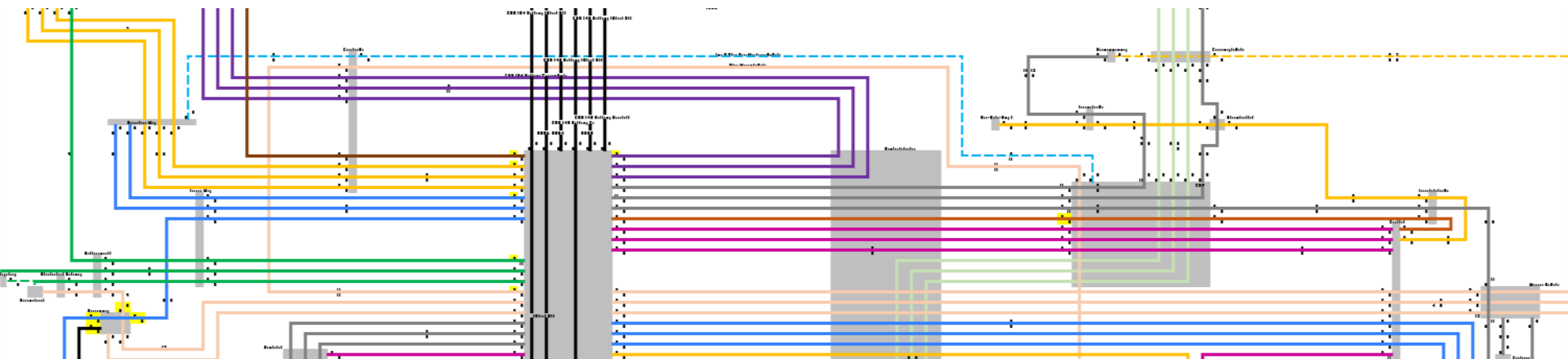




Ausblick zur Verkehrswende in Lübeck

Gastbeitrag auf Einladung der Fraktion Linke+GAL

Michael Stödter, 09.03.2026



Gliederung

- I. Kurzer Überblick und Einordnung VEP und 5. RNVP
- II. Strategie zum Ausbau des ÖPNV: Wo kommen wir her? Wo wollen wir hin? Bausteine zur Umsetzung?
- III. Straßenbahnuntersuchung
- IV. FFBQ, Regio-S-Bahn, 3. und 4. Gleis
- V. Welche Bedeutung hat die Bäderbahn-Frage für die Regio-S-Bahn und die HL?



I. Kurzer Überblick und Einordnung VEP und 5. RNVP

Verkehrswende und Stärkung des ÖPNV in Lübeck

➔ Begriffsbestimmung der beiden Planwerke RNVP und VEP:

Regionaler Nahverkehrsplan (**RNVP**):

- Konkrete Maßnahmen für den städtischen Nahverkehr (Busverkehr): z.B. Linienführungen, Haltestellen, Taktungen
- Mittelfristiger Bezugsrahmen über fünf Jahre
- Verpflichtend
- Weitere, spezifische Inhalte des Nahverkehrs (Qualitätssicherung, Pünktlichkeit, Organisation, ...)

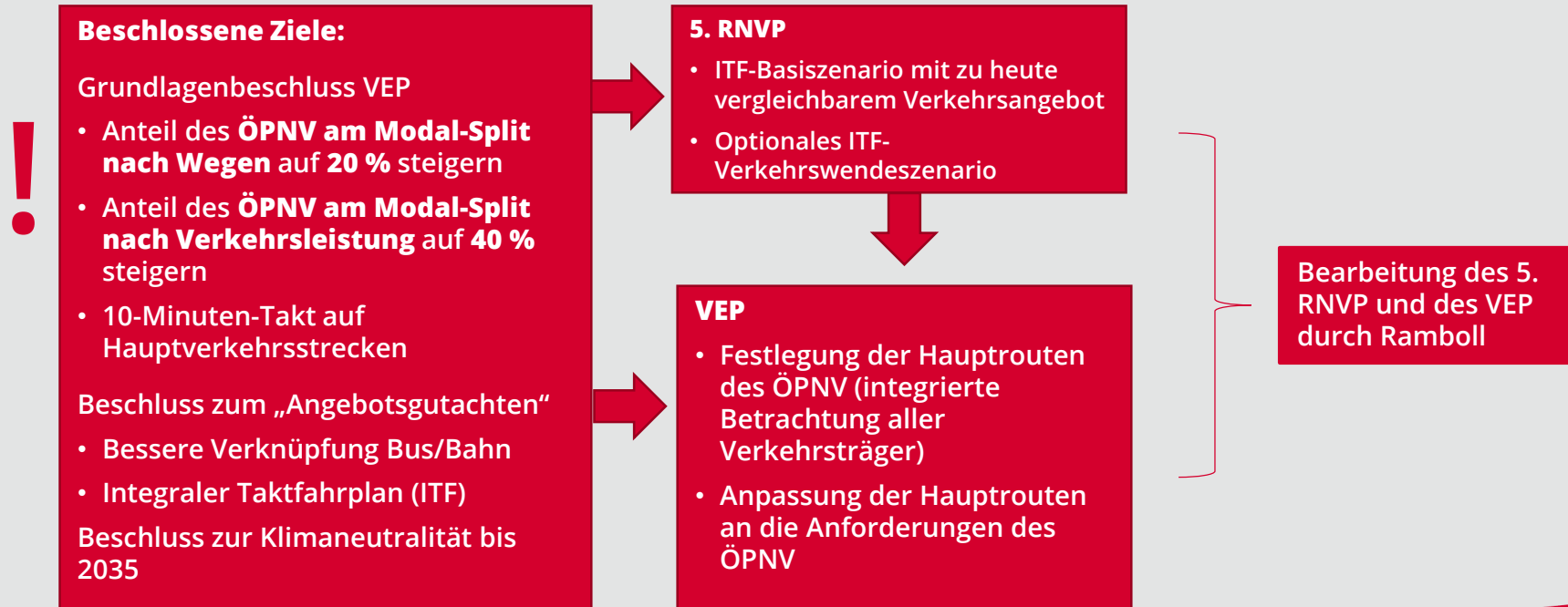
➔ Hoher Projektierungscharakter und Verbindlichkeitsgrad

Verkehrsentwicklungsplan (**VEP**):

- Übergeordnete Betrachtung aller Verkehrssysteme und derer Wechselwirkungen
- Langfristiger Bezugsrahmen bis 2040
- Freiwillig (aber Basis für viele Förderungsmöglichkeiten)
- Konzeptionelle Maßnahmenvorschläge mit weiterführendem Planungsbedarf

➔ Strategischer, gesamtheitlicher Ansatz

Die Bearbeitung des VEP und des 5. RNVP:





II. Strategie zum Ausbau des ÖPNV: Blick zurück: Woher kommen wir beim ÖPNV?

Sereetzer Weg

Bauernweg

Buntekuh

Moisling

Vorrader Str.

