



NAH.SH



Timmendorfer Strand
Niendorf

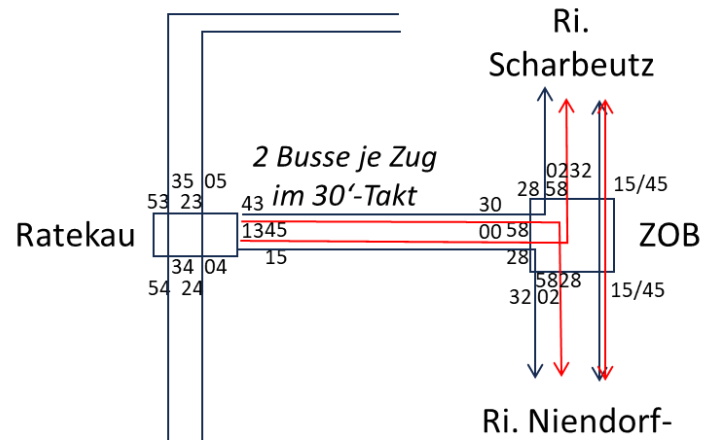
Machbarkeitsuntersuchung Neues ÖV-Angebot Innere Lübecker Bucht

Projektbeirat

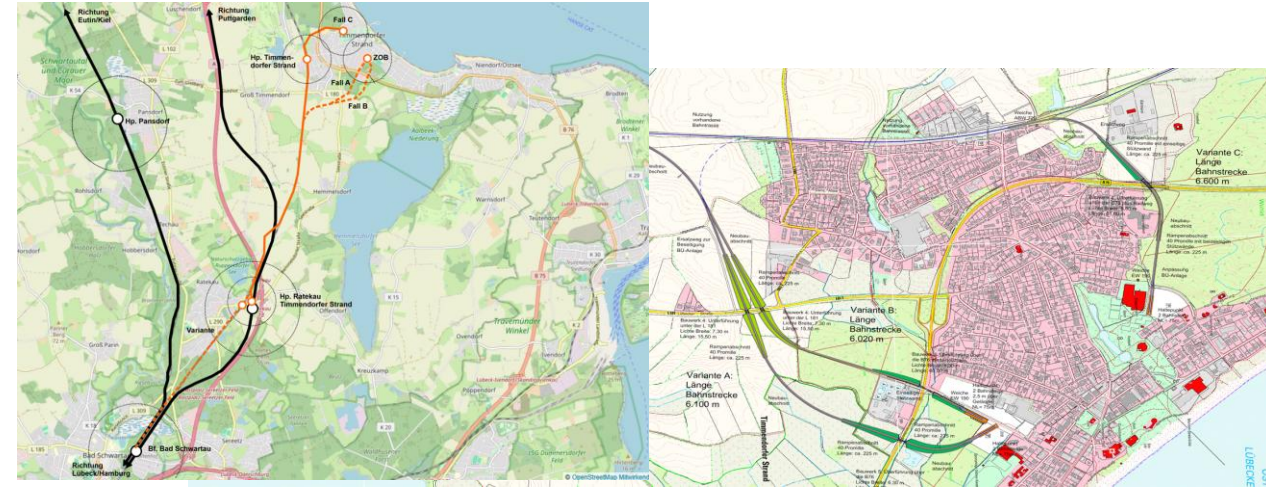
20.04.2026



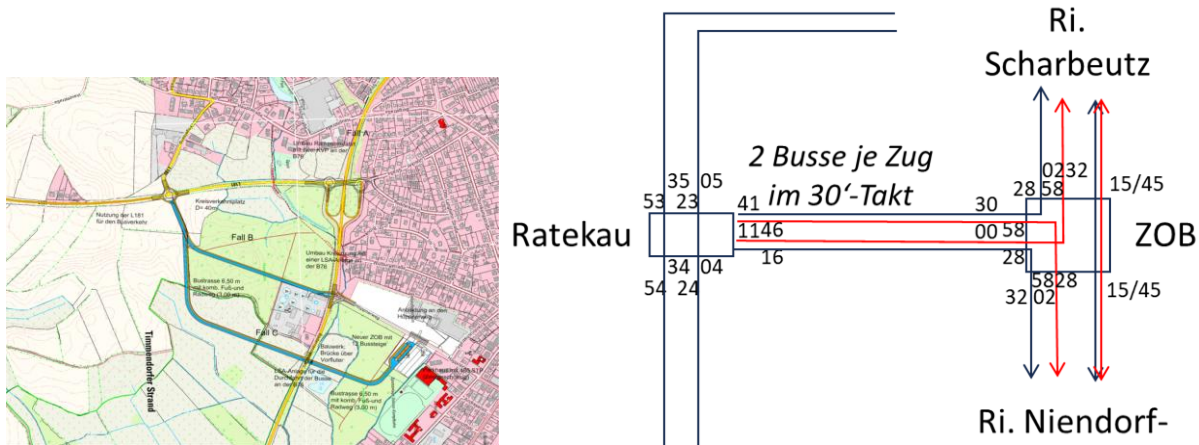
A1: klassischer Busverkehr



B1: SPNV-Anbindung mit Pendelzug



A2: Busverkehr auf eigener Trasse

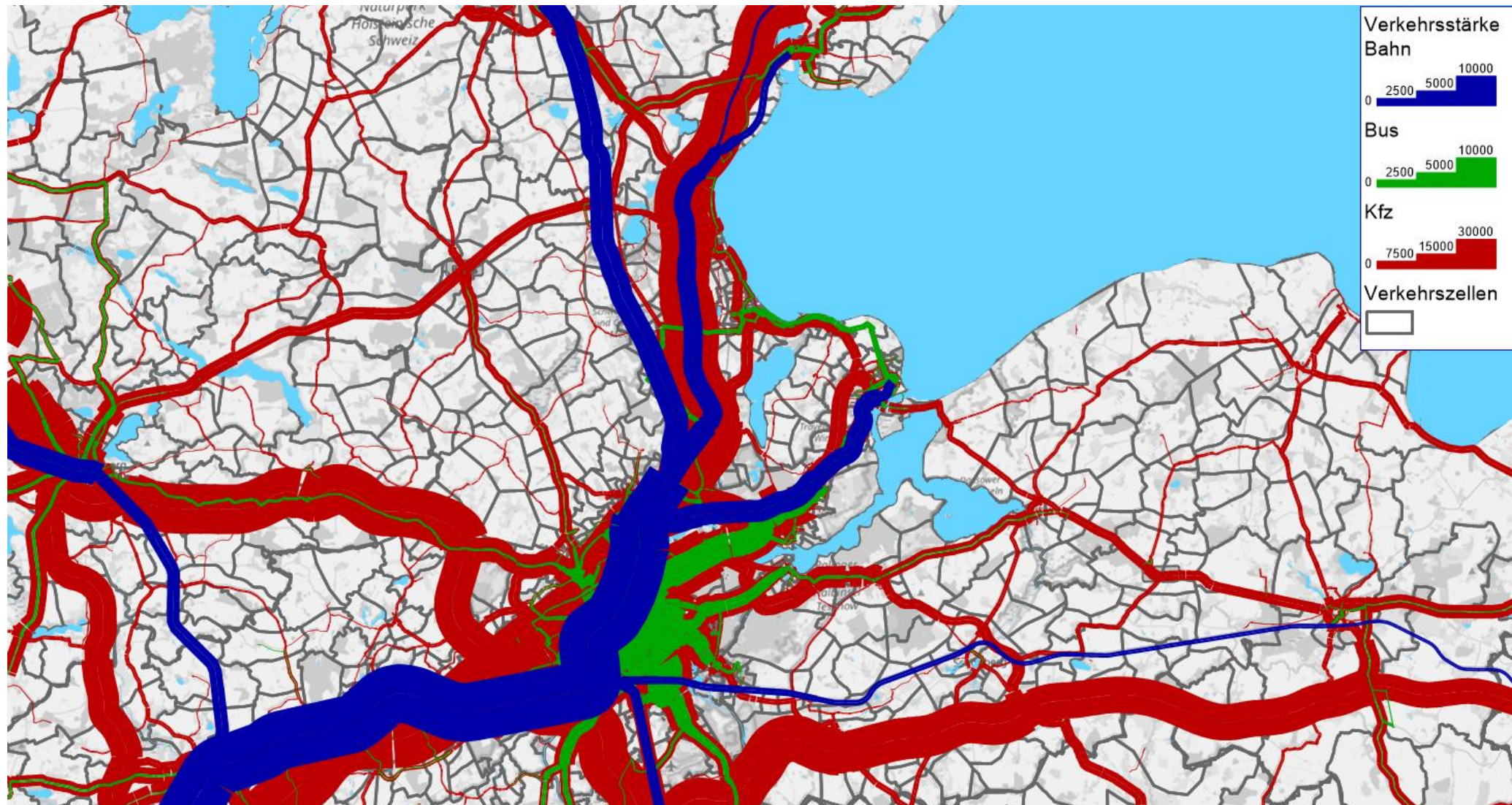


