfügung gestellt werden.

Zusammenfassend lässt sich festhalten: Die vorliegenden Werte stellen noch keinen abschließenden Bewertungsstand dar, sie geben jedoch bereits jetzt einen klaren Hinweis auf die erheblichen verkehrlichen Potenziale einer Regio-S-Bahn Lübeck. Schon bei moderaten Ausbauten entstehen deutliche Nachfragezuwächse. Die Ergebnisse unterstreichen die große Bedeutung einer RSB als Schlüssel für eine strukturelle Stärkung des SPNV in der Region.

### **S. 58, RSB-Ast Lübeck-St. Jürgen:**

Der im LNVP vorgesehene Regio-S-Bahn-Ast nach St. Jürgen wird ausdrücklich begrüßt. Er stellt einen Schritt zur besseren Erschließung und zur Stärkung des SPNV im Süden Lübecks dar. Gleichzeitig wird Potenzial gesehen, die Linie RE 84 im Sinne einer wertschöpfenden Umlaufoptimierung mindestens bis Eichholz oder Wesloe zu verlängern. Eine solche Erweiterung würde zusätzliche

Wohngebiete direkt anbinden, die Nachfragebasis verbreitern und die Systemlogik einer Regio-S-Bahn sinnvoll weiterentwickeln. Aus Sicht der HL kann dies zugleich als „Türöffner“ für eine perspektivische Reaktivierung in Richtung Schlutup gesehen werden.

Denn mittelfristig erscheint eine eigenständige RSB-Linie nach Schlutup im 30-Minuten-Takt sinnvoll und sollte aufgrund der zu erzielenden Fahrgastpotentiale sowohl angebots- als auch infrastruktureseitig als „zu planende Maßnahme“ aufgenommen werden. So ergäben sich für eine RSB nach Schlutup im 30-Min.-Takt im Streckenquerschnitt zwischen Schlutuper Tannen und Kirschenallee 1.857 Fahrgäste und für den Streckenquerschnitt zwischen Eichholz und St. Jürgen sogar 4.747 Fahrgäste (RSB Modellstufe 2). Für den Abschnitt bis Eichholz wäre, bei entsprechender Nachfrageentwicklung, perspektivisch auch eine Verdichtung auf einen 15-Minuten-Takt verkehrlich sinnvoll; hiermit ergäben sich für den Streckenquerschnitt zwischen Eichholz und St. Jürgen 6.450 Fahrgäste (RSB Modellstufe 3), weshalb dieser Angebots- und der nötige Infrastrukturausbau als „zu untersuchende Maßnahme“ aufgenommen werden sollte.

### **S. 69, RSB-Ast Bäderbahn:**

Der auf S. 68 und S. 69 beschriebene Angebotsausbau auf der Bäderbahn (RB 85) wird ausdrücklich begrüßt. Er ist folgerichtig angesichts der hohen Nachfrage im Pendler:innenverkehr sowie der wachsenden touristischen Nachfrage in der Lübecker Bucht. Als Teil der RSB (Halbstundentakt via Timmendorfer Strand und Durchbindung von/nach Hamburg) ergäben sich Fahrgastzahlen in Höhe von 6.605 Fahrgästen pro Tag im Streckenquerschnitt gemessen südlich des neuen Haltepunkts Ratekau (RSB Modellstufe 1). Würde theoretisch hierzu noch eine zusätzliche halbstündliche RSB von Lübeck bis zu einer neu zu bauenden Station Timmendorfer Strand Mitte (so wie in der Machbarkeitsstudie von Timmendorfer Strand und der NAH.SH als Idee angelegt) unterstellt, ergäben sich im o.g. Querschnitt 8.885 Fahrgäste pro Tag (RSB Modellstufe 3).

Zeitnah bedarf es eines klaren Bekenntnisses des Landes zur Bäderbahn über das Jahr 2031 und damit über die Laufzeit des LNVP 2027-2031 hinaus. Angesichts langfristiger Infrastrukturentscheidungen der Kommunen in der Region und erheblicher Investitionen ist Planungssicherheit erforderlich. Die Bäderbahn ist aus Sicht der HL kein Übergangsmodell bis zum Anfang der 2030er Jahre, sondern ein notwendiger, dauerhafter, integraler Bestandteil der RSB. Dies sollte im LNVP auch bereits jetzt verankert werden.

### **S. 69, RSB-Ast Travemünde:**

Der Halbstundentakt für Travemünde findet die ausdrückliche Zustimmung der HL und sollte verbindlich als „gesetzte Maßnahme“ aufgenommen werden. Das große Potential der Angebotsverdichtung von einem partiellen auf einen ganztägigen und ganzjährigen Halbstundentakt wird durch Zahlen aus dem Verkehrsmodell gestützt (6.328 Fahrgäste im Streckenquerschnitt Dänischburg – Kücknitz in RSB Modellstufe 1). Zusätzlich sollte die Perspektive einer Verdichtung zum 15-Min.-Takt zumindest als „zu untersuchende Maßnahme“ aufgenommen werden (9.926 Fahrgäste im o. g. Streckenquerschnitt in RSB Modellstufe 2). Beim Ausbau der Strecke Richtung Travemünde muss dabei der Schienengüterverkehr (Anbindung des wichtigsten Lübecker Hafenterminals Skandinavienkai) unbedingt berücksichtigt werden. Die Verdichtung des SPNV darf hierbei nicht zu einer Einschränkung des Schienengüterverkehrs führen.

### **S. 70, RSB-Ast Büchen:**

Für die Strecke Lübeck – Büchen (– Lüneburg) wird die Einschätzung der NAH.SH geteilt, dass hier eine Ausweitung der Verkehre auf einen 30-Min.-Takt sinnvoll ist. Bei einem Halbstundentakt des RE 83 würden gemessen am Querschnitt Hochschulstadtteil – Genin 4.497 Fahrgäste erzielt (RSB

Modellstufe 1). Bei einer Angebotsausweitung in Form einer theoretischen zusätzlichen stündlichen, feinerschließenden RSB Lübeck – Ratzeburg – Zarrentin – Hagenow Land – Ludwigslust würden im gleichen Querschnitt 5.383 Fahrgäste befördert (RSB Modellstufe 2). Hier zeichnen sich entsprechend Synergien mit dem Reaktivierungsprojekt Ratzeburg – Zarrentin – Hagenow Land der VMV ab, die gemeinsam erschlossen werden sollten. Entsprechend sollte dieses potentielle Gemeinschaftsprojekt mit der VMV zumindest als „zu untersuchende Maßnahme“ in den LNVP aufgenommen werden.

#### **S. 71, SPNV-Studentakt FFBQ:**

Der auf S. 71 genannte Studentakt im SPNV auf der Achse Lübeck – Ostholstein – Lolland – Nykøbing Falster wird nachdrücklich unterstützt und sollte als „gesetzte Maßnahme“ im LNVP verankert werden. Er entspricht der Resolution des Fehmarnbelt-Komitees, die 2025 im Rahmen der Fehmarnbelt-Days in Lübeck unterzeichnet wurde, und spiegelt damit den klaren Willen der Region wider (vgl. Anhang 4).

Die Realisierung der FFBQ eröffnet erhebliche wirtschaftliche, verkehrliche und klimapolitische Chancen. Damit diese Potenziale jedoch wirksam werden können, bedarf es eines attraktiven und verlässlichen SPNV-Angebots. Ein bloßer Zweistudentakt würde der strategischen Bedeutung der Investitionen in Fehmarnbeltquerung, Fehmarnsundquerung und der umfangreichen Schieneninfrastruktur nicht gerecht und liefe Gefahr, die Entwicklung grenzüberschreitender Fahrgastpotenziale bereits im Ansatz zu begrenzen.

Der derzeitige Status quo kann kein Maßstab für die künftige Nachfrage sein. Erst durch kurze Reisezeiten, verlässliche Taktung und integrierte Ticketangebote kann sich das vorhandene Potenzial entfalten, sowohl im Pendler:innenverkehr als auch im Tourismus. Studien zur Arbeitsmarktintegration in der Fehmarnbeltregion sowie Erfahrungen aus anderen europäischen Grenzräumen zeigen, dass dichte Taktfolgen entscheidend für die Etablierung grenzüberschreitender Mobilität sind. Die Entwicklung der Öresundverbindung verdeutlicht, dass ein konsequent attraktives SPNV-Angebot zu einem starken Nachfragewachstum und zu einer vertieften wirtschaftlichen Integration führen kann. Auch wenn die strukturellen Voraussetzungen nicht identisch sind, zeigt das Beispiel, dass Frequenz und Verlässlichkeit zentrale Erfolgsfaktoren sind.

Vor dem Hintergrund der erheblichen Investitionssummen, der angestrebten Fahrgastverdopplung im Land sowie der europäischen Bedeutung der Strecke als Teil des TEN-V-Netzes sollte daher mindestens ein Studentakt als verbindlicher Angebotsstandard festgeschrieben werden. Nur ein solches Angebot wird dem Anspruch gerecht, die Fehmarnbeltquerung nicht allein als Infrastrukturprojekt, sondern als Motor für wirtschaftliches Zusammenwachsen, klimafreundliche Mobilität und europäische Integration zu begreifen.

#### **S. 74, RE-Sprinter Lübeck – Hamburg:**

Die mögliche Ausweitung der RE-Sprinter-Verkehre (RE 8 X) zwischen Lübeck und Hamburg auf ein regelmäßigeres, stündliches Angebot wird ausdrücklich begrüßt, da dieses einen wichtigen Beitrag zur Attraktivitätssteigerung und zur Reisezeitverkürzung im SPNV leistet. Vor dem Hintergrund der sich im Verkehrsmodell der HL darstellenden Nachfrageentwicklung sollte jedoch eine weitergehende Verdichtung des Angebots geprüft werden (30-Minuten-Takt des RE-Sprinter). Die Modellzahlen zeigen im Querschnitt südlich Lübeck-Moisling ein Fahrgastaufkommen von bis 25.000 Fahrgästen pro Tag, weshalb die Maßnahme als „zu planende Maßnahme“ eingeordnet werden sollte. Um diese Verkehre im Einklang mit steigenden Schienengüterverkehren realisieren zu können, sollten Maßnahmen zur Erhöhung der Streckenkapazität der Strecke Hamburg – Lübeck ge-

zielt gefördert werden und sämtliche Maßnahmen wie beispielsweise die höhengleiche Einbindung des Streckengleises für die S 4 in Ahrendburg-Gartenholz bzw. Bargtheide unterlassen werden (vgl. hierzu auch die weiteren Ausführungen in der Stellungnahme der HL zu S. 118 des LNVP).

### **S. 77: RSB-Ast Malente:**

Die Einordnung des RSB-Astes nach Malente Nord (bzw. mittlerweile: Holsteinische Schweiz) mit lediglich langfristiger Perspektive wird kritisch gesehen. Aus Sicht der HL sollte die Maßnahme viel früher umgesetzt und als „gesetzte Maßnahme“ eingeordnet werden, da sie einen wichtigen Baustein für die Weiterentwicklung des regionalen SPNV darstellt (vgl. auch Anhang 2). Bezogen auf den Streckenquerschnitt Eutin – Malente ergäbe sich eine tägliche Fahrgastnachfrage von 8.806 (RSB Modellstufe 1). Zudem sollte eine mögliche Weiterführung der Reaktivierung in Richtung Lütjenburg von Beginn an mitgedacht und zumindest als „zu untersuchende Maßnahme“ vertieft werden, auch mit Blick auf den entsprechenden Appell aus der Region, der die Bedeutung einer solchen Perspektive unterstreicht.

Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob bereits im Vorgriff auf die RSB eine vergleichsweise einfach umsetzbare Angebotsverbesserung als „low hanging fruit“ möglich ist: ein Halbstundentakt für Pönitz am See durch die Linien RE 83 und RE 84. Ein solcher zusätzlicher Halt für den RE 83 könnte voraussichtlich fahrzeitneutral<sup>1</sup> ermöglicht werden, da die neu eingesetzten Akkutriebzüge über sehr gute Beschleunigungseigenschaften verfügen. Hinzu kommt, dass Pönitz am See ein wichtiger regionaler Busknoten ist und somit auch die Verknüpfung mit dem Busverkehr gestärkt würde.

### **Ohne Seite im LNVP: RSB-Ast nach Schönberg (Meckl.):**

Im Entwurf des LNVP 2027-2031 fehlt eine erkennbare Ausweitungsperspektive in Richtung Nordwestmecklenburg. Auch hier gibt es noch deutliche Ausbaupotentiale, die durch die o. g. Modellierungen aufgezeigt werden. So ließen sich mit einem Schnell-Langsam-Konzept aus einem schnellen RE Rostock – Bad Kleinen – Lübeck (zwischen Bad Kleinen und Lübeck beschleunigt, nur mit Halt in Grevesmühlen und Schönberg) im 120-Min.-Takt und einer feinerschließenden RSB Schwerin – Lübeck im 60-Min.-Takt im Querschnitt Herrnburg – St. Jürgen 2.666 Fahrgäste pro Tag erzielen (RSB Modellstufe 1). Würde eine weitere stündliche RSB Lübeck – Schönberg (Meckl.) unterstellt, die das Angebot im Abschnitt Lübeck – Schönberg (Meckl.) auf einen Halbstundentakt verdichtet, ließen sich im gleichen Querschnitt 4.157 Fahrgäste pro Tag erzielen. Entsprechend sollten Abstimmungen mit der VMV aufgenommen werden, wie hier gemeinsam Fahrgastpotentiale im Ländergrenzen-übergreifenden Verkehr weiter erschlossen werden könnten. Entsprechend sollte diese Relation zumindest als „zu untersuchende Maßnahme“ in den LNVP aufgenommen werden.

