



Vorlagennummer: 20/0542
Vorlagenart: Bericht öffentlich
Datum: 14.09.2026
Federführend: 5.610 - Stadtplanung und Bauordnung
Bearbeitung: Benjamin Werner

Bekanntgabe einer Eilentscheidung des Bürgermeisters über die fristgerechte Klageerhebung gegen den Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts (EBA) zur Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung im Planfeststellungsabschnitt Lübeck beim Bundesverwaltungsgericht (BVerwG).

Beratungsfolge:

21.09.2026	Senat	zur Senatsberatung
21.09.2026	Bauausschuss	zur Kenntnisnahme
22.09.2026	Hauptausschuss	zur Kenntnisnahme
24.09.2026	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Der Planfeststellungsbeschluss des EBA zur Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) im Planfeststellungsabschnitt Lübeck liegt vor. Nach der rechtlichen Prüfung kann die HL ihre Einwendungen gegen die nunmehr genehmigte Planung nur noch im Klageweg vor dem Bundesverwaltungsgericht weiterverfolgen. Die Klagefrist hierfür endete bereits am 14. September 2026.

Eine rechtzeitige Befassung der zuständigen politischen Gremien vor Ablauf der Klagefrist war somit nicht möglich. Ohne sofortige Entscheidung würde die Klagefrist verstreichen; eine gerichtliche Überprüfung der von der HL beanstandeten Abwägungsentscheidungen wäre dann ausgeschlossen und das Vorhaben dürfte somit unverändert umgesetzt werden.

Bericht:

Nach Beratung mit den Fraktionsvorsitzenden am Freitag, 11.09.2026, hat der Bürgermeister die Eilentscheidung getroffen fristgerecht Klage einzureichen. Bauausschuss, Wirtschaftsausschuss, Hauptausschuss und Bürgerschaft wurden in den

vergangenen Jahren fortlaufend über den zukünftigen Ausbau der Schieneninfrastruktur in der Region Lübeck im Zusammenhang mit der Festen Fehmarnbeltquerung informiert und beteiligt. Hierzu zählen insbesondere folgende Vorlagen:

- VO/2023/12855: Zukünftiger Schieneninfrastrukturausbau in der Region Lübeck im Zuge der FFBQ-Hinterlandanbindung
- VO/2024/13553: Beteiligung Feste Fehmarnbelt-Hinterlandanbindung
- VO/2025/14395: Stresstest der Deutschen Bahn AG zum Schienenknoten Lübeck – Analyse der Verwaltung
- VO 20/0073: Zukünftiger Schieneninfrastrukturausbau in der Region Lübeck

Der Bauausschuss wurde zuletzt auch über die kurzen Bearbeitungsfristen und darüber informiert, dass die HL ihre Rechte im weiteren Verfahren wahren will und sich hierzu von der Kanzlei BBG und Partner fachanwaltlich beraten lässt. Das Vorgehen wurde von politischer Seite unterstützt.

Inhaltlich wird darüber hinaus auf die Begründung der Eilentscheidung verwiesen, die im Anhang beigelegt ist.

Anlage(n):

- 1 - Anordnung der Eilentscheidung (öffentlich)

Senatorin Joanna Hagen

Fachbereich: 5
Bereich: 610
Az.: #160/25/20

Datum: 10.09.2026
Sachbearbeiter:in: Benjamin Werr
Telefon: 6629
E-Mail: benjamin.werner@luebeck

Herrn Bürgermeister

über

1.101 – Bürgermeisterkanzlei (2-fach)

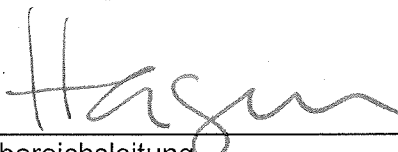
Anordnung einer Eilentscheidung

Hiermit wird gemäß § 65 (4) der Gemeindeordnung (GO) für Schleswig-Holstein in der Fassung vom 28.02.2003 (GVOBl. Schl.-H. S. 57) folgende Eilentscheidung beantragt:

- Die Hansestadt Lübeck erhebt gegen den Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts (EBA) zur Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung im Planfeststellungsabschnitt Lübeck fristgerecht Klage beim Bundesverwaltungsgericht (BVerwG).
- Die Fachanwaltskanzlei BBG und Partner aus Bremen wird beauftragt, die Klage spätestens am 14. September 2026 einzureichen und die Hansestadt Lübeck in dem Verfahren zu vertreten.
- Die Verwaltung wird beauftragt, die weitere Klagebegründung gemeinsam mit BBG und Partner vorzubereiten.