B2: Stadtbahnanbindung zum ZOB





Verkehrsnachfrage im Analysefall (heute) Pkw (rot), Bus (grün) und Bahn (blau)

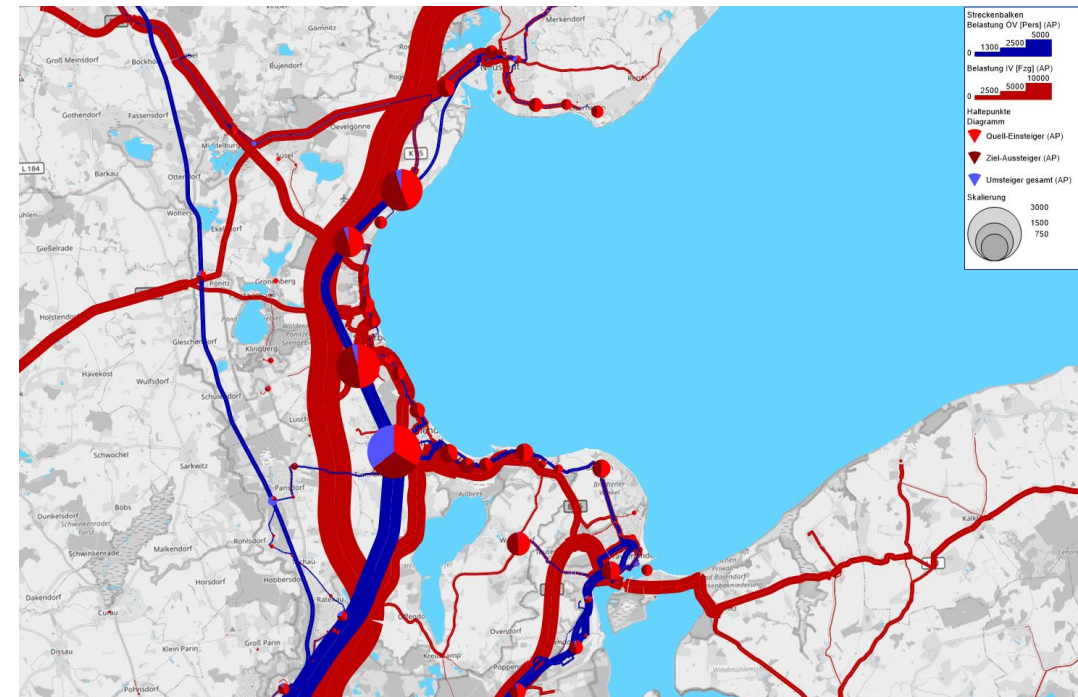


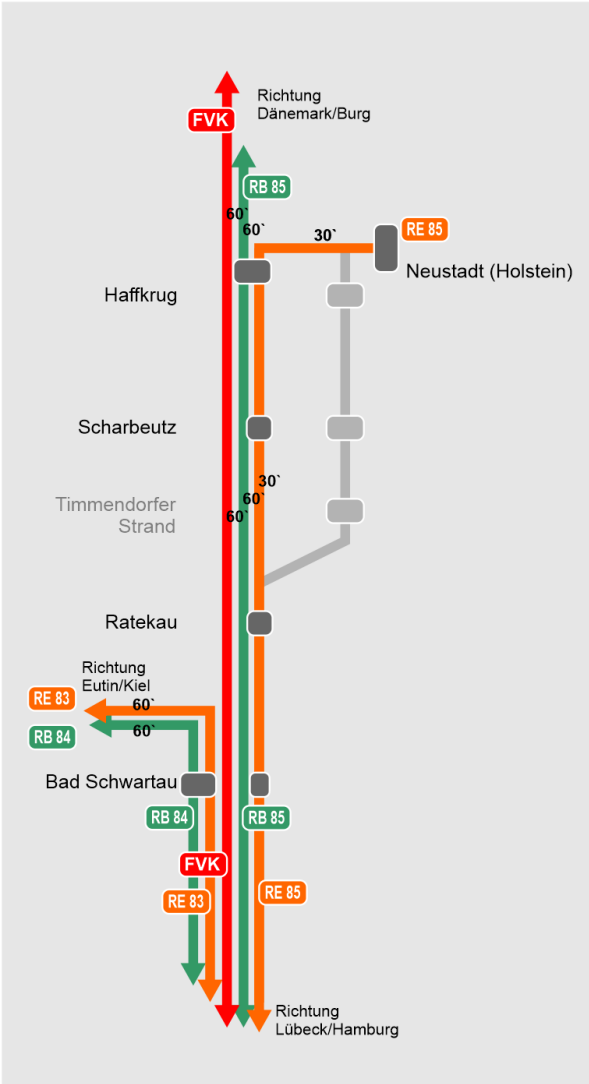
- Alltagsverkehr überlagert sich mit saisonaler touristischer Verkehrsnachfrage

Donnerstag im Oktober: entspricht in etwa Jahresmittelwert der touristischen Nachfrage