St. Hubertus

Eichholz

Bad Schwartau

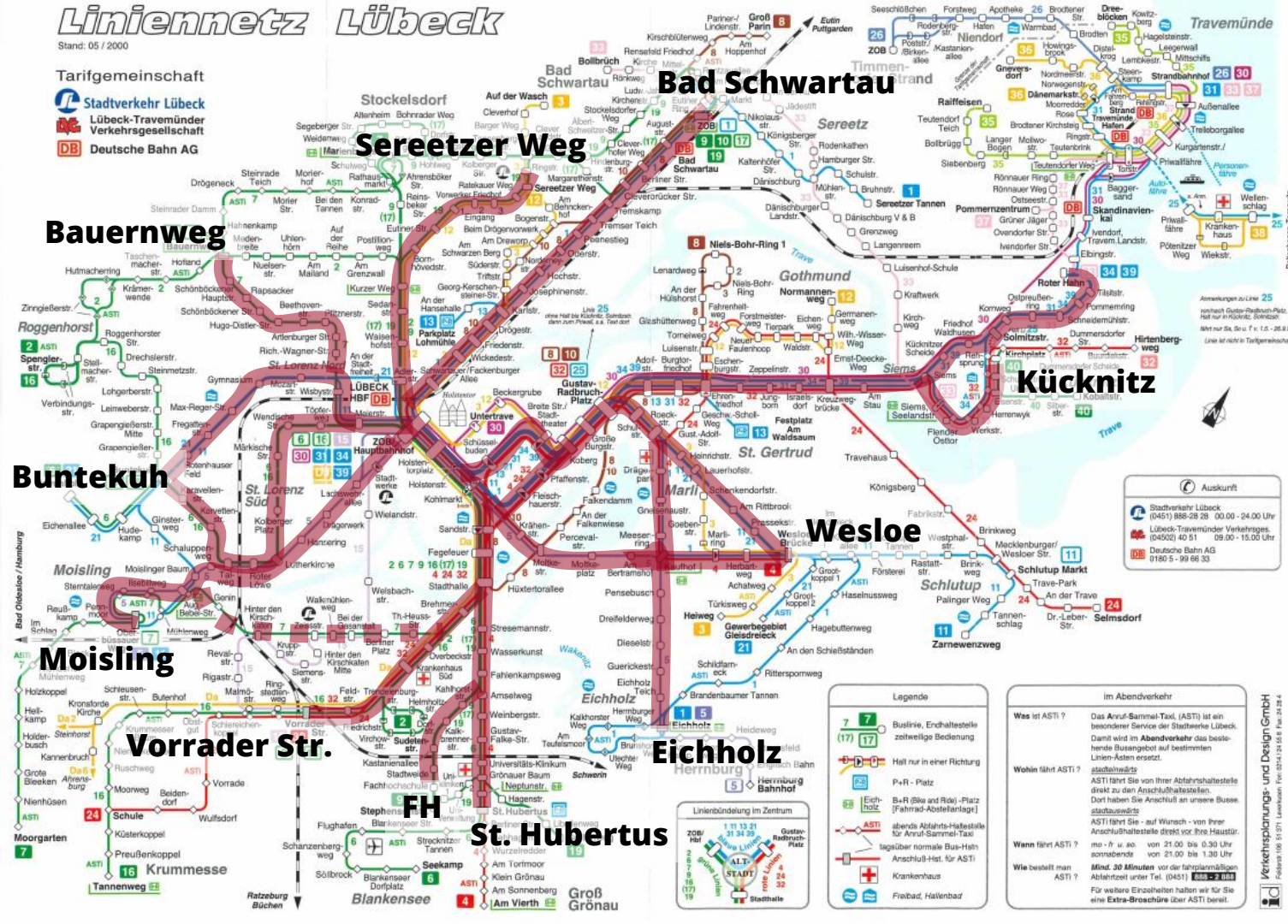
Wesloe

Kücknitz

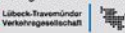
10-Min.-Taktachsen „Travetakt“ (2000):

- Buntekuh – Altstadtinsel (via Ziegelstraße)
- Buntekuh – Altstadtinsel (via Kolberger Platz)
- Bauernweg – Altstadtinsel
- Sereetzer Weg – Altstadtinsel
- Bad Schwartau – Altstadtinsel
- Vorrader Straße – Altstadtinsel
- FH – Altstadtinsel
- St. Hubertus – Altstadtinsel
- Eichholz – Altstadtinsel – Moisling
- Wesloer Brücke – Altstadtinsel (via Kaufhof)
- Wesloer Brücke – Altstadtinsel (via Annimstraße)
- Kücknitz Roter Hahn – Altstadtinsel (via Kücknitzer Scheide)
- Kücknitz Kirchplatz – Altstadtinsel (via Herrenwyk)