Finanzielle Auswirkungen: s. Anlage finanzielle Auswirkungen

Begründung: s. Anlage Vermerk

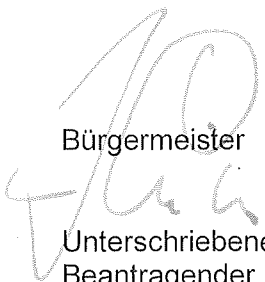


Fachbereichsleitung

Der Bürgermeister

Lübeck, den 11.09.2026

Hiermit ordne ich die vorstehende Eilentscheidung an. Die Gründe für die Eilentscheidung sowie die Art der Erledigung sind Hauptausschuss und Bürgerschaft in der nächsten Sitzung unverzüglich mitzuteilen. Die Mitteilung erfolgt in der Vorlagenart Bericht.



Bürgermeister

Unterschiedene Eilentscheidung an:
Beantragender Bereich

Vfg.

1. Vermerk

Begründung der Eilentscheidung

Gerichtliche Überprüfung des Planfeststellungsbeschlusses des Eisenbahn-Bundesamts zur Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung im Planfeststellungsabschnitt Lübeck

Entscheidungsvorschlag:

Der Bürgermeister trifft folgende Eilentscheidung:

- Die Hansestadt Lübeck erhebt gegen den Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts (EBA) zur Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung im Planfeststellungsabschnitt Lübeck fristgerecht Klage beim Bundesverwaltungsgericht (BVerwG).
- Die Fachanwaltskanzlei BBG und Partner aus Bremen wird beauftragt, die Klage spätestens am 14. September 2026 einzureichen und die Hansestadt Lübeck in dem Verfahren zu vertreten.
- Die Verwaltung wird beauftragt, die weitere Klagebegründung gemeinsam mit BBG und Partner vorzubereiten.

Anlass:

Der Planfeststellungsbeschluss des EBA zur Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) im Planfeststellungsabschnitt Lübeck liegt vor. Nach der rechtlichen Prüfung kann die HL ihre Einwendungen gegen die nunmehr genehmigte Planung nur noch im Klageweg vor dem Bundesverwaltungsgericht weiterverfolgen. Die Klagefrist hierfür endet am 14. September 2026. BBG und Partner empfiehlt, die Klage vorsorglich bereits am Freitag, dem 11. September 2026, einzureichen.

Eine rechtzeitige Befassung der zuständigen politischen Gremien vor Ablauf der Klagefrist ist nicht möglich. Ohne sofortige Entscheidung würde die Klagefrist verstreichen; eine gerichtliche Überprüfung der von der HL beanstandeten Abwägungsentscheidungen wäre dann ausgeschlossen und das Vorhaben dürfte somit unverändert umgesetzt werden.

Bisherige politische Befassung:

Bauausschuss, Wirtschaftsausschuss, Hauptausschuss und Bürgerschaft wurden in den vergangenen Jahren fortlaufend über den zukünftigen Ausbau der Schieneninfrastruktur in der Region Lübeck im Zusammenhang mit der Festen Fehmarnbeltquerung informiert und beteiligt. Hierzu zählen insbesondere folgende Vorlagen:

- VO/2023/12855: Zukünftiger Schieneninfrastrukturausbau in der Region Lübeck im Zuge der FFBQ-Hinterlandanbindung
- VO/2024/13553: Beteiligung Feste Fehmarnbelt-Hinterlandanbindung

- VO/2025/14395: Stresstest der Deutschen Bahn AG zum Schienenknoten Lübeck – Analyse der Verwaltung
- VO 20/0073: Zukünftiger Schieneninfrastrukturausbau in der Region Lübeck

Der Bauausschuss wurde zuletzt auch über die kurzen Bearbeitungsfristen und darüber informiert, dass die HL ihre Rechte im weiteren Verfahren wahren will und sich hierzu von BBG und Partner fachanwaltlich beraten lässt. Das Vorgehen wurde von politischer Seite unterstützt.