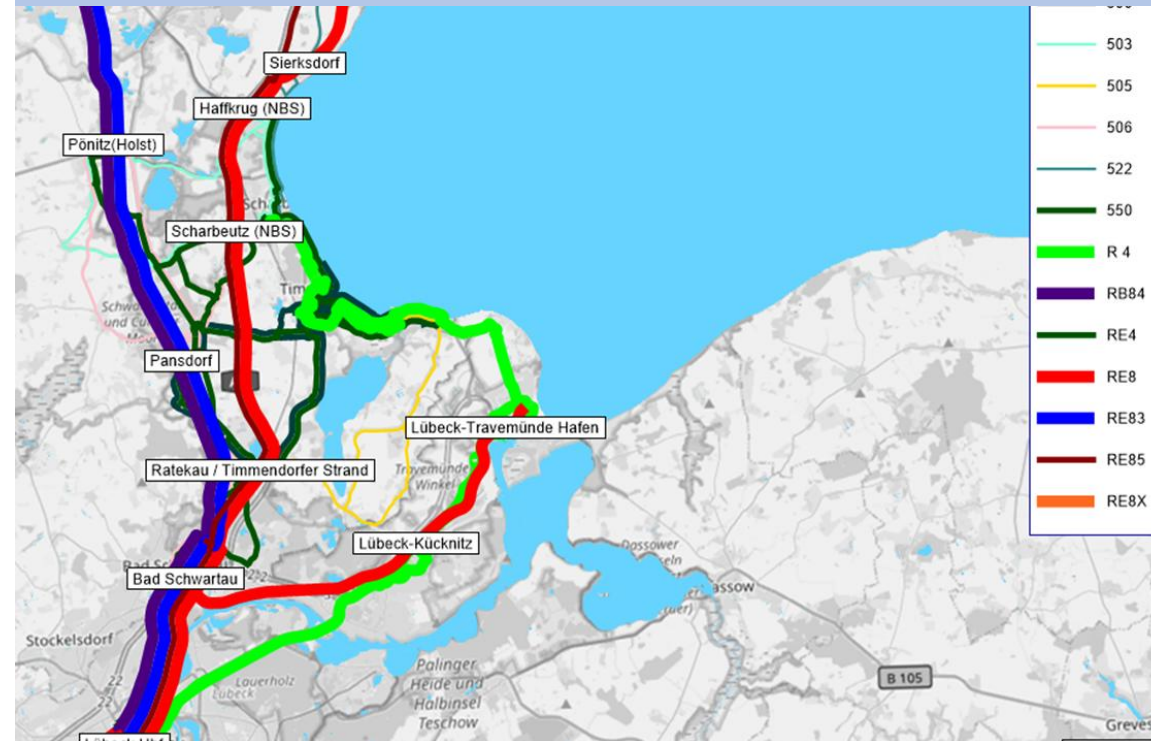
Samstag im Juli: Hohe Spitzenbelastungen im Straßenverkehr und im ÖPNV
Maßgeblich für benötigte Kapazitäten





RE über Neubaustrecke mit Halt in Ratekau

- Durchgehender RE im 30'-Takt von Hamburg nach Travemünde und Neustadt (über Scharbeutz NBS)
- Deutliche Angebotsverbesserungen zwischen Lübeck und Hamburg sowie Lübeck, Malente und Kiel



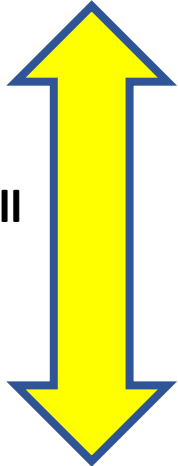
Analysefall, Ohnefall und Planfälle

Saldo der ÖV-Verkehrsnachfrage im Ohnefall ggü. Heute:

- Nachfragezuwachs in Travemünde, Haffkrug, Sierksdorf und Neustadt
- Rückgänge in Timmendorfer Strand und Scharbeutz