200 ÖPNV-Fahrten/Ew./Jahr



Schleswig-Holstein-Tarif

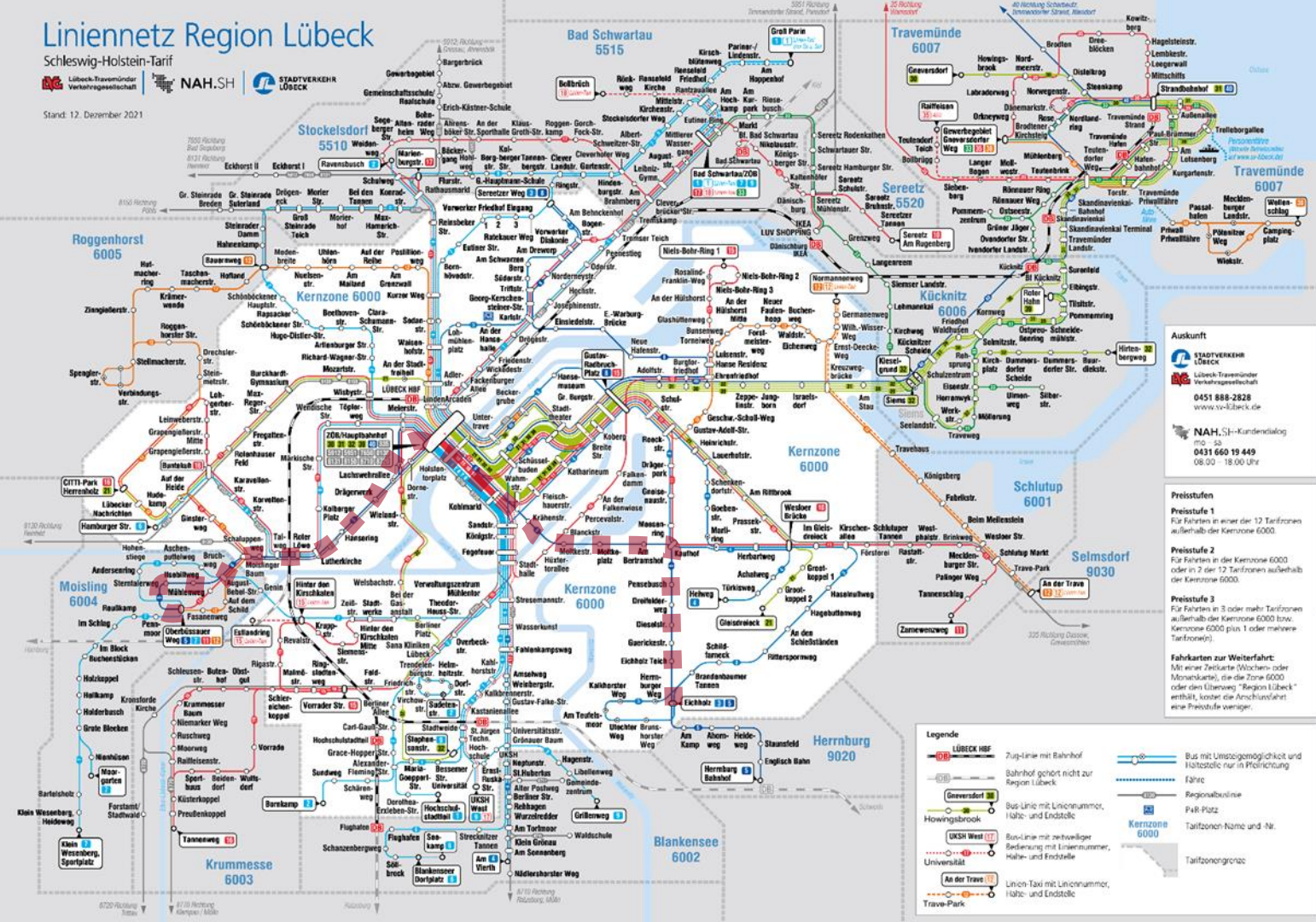


Stand: 12. Dezember 2021



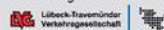
Nur noch Linie 5 – und auch dort nur teilweise (damals Mo - Fr abwechselnd 10er und 15er Takt)

94 ÖPNV-
Fahrten/Ew./Jahr

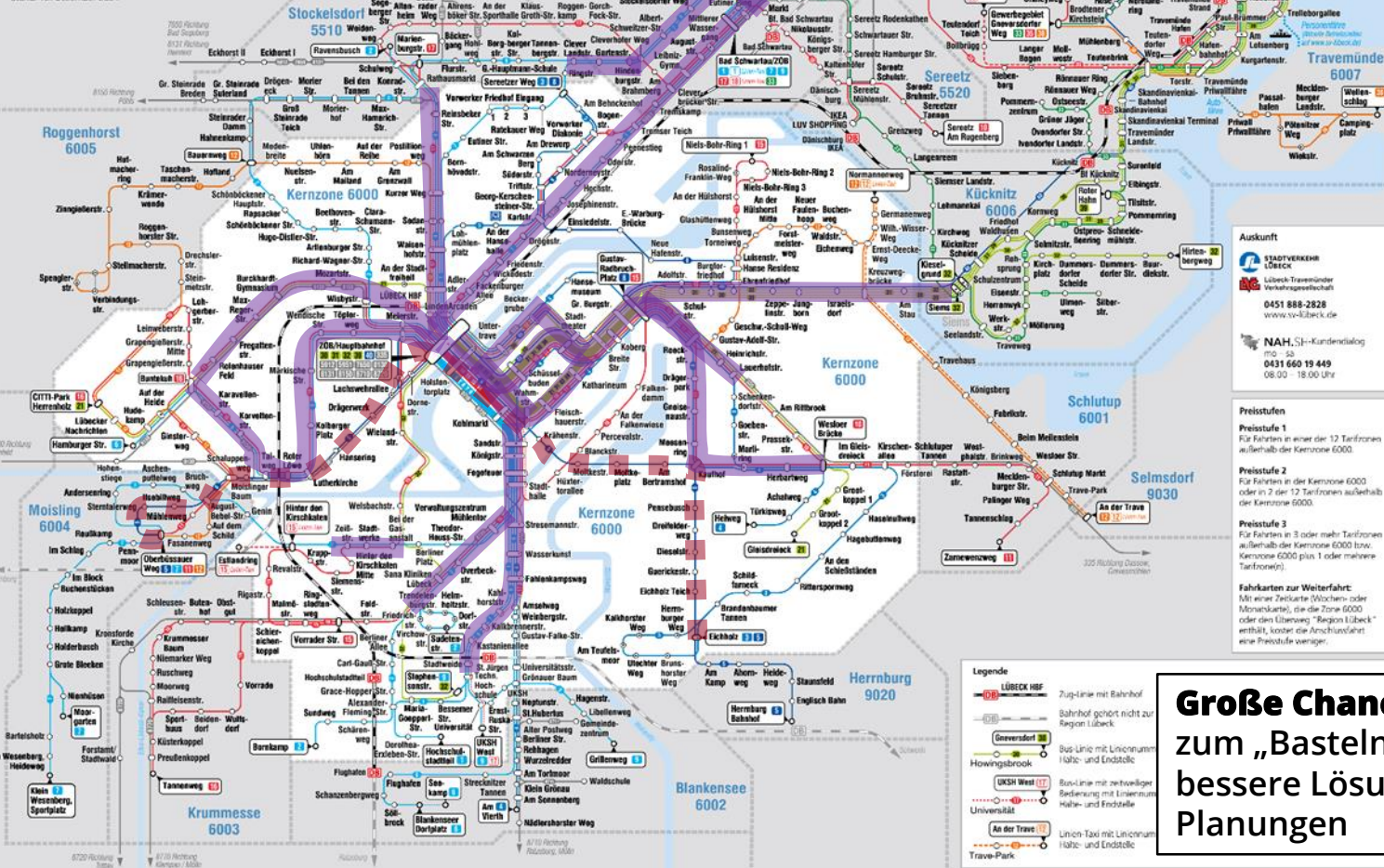


Linienetz Region Lübeck

Schleswig-Holstein-Tarif



Stand: 12. Dezember 2021



6 Fahrten (oder mehr) pro Stunde Mo - Fr 2019:

Allerdings: effektiv für den Fahrgast vielfach nur mit 15-Min.-Takt infolge ungünstiger Fahrten-verteilung

(allerdings: bereits erste Verbesserungen mit dem Lübeck-Takt seit 12/2023!)

