



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

Beratungsfolge:		
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-Studentakt 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 Stadtrationalbahn (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 Streckenquerschnitt¹; 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

¹ 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 Trassenpreiskontrolle) 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