Analysefall 2025
heutiges Verkehrsangebot

Vergleich Ohnefall
gegenüber Analysefall

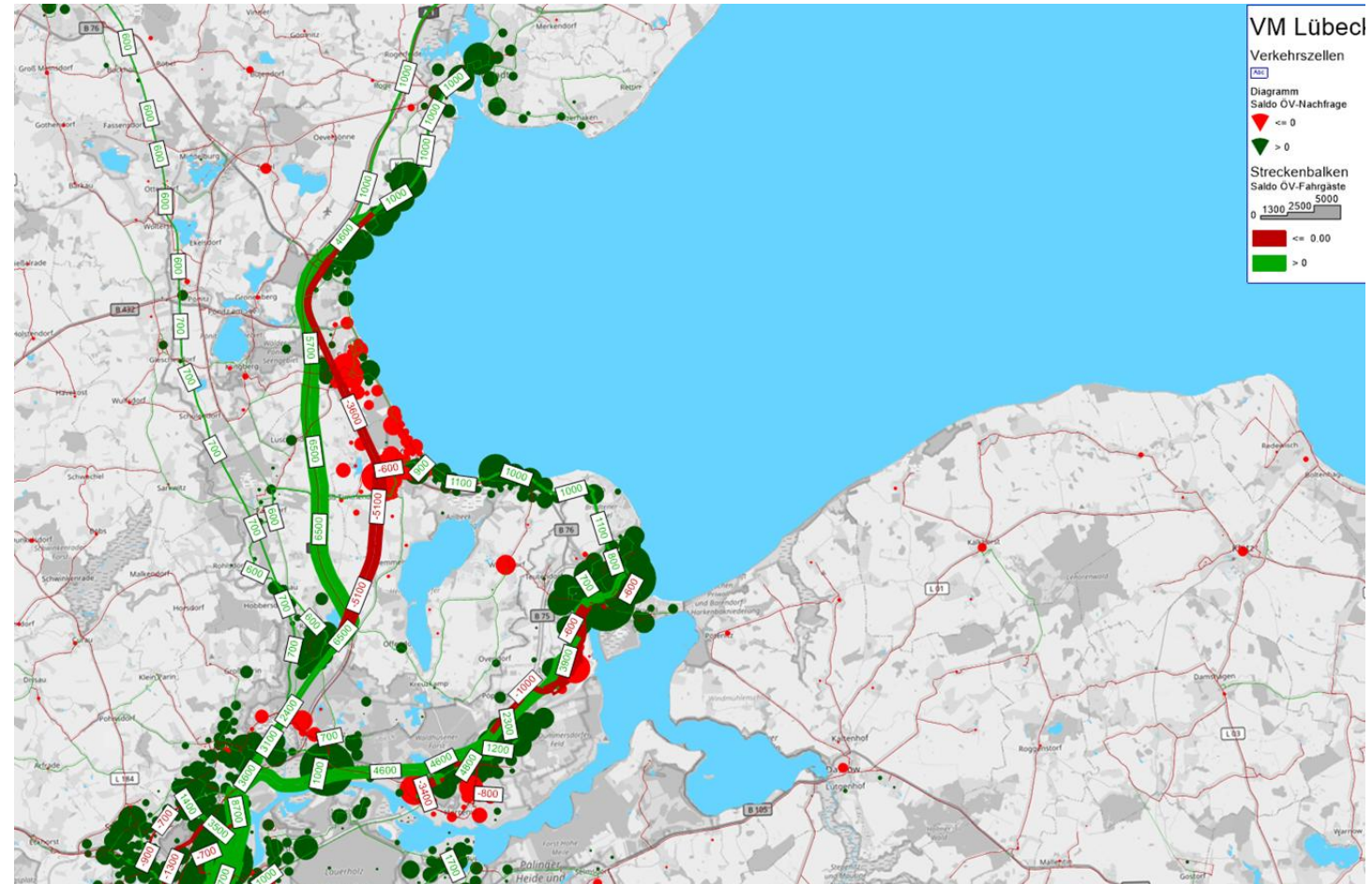


Ohnefall 2035: mit
Neubaustrecke, ohne
flankierende Maßnahmen

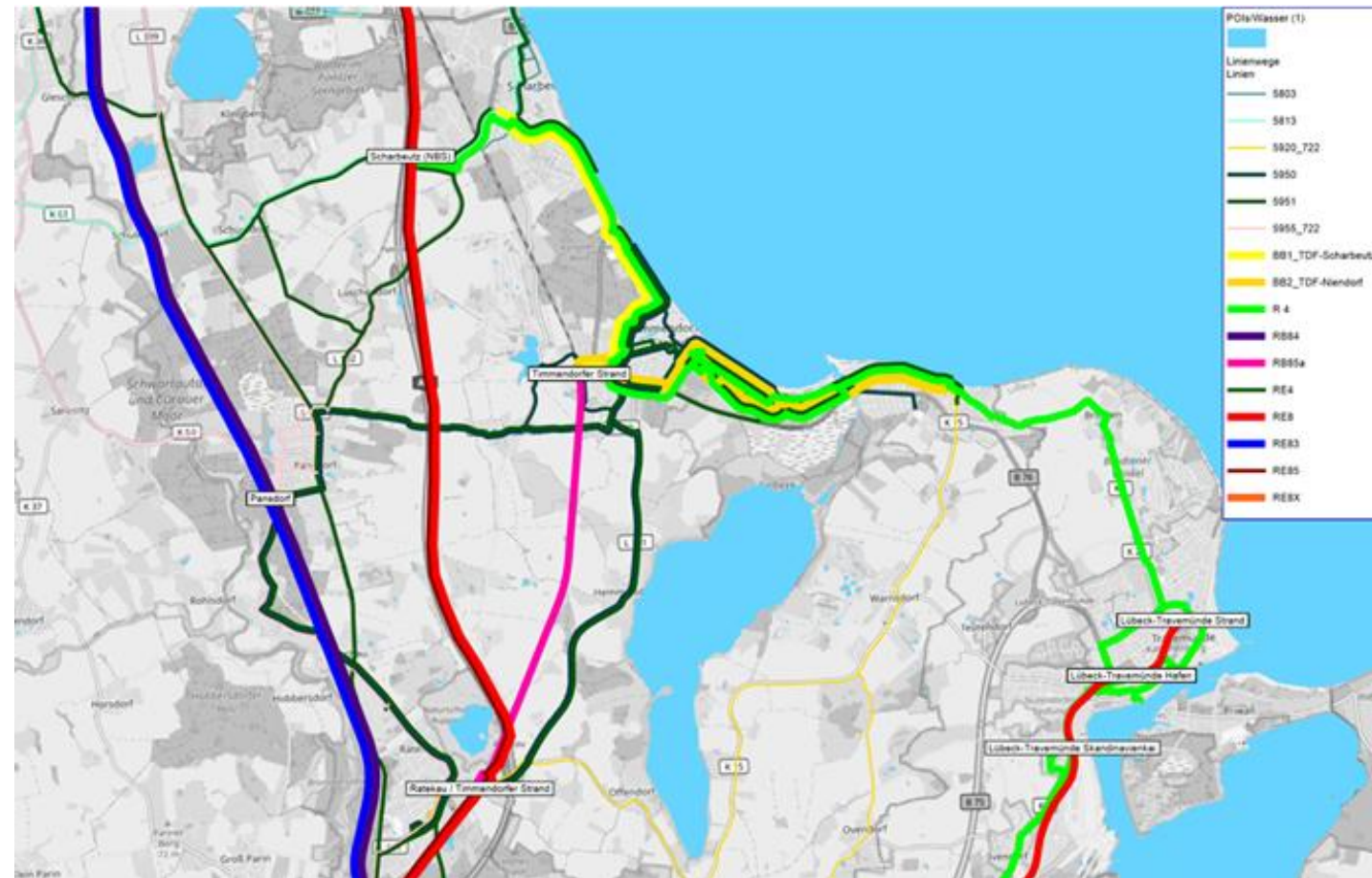
Vergleich Planfälle
gegenüber Ohnefall



Planfälle Bus+Bahn



Planfälle B1: Pendelzug Ratekau – Timmendorfer Strand



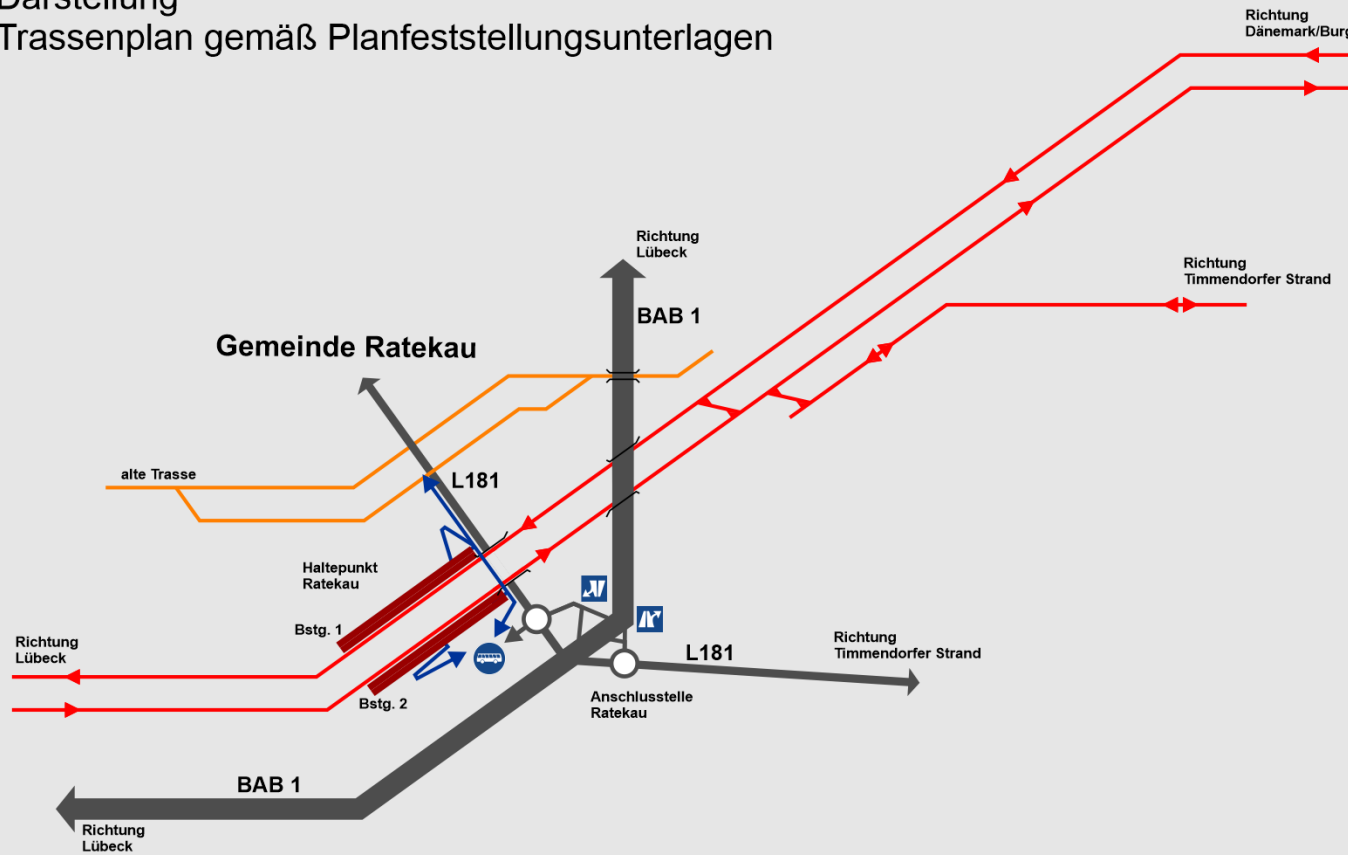
Planfälle B1

- Pendelzug zwischen Bf. Ratekau und Bf. Timmendorfer Strand im 30-Minuten-Takt
- Busanschluss im 30-Minuten-Takt am Bf. Timmendorfer Strand in Richtung Niendorf und Scharbeutz
- Anbindung Bf. Scharbeutz (NBS) wie in Planfall A1-A2 durch Buslinie Richtung Travemünde
- **Untervarianten** je nach Gestaltung des Bf. Ratekau

Verkehrsangebot für einen Pendelzug und Busverkehr zum Bf. Timmendorfer Strand