Auskunft



Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft
0451 888-2828
www.sv-luebeck.de

NAH.SH-Kundendienst

Mo - Sa
0431 660 19 449
08:30 - 18:00 Uhr

Preisstufen

Preisstufe 1

Für Fahrten in einer der 12 Tarifzonen außerhalb der Kernzone 6000.

Preisstufe 2

Für Fahrten in der Kernzone 6000 außerhalb der 12 Tarifzonen außerhalb der Kernzone 6000.

Preisstufe 3

Für Fahrten in 3 oder mehr Tarifzonen außerhalb der Kernzone 6000 plus 1 oder mehrere Tarifzonen.

Fahrkarten zur Weiterfahrt:

Mit einer Zeitkarte (Wochen- oder Monatskarte), die die Zone 6000 oder den Überweg „Region Lübeck“ enthält, kostet die Anschlussfahrt eine Preisstufe weniger.

Große Chance: Leistungsmasse zum „Basteln“ für handwerklich bessere Lösungen und Planungen

Wo standen wir im Jahr 2019 in Zahlen?

360-Grad-Analyse zeigte großen Handlungsdruck auf

- **Modal Split-Anteil des ÖPNV** nach Wegen lag 2017 nur bei **11,5 %** (Zielwert des VEP 2000 von **22 %** ÖPNV-Anteil wurde klar verfehlt)
- **ÖPNV-Marktdurchdringung** lag 2019 bei nur **94** ÖPNV-Fahrten/Ew./Jahr; im Jahr 2000 noch bei **200** (damals noch: „Travetakt“ mit Fahrplansymmetrie) (bundesweites Mittel: **157**)
- **Mobilitätskosten** (Defizit pro Personenkilometer) **des ÖPNV in Lübeck** waren 2019 mit **15,9** ct/Pkm im Quervergleich zum deutschen ÖPNV dadurch sehr hoch (bundesweit: **10,3** ct/Pkm)
- **Busangebot** war insgesamt durch **fehlende Attraktivität und gleichzeitig fehlende Effizienz** gekennzeichnet (Beispiel: Fahrtenverteilung auf den Hauptachsen; Doppelverkehre statt 10-Min.-Takt) und hatte ein entsprechendes Wirksamkeitsproblem

II. Strategie zum Ausbau des ÖPNV: Welche Angebotsverbesserungen konnten in letzter Zeit bereits implementiert werden?

Angebotsverbesserungen der letzten Fahrplanwechsel

Umsetzungsdatum	Wesentliche Maßnahmen
12/2021	Schließen von Taktlücken v. a. vormittags (9 – 12 Uhr) auf den Linien 1, 2, 7, 9, 40
12/2022	Taktharmonisierung der Linien 30 / 40 (15-Minutentakt) sowie 1 / 9 (5- bis 10-Minutentakt)
04/2023	Taktverdichtung des Nordabschnitts der Linie 40 bis Timmendorfer Strand zum Halbstundentakt
12/2023	- Lübeck-Takt (neue 10-Min.-Takte, Mo – Fr, 6 – 20 Uhr) auf den ersten Hauptachsen: - Moisling – ZOB/Hbf – Altstadtinsel (Takterweiterung Linie 5) → - ZOB/Hbf – Altstadtinsel – Eichholz (Takterweiterung Linie 5) - Buntekuh – Ziegelstraße – ZOB/Hbf – Altstadtinsel (Taktharmonisierung Linien 11 / 21) - Altstadtinsel – GRP – Marlistraße – Wesloe (Taktharmonisierung der Linien 4 / 11) - alle Moislinger Linien zum neuen Bahnhaltepunkt (dort: gute Bus-Schiene-Verknüpfung) - bessere Verknüpfung am Kaufhof und am Hbf - Erweiterung Abendverkehr und Wiedereinführung Sternfahrten (ganzwöchiger 30-Min.-Takt mit Rundumanschluss auf vielen Hauptrelationen; auch durch Taktüberlagerungen) →

+ 10 % Fahrgäste
(im Vgl. zu Vor-Corona Werten)

+ 25 bis +40 %
Fahrgäste (im Vgl. zu Vor-Corona Werten)

➔ zum Fahrplanwechsel 12/2024 erfolgte eine weitere **Ausweitung des beliebten Lübeck-Takts**
(unter **Nutzung vorhandener Ressourcen** und **zukunftscompatibel zum 5. RNVP**)

