

Matrix

Erforderliche Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Bau der Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ)

– Stand 06.05.2026

| Lfd. Nr. | Forderung | Erläuterung | Planungsstand |
|----------|---|---|--|
| 1. | Bedarfsgerechter Ausbau des Eisenbahnknotens Lübeck/ Bad Schwartau Zuständigkeit: Land SH und BMV | | |
| | <p>Ein drittes und viertes Gleis zwischen Hbf Lübeck und Bad Schwartau-Waldhalle und eine Kapazitätserhöhung bis Abzweig Kiel sind erforderlich. Der Bedarf muss durch das Land SH gegenüber dem BMV angemeldet werden. Dabei ist die Kausalität des baulichen Zusammenhangs mit der FBQ-Schienenanbindung zu verdeutlichen.</p> <p>Erforderlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entscheidung zur Durchführung eines Planänderungsverfahrens durch das Land SH und das BMV. • Aufforderung an die DB zur Umsetzung der Planänderung. <p>Mittelbereitstellung für Planung und Umsetzung durch das BMV und das Land SH.</p> | <p>Der Eisenbahnknoten Lübeck wird mit dem Betrieb der Schienenanbindung FBQ überlastet, so dass schon der derzeitige SPNV eingeschränkt werden müsste und der geplante zukunftsorientierte SPNV-Ausbau unmöglich wäre.</p> <p>Ein drittes und viertes Gleis zwischen Hbf Lübeck und Bad Schwartau-Waldhalle und eine Kapazitätserhöhung bis Abzweig Kiel sowie kreuzungsfreie Ein-/Ausfädelungen sind erforderlich. Dies ergibt sich u.a. aus der Eisenbahnbetriebswirtschaftlichen Untersuchung (EBWU) der DB von 2025 und dem Bedarfsplan des Deutschlandtakts. Eine Entmischung der Verkehre ist zu prüfen und sollte bereits südlich des Taktknotens Lübeck erfolgen.</p> <p>Für diese unbestritten notwendige Infrastruktur soll das günstige Zeitfenster der ohnehin anstehenden Baumaßnahmen für die FBQ-Anbindung genutzt werden.</p> <p>Die Zukunfts- und Leistungsfähigkeit der FBQ-Anbindung und des Lübecker Taktknotens inklusive nördlichem und südlichem Zulauf sowie die Anbindung der Lübecker Häfen und die Regio-S-Bahn-Ziele sollen sichergestellt werden.</p> | <p>Das Ergebnis der EBWU sowie weitere bekannte Planungen für den Eisenbahnknoten Lübeck samt Zuläufen sind in den derzeitigen Planunterlagen nicht berücksichtigt und die gebotene Gleiserweiterung nicht Gegenstand der aktuellen Planungen.</p> |
| 2. | Anbindung der Gemeinde Timmendorfer Strand Zuständigkeit: Land SH | | |
| | <p>a) Für die Anbindung der Gemeinde Timmendorfer Strand über die bestehenden Gleise der sog. Bäderbahn ist ein drittes Bahnsteiggleis in Ratekau erforderlich.</p> <p>Einleitung einer Planung zum Bau eines weiteren Gleises in Ratekau als Voraussetzung für den</p> | <p>Das Land SH hat 2020 auf Grundlage des Lol zwischen Land und DB einen Ideenwettbewerb zur innovativen Anbindung der Gemeinde Timmendorfer Strand durchgeführt und daraufhin die Erstellung einer Machbarkeitsstudie begleitet und weitestgehend finanziert. Im Ergebnis der Studie wird eine SPNV-Verbindung zwischen dem Hp Ratekau und dem Bf Timmendorfer Strand als</p> | <p>Bislang sind in den Unterlagen zum PFA 1.2 lediglich zwei Gleise im Hp Ratekau vorgesehen.</p> |