Position der HL zur FFBQ und zu einem zukunftsfesten Schienenknoten Lübeck:

Die HL unterstützt die Feste Fehmarnbeltquerung (FFBQ) und eine leistungsfähige Schienenverbindung zwischen Deutschland und Dänemark ausdrücklich. Das Vorhaben eröffnet Chancen für die wirtschaftliche Entwicklung, den Arbeitsmarkt und das Zusammenwachsen der Fehmarnbeltregion. Die im Zusammenhang mit der FFBQ erwarteten Mehrverkehre im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und im Schienengüterverkehr (SGV) treffen jedoch auf einen bereits heute hoch ausgelasteten Schienenknoten Lübeck. Nach Auffassung der HL hätte der geplante Ausbau deshalb genutzt werden müssen, den Knoten Lübeck ganzheitlich und zukunftsfähig auszubauen. Erforderlich sind nach verkehrsfachlicher Einschätzung insbesondere ein drittes und viertes Gleis im Nordzulauf des Lübecker Hauptbahnhofs, mehr Durchfahrungsmöglichkeiten durch den Hauptbahnhof für den SGV sowie kreuzungsfreie Ein- und Ausfädelungen im Zu- und Ablauf des Knotens Lübeck.

Ohne diese Maßnahmen ist mit der Inbetriebnahme der Schienenhinterlandanbindung der FFBQ eine Überlastung der Infrastruktur absehbar. Damit drohen eine Verschlechterung der Betriebsqualität im Nah- und Fernverkehr und eine erhebliche Beeinträchtigung der Schienenanbindung des Port of Lübeck als größtem deutschen Ostsee-Fährhafen.

Die von der HL aufgezeigten Kapazitätsengpässe werden im Planfeststellungsbeschluss aus Sicht der Verwaltung nicht überzeugend aufgelöst: Die zugrunde gelegte Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) der DB InfraGO zeigt zwar, dass ein bestimmtes Betriebsprogramm rechnerisch theoretisch und unter Inkaufnahme keiner besonders guten Betriebsqualität gefahren werden kann, dies gelingt jedoch nur unter problematischen Voraussetzungen: Hierzu gehören unter anderem lange Stand- und Wartezeiten für Güterzüge, eine Nichtberücksichtigung von Rangierfahrten der Lübecker Hafenbahn, ein bis zu zehnminütiger Aufenthalt des Fernverkehrs im Lübecker Hauptbahnhof und Einschränkungen im Regionalverkehr, wie das Aufbrechen der bislang durchgehenden RE-Verbindung Kiel – Lübeck – Lüneburg. Dass solche Nachteile pauschal durch den verkehrlichen Mehrwert der FFBQ-Hinterlandanbindung aufgewogen würden (Argumentation des EBA), wird im Beschluss aus Sicht der HL nicht ausreichend nachvollziehbar belegt. Hier stellt sich aus Perspektive der HL zudem die Frage, ob die Vorteile überregional wirksam werden, während die Nachteile lokal zu verzeichnen sind.

Der Planfeststellungsbeschluss räumt selbst ein, dass der Bereich Lübeck Hbf – Abzweig Waldhalle erneut überplant werden müsste, wenn die im Deutschlandtakt vorgesehenen zusätzlichen Regionalverkehre umgesetzt werden sollen. Aus Sicht der HL bestätigt dies, dass die jetzt genehmigte Infrastruktur gerade nicht auf das langfristig erforderliche Verkehrsangebot ausgerichtet ist. Hinsichtlich einer potentiellen späteren Erweiterung um ein drittes und viertes Gleis wird zwar im Beschluss darauf verwiesen, dass ein solcher Ausbau weiterhin möglich sei. Aus Sicht der HL genügt diese abstrakte Feststellung jedoch nicht. Durch die jetzt vorgesehenen Schallschutzwände, Stütz- und Spundwände im Planum eines späteren dritten und vierten Gleises wäre eine nachträgliche Erweiterung der Strecke mit umfangreichen Rückbauten, Restbuchwertverlusten und somit erheblichen Erschwerissen und Mehrkosten belastet. Die planfestgestellte Planung ist daher nach Bewertung der HL nicht hinreichend aufwärtskompatibel. Ein späterer Ausbau im laufenden Betrieb auf einer dann stark belasteten internationalen TEN-Achse dürfte zudem deutlich schwieriger sein als eine vorausschauende Berücksichtigung und Sicherstellung einer Aufwärtskompatibilität in der planfestgestellten Planung.