Linienetz Region Lünebeck

Schleswig-Holstein-Tarif

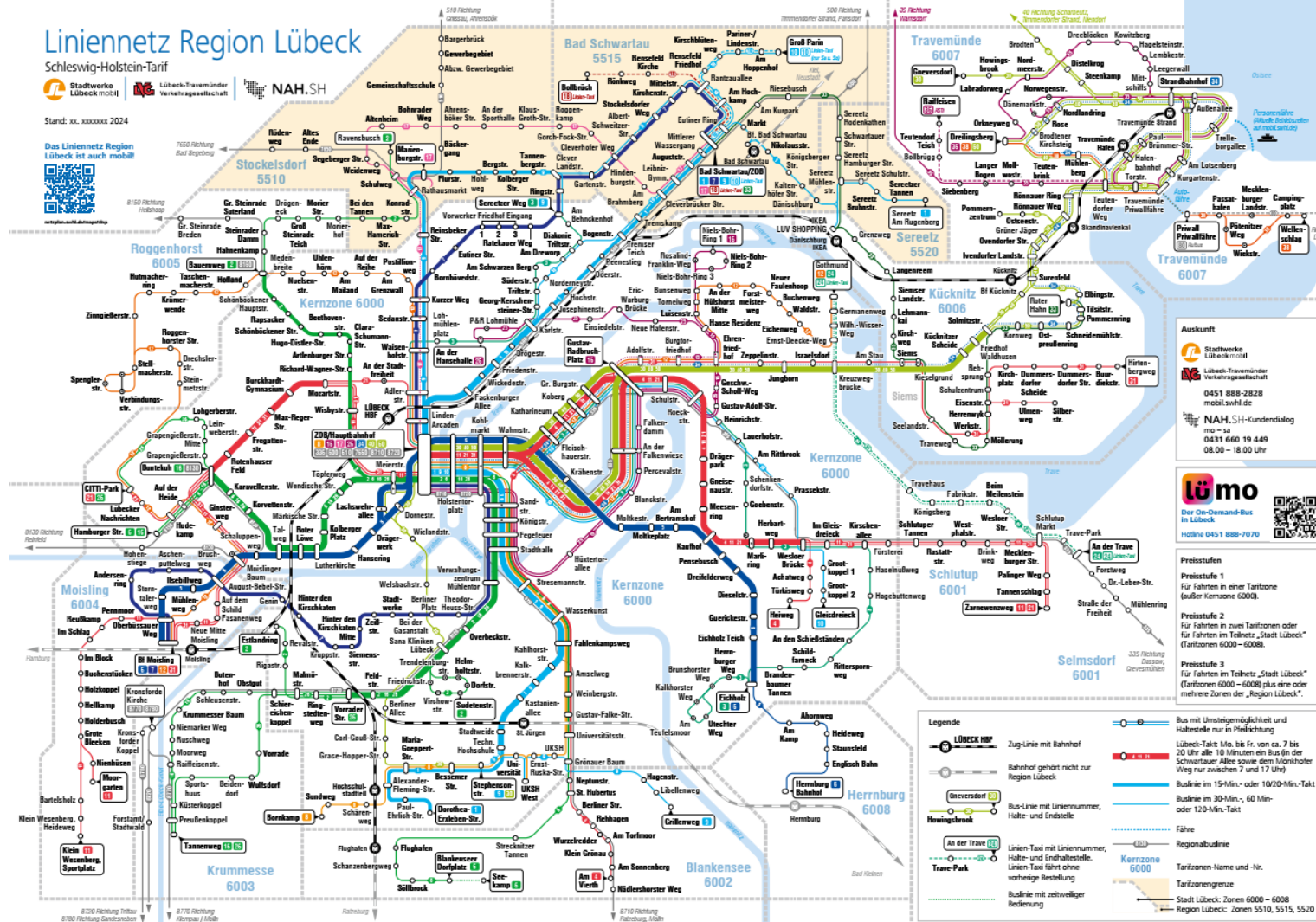


Stand: xx. xxxxxxxx 2024

Das Linienetz Region Lünebeck ist auch mobil!



mobilstwl.de/abfrageapp



Bahnhof Moising

5	Herrnburg Bahnhof Eichholz	7	Bad Schwartau ZOB
11	Zarnenowweg	11	Moorgarten Klein Wensberg
12	An der Trave Schuttpark Gutshaus		

Tarifzone 6004

Der Lünebeck-Takt

Nachfrage-
zuwächse vor
allem auf 10er-
Taktachsen: etwa
+ 10 bis 20 %
(Bezugsjahr 2019)

Besonders stark:
Lünebeck-Takt zur
Solmizstraße
(Kücknitz): + 35 %

ÖV-Marktdurch-
dringung
mittlerweile bei
ca. 111

ÖV-Anteil am
Modal Split von
11,5 % (MiD 2017)
auf 14,7 % (MiD
2024)

Auskunft



0451 888-2828
mobil.swl.de

NAH.SH-Kundendienst
Mo - Sa
0431 660 19 449
08.00 - 18.00 Uhr

Der On-Demand-Bus
in Lünebeck

Hotline 0451 888-7070



Preisstufen

Preisstufe 1
Für Fahrten in einer Tarifzone
(außer Kernzone 6000).

Preisstufe 2
Für Fahrten in zwei Tarifzonen oder
für Fahrten im Teilnetz „Stadt Lünebeck“
(Tarifzonen 6000 – 6008) plus eine oder
mehrere Zonen der „Region Lünebeck“.

Preisstufe 3
Für Fahrten im Teilnetz „Stadt Lünebeck“
(Tarifzonen 6000 – 6008) plus eine oder
mehrere Zonen der „Region Lünebeck“.

Preisstufe 4
Für Fahrten im Teilnetz „Stadt Lünebeck“
(Tarifzonen 6000 – 6008) plus eine oder
mehrere Zonen der „Region Lünebeck“.

Preisstufe 5
Für Fahrten im Teilnetz „Stadt Lünebeck“
(Tarifzonen 6000 – 6008) plus eine oder
mehrere Zonen der „Region Lünebeck“.

Preisstufe 6
Für Fahrten im Teilnetz „Stadt Lünebeck“
(Tarifzonen 6000 – 6008) plus eine oder
mehrere Zonen der „Region Lünebeck“.

Preisstufe 7
Für Fahrten im Teilnetz „Stadt Lünebeck“
(Tarifzonen 6000 – 6008) plus eine oder
mehrere Zonen der „Region Lünebeck“.

Preisstufe 8
Für Fahrten im Teilnetz „Stadt Lünebeck“
(Tarifzonen 6000 – 6008) plus eine oder
mehrere Zonen der „Region Lünebeck“.

Preisstufe 9
Für Fahrten im Teilnetz „Stadt Lünebeck“
(Tarifzonen 6000 – 6008) plus eine oder
mehrere Zonen der „Region Lünebeck“.

Preisstufe 10
Für Fahrten im Teilnetz „Stadt Lünebeck“
(Tarifzonen 6000 – 6008) plus eine oder
mehrere Zonen der „Region Lünebeck“.

Preisstufe 11
Für Fahrten im Teilnetz „Stadt Lünebeck“
(Tarifzonen 6000 – 6008) plus eine oder
mehrere Zonen der „Region Lünebeck“.

Preisstufe 12
Für Fahrten im Teilnetz „Stadt Lünebeck“
(Tarifzonen 6000 – 6008) plus eine oder
mehrere Zonen der „Region Lünebeck“.

Preisstufe 13
Für Fahrten im Teilnetz „Stadt Lünebeck“
(Tarifzonen 6000 – 6008) plus eine oder
mehrere Zonen der „Region Lünebeck“.

Preisstufe 14
Für Fahrten im Teilnetz „Stadt Lünebeck“
(Tarifzonen 6000 – 6008) plus eine oder
mehrere Zonen der „Region Lünebeck“.

Preisstufe 15
Für Fahrten im Teilnetz „Stadt Lünebeck“
(Tarifzonen 6000 – 6008) plus eine oder
mehrere Zonen der „Region Lünebeck“.

Preisstufe 16
Für Fahrten im Teilnetz „Stadt Lünebeck“
(Tarifzonen 6000 – 6008) plus eine oder
mehrere Zonen der „Region Lünebeck“.

Preisstufe 17
Für Fahrten im Teilnetz „Stadt Lünebeck“
(Tarifzonen 6000 – 6008) plus eine oder
mehrere Zonen der „Region Lünebeck“.