Planfall B1-0: Pendelzug mit bisher geplanter Infrastruktur in Ratekau

Darstellung
Trassenplan gemäß Planfeststellungsunterlagen



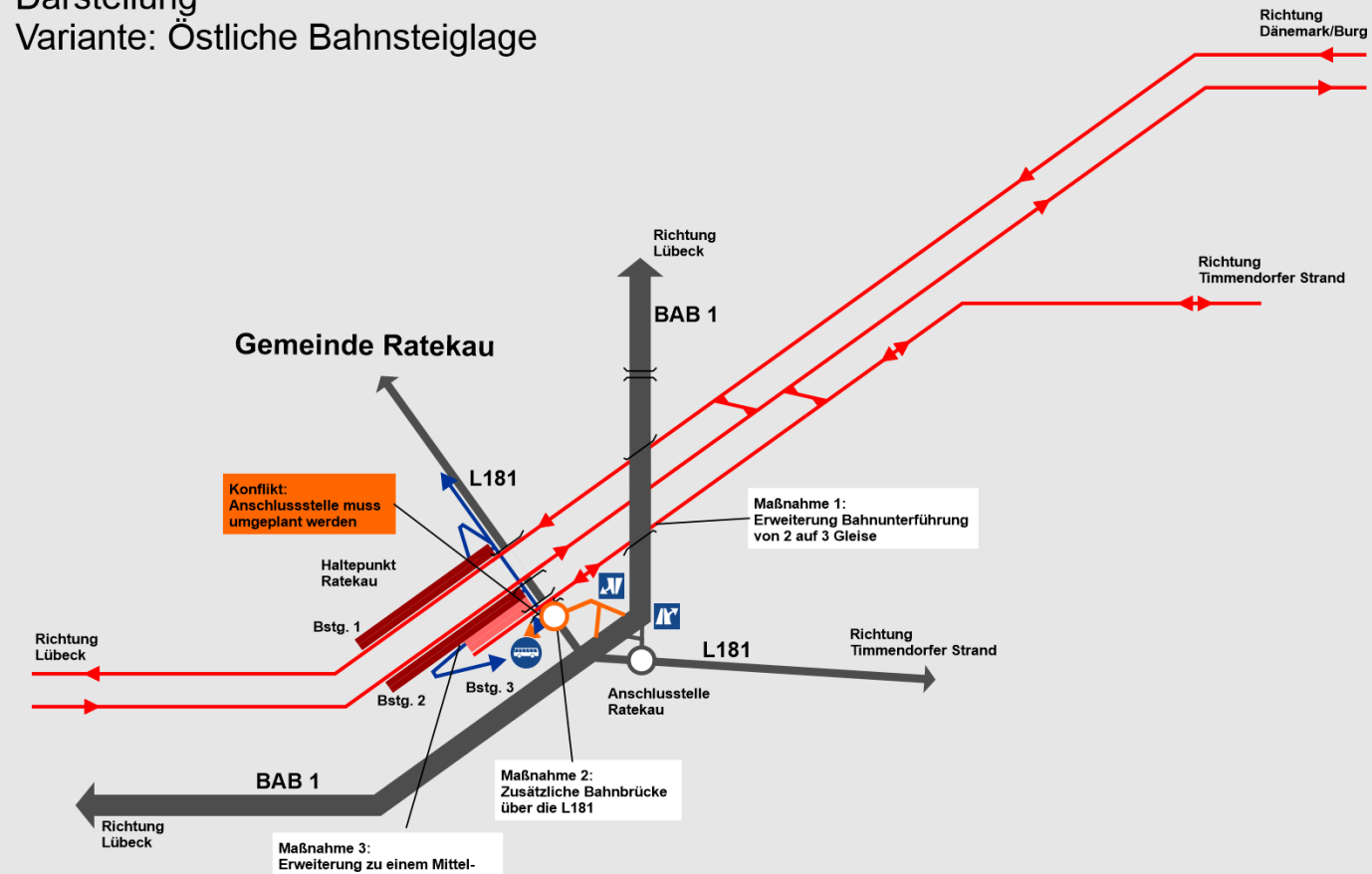
Pendelverkehr mit Wende am Bahnsteig Ratekau basierend auf Fahrplanraster der EBWU vom Mai 2025

- Mit derzeit geplanter Infrastruktur ist kein ganztägiger Zugverkehr nach Timmendorfer Strand möglich
- Eine **Kurzwende an Bahnsteig 1 oder 2** ist aufgrund der Belegung der Gleise durch Fernverkehrs-Trassen **ausgeschlossen**
- Eine Wendemöglichkeit westlich vom Bf. Ratekau besteht nicht ohne Behinderung des Fern- und Güterverkehrs ist nicht vorgesehen
- Für eine Anbindung der Bäderbahn mit einem Pendelzug ist zusätzliche Infrastruktur in Ratekau **zwingend erforderlich**.