### **Ohne Seite im LNVP: RSB-Ast nach Herrenwyk:**

In Lübeck lohnt auch ein Blick auf die sog. Uferbahn, die in Dänischburg von der Strecke nach Travemünde abzweigt und theoretisch Siems und Herrenwyk mit jeweils eigenen SPNV-Stationen erschließen könnte und die in der progressiven RSB Modellstufe 3 als reaktivierte Strecke im 30-Min-Takt bis Lübeck Hbf unterstellt wurde. Hier ergäben sich im Querschnitt Dänischburg/IKEA – Siems 2.286 Fahrgäste pro Tag. Entsprechend sollte diese Relation zumindest weiter untersucht werden und als „zu untersuchende Maßnahme“ in den LNVP aufgenommen werden.

### **S. 79, 3./4. Gleis:**

Im Infrastruktur-Maßnahmenkapitel auf S. 81 sollten der Ausbau eines 3. und 4. Gleises zwischen Lübeck Hbf und Abzweig Waldhalle ausdrücklich aufgenommen werden. Dieser Ausbau ist kein

---

<sup>1</sup> Vergleichbar zum zusätzlichen Halt in Ascheberg (Holstein).

kommunales Wunschprojekt, sondern ergibt sich unmittelbar aus der bundesweiten Kapazitätslogik des Deutschlandtakts. Im Rahmen der Deutschlandtakt-Planung ist zumindest ein drittes Gleis zwischen Lübeck und Bad Schwartau fachlich hinterlegt. Es handelt sich damit um eine infrastrukturelle Perspektive mit bundesweiter Bedeutung und langfristiger strategischer Relevanz. Darüber hinaus wird die Ausbauperspektive eines 3. und 4. Gleises ausdrücklich in der Kooperationsvereinbarung vom Mai 2025 zwischen dem Land Schleswig-Holstein, der Deutsche Bahn AG und der DB InfraGO AG benannt.<sup>2</sup> Auch wenn diese Vereinbarung noch keinen formalen Baubeschluss darstellt, ist sie als gemeinsam getragene Zielfestlegung und als Ausdruck einer abgestimmten Entwicklungsstrategie für die Schieneninfrastruktur im Land zu verstehen. Vor diesem Hintergrund erscheint es folgerichtig, das dritte und vierte Gleis im Knoten Lübeck im LNVP nicht nur perspektivisch zu erwähnen, sondern als „gesetzte“ infrastrukturelle Entwicklungsmaßnahme zu verankern.

Der Streckenabschnitt ist bereits jetzt ohne die zusätzlichen Verkehre durch die FFBQ gemäß des von der TU Braunschweig erstellten Gutachtens „Kapazitätsbetrachtung des Streckenabschnitts Lübeck Hbf – Schwartau Waldhalle (Abzw.) im Kontext der Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung“ (vgl. Anhang 5) an seiner Kapazitätsgrenze angelangt. Mit den prognostizierten Verkehrszuwächsen aus der FFBQ-Anbindung und den prognostizierten Schienengüterverkehrszuwächsen aus den Häfen Lübecks ergibt sich ohne viergleisigen Ausbau eine komplette Überlastung dieses Streckenabschnitts und eine für die Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Lübeck nicht hinnehmbare Beeinträchtigung sowohl für Personen- als auch insbesondere für Schienengüterverkehre. Aus Sicht der Hansestadt Lübeck kommt dieser Ausbaumaßnahme deswegen eine herausragende Bedeutung zu, um den Knoten Lübeck innerhalb dieses transeuropäischen Korridors nicht zum Nadelöhr werden zu lassen und weiteres Wachstum (auch im SPNV) zu ermöglichen und die derzeit bestehenden Verbindungen insbesondere auch des SPNV überhaupt erhalten zu können.

#### **S. 85, Ausbau Kiel – Preetz:**

Die vorgesehenen Maßnahmen zum Ausbau der Strecke Kiel – Preetz werden grundsätzlich begrüßt. Sie leisten einen wichtigen Beitrag zur Beschleunigung und Stabilisierung des SPNV auf der Achse Kiel – Lübeck. Von der Beschleunigung des RE 74 profitiert auch die HL unmittelbar, da sich dadurch die Reisezeiten zwischen den beiden Oberzentren bereits spürbar verbessern.

#### **S. 101, zweiter Bahnsteig St. Jürgen:**

s. o.

#### **S. 112, Ausbau Lübeck – Lüneburg:**

Der Ausbau der Strecke zwischen Lübeck und Lüneburg wird ausdrücklich begrüßt. Die Maßnahme ist sowohl für die Entwicklung des Regionalexpress-Verkehrs als auch für den Schienengüterverkehr von großer Bedeutung. Aus Sicht der HL sollte der Ausbau daher mit höherer Priorität als „gesetzte Maßnahme“ weiterverfolgt werden.

#### **S. 113, Travemünde Beschleunigung:**

Es ist aus Sicht der HL verwunderlich, dass die Streckenbeschleunigung nach Travemünde im LNVP-Entwurf nicht als „gesetzte Maßnahme“ aufgeführt wird. Der entsprechende Ausbau stand in der Vergangenheit bereits mehrfach kurz vor der Umsetzung und wurde nach Kenntnis der HL wiederholt lediglich aufgrund von Verschiebungen seitens DB InfraGO zurückgestellt. Vor diesem

---

<sup>2</sup> Kooperationsvereinbarung zwischen dem Land Schleswig-Holstein, der DB AG und der DB InfraGO AG vom Mai 2025: [https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/B/bus-bahn/Downloads/kooperationsvereinbarung\\_land\\_db.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=1](https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/B/bus-bahn/Downloads/kooperationsvereinbarung_land_db.pdf?__blob=publicationFile&v=1), abgerufen am 05.03.2026.

Hintergrund erscheint es angebracht, die Maßnahme im LNVP als bereits grundsätzlich abgestimmtes und weiterhin erforderliches Projekt darzustellen und entsprechend einzuordnen.

### **S. 118, 3. Gleis Ahrensburg – Bargteheide:**

Die HL begrüßt grundsätzlich die geplante Schaffung eines dritten Gleises zwischen Ahrensburg und Bargteheide als Beitrag zur Kapazitätssteigerung auf der Achse Lübeck – Hamburg. Die Realisierung der S 4 führt jedoch zu absehbaren Fahrstraßenkonflikten durch das Fehlen einer kreuzungsfreien Ein- und Ausfädelung im Bereich Ahrensburg-Gartenholz (vgl. Anhang 6) und würde ebenso zu Fahrstraßenkonflikten im Bereich Bargteheide und einer Verringerung der Streckenkapazität der Strecke 1120 im Abschnitt Bargteheide – Bad Oldesloe führen. Aus Sicht der HL müsste entweder in Bargteheide eine kreuzungsfreie Ein- und Ausfädelung geschaffen oder das 3. Gleis bis Bad Oldesloe verlängert werden. Mit Inbetriebnahme der FFBQ wird ansonsten dieser Streckenabschnitt die Schienengüterverkehre von und zum Hafen Lübeck erheblich beeinträchtigen und absehbar zu einer Verlagerung der Verkehre auf die Straße führen. Das Entwicklungspotential der Lübecker Häfen wäre zudem deutlich eingeschränkt, zumal durch die FFBQ in erheblichem Maße Mehrverkehre auf die Strecke kommen werden.

### **S. 119, Beschleunigung Lübeck – Kiel:**

Die vorgesehenen Maßnahmen zur Beschleunigung der Verbindung Lübeck – Kiel werden grundsätzlich begrüßt, da sie zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung des SPNV zwischen den beiden Oberzentren beitragen können. Gleichzeitig ist jedoch festzuhalten, dass sich die Notwendigkeit eines 3. und 4. Gleises nördlich des Lübecker Hbf bereits aus den zusätzlichen Verkehren im Zusammenhang mit der FFBQ ergibt (s. o.). Diese infrastrukturelle Erweiterung ist somit nicht primär durch das Projekt zur Beschleunigung der Relation Lübeck – Kiel begründet, sondern ergibt sich unabhängig davon.

### **S. 120, 3./4. Gleis:**

s.o.

### **S. 125: SPNV nach Neustadt i. H. via NBS oder via Bäderbahn:**

Die Bäderbahn (RB 85) als traditionsreiche, infrastrukturell wertvolle und stark frequentierte Verbindung bildet z. Zt. das Rückgrat des SPNV in der Lübecker Bucht. Ihre Zukunftsfähigkeit ist von entscheidender Bedeutung für den Erfolg der Verkehrswende, die regionale Daseinsvorsorge sowie die wirtschaftliche Entwicklung der Region. Es muss daher auch künftig grundsätzlich möglich bleiben, den SPNV zwischen Lübeck und Neustadt i. H. in Holstein über einen sinnvollen und nachfragegerechten Laufweg zu führen.

- **Bedeutung der Bäderbahn für die Region:**

Die Verbindung Lübeck – Neustadt i. H. über die Bäderbahn (RB 85) ist aktuell nach der Strecke Lübeck – Hamburg die wichtigste SPNV-Achse des Schienenknotens Lübeck. 4.150 Fahrgäste nutzen die Verbindung im Schnitt pro Tag im stärksten Abschnitt (südlich vom Bf Timmendorfer Strand). In absoluten Zahlen ist außerhalb von Lübeck der Bahnhof Timmendorfer Strand die wichtigste Station an der Strecke (1.440 FG/Tag), gefolgt von Neustadt i. H. (1.120 FG/Tag) und Scharbeutz (740 FG/Tag). Die Bäderbahn weist zudem mit einem Fahrgastzuwachs von +85 % seit 2010 das höchste Wachstum aller Strecken im Knoten Lübeck auf (Datenstand NAH.SH 2023).

## FAHRGASTZAHLEN AM STÄRKSTEN STRECKEN-QS (SÜDL. TDF. STRAND)

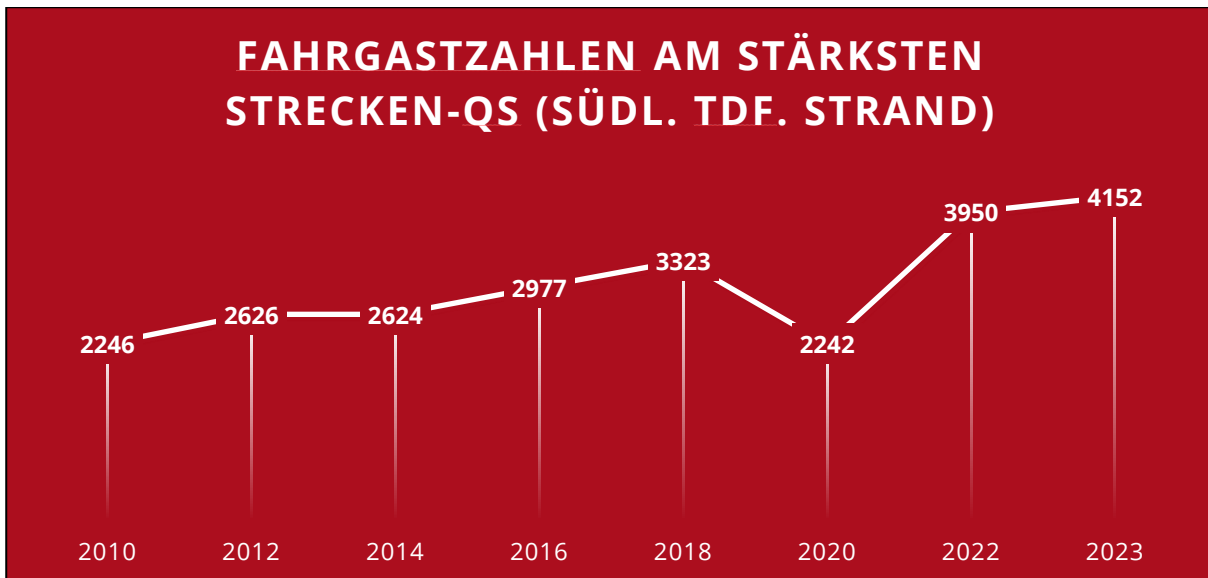


Abb. 3: Entwicklung der Fahrgastzahlen am Streckenquerschnitten südlich Timmendorfer Strand