| Lfd. Nr. | Forderung | Erläuterung | Planungsstand |
|-----------|--|--|--|
| | <p>Betrieb einer SPNV-Verbindung im Pendelverkehr zwischen Ratekau und Timmendorfer Strand, im Einklang mit dem Ergebnis der Machbarkeitsstudie.</p> | <p>Pendelzug über die bestehenden Gleise der sog. Bäderbahn favorisiert.</p> <p>Infrastrukturell ist im PFA 1.2 bereits eine Anbindung der Gleise der Bäderbahn nordöstlich des Hp Ratekau vorgesehen. Das für den Pendelverkehr notwendige dritte Bahnsteiggleis im Hp Ratekau fehlt bisher. Dieses würde zugleich die Systemredundanz verbessern. Ein späterer Betrieb eines durchgebundenen Verkehrs Hamburg – Lübeck – Ratekau – Timmendorfer Strand – Neustadt i. H. wäre damit weiterhin möglich.</p> | |
| b) | <p>Für die Anbindung der Gemeinde Timmendorfer Strand ist die Realisierung eines konfliktfreien und leistungsfähigen Abzweigs der Neubaustrecke (NBS) zur Bäderbahn nördlich von Ratekau notwendig.</p> <p>Einleitung einer Planung zum Bau einer höhenfreien Ein-/Ausfädelung als Voraussetzung für den Betrieb einer SPNV-Verbindung im Pendelverkehr zwischen Ratekau und Timmendorfer Strand, im Einklang mit dem Ergebnis der Machbarkeitsstudie.</p> | <p>Um einen SPNV-Pendelverkehr Ratekau – Timmendorfer Strand realisieren zu können, muss eine Abzweiggeschwindigkeit von 130 km/h sowie die höhenfreie Ein-/Ausfädelung (Unterwerfungsbauwerk) erzielt werden. Laut der o.g. Machbarkeitsstudie wird die höhenfreie Ein-/Ausfädelung benötigt, um Fahrstraßenkonflikte zwischen dem SPNV-Pendel- und den FBQ-Verkehren zu vermeiden.</p> <p>Diese infrastrukturellen Maßnahmen würde auch im Falle eines späteren durchgebundenen Verkehrs zu verbesserter Systemredundanz führen.</p> | <p>Bisher ist im PFA 1.2 der Abzweig von der NBS zur Bäderbahn ohne höhenfreie Ein-/Ausfädelung vorgesehen</p> |
| 3. | Ermöglichung einer zukunftsorientierten SPNV-Anbindung der Lübecker Bucht als Regio-S-Bahn | | |
| a) | <p><u>Planung einer Regio-S-Bahn</u> Zuständigkeit: Land SH</p> | | |
| | <p>Fortführung der Planung einer Regio-S-Bahn unter Einbeziehung der sog. Bäderbahnstrecke von Hp Ratekau (NBS) bis Neustadt i.H. und Anpassung des Lol des Landes SH.</p> <p>Anpassung der Bestandstrasse (Bäderbahn) im Abschnitt Ratekau (NBS) – Haffkrug (NBS) inkl. leistungsfähiger moderner Leit- und Sicherungstechnik (LST).</p> | <p>Die Hansestadt Lübeck, der Kreis Ostholstein und Gemeinden im südlichen Ostholstein fordern zur Beibehaltung und Stärkung des SPNV den Weiterbetrieb der attraktiven und auch touristisch stark nachgefragten Bäderbahnstrecke nördlich vom Hp Ratekau bis Neustadt i.H. als Bestandteil des Regio-S-Bahn-Astes von Lübeck nach Neustadt i.H. Dies erfordert eine baulich-technische Anpassung.</p> <p>Eine Entwicklung der Regio-S-Bahn wird vom Land SH derzeit ausschließlich auf der Neubaustrecke (NBS) angestrebt.</p> | <p>Mit dem Lol zwischen Land SH und DB wurde vereinbart, dass der SPNV ausschließlich auf der NBS bestellt wird. Die Bestandstrasse bleibt jedoch betriebsbereit erhalten.</p> |
| b) | <p><u>Haltepunkt Scharbeutz (NBS)</u> Zuständigkeit: Land SH und BMV</p> | | |