Infrastruktur Ratekau

Planfall B1-1: Pendelzug von Gleis 3 (Ost) in Ratekau

Darstellung
Variante: Östliche Bahnsteiglage



Pendelverkehr zu Gleis 3 auf Ostseite

- Eigenes Gleis zwischen Abzweigweiche und Bf. Ratekau
- Bahnsteiggleicher Umstieg von Hamburg Richtung Timmendorfer Strand
- Umstieg über Treppen von Timmendorfer Strand Richtung Hamburg
- Nur bedingt aufwärtskompatibel für durchgehende Züge Ri. Lübeck/Hamburg

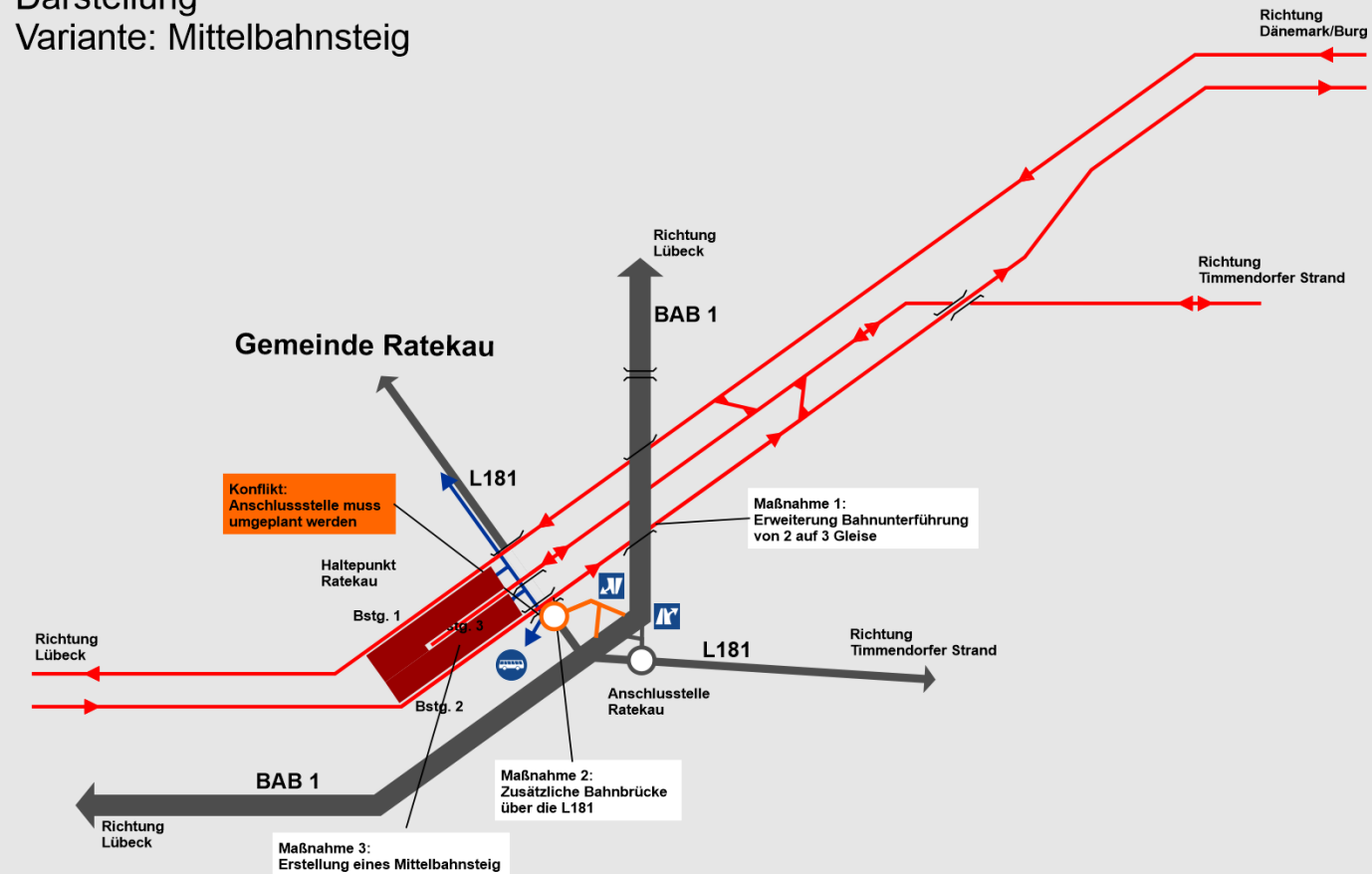
Kennziffern

∅ Fahrzeit Lübeck Hbf. ↔ Bf. Timmendorfer Strand Bf.	24
∅ Fahrzeit Lübeck Hbf. ↔ Timmendorfer Strand ZOB	31
Fahrgäste zw. Ratekau und Timmendorfer Strand pro Werktag	1.500
Fahrgäste an touristischen Spitzentagen	1.500
Verlagerte MIV-Fahrten/Jahr	880.000
Verlagerte Personen-km/Jahr	26 Mio.
Betriebsqualität (bei Verspätung RE aus Hamburg)	gut
Investitionskosten (einmalig)	30 Mio. €
Betriebskosten pro Jahr	2,1 Mio. €

Infrastruktur Ratekau

Planfall B1-2: Pendelzug von Zungenbahnsteig in Ratekau

Darstellung
Variante: Mittelbahnsteig



Pendelverkehr zum Zungenbahnsteig in Mittellage

- Aus Fahrgastsicht mit optimalen Umstiegen
- allerdings sehr hohe Anforderungen an Pünktlichkeit der RE-Züge Hamburg-Neustadt
- Sehr geringe Betriebsstabilität
- Komplette Umplanung des Bf. Ratekau erforderlich.
- Voll aufwärtskompatibel für durchgehende Züge Ri. Lübeck/Hamburg