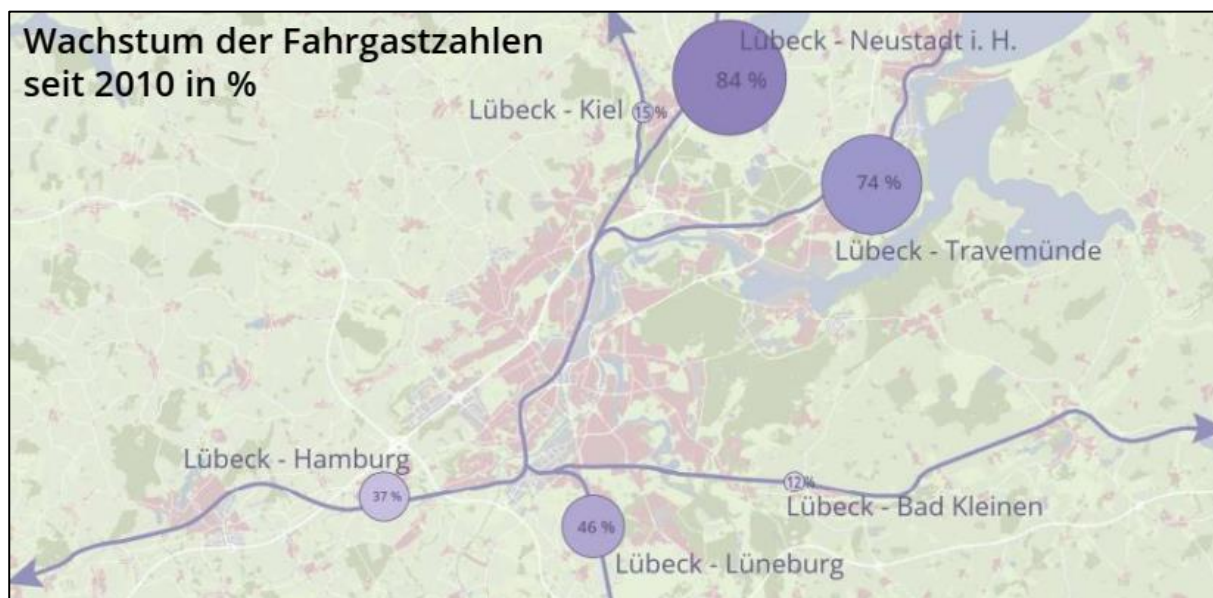


Abb. 4: Entwicklung der durchschnittlichen täglichen Fahrgastzahlen aller SPNV-Strecken im Schienenknoten Lünebeck seit 2010

Zum Vergleich: Bei den beiden Reaktivierungsprojekten Wrist – Kellinghusen und Kiel – Schönberger Strand rechnet NAH.SH mit 400 bzw. 2.200 Fahrgästen pro Tag. Die Bäderbahn bewegt somit bereits heute ein Vielfaches dieser Werte; ein deutlicher Beleg für ihr hohes Potenzial und ihre verkehrliche Bedeutung im schleswig-holsteinischen SPNV-Netz. Die Strecke verbindet nicht nur zentrale touristische Orte an der Lübecker Bucht, sondern dient zugleich als Pendler:innenachse für Beschäftigte. Hierdurch ist sie eine unverzichtbare Basis für die seit 2011 geplante Regio-S-Bahn Lübeck, deren Ziel ein ganztägiger und ganzjähriger Halbstundentakt bis Neustadt i. H. ist.

- **Auswirkungen einer Umleitung des SPNV über die Neubaustrecke (NBS):**

Eine weitgehende Umleitung des SPNV Lübeck – Neustadt i. H. über die geplante Neubaustrecke (NBS) würde dagegen erhebliche Nachteile mit sich bringen:

- **Fahrgastverluste und Mindereinnahmen:** Mehrere Analysen, darunter die landesplanerische Beurteilung (2013), eine Studie vom Kreis Ostholstein und der IHK zu Lübeck (2018)

sowie Modellrechnungen mit Verkehrsmodell der Hansestadt Lübeck (2023 sowie 2025) – prognostizieren erhebliche Fahrgastrückgänge<sup>3</sup> der SPNV-Umleitung via NBS. Die Folge wären auch sinkende Fahrgeldeinnahmen und damit dauerhafte Mehrbelastungen für den Landeshaushalt Schleswig-Holstein (vgl. hierzu auch die Ausführungen im übernächsten Abschnitt).

- **Ersatzverkehre und Zusatzkosten:** Die notwendige Einrichtung von Schienenersatzverkehr (SEV) bzw. Shuttleverkehren zur Anbindung der Ortszentren von Timmendorfer Strand und Scharbeutz an die NBS-Bahnhöfe würde täglich zusätzlich ca. 885 km Buskilometer verursachen, mit erheblichen Betriebskosten, Personalaufwand und organisatorischen Problemen an Spitzentagen. Zuständigkeit und Finanzierung sind hierbei nach wie vor ungeklärt. Ebenso wie ein entsprechendes funktionierendes Dispositionskonzept.
- **Umwelt- und Klimabelastung:** Ein dauerhaftes Abwandern von Fahrgästen mit infolgedessen mehr Straßenverkehr und zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen stünden im direkten Widerspruch zu den Klimaschutzzielen des Landes und den im 5. Landesnahverkehrsplan (LNVP) formulierten Zielsetzungen zur Verkehrswende.
- **Risiken für die Regio-S-Bahn Lübeck:** Eine weitgehende Umleitung des SPNV Lübeck – Neustadt i. H. über die NBS würde den angestrebten Regio-S-Bahn-Ausbau deutlich in Frage stellen: Ein Halbstundentakt Lübeck – Neustadt i. H. via NBS wäre nicht mit hinreichend viel Nachfrage unterfüttert, um langfristig auch tatsächlich tragfähig zu sein.
- **Technische und betriebliche Herausforderungen:**

Die z. Zt. auf der Bäderbahn (RB 85) eingesetzten Dieseltriebwagen vom Typ LINT sind z. T. über 20 Jahre alt, technisch veraltet und aufgrund der hohen Nachfrage und zu geringen Kapazität regelmäßig überfüllt. Selbst LINT-Doppeltraktionen kommen in der Saison regelmäßig an ihre Grenzen. Ursprünglich sollten ab 2029 gemäß Verkehrsvertrag E-Netz Ost moderne elektrische KISS-Doppelstockzüge eingesetzt werden, jedoch bestehen hierfür erhebliche Unsicherheiten: Die bestehende KISS-Flotte ist mit dem Betrieb der Linien RE 8/RE 80/RE 86 bereits heute stark ausgelastet und eine gesicherte Elektrifizierung bis Neustadt i. H. ist z. Zt. weder über die Neubaustrecke noch über die Bestandsstrecke bis 2029 absehbar realistisch.

Damit besteht nun Bedarf, frühzeitig eine technisch und betrieblich funktionierende Lösung für zukunftsfeste Verkehre von Lübeck nach Neustadt i. H. zu entwickeln – etwa durch den Einsatz neuer Akkutriebwagen auf der RB 85.

- **Wirtschaftliche und betriebliche Tragfähigkeit eines über die NBS umgeleiteten SPNV Lübeck – Neustadt i. H.:**

Zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit und Effizienz eines Verkehrssystems lassen sich insbesondere die Kenngrößen Sitzplatzkilometer und Personenkilometer heranziehen.

Mit der geplanten Umstellung des SPNV Lübeck – Neustadt i. H. vom Dieseltriebwagen LINT 41 (120 Sitzplätze in Einfachtraktion, 240 in Doppeltraktion) auf die künftigen Doppelstocktriebwagen vom Typ KISS (405 Sitzplätze) steigt die Kapazität erheblich. Im heutigen Halbstundentakt ergibt sich durch den Mischbetrieb von Einfach- und Doppeltraktionen eine stündliche Kapazität von rund 360 Sitzplätzen. Mit KISS-Fahrzeugen läge diese bei 810 Sitzplätzen pro Stunde. Selbst bei ei-

---

<sup>3</sup> i. H. von rund 50 % gemessen am stärksten Streckenquerschnitt bei Ratekau

ner Verdopplung der heutigen Fahrgastzahlen wäre damit immer noch ausreichend Reserve vorhanden. Dem steht jedoch gegenüber, dass eine Umleitung des SPNV Lübeck – Neustadt i. H. über die Neubaustrecke (NBS) zu erheblichen Fahrgastrückgängen führen würde. Die zusätzliche Kapazität der neuen Fahrzeuge könnte in dem Fall also nicht ausgeschöpft werden, die Sitzplatzkilometer würden entsprechend deutlich teurer werden. Wenn eine Halbierung der Fahrgastzahlen im stärksten Streckenquerschnitt eintritt, bei gleichzeitiger Verdopplung der Fahrzeugkapazitäten, verschlechtert dies die Wirtschaftlichkeit des Systems deutlich.

Die Verkehrsmodellierung der Hansestadt Lübeck zur Bäderbahn aus dem Jahr 2023 (vgl. Anhang 7), bewusst unter konservativen Annahmen gerechnet, zeigt deutliche Nachfrageverluste bei einer Verlagerung des SPNV Lübeck – Neustadt i. H. auf die NBS. Dabei berücksichtigt das Modell ausschließlich Alltagsverkehre der Wohnbevölkerung und blendet touristische An- und Abreiseverkehre, Tagesausflüge angereicherter Tourist:innen, Wochenendspitzen sowie saisonale Belastungen weitgehend aus. Gerade für die Bäderbahn ist dies ein erheblicher methodischer Vorbehalt, da die tatsächliche Nachfrage und damit zugleich auch die absolute Höhe der Verluste von Nachfrage insbesondere für Spitzentage viel höher liegen. Auch für die im Modellszenario eines SPNV Lübeck – Neustadt i. H. via NBS unterstellte Shuttlebus-Lösung wurden optimistische Annahmen getroffen (kurze Fahrzeiten, stabile Anschlüsse, Staufreiheit, umfangreiches Angebot mit Anschluss zu jedem Zug). Ob und wie ein solches Angebot tatsächlich bestellt und finanziert würde, ist derzeit offen. Würde das Land ein solches Ersatzangebot nicht betreiben und finanzieren wollen, wäre es vermutlich realistischer, dass der Kreis eher z. B. eine moderate Verdichtung der bestehenden Linie 500 vornimmt. Eine Modellierung unter dieser Annahme gibt es z. Zt. noch nicht. Gleichwohl ist davon auszugehen, dass die Fahrgastverluste unter weniger großzügigen Busannahmen nochmals deutlich höher ausfallen würden. Wie ein belastbares Bus-Dispositions-konzept für Spitzentage im Sommer (Zusatzfahrzeuge und -personal) aussehen soll, ist bislang ebenfalls unklar.

Somit sind auch alle im Folgenden getroffenen Annahmen immer unter dem Disclaimer zu verstehen, dass hier im Sinne einer konservativen Einschätzung Annahmen integriert sind, die sehr stark zugunsten der Landesposition getroffen wurden.

Aus dem Modelllauf von 2023 lässt sich herauslesen, wie viel Personenkilometer im Vergleich eines zukünftigen SPNV Lübeck – Neustadt i. H., der ab Ratekau die NBS nutzt zum Vergleich mit einem zukünftigen SPNV Lübeck – Neustadt i. H., der ab Ratekau die Bäderbahn nutzt verloren gehen. Personenkilometer (Pkm) bilden die tatsächliche Verkehrsleistung ab, da sowohl die Fahrgastzahlen als auch die zurückgelegten Strecken berücksichtigt werden. Ein ökonomisches, zukunfts- und leistungsfähiges System sollte gegenüber dem Status quo also höhere Pkm-Werte erreichen.

Im Vergleich der beiden Szenarien ergeben sich jedoch deutliche Rückgänge:

- -23.047 Pkm/Tag im SPNV Lübeck – Neustadt i. H.
- -1.289 Pkm/Tag im SPNV Lübeck – Fehmarn

In Summe gehen also allein im SPNV über 24.000 Pkm pro Tag verloren. Hier lässt sich erkennen, dass die Fahrgastverluste letztlich auch auf den Regionalexpressverkehr nach Fehmarn auskragen, da Teilrelationen, wie beispielsweise Timmendorfer Strand – Burg a. F. auch qualitativ schlechter gestellt würden. Zwar verzeichnen Buslinien, hier der Ersatzbus/Shuttlebus sowie die Linie 40, punktuelle Zuwächse, diese kompensieren die Verluste aber nicht.

Selbst systemweit betrachtet (also SPNV/ÖPNV gesamt) verbleibt immer noch ein negativer Saldo von -13.742 Pkm/Tag.

Eine Umleitung des SPNV Lübeck – Neustadt i. H. über die NBS führt demnach nicht nur zu deutlichen Nachfrageverlusten und ungenutzten Kapazitätsreserven (Stichwort: die o. g. Sitzplatzkilometer), sondern auch zu einer sinkenden Systemergiebigkeit, die eine steigende Zuschussbedürftigkeit nach sich zieht. Unter wirtschaftlichen und haushaltsrechtlichen Gesichtspunkten ist die Tragfähigkeit dieser Variante daher kritisch zu bewerten.

Entgegen früherer Annahmen kann bei einer Umleitung des SPNV Lübeck – Neustadt i. H. über die NBS auch nicht seriös von relevanten Betriebskosteneinsparungen ausgegangen werden. Insbesondere erscheint die Erwartung, durch die neue Linienführung Fahrzeugumläufe reduzieren zu können, nach aktuellem Kenntnisstand nicht belastbar. Die Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) der DB InfraGO AG zum Schienenknoten Lübeck vom Mai 2025 (vgl. Anhang 1) weist für den RE Hamburg – Lübeck – Neustadt i. H. via NBS eine durchschnittliche Ankunftsverspätung in Neustadt i. H. von 3:49 Minuten aus. Vorgesehen ist dort jedoch z. T. lediglich eine Kurzwende (6 Minuten). Unter diesen Rahmenbedingungen ist eine stabile Umlaufplanung faktisch nicht darstellbar. Die EBWU indiziert daher die Notwendigkeit einer sog. überschlagenden Wende des aus Hamburg kommenden RE in Neustadt i. H. Dies bedeutet, dass zusätzliche Fahrzeuge vorgehalten werden müssen, um Verspätungen betrieblich abzufangen. Hinzu kommt der geplante Flügelzugbetrieb mit Zugteilung der aus Hamburg kommenden Züge in Lübeck in Richtung Neustadt i. H. und Travemünde. Ein solches Betriebskonzept gilt als störungssensibel, da Verspätungen eines Zugteils unmittelbar auf den jeweils anderen übertragen werden können. Die Störanfälligkeit erhöht sich damit systemisch und kann zu Kettenreaktionen führen. Unter solchen Rahmenbedingungen sind Umlaufoptimierungen erfahrungsgemäß nur eingeschränkt möglich; vielmehr steigt der Bedarf an betrieblichen Reserven. Vor diesem Hintergrund ist auch nicht belastbar von einer Reduzierung von Fahrzeugumläufen und einer nennenswerten Betriebskostensenkung auszugehen. Vielmehr ist davon auszugehen, dass die Betriebskosten im Abschnitt Lübeck – Neustadt i. H. in etwa gleichbleiben, bei gleichzeitig signifikant niedrigerer Nachfrage im Vergleich zu einer Führung des SPNV ab Ratekau über die Bestandsstrecke.