Preisstufe 18
Für Fahrten im Teilnetz „Stadt Lünebeck“
(Tarifzonen 6000 – 6008) plus eine oder
mehrere Zonen der „Region Lünebeck“.

Preisstufe 19
Für Fahrten im Teilnetz „Stadt Lünebeck“
(Tarifzonen 6000 – 6008) plus eine oder
mehrere Zonen der „Region Lünebeck“.

Preisstufe 20
Für Fahrten im Teilnetz „Stadt Lünebeck“
(Tarifzonen 6000 – 6008) plus eine oder
mehrere Zonen der „Region Lünebeck“.

Preisstufe 21
Für Fahrten im Teilnetz „Stadt Lünebeck“
(Tarifzonen 6000 – 6008) plus eine oder
mehrere Zonen der „Region Lünebeck“.

Preisstufe 22
Für Fahrten im Teilnetz „Stadt Lünebeck“
(Tarifzonen 6000 – 6008) plus eine oder
mehrere Zonen der „Region Lünebeck“.

Preisstufe 23
Für Fahrten im Teilnetz „Stadt Lünebeck“
(Tarifzonen 6000 – 6008) plus eine oder
mehrere Zonen der „Region Lünebeck“.

Legende



Zug-Linie mit Bahnhof



Bahnhof gehört nicht zur Region Lünebeck



Bahnlinie mit Liniennummer, Halte- und Endstelle



Linien-Taxi mit Liniennummer, Halte- und Endhaltestelle. Linien-Taxi führt ohne vorherige Bestellung



Badlinie mit zeitweiliger Bedienung



Bus mit Umsteigemöglichkeit und Haltestelle nur in Pfeilkönig



Lünebeck-Takt: Mo bis Fr, von ca. 7 bis 20 Uhr alle 10 Minuten ein Bus bei der Schwartau Allee sowie dem Mönchhof Weg nur zwischen 7 und 17 Uhr



Badlinie im 15-Min- oder 10/20-Min-Takt



Badlinie im 30-Min-, 60-Min- oder 120-Min-Takt



Fähre



Regionalbadlinie



Tarifzonen-Namen und -Nr.



Tarifzonen-Namen und -Nr.



Tarifzonen-Namen und -Nr.



Tarifzonen-Namen und -Nr.



Tarifzonen-Namen und -Nr.

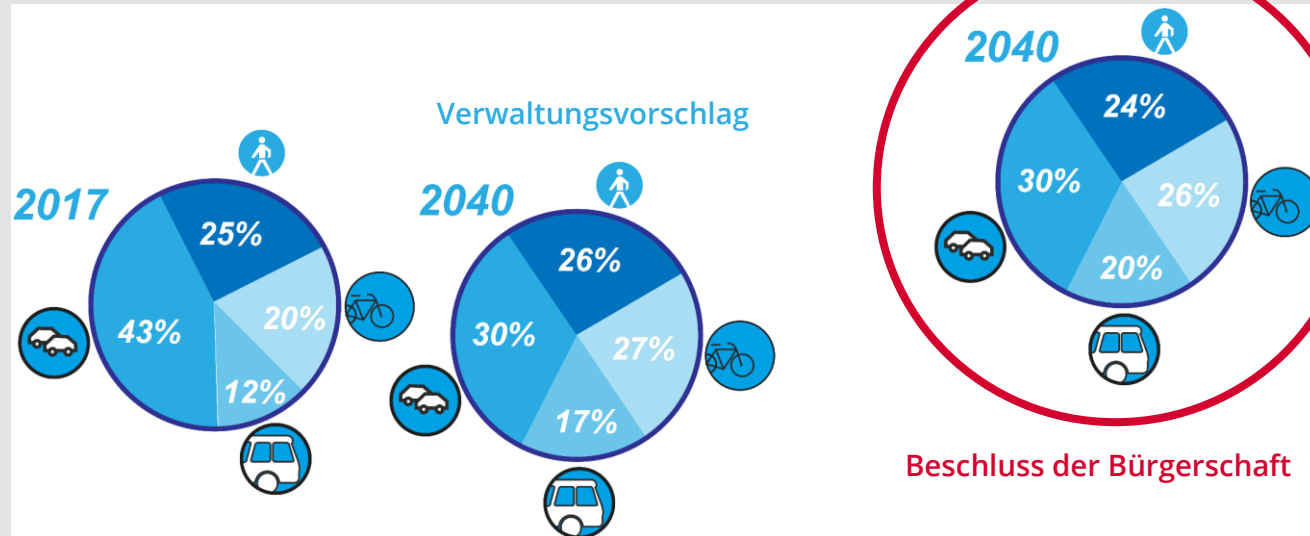


Tarifzonen-Namen und -Nr.

II. Strategie zum Ausbau des ÖPNV: Wo wollen wir mittel- und langfristig hin? Was sind wesentliche Bausteine zur Umsetzung?

Grundlagenbeschluss der Lübecker Bürgerschaft zur Verkehrswende

Beschluss zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP) vom 30.06.2022



- Steigerung des ÖPNV-Anteils nach Wegen auf 20% (nach Verkehrsleistung auf 40 %)

Bausteine zur Umsetzung der Verkehrswende im ÖPNV

Bearbeitung aller Planwerke durch/mit Ramboll

Umsetzung: kurzfristig

mittelfristig

langfristig

Bestehendes Busnetz

- erste Schritte in Richtung 10-Min.-Takte bereits umgesetzt
- erste Schritte in Richtung ITF und optimaler Verzahnung Bus/Bahn bereits umgesetzt
- Potentiale der Strategie, durch „Umbasteln“ mit vorhandener Leistung Taktverdichtungen zu erzielen demnächst ausgeschöpft

11,5 %
Modal
Split
Anteil

ITF im Zuge des 5. RNVP

- Weitere 10-Min.-Taktachsen
- vollständige Einführung eines Integralen Taktfahrplans (ITF) mit optimierten Anschlüssen Bus/Bus und Bus/Bahn
- Neue Schnell- und Tangentialverbindungen
- deutliche Erhöhung der Mittel für den ÖPNV (11 % Mehrleistung)

bis zu
13 %
Modal Split
Anteil

Verkehrswendeszenario (Bus)

- massiver Ausbau Bus; mehr als Dopplung der Leistungsmasse (um 117 %)

16 %
Modal
Split
Anteil

oder

Straßenbahn plus Busergänzungsnetz

- Systemsprung; aber: moderater Leistungszuwachs (um 7,5 %)

15,4 %
Modal
Split
Anteil

VEP-Hauptwerk

- Übereinanderlegen aller Konzepte zu allen Verkehrsmitteln
- strategische Betrachtung der vielfältigen Wechselwirkungen zueinander
- Ziel: Modal Split-Anteil des Umweltverbunds von mindestens 70% bis 2040 und Klimaneutralität

oder andere Maßnahmen zur Verkehrswende
(z. B. Push in Bezug auf den MIV)