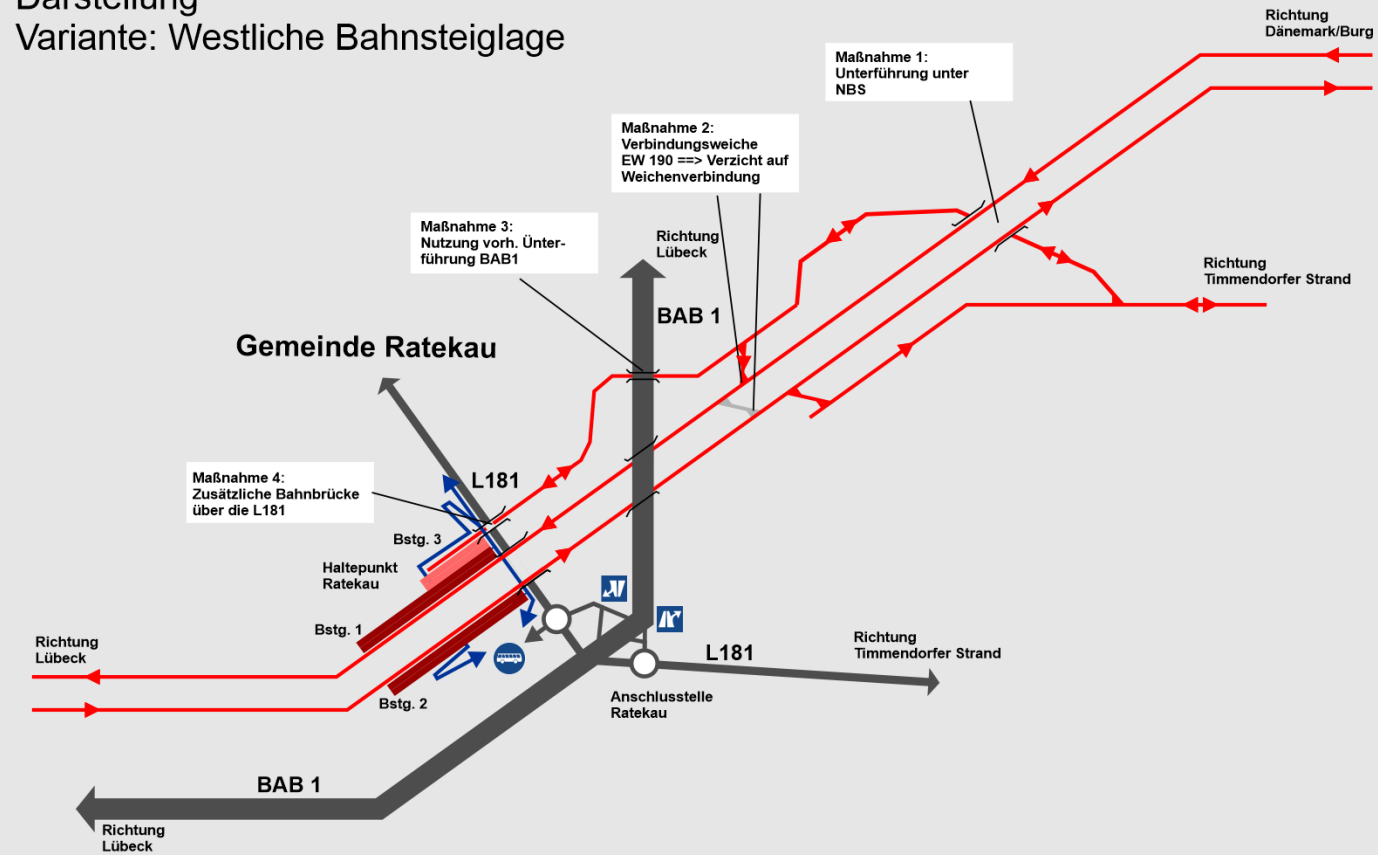
Kennziffern

Ø Fahrzeit Lübeck Hbf. ↔ Bf. Timmendorfer Strand Bf.	16
Ø Fahrzeit Lübeck Hbf. ↔ Timmendorfer Strand ZOB	24
Fahrgäste zw. Ratekau und Timmendorfer Strand pro Werktag	3.400
Fahrgäste an touristischen Spitzentagen	3.400
Verlagerte MIV-Fahrten/Jahr	1.375.000
Verlagerte Personen-km/Jahr	45 Mio.
Betriebsqualität (bei Verspätung RE aus Hamburg)	sehr kritisch
Investitionskosten (einmalig)	50 Mio. €
Betriebskosten pro Jahr	2,1 Mio. €

Infrastruktur Ratekau

Planfall B1-3: Pendelzug von Gleis 3 (West) in Ratekau

Darstellung
Variante: Westliche Bahnsteiglage



Pendelverkehr zu Gleis 3 auf Westseite

- Eigenes Gleis zwischen Abzweigweiche und Bf. Ratekau
- Bahnsteiggleicher Umstieg von Timmendorfer Strand Richtung Hamburg
- Umstieg über Treppen von Hamburg Richtung Timmendorfer Strand
- Voll aufwärtskompatibel für durchgehende Züge Ri. Lübeck/Hamburg

Kennziffern

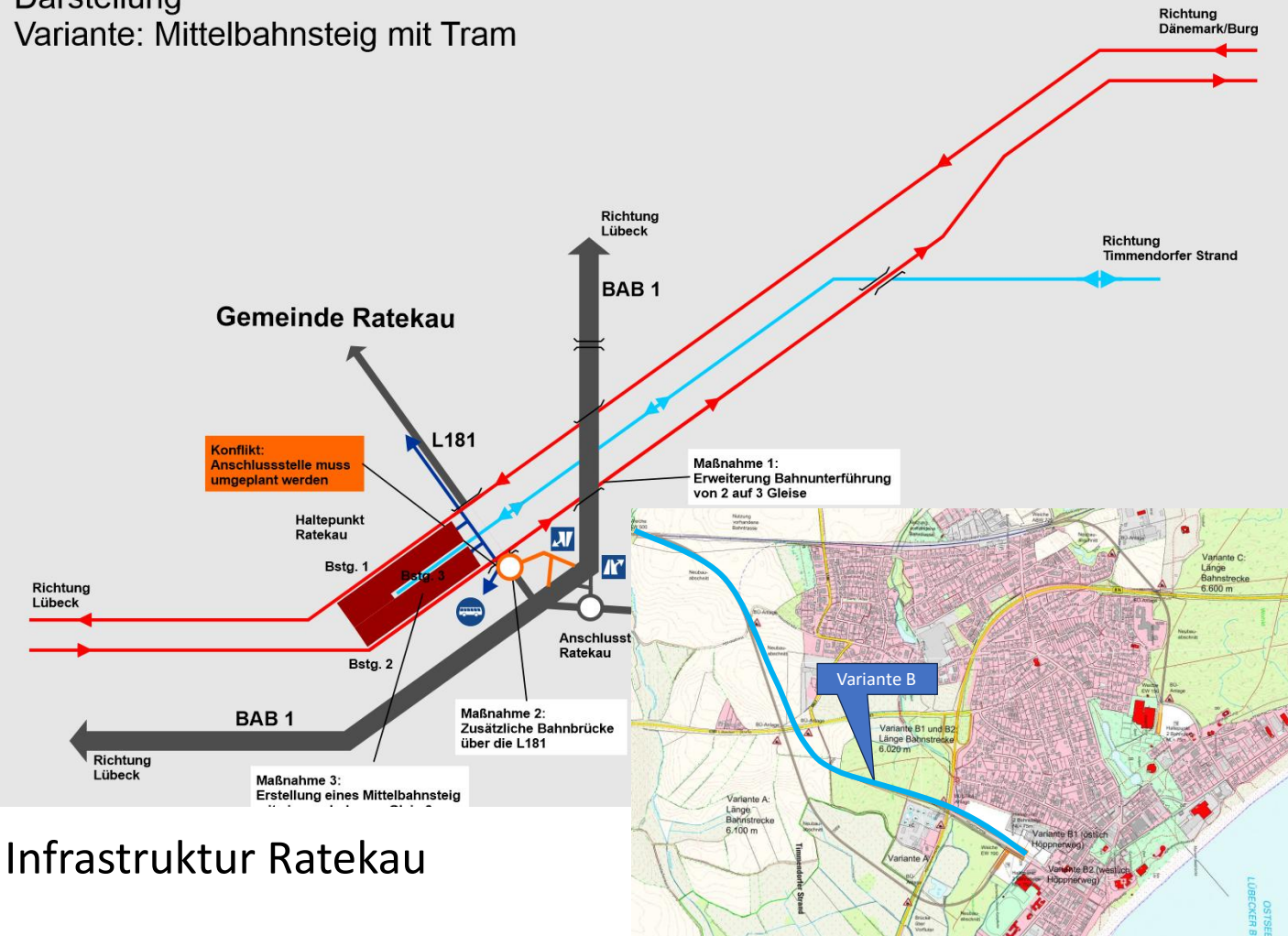
Ø Fahrzeit Lübeck Hbf. ↔ Bf. Timmendorfer Strand Bf.	24
Ø Fahrzeit Lübeck Hbf. ↔ Timmendorfer Strand ZOB	31
Fahrgäste zw. Ratekau und Timmendorfer Strand pro Werktag	1.600
Fahrgäste an touristischen Spitzentagen	1.600
Verlagerte MIV-Fahrten/Jahr	880.000
Verlagerte Personen-km/Jahr	25 Mio.
Betriebsqualität (bei Verspätung RE aus Hamburg)	gut
Investitionskosten (einmalig)	21 Mio. €
Betriebskosten pro Jahr	2,1 Mio. €