Zusätzlich wären bei einer SPNV-Umleitung via NBS die o. g. ergänzenden Bus- bzw. Shuttleverkehre erforderlich, um die Erschließung von Timmendorfer Strand und Scharbeutz sicherzustellen. Diese Verkehre würden noch weitere Betriebskosten verursachen, ohne jedoch die Nachfrageverluste im SPNV vollständig kompensieren zu können (s. o.).

Die dargestellten Nachfrage- und Betriebseffekte einer Umleitung des SPNV Lübeck–Neustadt i. H. über die NBS sind jedoch nicht nur verkehrsplanerisch, sondern auch haushaltsrechtlich relevant. Nach § 7 Landeshaushaltsordnung Schleswig-Holstein (LHO SH) sind bei allen finanzwirksamen Maßnahmen, die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu beachten.

Dies verpflichtet das Land insbesondere zu prüfen, ob eine Maßnahme im Vergleich zu realistischen Alternativen wirtschaftlich ist, ob ein günstigeres Verhältnis von Kosten und Nutzen erreichbar wäre und ob die angestrebten Ziele mit dem vorgesehenen Mitteleinsatz bestmöglich verwirklicht werden. § 7 LHO SH konkretisiert diesen Maßstab durch zwei zentrale Prinzipien, dem Sparsamkeitsprinzip und dem Ergiebigkeitsprinzip:

Das Sparsamkeitsprinzip verlangt, dass ein Ziel mit möglichst geringem Mitteleinsatz erreicht wird. Im vorliegenden Fall ist jedoch nicht erkennbar, dass die Führung über die Neubaustrecke zu nennenswerten Betriebskosteneinsparungen führt.

Noch deutlicher tritt jedoch das haushaltsrechtliche Problem beim Ergiebigkeitsprinzip hervor. Dieses verlangt, dass bei gegebenem Mitteleinsatz das bestmögliche Ergebnis erzielt wird, im SPNV also möglichst hohe Verkehrsleistung, hohe Nachfrage und entsprechende Erlöse. Die Modellierungen der HL zeigen jedoch eine prognostizierte Halbierung der Fahrgastzahlen im stark

frequenzierten Streckenquerschnitt bei Ratekau, einen Verlust von über 24.000 Pkm täglich im SPNV, systemweit (SPNV/ÖPNV insgesamt) immer noch einen Verlust von 13.742 Pkm pro Tag.

Da der SPNV im Land überwiegend auf Basis von Bruttoverträgen bestellt wird, trägt das Land das Erlörisiko unmittelbar. Bei gleichem oder höherem Mitteleinsatz wird somit eine geringere verkehrliche Wirkung erzielt. Hinzu kommt, dass das Land mit dem LNVP und dem aktuellen Koalitionsvertrag ausdrücklich eine deutliche Steigerung der SPNV-Nutzung anstrebt. Eine Maßnahme, die in einem nachfragestarken Korridor strukturell zu Fahrgastrückgängen führt, steht daher nicht nur in einem Spannungsverhältnis zur verkehrspolitischen Zielsetzung, sondern auch zur haushaltsrechtlichen Verpflichtung, mit öffentlichen Mitteln die größtmögliche verkehrliche Wirkung zu erzielen

Damit bestehen erhebliche Zweifel an der Vereinbarkeit eines SPNV Lübeck – Neustadt i. H. via NBS mit den Grundsätzen der LHO SH und es steht sehr deutlich die Frage im Raum, inwieweit der sog. Letter of Intent (LOI) zwischen DB und Land, der diese SPNV-Umleitung vorsieht, überhaupt rechtens ist.

Darüber hinaus stellt sich ebenso mit Blick auf das Schleswig-Holsteinische Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG SH) die Frage der rechtlichen Tragfähigkeit des LOI. Das ÖPNVG verpflichtet das Land, den öffentlichen Verkehr im Sinne der Daseinsvorsorge so zu gestalten, dass Wohngebiete sowie öffentliche, gewerbliche, soziale und kulturelle Einrichtungen ebenso wie Fremdenverkehrs- und Erholungsgebiete möglichst direkt und auf kurzen Wegen mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind (§ 1 ÖPNVG SH). Zudem ist ausdrücklich vorgesehen, dass bei der Ausgestaltung des Angebots auch die besondere Verkehrsnachfrage des Tourismus sowie die Belange mobilitätseingeschränkter Menschen zu berücksichtigen sind. Gerade vor diesem Hintergrund erscheint eine grundlegende Entscheidung, die zu einer deutlichen Verschlechterung der Erreichbarkeit des viertbedeutendsten Tourismusstandortes des Landes, der Gemeinde Timmendorfer Strand, sowie der Benachteiligung weiterer Orte entlang der Lübecker Bucht führt, nur schwer mit den Zielsetzungen des ÖPNVG vereinbar. Die geplante Stilllegung des SPNV auf der Bestandsstrecke würde die Erreichbarkeit zentraler Fremdenverkehrs- und Erholungsgebiete verschlechtern, Umwege und zusätzliche Umstiege erzeugen und damit letztlich auch den im Gesetz formulierten Anspruch einer möglichst direkten und attraktiven ÖPNV-Anbindung unterlaufen.

Eine erneute, transparente und ergebnisoffene Prüfung der Rechtmäßigkeit des LOI unter diesen Gesichtspunkten erscheint daher sinnvoll.

- **Perspektive für ein zukunftsfestes SPNV-Konzept in der Lübecker Bucht:**

Die HL bekennt sich zusammen mit der Region klar zur Verkehrswende und zu einer starken Schiene (vgl. auch Anhang 2, 3 und 4). Die Bäderbahn (RB 85) ist hierfür ein zentraler Baustein. Sie sollte nicht ersetzt, sondern gezielt weiterentwickelt werden.

Ein modernes SPNV-Konzept für die Lübecker Bucht sollte daher auf folgenden Grundsätzen basieren:

- **Ausbau und Modernisierung der Bestandsstrecke im Abschnitt Ratekau (NBS) – Haffkrug (NBS)**
- **Integration in die Regio-S-Bahn Lübeck:** Ziel eines durchgehenden Halbstundentakts der Relation Hamburg – Lübeck – Bad Schwartau – Ratekau (NBS) – Timmendorfer Strand (Bestand) – Scharbeutz (Bestand) – Haffkrug (NBS) – Sierksdorf – Sierksdorf-Hansapark – Neustadt i. H. West – Neustadt i. H. Die neuen Haltepunkte in Ratekau, Sierksdorf-Hansapark und Neustadt i. H. West erhöhen die Erreichbarkeit und den Nutzen für Fahrgäste.

- **Zusätzliche SPNV-Leistungen auf der Neubaustrecke:** Die Region unterstützt ergänzende SPNV-Angebote über die Neubaustrecke, insbesondere den geplanten grenzüberschreitenden RE Lübeck – Fehmarn – Lolland – Nykøbing Falster. Dieser sollte stündlich (statt zweistündlich) verkehren und so den Nutzen der Fehmarnbeltquerung für die Region diesseits und jenseits der Grenze stärken. Zusätzlich verbessert der dichtere Takt dieses RE die Wirtschaftlichkeit der NBS. Ein Zweistundentakt würde dem grenzüberschreitenden Potenzial nicht gerecht.
- **Bahnhof Haffkrug (NBS) als Verknüpfungspunkt:** Region und FBQ-Projektbeirat fordern, den Bahnhof Haffkrug (Neubaustrecke) so auszugestalten, dass dieser die Funktion des heutigen Bestandsbahnhofs übernehmen kann und diesen vollständig ersetzt. Durch Heranführung der Bestandsstrecke an die Neubaustrecke soll eine gemeinsame Umsteigestation für die Regionalzüge der Relationen Lübeck – Haffkrug (NBS) – Oldenburg i. H. (NBS) – Fehmarn – Nykøbing Falster und Lübeck – Timmendorfer Strand – Haffkrug (NBS) – Neustadt i. H. entstehen. Damit können Doppelinfrastrukturen vermieden, die Belastung des Ortes reduziert und zugleich betriebliche Synergien erzielt werden. Auf eine Weichenverbindung zwischen Neubaustrecke und Bestand soll gezielt verzichtet werden, um dem ausdrücklichen Wunsch der Region zu entsprechen, eine künftige Nutzung der Bäderbahntrasse für internationalen Schienengüterverkehr auszuschließen.

Die Bäderbahn (RB 85) ist ein tragendes Element des SPNV in der Lübecker Bucht und soll dies auch bleiben. Ihr Erhalt und ihre Weiterentwicklung sind von zentraler Bedeutung für die Verkehrswende, die Tourismusregion Ostholstein und die Regio-S-Bahn Lübeck.

Im Kern hat die Region die folgende gemeinsame Position:

- Sicherung eines sinnvollen Laufwegs für den SPNV Lübeck – Neustadt i. H.
- Erhalt und Modernisierung der Bäderbahn im genannten Abschnitt Ratekau (NBS) – Haffkrug (NBS) als Rückgrat eines halbstündlichen SPNV in der Lübecker Bucht
- Planerische Vorsorge, den neuen Bahnhof Haffkrug so auszugestalten, dass er eine Verknüpfung für Fahrgäste zwischen NBS und Bäderbahn ermöglicht
- Verzicht auf eine Weichenverbindung zwischen NBS und Bestand im Bereich des Bahnhofs Haffkrug (NBS), um Güterverkehr auf der Bäderbahntrasse zu verhindern
- Moderne Fahrzeuglösung, z. B. Akkutriebwagen, für den Betrieb zwischen Lübeck und Neustadt i. H. ab 2029
- Ergänzende stündliche SPNV-Verbindung über die NBS in Form des RE Lübeck – Fehmarn – Lolland – Nykøbing Falster

Durch die Kombination aus Erhalt der Bäderbahn und sinnvoller Nutzung der Neubaustrecke lässt sich die Fehmarnbeltquerung zu einem verkehrlich und wirtschaftlich ausgewogenen Gesamtprojekt für die Region entwickeln.

Die Bäderbahn ist in der Logik des LNVP eine nachfragestarke Einnahmeachse (S. 4 ff.), ein Beitrag zur Wirtschaftlichkeit durch hohe Auslastung (S. 4 ff.), ein zentraler Klimaschutzhebel im Alltagsverkehr sowie im touristischen Verkehr (S. 22 f.), ein konkretes Modal-Shift-Instrument (S. 35 ff.) und ein Qualitätsfaktor für das Gesamtsystem (S. 3 und S. 48). Wenn man die LNVP-Logik ernst nimmt, folgt daraus: Eine Schwächung der Bäderbahn durch komplette Umleitung der Züge via NBS statt via Timmendorfer Strand würde Einnahmepotenziale reduzieren, CO<sub>2</sub>-Verlagerungspotenziale schwächen, Modal-Shift-Ziele unterlaufen, Qualitätsziele konterkarieren. Die Zielsystematik des LNVP selbst begründet eine Verpflichtung zur Sicherung und Stärkung nachfragestarker, klimawirksamer und einnahme-relevanter Relationen. Die Bäderbahn erfüllt diese Kriterien in besonderer Weise.

## **S. 126, Generalsanierungen:**

Nach wie vor sieht die HL einen vollwertigen Ausbau der Strecke Lübeck – Büchen – Lüneburg ebenso wie eine dann fertiggestellte leistungsfähige und elektrifizierte Strecke Lübeck – Bad Kleinen (einschließlich der Verbindungskurve) als zentrale Voraussetzung für eine erfolgreiche Generalsanierung. Denn für die Zeit der Sperrung Lübeck – Hamburg braucht es eine verlässliche Redundanz mit ausreichender Kapazität und zwar sowohl für die Ersatzzüge des SPNV via Büchen als auch für den Schienengüterverkehr insbesondere für den Port of Lübeck.

Es ist nach Einschätzung der HL von großer Bedeutung, dass die aufwändigen und sowohl für die Region als auch die städtische Infrastruktur mit erheblichen Einschränkungen verbundene Vollsperrung zu einer nachhaltig verbesserten Schieneninfrastruktur führen. Es darf nicht sein, dass bereits nach wenigen Jahren erneut Sperrungen notwendig werden.