| Lfd. Nr. | Forderung | Erläuterung | Planungsstand |
|-----------|---|--|---|
| | Verzicht auf den Bau des neuen Hp Scharbeutz (NBS) | Der vorhandene Bahnhof ist ortsnäher und damit gerade für Urlaubs- und Tagesgäste attraktiver. Sofern dieser weiterhin an den SPNV angeschlossen bleibt, wäre der geplante neue Hp an der NBS entbehrlich. | Im PFA 1.2 ist ein neuer Hp Scharbeutz an der NBS geplant. |
| c) | <u>Haltepunkt Haffkrug (NBS)</u> Zuständigkeit: BMV | | |
| | Der neue Bahnhof in Haffkrug soll so ausgestaltet werden, dass er die Funktion des heutigen Bestandsbahnhofs übernehmen kann und diesen vollständig ersetzt. Entscheidung zur Durchführung eines Planänderungsverfahrens, Bereitstellung der Mittel und Beginn der Planungen für den Anschluss der Bäderbahn an den neuen Bf Haffkrug (NBS). | 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. | Im PFA 1.2 ist ein neuer Bf Haffkrug an der NBS geplant, unweit zum vorhandenen Bahnhof an der Bäderbahntrasse. |
| 4. | Bahnhof Neustadt/H. Zuständigkeit: Land SH und DBInfraGO | | |
| | Erweiterung der Planungen um das notwendige zweite Bahnsteiggleis im Bf Neustadt i.H., ggf. über ein Planänderungsverfahren, sofern die DB InfraGO nicht ohnehin schon im PFA 2 nachgebessert hat. | Der Bf Neustadt (Holst) benötigt für den SPNV ein zweites Bahnsteiggleis. Dies gilt sowohl bei der vom Land favorisierten Variante eines SPNV Neustadt – Lübeck – Hamburg via Neubaustrecke (NBS) (ohne Timmendorfer Strand) als auch bei der von der Region favorisierten Variante eines SPNV Neustadt – Lübeck – Hamburg via Timmendorfer Strand. Die Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) der DB InfraGO AG zum Schienenknoten Lübeck vom Mai 2025 indiziert die Notwendigkeit einer sog. überschlagenden Wende des aus Hamburg kommenden RE in Neustadt i. H. Dies zieht die Notwendigkeit eines zweiten Bahnsteiggleises nach sich. Auch im Falle eines RE Neustadt – Lübeck – Hamburg via Timmendorfer Strand würde dieses zweite Bahnsteiggleis zur überschlagenden Wende gebraucht. | Ein zweites Bahnsteiggleis ist derzeit in den Planungen zum PFA 2 nicht vorgesehen. |

| Lfd. Nr. | Forderung | Erläuterung | Planungsstand |
|----------|---|---|--|
| 5. | Wahl eines zukunftsfähigen Standortes des Fernhaltepunktes Oldenburg (H.) Zuständigkeit: DBInfraGo und EBA | | |
| | Die Stadt fordert seit 2019 den Fernhaltepunkt am Qualser Weg. Diese Forderung fand keinen Eingang in die erste Änderung zum PFA4 und wird bis heute ignoriert. Berücksichtigung des Hp – Standortes gem. Oldenburger Beschlusslage in den Planungsunterlagen zur weiten Anhörung. | Nach dem letzten Erörterungstermin erstellte die Vorhabenträgerin einen Variantenvergleich mit dem Ergebnis, dass der Hp in Göhl erstellt werden soll. Aus Sicht Oldenburgs ist der Variantenvergleich nicht korrekt. Die Oldenburger Stadtverordnetenversammlung hat am 24.03.2026 die Beschlüsse zur Lage des Hp am Qualser Weg und zu Entwicklungsmöglichkeiten im östlichen Stadtgebiet zusammengeführt und als Masterplan Oldenburg (H) – Ost beschlossen. Die Nachbargemeinden werden die Oldenburger Planung voraussichtlich unterstützen. Nachfolgend wird die Stadt den Kreis, die NAH.SH und das Verkehrsministerium um Unterstützung bei dieser Planung bitten. Bisher gab es hierzu nur positive Signale, bzw. die Lage des HP gemäß Oldenburger Forderung wurde in der ersten Änderung bereits befürwortet. Mit der Planänderung können dann die weiteren notwendigen Planungsschritte der Gemeinde halbwegs fristgemäß zur Inbetriebnahme der Strecke durchgeführt werden. Anderenfalls wird seitens der Stadt ein Klageverfahren angestrebt. | |
| 6. | Entlastung der Kommunen bei Aufgaben und Finanzierung | | |
| a) | <u>Freihalten des Kreises Ostholstein von der Baulast der Fehmarnsundbrücke</u> Zuständigkeit: Land SH und BMV | | |
| | Das BMV und das Land SH werden aufgefordert, den Kreis Ostholstein von der finanziellen und technischen Belastung für die Baulast der Fehmarnsundbrücke freizuhalten. | Mit dem Bau des Absenktunnels soll die denkmalgeschützte Fehmarnsundbrücke für den langsamen Verkehr sowie für Tunnelvermeidungs- und Umleitungsverkehre erhalten werden. In den Planfeststellungsunterlagen wird die Straße einschließlich des Bauwerks zur Kreisstraße herabgestuft und der Kreis Ostholstein als neuer Eigentümer aufgeführt. Die finanzielle und technische Verantwortung kann vom Kreis Ostholstein und den kreisangehörigen Kommunen nicht getragen werden und muss daher als Folge des Staatsvertrages von der kommunalen Ebene ferngehalten werden. | Die Planfeststellungsunterlagen sehen eine künftige Baulast des Kreises Ostholstein vor. Der Kreis sowie einige Gemeinden haben im Rahmen des Anhörungsverfahrens eine Einwendung dagegen eingebracht. Der Kreistag hat beschlossen, notfalls den Klageweg zu beschreiten. |
| b) | <u>Gewährung in Aussicht gestellter Fördergelder unabhängig von der Projektentwicklung</u> Zuständigkeit: Land SH | | |
| | Die Gemeinden müssen sich darauf verlassen können, dass die von ihnen verauslagten Kosten für die Errichtung der Bahnhöfe gemäß Vereinbarung unabhängig von der weiteren Projektentwicklung bezuschusst und nicht uU zurückgefordert werden. | Die Planung und Errichtung der Bahnhöfe ist eine kommunale Aufgabe. Mit dem Land wurde vereinbart, dass die Planungsleistungen für die fünf neu zu errichtenden Stationen zu 100 % sowie der Grundstückskauf und die Tief- und Hochbaumaßnahmen einschl. Ausgleich zu 85 % durch das Land gefördert werden. Die | Die Förderrichtlinien sehen aktuell eine Rückzahlung vor, wenn der Förderzweck nicht erreicht worden ist. |

