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 Schienen-personennahverkehr (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 Nahverkehrs-verbindung 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, 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, 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_2-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-Schienenanbindung 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-Schienenanbindung 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-Schienenanbindung. 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.

  <u>Vorteile:</u>
  - 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.