Mit Sorge blickt die HL in dem Kontext auf die Erfahrungen bei der Generalsanierung der Riedbahn sowie der Strecke Hamburg – Berlin, wo wesentliche Maßnahmenpakete abgeschichtet wurden oder ganz entfallen sind. Für die Generalsanierung Lübeck – Hamburg hofft die HL hingegen, dass der ursprünglich vorgesehene Ausstattungskatalog konsequent umgesetzt wird. Dazu zählen nach Auffassung der HL insbesondere:

- die Erhöhung zulässiger Geschwindigkeiten, wo möglich (auf bis zu 160 km/h),
- neue Überleitstellen in regelmäßigen Abständen (alle fünf bis zehn Kilometer),
- ein vollständiger Erneuerungsumfang vom Oberbau,
- die Verbesserung des Unterbaus, wo immer es Probleme gibt,
- die Ausrüstung mit ESTW und moderner Leit- und Sicherungstechnik in Form von ETCS
- und insgesamt Maßnahmen zur dauerhaften Verfügbarkeitsverbesserung, auch durch kleinere, gezielte Ausbauten.

Ziel muss es sein, dass die Generalsanierung Lübeck – Hamburg ihrem Namen gerecht wird, also mehr als eine Instandsetzung ist, sondern auch eine Investition in eine langfristig zukunftsfähige, robuste und leistungsstarke Schieneninfrastruktur. Hierbei setzt die HL auf entsprechende Unterstützung des Landes und der NAH.SH und wünscht sich eine noch deutlichere Verankerung im LNVP i. S. des o. g. ursprünglichen DB-Ausstattungskatalogs.

## **S. 128, kurzfristige Infrastrukturverbesserungen Lübeck – Büchen**

Eine nachhaltige Infrastrukturverbesserung der Strecke Lübeck – Büchen wird explizit begrüßt, muss jedoch ebenso den Abschnitt bis Lüneburg inklusive der Elbquerung bei Lauenburg berücksichtigen. Im Zuge notwendiger Sperrpausen sollten weitere Maßnahmen (z. B. Reaktivierung der Station Güster) mit gebündelt werden.

## **S. 128, ABS Lübeck – Schwerin / Bad Kleinen:**

Die HL begrüßt grundsätzlich den geplanten Ausbau der Strecke Lübeck – Bad Kleinen / Schwerin. Vor dem Hintergrund der erwarteten Verkehrszunahme infolge der Inbetriebnahme der FFBQ ist es aus Sicht der HL von zentraler Bedeutung, dass alle Züge des SPNV, SPNV und SGV den Knoten Lübeck zuverlässig im fahrplantechnisch vorgesehenen Zeitkorridor erreichen bzw. wieder verlassen können. Dies gilt ausdrücklich auch für die Verkehre aus und in Richtung Bad Kleinen.

Entsprechend sollte im Zu- und Ablauf über die ABS Lübeck – Bad Kleinen – Schwerin ein ausreichender Verspätungsabbau ermöglicht werden. Vor diesem Hintergrund erscheint es sinnvoll, bei der Ausgestaltung der Strecke eine Entwurfsgeschwindigkeit von möglichst durchgehend 160 km/h anzustreben, um einen stabilen und pünktlichen Bahnverkehr zu gewährleisten.

Insbesondere im Bereich Schönberg wird durch die von der Vorhabenträgerin vorgesehene Trassierungsanpassung die Möglichkeit höherer Geschwindigkeiten derzeit noch nicht voll ausgeschöpft. Die geplante Höchstgeschwindigkeit von lediglich 100 km/h nutzt die vorhandenen Spielräume für höhere, TSI-konforme Geschwindigkeiten nicht vollständig aus, obwohl die technischen Voraussetzungen grundsätzlich gegeben wären, etwa durch eine entsprechende Verschiebung der Bahnsteiglagen. Eine gemeinsame Prüfung der Länder SH und MV, ob hier eine Anhebung der Geschwindigkeit auf ein höheres TSI-konformes Niveau möglich ist, erscheint daher angezeigt.

Auch im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik erscheint eine zukunftsorientierte Ausrichtung erforderlich. Derzeit sind lediglich nationale Standards vorgesehen. Vor dem Hintergrund der zunehmenden europäischen Interoperabilität im Bahnverkehr sollte jedoch zumindest eine ETCS-Readiness vorgesehen werden, perspektivisch auch eine volle Integration von ETCS.

Schließlich sollte im noch ausstehenden Planfeststellungsabschnitt 1 der ABS Lübeck – Bad Kleinen / Schwerin geprüft werden, ob durch die Einrichtung einer zusätzlichen Überleitstelle zwischen den Strecken Lübeck – Schlutup und Lübeck – Bad Kleinen eine partielle Zweigleisigkeit geschaffen werden kann. Eine solche Maßnahme könnte die betriebliche Flexibilität erhöhen und damit ebenfalls zur Stabilisierung des Bahnverkehrs im Knoten Lübeck beitragen.

### **S. 129, Überwurfung Büchen:**

Die HL begrüßt die geplante Überwurfung in Büchen ausdrücklich. Sie stellt eine wichtige infrastrukturelle Voraussetzung dar, um einen durchgehenden 30-Minuten-Takt im SPNV zwischen Lübeck und Lüneburg zu ermöglichen. Zugleich sollte die Maßnahme so dimensioniert und ausgerüstet werden, dass sie auch dem Schienengüterverkehr zugutekommt und damit zur langfristigen Leistungsfähigkeit als wichtiger Bypass von Hamburg beiträgt.

### **S. 131 ff., Schienenersatzverkehr (SEV):**

Die Ausführungen zu den Ersatzverkehren machen deutlich, dass infolge jahrzehntelanger Vernachlässigung Baustellen und Infrastrukturmaßnahmen künftig weiter zunehmen, SEV mit Busen entsprechend leider systemisch nicht vermeidbar ist und die NAH.SH hierbei das Ziel einer Qualitätsverbesserung auch im SEV (Information, Organisation, Verlässlichkeit) verfolgt. Dieses Ansinnen wird von der HL begrüßt, ist realistisch und notwendig.

Positiv ist, dass das Thema SEV im LNVP klar benannt und mit Qualitätsanforderungen belegt wird und nicht als Randaspekt behandelt wird. Ersatzverkehr bleibt jedoch immer strukturell ein Qualitätsverlust. Auch bei guter Organisation bleibt eine längere Reisezeit, geringere Kapazität, höhere Störanfälligkeit (Stau), eine deutlich geringere Barrierefreiheit und ein geringerer Komfort. Entsprechend sollte schon im Vorfeld versucht werden, in Kooperation mit der DB InfraGO die Notwendigkeit für SEV auf ein absolutes Minimum zu reduzieren (u. a. Vermeidung von Vollsperrungen, vermehrte Sanierungen unter rollendem Rad, Bündelung von Baumaßnahmen).

Bei SEV zeigt sich aufgrund der längeren Fahrzeiten regelmäßig ein systematisches Problem: In der Praxis wird teilweise nur eine Ersatzfahrt angeboten – entweder mit früherer Abfahrt am Startort, um die ursprüngliche Ankunftszeit zu erreichen, oder mit Abfahrt zur regulären Zugzeit, wodurch sich die Ankunft entsprechend verspätet. Damit wird jedoch jeweils nur eine Anschlussrichtung gesichert, während die andere faktisch verloren geht.

Um die Funktion des SPNV-Netzes und bestehende Anschlussbeziehungen wirklich zu erhalten, müssten im Regelfall zwei SEV-Varianten angeboten werden:

- eine Fahrt mit ursprünglicher Abfahrtszeit (für startseitige Anschlüsse und startseitige Mobilitätsbedürfnisse und Fixpunkte, z. B. Abgabe des Kindes in der Kita) und

- eine vorgezogene Fahrt mit ursprünglicher Ankunftszeit (für zweiseitige Anschlüsse).

So lassen sich Netzlogik, Anschlussqualität und Fahrgastbedürfnisse während Bauphasen annähernd gleichwertig aufrechterhalten.

Für umfangreichere SEV-Maßnahmen, die voraussichtlich die Region Lübeck über das nächste Jahrzehnt hinaus prägen werden, sollte weiterhin auf ein differenziertes Schnell-Langsam-Konzept gesetzt werden. Das bedeutet: neben feinerschließenden SEV-Angeboten auch Schnell- und Expressbusse einsetzen. Ergänzend empfiehlt sich der Einsatz eines Fahrzeugpools mit Doppelstockbussen, um Kapazität und Flexibilität optimal zu gewährleisten.

### **S. 135, SPNV-Stationen:**

Im Zusammenhang mit der auf S. 135 dargestellten Weiterentwicklung der SPNV-Stationen sollte auch der Bahnhof Lübeck-Travemünde Skandinavienkai strategisch weiterentwickelt werden. Der Bahnhof trägt seinen Namen historisch zu Recht, da er ursprünglich als direkte Schienenanbindung an den Fährhafen konzipiert war. Diese namensgebende Funktion sollte perspektivisch wieder gestärkt werden. Der Fährverkehr stellt im Sinne des Umweltverbunds eine wichtige Alternative zum Flugverkehr dar; insbesondere Nachtfähren erleben – ähnlich wie Nachtzüge – eine neue Nachfrage. Eine am Standort ansässige Reederei plant zudem neue Schiffe mit erweiterten Kapazitäten für Fußpassagiere, sodass künftig wieder mit steigender Nachfrage nach einer attraktiven ÖPNV-Anbindung zu rechnen ist.

Der Bahnhof Skandinavienkai bietet hierfür ideale Voraussetzungen. Durch die Schaffung bzw. Optimierung eines direkten und barrierefreien Fußgängerzugangs direkt vom Bahnsteig zur Personenunterführung per Aufzug, die Einrichtung einer zusätzlichen barrierefreien Bushaltestelle unmittelbar am Bahnhof könnte ein leistungsfähiger intermodaler Knoten zwischen Bus, Bahn und Fähre entstehen. Damit würde nicht nur die internationale Erreichbarkeit im Umweltverbund gestärkt, sondern zugleich ein modellhafter Verknüpfungspunkt im Sinne der LNVP-Ziele zu Intermodalität, Barrierefreiheit und Klimaschutz geschaffen. Vor diesem Hintergrund wird angefragt, die funktionale Aufwertung des Bahnhofs Skandinavienkai in die Stationsentwicklungsstrategie aufzunehmen und eine entsprechende Förderung vorzusehen.

### **S. 137, Bahnhöfe an der FFBQ:**

Der LNVP benennt im Zusammenhang mit der FFBQ-Neubaustrecke neue Stationen entlang der Neubaustrecke, darunter auch Scharbeutz. Hiermit wird implizit davon ausgegangen, dass die Neubaustrecke eine eigenständige Erschließungsfunktion übernimmt, ohne dass es eine ortsnahe Erschließung durch die Bestandsstrecke gäbe. Zwischenzeitlich hat sich die Situation jedoch grundlegend verändert: Die DB InfraGO beabsichtigt seit 2025 wieder einen Erhalt der Bestandsstrecke inkl. Nord- und Südanbindung an die NBS/ABS. Hierbei bleibt auch der Bestandsbahnhof Scharbeutz erhalten. Die ursprüngliche verkehrsplanerische Begründung für einen zusätzlichen Station Scharbeutz, nämlich der Ersatz einer entfallenden Bestandsstation, entfällt damit faktisch. Die Gemeinde Scharbeutz hat sich inzwischen auch sehr klar positioniert: Ein eigenständiger neuer Bahnhof an der Neubaustrecke wird nicht mehr als erforderlich angesehen. Denn der bestehende Bahnhof Scharbeutz bleibt infrastrukturell erhalten, verfügt heute schon über eine gute Ausstattung, ein gutes Umfeld und kann somit weiterhin die örtliche Erschließungsfunktion erfüllen.

Gleichzeitig wird die Notwendigkeit betont, den Bahnhof Haffkrug (NBS) so auszugestalten, dass ein funktionaler Verknüpfungspunkt zwischen Bestandsstrecke (Bäderbahn) und Neubaustrecke entstehen kann. Entscheidend ist dabei, dass keine infrastrukturelle Verbindung der Strecken ent-

steht, sondern eine funktionale Umsteigemöglichkeit im Sinne eines Verknüpfungsknotens in direkter räumlicher Nähe, an dem Fahrgäste zwischen Fernzügen (ICE/IC/EC), dem schnellen Regionalverkehr der FFBQ (RE) sowie der Bäderbahn (RSB) umsteigen können.

Diese Sichtweise ist keine kommunale Einzelmeinung, sondern ist abgestimmte regionale Position, die in einem gemeinsamen Appell (vgl. Anhang 3) und in einem gemeinsamen Positionspapier des FBQ-Projektbeirates (vgl. Anhang 8) festgehalten wurde.

Durch Verzicht auf redundante Neubau-Stationen werden überflüssige Infrastrukturkosten sowohl auf Seiten der DB InfraGO als auch auf Landesseite und kommunaler Seite vermieden und zusätzlich die Kapazität der NBS gestärkt. Die regionale Position ist damit verkehrlich konsistent, wirtschaftlich nachvollziehbar, stärkt die regionale Akzeptanz der FFBQ und ist mit dem LNVP-Ziel Wirtschaftlichkeit vereinbar (vgl. LNVP S. 156 ff.)

Im LNVP wird zudem der Stationsname „Ratekau/Timmendorfer Strand“ erwähnt. Die Station Ratekau ist dabei seit mehr als einem Jahrzehnt (2011) wichtiges Ziel der RSB-Strategie der HL. Auch besteht hierfür in der Region breiter Rückhalt (vgl. Anhang 3). Da der eigentliche Bahnhof Timmendorfer Strand an der Bestandsstrecke erhalten bleibt, ist der Stationsname jedoch im Sinne einer Doppelbenennung irreführend und sollte in „Ratekau“ geändert werden. Andernfalls entstünde Verwirrung und Systemunklarheit, da Timmendorfer Strand rund 7 km von Ratekau entfernt liegt.