Infrastruktur Ratekau

Planfall B2: Stadtbahn zum ZOB vom Mittelbahnsteig in Ratekau

Machbarkeitsuntersuchung
Neues ÖV-Angebot Innere Lübecker Bucht

Darstellung
Variante: Mittelbahnsteig mit Tram



Infrastruktur Ratekau

Infrastruktur Timmendorfer Strand

Stadtbahn vom ZOB Timmendorf nach Ratekau mit Zungenbahnsteig

- Verbindung zum ZOB in der Innenstadt mit kurzem Fußweg zum Strand
- Aus Fahrgastsicht mit optimalen Umstiegen in Ratekau und guter Erreichbarkeit,
- bei allerdings sehr geringer Betriebsstabilität
- Komplette Umplanung des Bf. Ratekau erforderlich.

Kennziffern

Ø Fahrzeit Lübeck Hbf. ↔ Bf. Timmendorfer Strand Bf.	22
Ø Fahrzeit Lübeck Hbf. ↔ Timmendorfer Strand ZOB	16
Fahrgäste zw. Ratekau und Timmendorfer Strand pro Werktag	4.400
Fahrgäste an touristischen Spitzentagen	4.400
Verlagerte MIV-Fahrten/Jahr	1.550.000
Verlagerte Personen-km/Jahr	57 Mio.
Betriebsqualität (bei Verspätung RE aus Hamburg)	sehr kritisch
Investitionskosten (einmalig)	66 Mio. €
Betriebskosten pro Jahr	3,0 Mio. €

Gesamtbewertung

Indikatoren	Einheit	Busverkehr		Bahn			Stadtbahn
		A1	A2	B1-1	B1-2	B1-3	B2
		über L181	über Bus-Trasse	Pendelzug Aussenbahn steig-Ost	Pendelzug Zungenbahnsteig	Pendelzug Aussenbahn steig West	Stadtbahn zum ZOB mit Zungenbahnsteig
Nachfrage							
Verlagerte Fahrten/Jahr	Fahrten	870.000	900.000	880.000	1.370.000	880.000	1.550.000
Verlagerte Personen-km/Jahr	Pkm	27.000.000	28.000.000	26.000.000	45.000.000	24.000.000	57.000.000
mittl. Fahrzeit Lübeck Hbf - Timmendorfer Strand (Bf)	Minuten	36	34	24	16	24	22
Fahrzeit Lübeck Hbf - Timmendorfer Strand (ZOB)	Minuten	31	29	31	24	31	16
Betrieb							
Betriebsstabilität/Zuverlässigkeit	Punkte	-3	1	3	-2	3	-2
Kosten							
Investitionskosten (einmalig)	Mio €	3	14	30	50	21	66
Jährliche Betriebskosten	Mio €/a	3,6	2,7	2,1	2,3	2,1	3,0
Freiraum							
Eingriffe/Ausgleichsmaßnahmengumfang	Punkte	3	1	2	1	3	1
Planungsrecht							
Änderung der bisher Planungen der NBS in Ratekau	Punkte	3	3	-1	-3	2	-3
Aufwärtskompatibilität für durchgehende Züge nach HL/HH	Punkte	-3	-3	1	3	3	1

- **Buszubringerangebote** (Planfall A1/A2), die die Nachfrageverluste durch den Wegfall der Bedienung des Bf. Timmendorfer Strand kompensieren sollen, haben **sehr hohe Betriebskosten**. Die Bustrasse in Planfall A2 dient dabei insb. zur Senkung der Betriebskosten und der Erhöhung der Zuverlässigkeit.
- Die **Bahnvarianten B1-1 und B1-3** haben aufgrund der langen **Umsteigezeiten** in eine Richtung und den teilweise doppelten **Umsteigezwang** nur eine **begrenzte Nachfragewirkung**. Die Bahnvarianten B1-2 und B2 haben durch den **Zungenbahnsteig** einen **optimalen Anschluss in Ratekau**, allerdings bei **sehr geringer Betriebsstabilität** bei Verspätungen des RE aus Hamburg.
- Die direkte Verbindung zum ZOB mit der Stadtbahn hat dabei die **höchste Nachfragewirkung**. Allerdings sind hier auch die **Infrastrukturkosten** am höchsten und die bisher geplante Trasse der NBS müsste komplett umgeplant werden.
- Die **Variante B1-3** ist aus Gutachtersicht am einfachsten baulich in die bisherigen Planungen der NBS zu integrieren und ist dabei **voll aufwärtskompatibel** für einen durchgehenden Zugbetrieb von HH/HL in Richtung Timmendorfer Strand und Neustadt über die Bäderbahn, die im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie nicht zu untersuchen war.
- Daher wird empfohlen, diese bauliche Variante weiterzuverfolgen und zugleich einen **durchgehenden Zugbetrieb von der Bäderbahn nach HH** weiter zu untersuchen.

Weiteres Vorgehen

- Vorlage **Abschlussbericht** der Machbarkeitsstudie bis Mai 2026
- Vorstellung Ergebnisse Machbarkeitsstudie
 - im **Verkehrsausschuss** Gemeinde Timmendorfer Strand am 11.06.2026
 - im **Dialogforum** am 02.07.2026