Auch vergleichsweise „kleinere“ Optimierungsschritte wurden nicht aufgegriffen. Dazu zählt beispielsweise die Ertüchtigung von Gleis 3 und des ehemaligen Gleises 10, um sowohl nordwärts als auch südwärts fahrenden Güterzügen zusätzliche Durchfahrmöglichkeiten durch den Lübecker Hauptbahnhof zu eröffnen. Das EBA erkennt im Beschluss ausdrücklich an, dass die von der HL vorgeschlagenen Maßnahmen einen verkehrlichen Mehrwert hätten, weist sie aber dennoch mit Verweis auf den engeren Planungsauftrag der DB InfraGO zurück.

Grenzen der Klagebefugnis:

Die Fachanwaltskanzlei BBG und Partner ist unverzüglich nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses beauftragt worden, die Erfolgsaussichten eines Rechtsbehelfs gegen den Planfeststellungsbeschluss und insbesondere das Bestehen einer Klagebefugnis der HL kurzfristig zu prüfen. Am 9. September 2026 erörterten BBG und Partner Mitarbeiter:innen der Abteilung Stadtentwicklung und der Lübeck Port Authority das Ergebnis der fachanwaltlichen Bewertung der Sach- und Rechtslage.

Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts kann eine Gemeinde einen Planfeststellungsbeschluss nicht umfassend auf seine objektive Rechtmäßigkeit überprüfen lassen. Sie kann nur die Verletzung gerade sie schützender Vorschriften und eine nicht ordnungsgemäße Abwägung ihrer eigenen schutzwürdigen Belangen rügen. Die Hansestadt kann deshalb weder als „Sachwalterin des Gemeinwohls“ noch für Rechte ihrer Einwohner:innen klagen.

Als eigene geschützte Rechtspositionen kommen vor allem die kommunale Planungshoheit und das gemeindliche Selbstgestaltungsrecht (Organisationshoheit) aus Art. 28 Abs. 2 GG in Betracht. Diese können berührt sein, wenn eine hinreichend konkrete städtische Planung nachhaltig gestört, wesentliche Teile des Stadtgebiets insbesondere wegen der Großräumigkeit des Vorhabens einer durchsetzbaren kommunalen Planung entzogen oder kommunale Einrichtungen in ihrer Funktionsfähigkeit erheblich beeinträchtigt werden. In diesem Rahmen kann die HL auch eine fehlerhafte Abwägung ihrer eigenen Belange und eine unzureichende Alternativenprüfung gerichtlich überprüfen lassen.

Die beabsichtigte Brechung des heute noch durchgehenden Regionalexpresses Kiel – Lübeck – Lüneburg, das Nichterreichen von Zielen des Deutschlandtakts und längere Fahrzeiten im Fernverkehr zwischen Hamburg und Kopenhagen im Vergleich zu den bundesgesetzlich vorgeschriebenen Ziel Fahrzeiten, sind zwar als erhebliche verkehrsplanerische Defizite der Planungen der DB InfraGO einzuordnen, begründen für sich genommen jedoch keine Klagebefugnis der HL, denn diese Punkte betreffen keine eigenen kommunalen Rechtspositionen. Für den Aspekt Verschlechterungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist das Land Schleswig-Holstein als SPNV-Aufgabenträger zuständig. Eine hierauf gestützte Klage müsste daher vom Land geführt werden.

Der zentrale rechtliche Ansatz, um insbesondere doch noch zusätzliche Durchfahrmöglichkeiten durch den Hauptbahnhof sowie ein drittes/viertes Gleis im Nordzulauf berücksichtigt zu bekommen, liegt demzufolge in dem Erfordernis, die Erreichbarkeit der Lübecker Häfen auf der Schiene auch nach Fertigstellung der FFBQ sicherzustellen. Betroffen wären hier Infrastrukturen und kommunale Einrichtungen im Eigentum der Hansestadt, die nach den Angaben der Hafenbahn infolge der unzureichenden Kapazitätsplanung der DB InfraGO künftig signifikant eingeschränkt würden. Der Schienenknoten verfügt bereits heute, insbesondere im Nordzulauf, je nach Tageszeit kaum über Kapazitätsreserven. Die bereits zu beobachtenden Parallelfahrten nördlich des Hauptbahnhofs weisen auf die bestehende hohe Auslastung hin. Durch die zusätzlichen Verkehre infolge der FFBQ besteht das Risiko, dass Hafenstandorte künftig nur noch in begrenzten Zeitfenstern, etwa während zweier Nachtstunden auf der Schiene erreichbar sind.