#### **S. 142, Neue Stationen: gesetzte, zu planende und zu untersuchende Maßnahmen:**

Ein dichtes Stationsnetz bildet das Rückgrat einer leistungsfähigen RSB. Je nach Ausbauziel der RSB sind unterschiedliche neue Stationen erforderlich, um einerseits Wohngebiete und Gewerbestandorte optimal zu erschließen und andererseits auch Umsteigeverbindungen (u. a. zum Busverkehr, z. T. aber auch zwischen verschiedenen Linien der RSB) zu ermöglichen.

Zu den „gesetzten Maßnahmen“, also den bereits festgelegten Stationsneubauten der NAH.SH auf S. 142 sollten zusätzlich die Stationen Lübeck-Genin, Lübeck-Kücknitz Waldhusen, Ratekau, Sierksdorf-Hansapark sowie Neustadt i. H. West aufgenommen werden. Diese Stationen würden einen ersten Schritt hin zu einer RSB darstellen und die Einzugsgebiete der jeweiligen SPNV-Linien schon erheblich verbessern.

Zu den „zu planenden Maßnahmen“ sollten die Stationen Lübeck-Vorwerk (zwischen Oderstraße und Havelstraße), Lübeck-Einsiedelstraße, Lübeck-Schlutup, Lübeck-Schlutuper Tannen, Lübeck-Kirschenallee, Lübeck-Heiweg, Lübeck-Eichholz, Lübeck-Kronsforder Allee, Lübeck-Buntekuh/Südkreuz (in Höhe Moislinger Allee), Techau, Gleschendorf, Bockholt, Woltersmühlen, Eutin Gewerbegebiet, Eutin Carl-Maria-von-Weber-Straße, Malente Süd, Malente Mitte, Malente Nord, Holsteinische Schweiz, Lütjenburg, Timmdorf, Preetz Süd, Einhaus, Pogeez, Güster aufgenommen werden.

Der Station Lübeck-Buntekuh/Südkreuz käme aufgrund ihrer Lage im Netz eine besondere Umsteigefunktion zu: Durch ihre Realisierung könnten Reisezeiten erheblich verkürzt werden, zum Beispiel von Schlutup, Welsoe, Eichholz, St. Jürgen, aber auch von Schönberg (Mecklenburg) und Herrnburg nach Hamburg. Insbesondere, wenn künftig weitere RE-Sprinter (RE 8 X) nach Hamburg etabliert würden, könnten in Lübeck-Buntekuh/Südkreuz die konventionellen RE (RE 8 / RE 80) halten.

Zu den „zu untersuchenden Maßnahmen“ sollten die Stationen Lübeck-Siems, Lübeck-Herrenwyk, Timmendorf Mitte und Lübeck-Teutonenweg aufgenommen werden.

## **S. 154, Elektrifizierung der Bäderbahn im Kontext des E-Netz Ost:**

Der LNVP führt auf S. 154 das E-Netz Ost als elektrifiziertes Regionalverkehrsnetz. Ein durchgehend elektrischer Betrieb auf der Relation Lübeck – Timmendorfer Strand – Scharbeutz – Neustadt i. H. setzt jedoch zwingend eine entsprechende Infrastruktur voraus.

Vor diesem Hintergrund ist für die Strecke Ratekau (NBS) – Timmendorfer Strand – Scharbeutz – Haffkrug (NBS) zeitnah eine Elektrifizierungsstrategie aufzunehmen, interimistisch möglicherweise auch mit Akkuzügen (s. vorherige Ausführungen) und perspektivisch infrastrukturell oberleitungselektrisch.

Wenn das E-Netz Ost als elektrifiziertes Netz geführt wird (S. 154), muss die dafür notwendige Infrastruktur vollständig vorhanden sein.

Elektrischer Betrieb ist langfristig in der Regel energieeffizienter und wartungsärmer als dieselbasierte Systeme. Eine stark frequentierte Strecke wie die Bäderbahn bietet besonders gute Voraussetzungen für wirtschaftlich tragfähigen elektrischen Betrieb.

## **S. 156 ff., Finanzierung:**

Das Finanzierungskapitel ist als „Realitätscheck“ für den gesamten LNVP des NAH.SH. zu verstehen.

Das Kapitel macht deutlich, dass der zukünftige SPNV-Ausbau unter erheblichen finanziellen Unsicherheiten steht. Ein großer Teil der Finanzierung hängt an Bundesmitteln (Regionalisierungsmittel, GVFG etc.), Kostensteigerungen (Energie, Personal, Baupreise) belasten das System strukturell. Entsprechend sind nicht alle im LNVP genannten Maßnahmen finanziell gesichert. Bereits im Vorwort (S. 3) wird darauf hingewiesen, dass Projekte teils unter Finanzierungsvorbehalt stehen. Das Finanzierungskapitel ist daher offenbar bewusst vorsichtig formuliert und beschreibt einen vagen Korridor unter Unsicherheiten.

Positiv ist dabei, dass offen und transparent kommuniziert wird, dass Mittel begrenzt sind. Die Kostensteigerungen der letzten Jahre werden dabei nicht ausgeblendet. Hieraus ergibt sich prinzipiell, dass neben einer stärkeren Finanzierung durch den Bund auch das Land künftig für eine gesicherte Finanzierung mehr Eigenmittel aufwenden muss.

Kritisch ist zu sehen, dass es im LNVP noch keine klare Priorisierungssystematik gibt. Es wird deutlich, dass Mittel begrenzt sind, es wird aber nicht eindeutig geregelt: Nach welchen Kriterien priorisiert wird? Welche Maßnahmen systemkritisch sind? Welche Projekte unverzichtbar sind? Und welche ggf. disponibel sind?

Wenn Mittel begrenzt sind, spricht das Kapitel zur Finanzierung letztlich implizit für:

- eine Sicherung von Hochleistungsachsen mit hohem Nachfragepotential
- eine Stabilisierung, Sicherung und einen Ausbau des wichtigsten Bahnknotens in SH (Lübeck Hbf mit über 30.000 FG/Tag)
- sowie eine Vermeidung von Nachfrageverlusten

Wenn Mittel knapp sind, müssen sie dort eingesetzt werden, wo sie die höchste Nachfrage, die größte Klimawirkung und die stärkste Einnahmestabilisierung entfalten

# Anhänge

- **Anhang 1:** Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) der DB InfraGO zum Knoten Lübeck
- **Anhang 2:** Gemeinsamer Appell der Region zur RSB nach Malente/Lütjenburg
- **Anhang 3:** Gemeinsamer Appell der Region zur RSB nach Neustadt i. H.
- **Anhang 4:** Resolution des Fehmarnbelt-Komitees zum stündlichen grenzüberschreitenden SPNV
- **Anhang 5:** Gutachten der TUBS zum Thema „Kapazitätsbetrachtung des Streckenabschnitts Lübeck Hbf – Schwartau Waldhalle (Abzw.) im Kontext der Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung“
- **Anhang 6:** Gutachten der TUBS zum Thema „Kapazitätsbetrachtung der Schienenwege in Norddeutschland“
- **Anhang 7:** Verkehrsmodellierungen der HL zur Bäderbahn
- **Anhang 8:** Positionspapier des FBQ-Projektbeirats zur Bäderbahn



Lübeck, 17.03.2026

# Gemeinsamer Appell zur Stärkung der Regio-S-Bahn Lübeck

## Attraktiver SPNV im Korridor Lübeck – Eutin – Malente – Lütjenburg/Kiel

Die unterzeichnenden Akteur:innen aus der Region fordern die Landesregierung von Schleswig-Holstein, die NAH.SH und die DB InfraGO auf, die Planungen und den Ausbau der Regio-S-Bahn (RSB) Lübeck im Korridor Lübeck – Eutin – Malente – Lütjenburg/Kiel mit höchster Priorität und zielgerichtet voranzutreiben. Die RSB ist ein entscheidender Schritt für eine nachhaltige, zukunftsfähige Mobilität, den Klimaschutz, die Reduzierung des Autoverkehrs sowie die wirtschaftliche Entwicklung der Region.

### RSB als Chance für die gesamte Region

Die RSB schafft attraktive Alternativen zum Auto, reduziert CO<sub>2</sub>-Emissionen und stärkt den Umweltverbund. Ein leistungsfähiges Schienennetz mit eng getakteten Verbindungen ist ein essentieller Standortfaktor für Unternehmen, Pendler:innen und den Tourismus. Zudem verbessert die RSB die Erreichbarkeit von Bildungseinrichtungen, Arbeitsplätzen, Versorgungs- und Freizeitangeboten und sorgt sowohl für eine wirtschaftliche Belebung als auch für verbesserte soziale Teilhabemöglichkeiten entlang der Strecke.

### Zielgerichteter Infrastrukturausbau

Um die RSB erfolgreich umzusetzen, fordern die unterzeichnenden Akteur:innen:

- Kapazitätsausbau, Beschleunigung und neue Stationen<sup>1</sup> entlang der Achse Lübeck – Malente – Lütjenburg/Kiel
- Reaktivierung des Streckenabschnitts Malente-Gremsmühlen – Lütjenburg, um auch den ländlichen Raum besser anzubinden
- Elektrifizierung der Strecke sowie Bau von Überwerfungsbauwerken und eines 3. und 4. Gleises im Nordzulauf des Lübecker Hbf, um Engpässe zu beseitigen und den Betrieb effizient zu gestalten
- Trennung von Verkehrsarten: Eigene Trassen oder ausreichende Kapazitäten für Schienengüterverkehr und die RSB, damit es keinen Engpass gibt

---

<sup>1</sup> in Techau, Gleschendorf, Woltersmühlen, Süsel-Bockholt, Eutin-Gewerbegebiet, Eutin Carl-Maria-von-Weber-Straße, Malente Voßstraße, Malente Markt, Malente Nord, Holsteinische Schweiz und Lütjenburg

- Keine Verlagerung von Güterverkehr in die Nacht: Der Ausbau des SPNV-Angebots darf nicht dazu führen, dass Güterzüge vermehrt nachts fahren müssen, um Platz für den Personenverkehr zu schaffen
- Schaffung der Möglichkeit von Zugkreuzungen in Timmdorf, um bei einer Belegung von vier Zugpaaren pro Stunde zwischen Bad Malente und Plön Überführungsfahrten durchführen zu können und um Verspätungen ausgleichen zu können

### **Zukunftsfähiges Angebot für eine starke RSB**

Angebotsseitig fordern wir:

- Einführung einer RSB-Linie Lübeck – Eutin – Malente im 30-Minuten-Takt mit jeweils einer Verlängerung nach Lütjenburg und nach Kiel im 60-Minuten-Takt
- hierdurch: Beibehalt einer umstiegsfreien Regionalbahnverbindung zwischen Lübeck und Kiel mit Halt an allen Unterwegsbahnhöfen im 60 Minuten-Takt
- Beschleunigung der Fahrzeit Kiel – Lübeck auf ca. 60 Minuten und Verdichtung der RE-Linie Lübeck – Eutin – Kiel auf einen 30-Minuten-Takt, unter Beibehaltung der Durchbindung von/nach Büchen und Lüneburg
- Errichtung einer zusätzlichen Bahnstation Woltersmühlen wegen schwieriger Bedienung der Ortschaft durch den Busverkehr aufgrund der vorgesehenen Schließung von Bahnübergängen
- Erhalt des ITF-Knotens in der Kreisstadt Eutin, um die Ausrichtung des Stadt- und Regionalbusverkehrs auf den Schienenverkehr weiterhin optimal erhalten zu können
- Zukünftig Durchbindung der Züge Neumünster – Plön mindestens bis zur Kreisstadt Eutin (mit langfristiger Option der Verlängerung bis Neustadt (Holst.))

### **Politische Umsetzung jetzt vorantreiben!**

Die RSB muss verbindlich beschlossen und mit klar definierten Maßnahmen im nächsten Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) ab 2027 verankert werden. Dabei ist ein Umsetzungszeitpunkt innerhalb der nächsten fünf Jahre vorzusehen. Nun braucht es eine politische Priorisierung und eine gesicherte Finanzierung für den Bau sowie die Umsetzung eines verbesserten Angebots. Deshalb fordern wir die schnellstmögliche Priorisierung der RSB im Landeshaushalt.

Jetzt ist die Zeit zu handeln: Die Region ist bereit – das Land Schleswig-Holstein muss jetzt liefern!