| Lfd. Nr. | Forderung | Erläuterung | Planungsstand |
|-----------|--|---|--|
| | | Gemeinden melden die Maßnahmen an und gehen bei positivem Bescheid in Vorleistung. Es muss sichergestellt werden, dass Veränderungen im Projekt nicht dazu führen, dass Fördergelder nicht gezahlt werden oder zurückzuzahlen sind. | |
| 7. | Veröffentlichung der Zugzahlprognose 2040 Zuständigkeit: BMV | | |
| | Das BMV wird aufgefordert, die streckenbezogene Zugzahlprognose 2040 schnellstmöglich zur Verfügung zu stellen, damit sie in die laufenden Planungen eingearbeitet werden können. | Am 24.10.2024 wurde die grundlegende Verkehrsprognose einschließlich Eisenbahnverkehr für den neuen Prognosehorizont 2024 veröffentlicht. Die heruntergebrochenen streckenbezogenen Zahlen liegen jedoch immer noch nicht vor. Da die prognostizierten Zugzahlen unmittelbare Auswirkung auf den der Region zugesagten übergesetzlichen Lärm- und Erschütterungsschutz haben, besteht großes Interesse an ihrer Veröffentlichung und Einarbeitung in die noch nicht planfestgestellten Abschnitte. | Die angekündigte Veröffentlichung wurde bereits zweimal um ca. ein halbes Jahr verschoben. Es existiert keine verlässliche Aussage zum Zeitpunkt der Veröffentlichung. |
| 8. | Sanierung von Umleitungsstrecken Zuständigkeit: Land SH (LBV) | | |
| | Angesichts der langen Bauzeit der Schienenanbindung wird das Land aufgefordert, über den LBV die bereits jetzt stark sanierungsbedürftigen Hauptverkehrsstraßen, die während der FBQ-Bauzeit als Umleitungsstrecken dienen sollen, so schnell wie möglich zu sanieren. | Zahlreiche Hauptverbindungsstraßen, die während der Bauzeit der Schienenanbindung über Jahre hinweg als Umleitungsstrecken genutzt werden sollen, befinden sich in einem desolaten Zustand. Da während der Bauzeit der FBQ keine Sanierung möglich sein wird, würde sich die Straßensanierung unzumutbar zeitlich verschieben. Die Maßnahmen müssen daher vorgezogen werden. | Bisher sind vor diesem Hintergrund keine Sanierungen geplant bzw. Finanzmittel zur Verfügung gestellt worden. |