5. RNVP

Taktfrequenz entsprechend der Nachfragepotentiale:

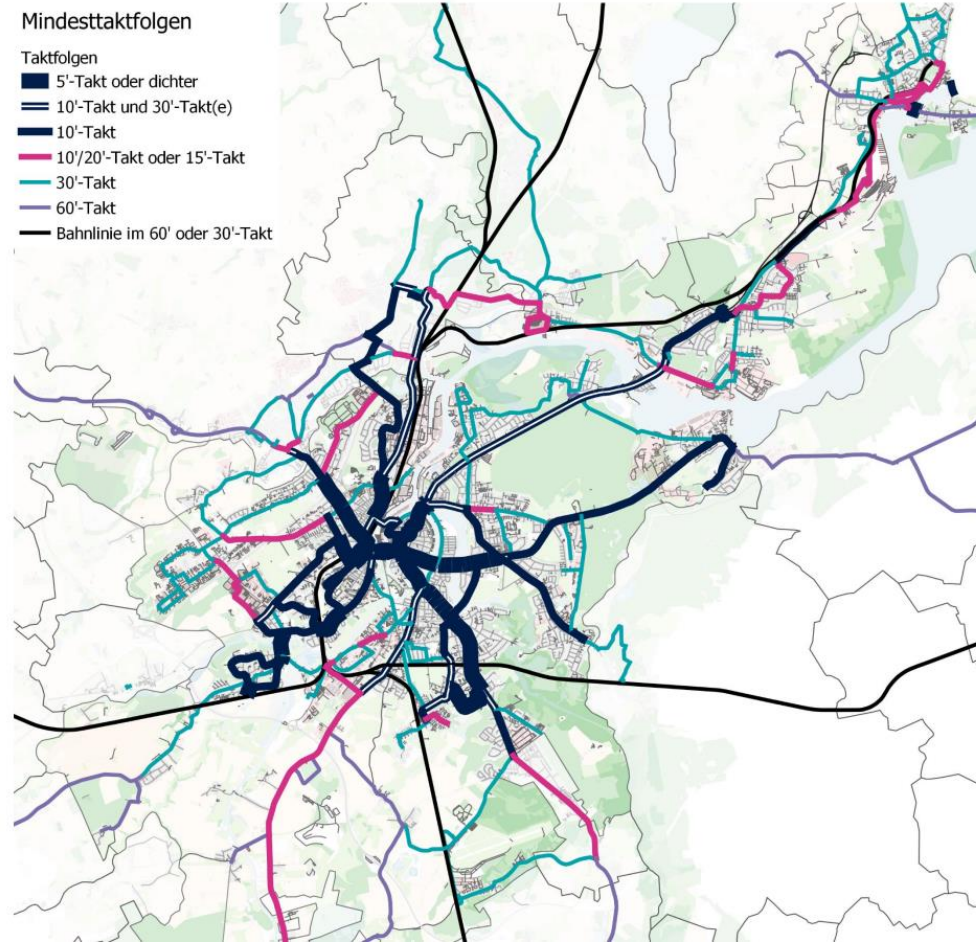
- im Zentrum und auf Hauptachsen dichte Takte
- Randbereiche i. d. R. mindestens 30-Min.-Takt

+ 10,25 % Fahrgäste

- ✓ Signifikanter Beitrag zur Verkehrswende
- ✓ Netzgestaltung noch weiter aufwärtskompatibel

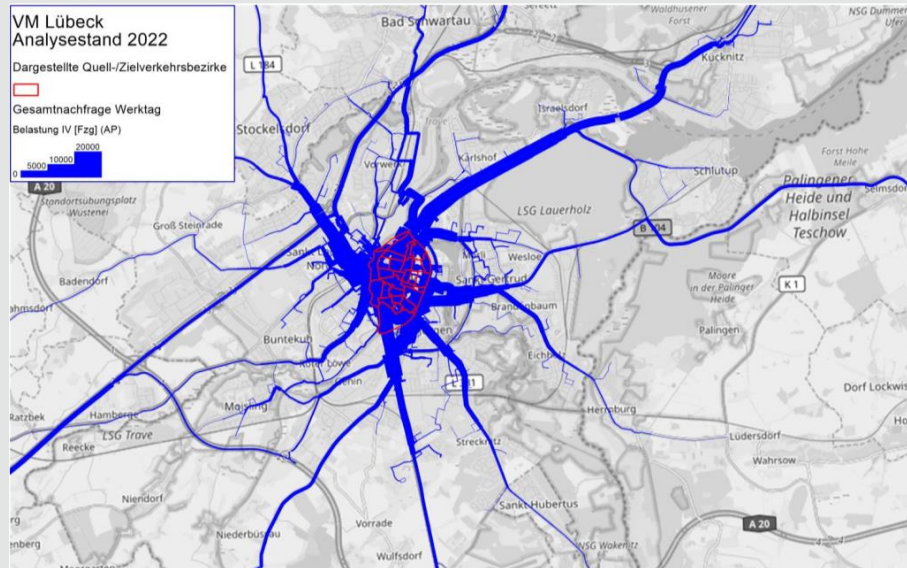
Dafür nötig:

- 11 % mehr Bus-km
- bedarf der politischen Zustimmung der Bürgerschaft
- Empfehlung: angesichts Haushaltssituation hier zunächst „auf Sicht fahren“, nicht alles auf einen Schlag, Schritt für Schritt



Aus der Netzanalyse zum 5. RNVP

Starke Quelle-Ziel-Beziehungen von den Stadtteilen in die Altstadt

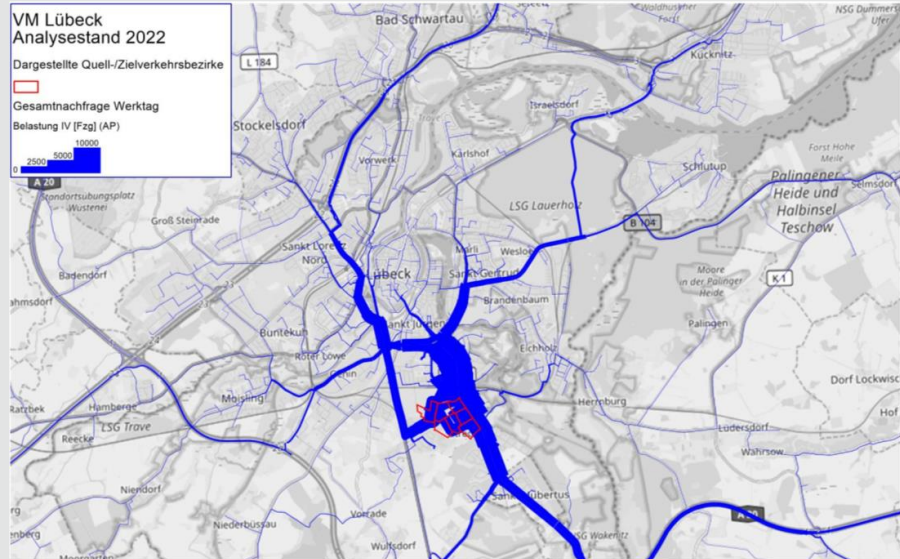


- **Gesamtnachfragepotenziale** (also auch MIV) auf das Straßennetz umgelegt
- Innenstadt ist ein wichtiges Ziel für alle Lübecker, aber auch drüber hinaus