## Unterstützende:

(geographisch sortiert, Nord nach Süd)

### Kreise / Städte / Gemeinden:

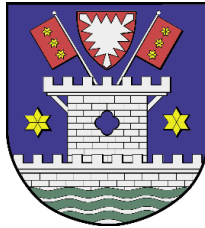
#### Kreis Plön



#### Kreis Plön

Landrat Björn Demmin

#### Stadt Lütjenburg



Bürgermeister Dirk Sohn

#### Kreis Ostholstein



Landrat Timo Gaarz

#### Gemeinde Malente



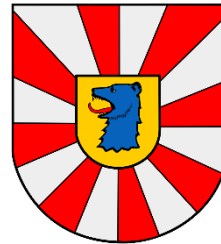
Bürgermeister Heiko Godow

#### Stadt Eutin



Bürgermeister Sven Radestock

#### Gemeinde Scharbeutz



Bürgermeisterin Bettina Schäfer

#### Gemeinde Ratekau



Bürgermeister Thomas Keller

#### Stadt Bad Schwartau



Bürgermeisterin Dr. Kathrin Engeln

#### Hansestadt Lübeck



Bürgermeister Jan Lindenau

## Unternehmen:

**Hein Lüttenborg  
Bahnstreckenverwaltungs-  
gesellschaft mbH (HLB)**



Geschäftsführer Sven Ole Ratjens

**Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH  
(SWL Mobil)**



Geschäftsführer Andreas Ortz

**Lübeck und Travemünde Marketing  
GmbH**



Geschäftsführer Christian Martin Lukas

## Vereine / Verbände / Institutionen:

**VCD Kiel**



Sprecher der Ortsgruppe  
Frederik Meißner

**Fahrgastverband PRO BAHN  
Schleswig-Holstein e. V.**



Landesvorsitzender Stefan Barkleit

**Schienenverkehr Malente-  
Lütjenburg e. V.**



Vorsitzender Prof. Heiner Monheim

**VCD Lübeck**



Sprecher der Ortsgruppe  
Jens-Uwe Runge

**Fahrgastverband PRO BAHN Lübeck**



Sprecher der Ortsgruppe  
Julian Gebler

**Lübeck Management e. V.**



Geschäftsführerin Olivia Kempke



Lübeck, 17.03.2026

## Gemeinsamer Appell zur Stärkung der Regio-S-Bahn Lübeck

### **Attraktiver SPNV im Korridor Lübeck – Bad Schwartau – Ratekau (Neubaustrecke) – Timmendorfer Strand – Scharbeutz – Haffkrug (Neubaustrecke) – Sierksdorf – Neustadt**

Die unterzeichnenden Akteur:innen aus der Region fordern die Landesregierung von Schleswig-Holstein, die NAH.SH und die DB InfraGO auf, die Zukunft der Bäderbahn (RB 85) Lübeck – Neustadt i. H. verbindlich und mit hoher Priorität zu sichern. Die Strecke hat für Einheimische, Pendler:innen, den Tourismus und die regionale Wirtschaft eine herausragende Bedeutung und ist ein zentraler Baustein im Rahmen der geplanten Regio-S-Bahn (RSB). Die RSB ist insgesamt ein entscheidender Schritt hin zu zukunftsfähiger Mobilität, Klimaschutz, Reduzierung des Autoverkehrs und nachhaltiger wirtschaftlicher Entwicklung der Region.

#### **RSB als Chance für die gesamte Region**

Die RSB schafft attraktive Alternativen zum Auto, reduziert CO<sub>2</sub>-Emissionen und stärkt den Umweltverbund. Ein leistungsfähiges Schienennetz mit eng getakteten Verbindungen ist ein essentieller Standortfaktor für Unternehmen, Pendler:innen und den Tourismus. Zudem verbessert die RSB die Erreichbarkeit von Bildungseinrichtungen und Arbeitsplätzen und sorgt für eine wirtschaftliche Belebung entlang der Strecke.

#### **Zukunftsfähiges und verlässliches Betriebsangebot**

Angesichts steigender Nachfrage und überfüllter Fahrzeuge in der Saison braucht die Bäderbahn/RB 85 ein deutlich stärkeres Angebot und moderne Fahrzeuge. Wir fordern daher:

- **Ganzjähriger und ganztägiger 30-Minuten-Takt**
- Einsatz moderner (akku)elektrischer Triebzüge<sup>1</sup> als Ersatz für die z. T. über 20 Jahre alten Diesel-LINT (ab 12/2029)
- Sicherstellung ausreichender Kapazitäten in der Saison
- Realisierung von **ganzjährigen und ganztägigen umsteigefreien Direktverbindungen von Hamburg an die Lübecker Bucht bis Neustadt i. H.**; entweder über ein

---

<sup>1</sup> Ursprünglich sollten ab 2029 moderne elektrische KISS-Doppelstockzüge eingesetzt werden, jedoch bestehen hierfür erhebliche Unsicherheiten: Die bestehende KISS-Flotte ist mit dem Betrieb der Linien RE 8/RE 80/RE 86 bereits heute vollständig ausgelastet und eine gesicherte Elektrifizierung bis Neustadt i. H. ist z. Zt. auch aufgrund der zeitlichen Verzögerungen beim Ausbau der FBQ-Schienenanbindung weder über die Neubaustrecke noch über die Bestandsstrecke bis 2029 absehbar realistisch

Flügelzugkonzept von RE 8 / RE 80 (Zugtrennung/-vereinigung im Lübecker Hbf) oder als eigenständige RE-Sprinter-Linie, unter Nutzung sowohl der Neubaustrecke (im Abschnitt bis Ratekau) als auch einer optimierten Bestandsstrecke (im weiteren Verlauf via Timmendorfer Strand, Scharbeutz Haffkrug (NBS) nach Neustadt i. H.)

- Zusätzlich zur Bäderbahn: stündliche RE-Verbindung über die Neubaustrecke in der Relation Lübeck – Fehmarn – Lolland – Nykøbing Falster (mit möglichen Erweiterungsoptionen von/nach Hamburg und København) als eigenständige, ergänzende überregionale Linie

### **Zielgerichteter Infrastrukturausbau**

Um die Bäderbahn als Teil der RSB als zukunftsfähige Schienenachse zu sichern, fordern wir:

- Errichtung eines zweiten Bahnsteiggleises in Neustadt mit einer Bahnsteighöhe von 76 Zentimeter über Schienenoberkante (SOK) und einer Nutzlänge von mindestens 275 Metern, primär für die Nutzung im Nahverkehr durch vierteilige Doppelstock-Triebwagen in Doppeltraktion und bestenfalls auch die Nutzung im touristischen Fernverkehr durch ICE 1 LDV und ICE L.
- Neuer Bahnhof Neustadt West (ehemaliger Güterbahnhof) zur besseren Anbindung des Gewerbegebietes der Stadt Neustadt im öffentlichen Verkehr
- Neuer Bahnhof am HANSA-PARK zur besseren touristischen Anbindung – so wie bereits ab 2011 von der LVS<sup>2</sup> vorgesehen
- Weichenfreie Heranführung<sup>3</sup> der Bäderbahntrasse an die Neubaustrecke ab Breitenkamp sowie Anbindung an das dritte Bahnsteiggleis im geplanten Bahnhof Haffkrug (NBS)
- Barrierefreier Ausbau des Bahnhofs Timmendorfer Strand
- Neuer Haltepunkt Hemmelsdorf zur besseren Anbindung des Ortsteiles Hemmelsdorf der Gemeinde Timmendorfer Strand im öffentlichen Verkehr
- Realisierung eines konfliktfreien und leistungsfähigen Abzweigs der Neubaustrecke zur Bäderbahn nördlich von Ratekau (Abzweiggeschwindigkeit von 130 km/h und höhenfreier Ein-/Ausfädelung (Unterwerfungsbauwerk))
- Neuer Bahnhof Ratekau (Neubaustrecke) mit insgesamt mindestens drei Bahnsteiggleisen, besser vier Bahnsteiggleisen
- Planungsperspektive für eine Elektrifizierung der Strecke zwischen Abzw. Ratekau und Neustadt i. H.
- Bau eines 3. und 4. Gleises im Nordzulauf des Lübecker Hbf, um Engpässe zu beseitigen und den Betrieb effizient zu gestalten

---

<sup>2</sup> Vorgänger-Organisation der NAH.SH

<sup>3</sup> Ohne Gleisverbindung zwischen NBS und Bäderbahntrasse am Bahnhof Haffkrug, um Güterverkehr auf der Bäderbahn dauerhaft auszuschließen

- 
- Trennung von Verkehrsarten: Eigene Trassen oder ausreichende Kapazitäten für Schienengüterverkehr und die RSB, damit es keinen Engpass gibt
  - Ermöglichung paralleler Fahrten im Abschnitt Bad Schwartau – Lübeck Hbf entsprechend der Gesetzeslage auf Bundesebene
  - Keine Verlagerung von Güterverkehr in die Nacht: Der Ausbau des SPNV-Angebots darf nicht dazu führen, dass Güterzüge vermehrt nachts fahren müssen, um Platz für den Personenverkehr zu schaffen

### **Politische Umsetzung jetzt vorantreiben!**

Die Bäderbahn muss als zentrales Projekt eines leistungsfähigen Regionalverkehrs verbindlich im nächsten Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) ab 2027 verankert werden. Nun braucht es eine klare politische Priorisierung sowie die Sicherstellung der Mittel für Ausbau, Betrieb und moderne Fahrzeuge. Deshalb fordern die unterzeichnenden Institutionen die schnellstmögliche Priorisierung einer RSB von Hamburg über Lübeck nach Neustadt i. H.

Die Region ist bereit – jetzt braucht es ein klares Signal des Landes Schleswig-Holstein, die Bäderbahn als leistungsfähige Zukunftssachse für eine Regio-S-Bahn dauerhaft zu sichern und weiterzuentwickeln.

## Unterstützende:

(geographisch sortiert, Nord nach Süd)

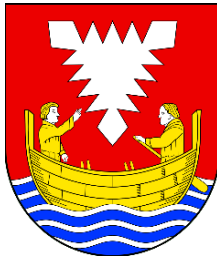
### Kreise / Städte / Gemeinden:

#### Kreis Ostholstein



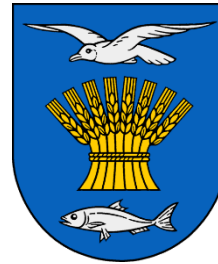
Landrat Timo Gaarz

#### Stadt Neustadt in Holstein



Bürgermeister Mirko Speckermann

#### Gemeinde Sierksdorf



Bürgermeister Carsten Bruhn

#### Gemeinde Scharbeutz



Bürgermeisterin  
Bettina Schäfer

#### Gemeinde Timmendorfer Strand



Bürgermeister Sven Partheil-Böhnke

#### Gemeinde Ratekau



Bürgermeister Thomas Keller

#### Hansestadt Lübeck



Bürgermeister Jan Lindenau

## Unternehmen:

**HANSA-PARK Freizeit- und Familienpark GmbH & Co. KG**



Jun. Mitglied der Geschäftsleitung  
Victoria Leicht

**Tourismus-Agentur Lübecker Bucht**



Vorstand André Rosinski

**Timmendorfer Strand Niendorf Tourismus GmbH**



Geschäftsführer Joachim Nitz

**Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH (SWL Mobil)**



Geschäftsführer Andreas Ortz

**Lübeck und Travemünde Marketing GmbH**



Geschäftsführer Christian Martin Lukas

**Ostsee-Holstein-Tourismus**



Geschäftsführerin Katja Lauritzen

## Vereine / Verbände / Institutionen:

**VCD Nord e. V.**



Landesvorstand VCD Nord  
Stefan Karstens

**Fahrgastverband PRO BAHN Schleswig-Holstein e. V.**



Landesvorsitzender Stefan Barkleit

**Lübeck Management e. V.**



Geschäftsführerin Olivia Kempke

---

**VCD Lübeck**



Sprecher der Ortsgruppe  
Jens-Uwe Runge

**Fahrgastverband PRO BAHN Lübeck**



Sprecher der Ortsgruppe  
Julian Gebler

# Zukunft des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) an der Lübecker Bucht – Faktenlage und Position der Region

*Positionspapier des Projektbeirats des Dialogforums Feste Fehmarnbelt-Querung (FBQ), November 2025*

Der FBQ-Projektbeirat begleitet die verkehrlichen und infrastrukturellen Entwicklungen im Zusammenhang mit der Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) und deren Schienen- und Straßenanbindung. Ein zentrales Anliegen der Region ist die Sicherung einer attraktiven, leistungsfähigen und dauerhaft tragfähigen Anbindung der Lübecker Bucht im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zwischen Lübeck und Neustadt i. H.

Der Projektbeirat bekräftigt hierbei die gemeinsame Position:

**Es muss auch künftig grundsätzlich möglich bleiben, den SPNV zwischen Lübeck und Neustadt i. H. über eine nachfragegerechte und zukunftsfeste Schienenstrecke zu führen.**

Die Bäderbahn (RB 85) als traditionsreiche, infrastrukturell wertvolle und stark frequentierte Verbindung bildet zurzeit das Rückgrat des SPNV in der Lübecker Bucht. Ihre Zukunftsfähigkeit ist von entscheidender Bedeutung für den Erfolg der Verkehrswende, die regionale Daseinsvorsorge sowie die wirtschaftliche, insbesondere touristische Entwicklung der Region.

## 1. Bedeutung der Bäderbahn für die Region

Die Verbindung Lübeck – Neustadt i. H. über die Bäderbahn (RB 85) ist aktuell nach der Strecke Lübeck – Hamburg die wichtigste SPNV-Achse des Schienenknotens Lübeck. 4.150 Fahrgäste nutzen die Verbindung im Schnitt pro Tag im stärksten Abschnitt (südlich vom Bf Timmendorfer Strand). In absoluten Zahlen ist außerhalb von Lübeck Timmendorfer Strand der wichtigste Bahnhof an der Strecke (1.440 FG/Tag), gefolgt von Neustadt i. H. (1.120 FG/Tag) und Scharbeutz (740 FG/Tag). Die Bäderbahn weist zudem mit einem Fahrgastzuwachs von +85 % seit 2010 das höchste Wachstum aller Strecken im Knoten Lübeck auf (Zahlen für 2023, Quelle: Webseite NAH.SH, kartenbasierte Abfrage, abgerufen 22.10.2025).