Diese potentielle Beeinträchtigung kommunaler Hafeninfrastruktur wird im Planfeststellungsbeschluss nach Einschätzung von BBG und Partner nicht ausreichend behandelt. Darin kann ein Abwägungsdefizit vorliegen. Auch die fehlende nachvollziehbare Prüfung der von der HL vorgeschlagenen Kompromisslösungen, insbesondere der zusätzlichen Durchfahrmöglichkeiten über die Gleise 3 und 10, bietet einen möglichen Angriffspunkt.

Die in dem (von der LPA beauftragten) Gutachten dargelegten Punkte der Technischen Universität Braunschweig zur Streckenkapazität im Abschnitt Lübeck Hbf – Abzweig Waldhalle sollen mit Blick auf die Klagebegründung fachlich weiter substantiiert werden.

Die Erfolgsaussichten der Klage bleiben der gerichtlichen Bewertung vorbehalten; BBG und Partner hält den Klageweg auf dieser Grundlage für begründet.

Die Klage muss spätestens am 14. September 2026 beim Bundesverwaltungsgericht eingehen, die beauftragte Kanzlei empfiehlt eine Einreichung am 11. September 2026. Bis dahin kann weder die Bürgerschaft noch ein Ausschuss eine Entscheidung über eine Klageerhebung treffen. Das Abwarten einer regulären Beschlussfassung würde zum endgültigen Verlust der Klagemöglichkeit und bei Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses zur Realisierbarkeit des planfestgestellten Vorhabens führen. Die Entscheidung ist daher unaufschiebbar. Sie entspricht zugleich der über Jahre in den politischen Gremien behandelten Zielsetzung, die Leistungsfähigkeit des Schienenknotens Lübeck zu sichern und die Rechte der Hansestadt aus dem Planfeststellungsverfahren zu wahren.

Weiteres Vorgehen:

- BBG und Partner reicht die Klage fristwährend beim BVerwG ein.
- Die politischen Gremien der Hansestadt werden informiert.
- Die Verwaltung erarbeitet gemeinsam mit der Kanzlei innerhalb der nach deren Angaben verbleibenden Begründungsfrist von zehn Wochen die ausführliche Klagebegründung.
- Zur fachlichen Substantiierung der drohenden Einschränkungen der Hafenerreichbarkeit soll ggf. weitere, externe Expertise hinzugezogen werden. Diese Untersuchungen hätten das Ziel insbesondere den Zusammenhang zwischen der planfestgestellten Infrastruktur, den zusätzlichen Verkehren, den verbleibenden Trassenkapazitäten und der Erreichbarkeit der kommunalen Hafeninfrastruktur darzustellen.
- Die Bürgerschaft wird unverzüglich über die Eilentscheidung und die Klageerhebung informiert.

Michael Stödter
Benjamin Werner

Bereich: 5.610 - Stadtplanung und Bauordnung Anlage zur Vorlage/ Eilentscheidung vom 10.09.2026

Produkt: 547001 - Aufgabenträgerschaft ÖPNV VO-Nr.:

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

KONSUMTIV

Finanzielle Auswirkungen in €	2026	2027	2028	2029
Erträge				
Aufwendungen	-30.000,00			
Saldo Ergebnisplan	-30.000,00	0,00	0,00	0,00
Einzahlungen				
Auszahlungen	-30.000,00			
Saldo Finanzplan	-30.000,00	0,00	0,00	0,00

2026	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel veranschlagt	x	x	Ergebnisplan	Finanzplan
Zusätzl. zu ordnen			Gesamtlaufzeit	Gesamtlaufzeit
Haushaltsbelastend	x	x	x	x
Haushaltsentlastend				
Haushaltsneutral				

Haushaltsjahr	Produktsachkonten		Ergebnisplan
2026	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	511003000.5431007	Stadtpl. u. -entwicklung - Aufwand Sachverst.-, Gerichts-u.ä.Kosten	-30.000,00
		Saldo Ergebnisplan	-30.000,00
	Produktsachkonten		Finanzplan
	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	511003000.7431007	Stadtpl. u. -entwicklung - Auszahlung Sachverst.-, Gerichts-u.ä.Kosten	-30.000,00
		Saldo Finanzplan	-30.000,00