Die Strecke dient zum einen als Pendlerachse für Beschäftigte sowie als wichtige Nahverkehrsverbindung vom und zum Oberzentrum Lübeck für Schülerinnen und Schüler, Auszubildende und Studierende. Außerdem bindet sie zentrale touristische Orte der Lübecker Bucht an die Quellmärkte in Nordrhein-Westfalen und Berlin an und bietet der großen Zahl an Tagesgästen – insbesondere aus dem Großraum Hamburg – eine effiziente Verbindung an die Strände.

Der Kreis Ostholstein weist eine äußerst hohe Tourismusintensität auf: auf 1.000 Einwohner:innen entfallen fast 57.000 Übernachtungen (Wert für 2022, Quelle: Webseite Entwicklungsgesellschaft Ostholstein: [egoh.de/de/touristische-kennzahlen](http://egoh.de/de/touristische-kennzahlen), 22.10.2025). Diese Zahl wird in den Hot Spots der Lübecker Bucht noch weit übertroffen und liegt z. B. für Timmendorfer Strand bei 175.000. Hinzu kommen – mit extremen Spitzen insbesondere an Sommerwochenenden – sehr viele Tagesgäste: im gesamten Kreisgebiet waren im Jahr 2019 rund 13.2 Mio. Tagesreisen zu verzeichnen, ein Großteil mit Ziel Lübecker Bucht (Quelle: dwif 2022, im Auftrag des Ostsee-Holstein-Tourismus e. V).

In der zunehmend länger werdenden Hauptsaison muss schon heute eine kleinstädtische Verkehrsinfrastruktur großstädtischen Verkehr bewältigen.

### **Tourismuszahlen Lübecker Bucht 2024\***

	Übernachtungen	Ankünfte
Timmendorfer Strand	1.456.000	363.000
Scharbeutz	896.000	195.000
Sierksdorf	144.000	25.000
Neustadt i. H.	329.000	69.000

\* Gewerblich ab 10 Betten, gerundet. Hinzu kommen private Ferienwohnungsübernachtungen in den vier Orten in geschätzter Höhe von nochmals mindestens 1,4 Mio.

(Quelle: Webseite Entwicklungsgesellschaft Ostholstein: [egoh.de/de/touristische-kennzahlen](http://egoh.de/de/touristische-kennzahlen), abgerufen 22.10.2025)

Es ist erklärtes Ziel der Tourismusorte sowie auch des Landes Schleswig-Holstein, die Nachhaltigkeit im Tourismus zu stärken und insbesondere eine umwelt- und klimaverträgliche An- und Abreise zu fördern. Zudem führt der Reiseverkehr als Motorisierter Individualverkehr (MIV) bereits jetzt regelmäßig zu einer Überlastung der Straßen- und Parkplatzinfrastruktur.

Die Bäderbahnstrecke ist folglich auch eine unverzichtbare Basis für die seit 2011 geplante Regio-S-Bahn Lübeck, deren Ziel ein ganztägiger Halbstundentakt bis Neustadt i. H. ist.

## **2. Auswirkungen einer ausschließlichen Führung des SPNV über die Neubaustrecke (NBS)**

Eine vollständige Umleitung des SPNV Lübeck – Neustadt i. H. von der Bestandstrasse auf die geplante Neubaustrecke (im Folgenden: NBS) würde erhebliche **Nachteile** mit sich bringen:

- **Fahrgastverluste und Mindereinnahmen:** Mehrere Analysen, darunter die landesplanerische Beurteilung (2013), eine Studie des Kreises Ostholstein und der IHK zu Lübeck (2018) sowie Modellrechnungen mit Verkehrsmodell der Hansestadt Lübeck (2023), prognostizieren Fahrgastrückgänge von 50 % bei einer SPNV-Umleitung via NBS. Die Folgen wären auch sinkende Fahrgeldeinnahmen und damit dauerhafte Mehrbelastungen für den Landeshaushalt Schleswig-Holstein.
- **Ersatzverkehre und Zusatzkosten:** Die notwendige Einrichtung von Schienenersatzverkehr (SEV) bzw. Shuttleverkehren zur Anbindung der Ortszentren von Timmendorfer Strand und Scharbeutz an die NBS-Bahnhöfe würde täglich zusätzlich ca. 885 km Buskilometer verursachen, mit erheblichen Betriebskosten, Personalaufwand und organisatorischen und kapazitären Problemen an Spitzentagen. Zuständigkeit und Finanzierung sind hierbei noch ungeklärt.
- **Umwelt- und Klimabelastung:** Ein dauerhaftes Abwandern von Fahrgästen mit infolgedessen mehr Straßenverkehr und zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen stünden im direkten Widerspruch zu den Klimaschutzzielen des Landes und den im 5. Landesnahverkehrsplan (LNVP) formulierten Zielsetzungen zur Verkehrswende. Zudem ist unklar, wie das ohnehin stark belastete Straßennetz in der Region das entstehende Mehr an Kfz-Verkehr aufnehmen soll.
- **Fehlende Erreichbarkeit der Tourismusorte:** Touristischer Verkehr ist extrem umstiegssensibel. Urlaubsgäste mit Gepäck vermeiden Fußwege, Umstiege generell und Umstiege in den Bus-ÖPNV im Besonderen. Eine attraktive, direkte Anbindung der Orte ist daher ein unmittelbarer Wirtschaftsfaktor. Nicht zuletzt betrifft dies ebenfalls die Arbeits- und

Fachkräftesicherung in der Tourismuswirtschaft sowie in allen Branchen: Erreichbarkeit ist auch für Pendler:innen essenziell.

- **Risiken für das nachfrageorientierte Konzept Regio-S-Bahn Lübeck:** Eine Umleitung des SPNV Lübeck – Neustadt i. H. über die NBS würde für die Attraktivität den angestrebten Regio-S-Bahn-Ausbau deutlich in Frage stellen: Ein Halbstundentakt Lübeck – Neustadt i. H. via NBS wäre nicht mit hinreichend viel Nachfrage unterfüttert, um langfristig auch tatsächlich tragfähig zu sein.

### 3. Technische und wirtschaftliche Herausforderungen einer ausschließlichen Führung des SPNV über die Neubaustrecke (NBS)

Die zurzeit auf der Bäderbahn (RB 85) eingesetzten Dieseltriebwagen vom Typ LINT sind z. T. über 20 Jahre alt, technisch veraltet und aufgrund der hohen Nachfrage und zu geringen Kapazität regelmäßig überfüllt. Selbst LINT-Doppeltraktionen kommen in der Saison regelmäßig an ihre Grenzen. Ursprünglich sollten ab 2029 gemäß Verkehrsvertrag E-Netz Ost moderne elektrische KISS-Doppelstockzüge eingesetzt werden, jedoch ist eine gesicherte Elektrifizierung bis Neustadt i. H. zurzeit auch aufgrund der zeitlichen Verzögerungen beim Ausbau der FBQ-Schienanbindung weder über die Neubaustrecke noch über die Bestandsstrecke bis 2029 absehbar realistisch. Durch den Einsatz neuer Akkutriebwagen auf der RB 85 könnte der künftige Betrieb optional über beide Strecken erfolgen und so die benötigten Kapazitäten erzielen.

Die prognostizierte Halbierung der Fahrgastzahlen bei einer alleinigen Anbindung via NBS führt zu einer deutlichen Verschlechterung der Wirtschaftlichkeit des SPNV. Die Einnahmeausfälle infolge weniger werdender Fahrgäste erhöhen den Zuschussbedarf des Landes. Ziel sollte somit eine Steigerung der Fahrgastzahlen sein, wie sie durch eine attraktivere Streckenführung erreichbar wäre.

### 4. Perspektive für ein zukunftsfestes SPNV-Konzept in der Lübecker Bucht

Ein modernes SPNV-Konzept für die Lübecker Bucht sollte auf folgenden Grundsätzen basieren:

- **Integration der Bestandsstrecke Bäderbahn in das regionale SPNV-Konzept** unter besonderer Berücksichtigung der Anbindung an den Knoten Lübeck z. B. im Rahmen des Regio-S-Bahn-Konzepts
- **Integration der Neubaustrecke in das regionale SPNV-Konzept** unter besonderer Berücksichtigung einer grenzüberschreitenden deutsch-dänischen Verbindung: Die Region unterstützt einen grenzüberschreitenden SPNV Lübeck – Fehmarn – Lolland – Nykøbing Falster. Dieser sollte stündlich verkehren und so den Nutzen der Fehmarnbeltquerung für die Region diesseits und jenseits der Grenze sowie auch die Wirtschaftlichkeit der NBS stärken.
- **Berücksichtigung der notwendigen Infrastruktur auch im Zulauf:** Die schon jetzt drohenden Kapazitätsengpässe im Hbf Lübeck und auf dem Abschnitt Lübeck – Bad Schwartau sind umfangreich belegt und hinreichend bekannt. Bei der Planung der FBQ-Schienanbindung muss insbesondere das notwendige dritte und ggf. auch vierte Gleis zwischen Lübeck und Bad Schwartau berücksichtigt werden. Ohne diese Infrastruktur ist absehbar kein bedarfsgerechter Betrieb möglich.

## 5. Zusammenfassung und gemeinsame Position der Region zum Erhalt der Bäderbahn

Die Region bekennt sich klar zur Verkehrswende und zu einer starken Schiene. Der Express-Verkehr Lübeck – Fehmarn soll künftig über die Neubaustrecke (NBS) geführt werden, wie im Letter of Intent zwischen dem Land Schleswig-Holstein und der Deutschen Bahn vereinbart. Die Bäderbahn (RB 85) soll bedarfsgerecht erhalten und baulich-technisch zukunftsfest angebunden werden. Ihr Erhalt und ihre mögliche Weiterentwicklung sind von zentraler Bedeutung für die Verkehrswende, die Tourismusregion Ostholstein, Daseinsvorsorge und das regionale SPNV-Konzept.

Der Projektbeirat fordert daher eine Anpassung der Planfeststellungsunterlagen zur FBQ-Schienanbindung. Im Einzelnen sind im Abschnitt Ratekau (NBS) – Haffkrug (NBS) **folgende baulich-technische Maßnahmen** nötig:

- **Erhalt der attraktiven Bestandsstrecke (Bäderbahn) im Abschnitt Ratekau (NBS) – Haffkrug (NBS) sowie deren Anpassung inkl. leistungsfähiger, moderner Leit- und Sicherungstechnik (LST):** Auf den Beschluss, die zunächst geplante Entwidmung der Trasse zurückzunehmen, müssen nun Entscheidungen für eine realistische Nutzbarkeit folgen.
- **Aufnahme eines notwendigen dritten Bahnsteiggleises im Bahnhof Timmendorfer Strand/Ratekau (NBS)** in die Planfeststellungsunterlagen: Im Rahmen einer größtenteils vom Land finanzierten und aktuell laufenden Machbarkeitsstudie werden verschiedene Möglichkeiten einer Anbindung der Bäderorte, insbesondere Timmendorfer Strands, geprüft. Es zeichnet sich ab, dass nur eine Schienenanbindung die notwendige Leistungsfähigkeit erbringen kann. Um die Optionen eines evtl. saisonal verstärkten Pendelverkehrs sowie einer Zug-Flügelung realisieren zu können, ist ein drittes Bahnsteiggleis zwingend nötig.
- **Bahnhof Haffkrug (NBS) als Verknüpfungspunkt:** Der neue Bahnhof in Haffkrug soll so ausgestaltet werden, dass er die Funktion des heutigen Bestandsbahnhofs übernehmen kann und diesen vollständig ersetzt.  
Durch eine **weichenfreie Heranführung der Bestandsstrecke an die Neubaustrecke** (auf ca. 1,5 km zwischen Breitenkamp und Bahnhof Haffkrug (NBS), außerhalb der tiefer gelegenen Haffwiesen) und deren **Anbindung an das bereits geplante dritte Bahnsteiggleis in Haffkrug (NBS)** soll eine gemeinsame Umsteigestation für die beiden Relationen Lübeck – Fehmarn – Dänemark (über NBS) und Lübeck – Timmendorfer Strand – Scharbeutz – Neustadt i. H. (über Bäderbahn) entstehen. Die Weiterführung nach Neustadt i. H. wäre somit ebenfalls weichenfrei möglich.

### Vorteile:

- Betriebliche Synergien
- Entwicklungsmöglichkeiten für die Orte durch weniger Zerschneidung
- Verhindern von Güterverkehr auf der Bäderbahntrasse durch die Erholungsgebiete
- Verzicht auf neue, teilweise Doppelinfrastruktur: Rückbau des Bestandsbahnhofs Haffkrug und der zu- und abführenden Gleise zwischen Breitenkamp und Stichstrecke nach Neustadt i. H. möglich; Verzicht auf aktuell laut DB geplante Weiche nördlich des Bestandsbahnhofs Haffkrug; ggf. Verzicht auf Neubau des Bahnhofs Scharbeutz.

**Nur durch die Kombination aus Erhalt der Bäderbahn und sinnvoller Nutzung beider Trassen lässt sich die Fehmarnbelt-Verbindung zu einem verkehrlich und wirtschaftlich ausgewogenen Gesamtprojekt für die Region entwickeln.**

## 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](http://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 Spieckermann**  
Bürgermeister  
Neustadt i. H.

---

**Marie Stærke**  
Bürgermeisterin  
Køge Kommune

---

**Ole Vive**  
Bürgermeister  
Faxe Kommune

---

**Jörg Weber**  
Bürgermeister  
Stadt Fehmarn