→ **Umsteigearme Durchmesser- und Radiallinien** können diese Nachfragepotenziale abdecken

Aus der Netzanalyse zum 5. RNVP

Starke Quelle-Ziel-Beziehungen – UKSH und Campus

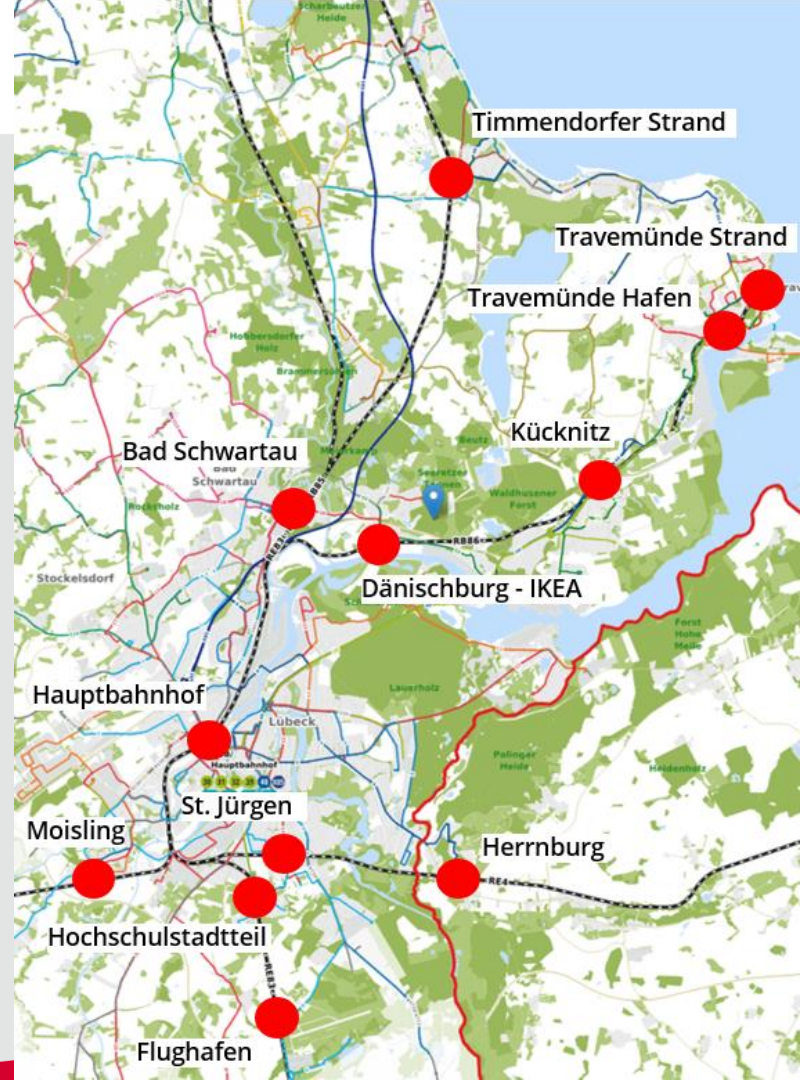


- Campus & UKSH bieten **erhebliches Nachfragepotenzial** für den öffentlichen Verkehr
 - Nachfrage aus der Lübecker Innenstadt ist gering (→ Radiallinien sind nicht in der Lage, dieses Potenzial für den ÖPNV auszuschöpfen)
-
- **Umsteigearme Tangentiallinien** können diese Nachfragepotenziale besser abdecken

Anschlüsse Bus/Bahn

- Deutlich höhere Umsteiger:innenzahl an den Bahnhaltepunkten durch fokussierte Anschlüsse
 - Nur leichte Rückgänge am Hauptbahnhof
 - Moisling mit 1.400 Umsteigern stärkster Umstiegsort, auch wegen 30-Minuten-Takt SPNV
- Wert an anderen Haltepunkten bei dichterem Takt weiter steigerbar

	FPL 2023/24	ITF	Differenz	Differenz %
Timmendorfer Strand	163	169	6	+1%
Bad Schwartau	237	462	225	+95%
HL-Travemünde Strand	110	180	70	+64%
HL-Travemünde Hafen	55	410	355	+645%
HL-Kücknitz	53	166	113	+213%
HL-Dänischburg IKEA	49	581	532	+1086%
HL-Moisling	1270	1418	148	+12%
HL-Hochschulstadtteil	0	442	442	neu
HL-Flughafen	0	224	224	neu
HL-St. Jürgen	154	411	257	+167%
Herrnburg	39	279	240	+615%
Lübeck ZOB <> Lübeck Hbf	9.432	8.997	-435	-5%



Infrastrukturbedarfe durch den 5. RNVP

Neue Verknüpfungshaltestellen und Fokus Busbeschleunigung

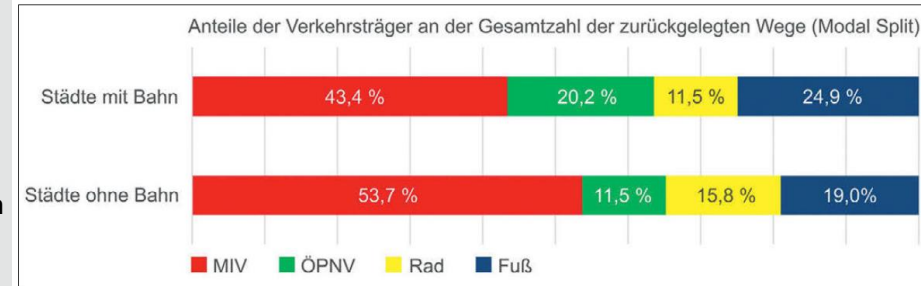
- Zahlreiche **neue Haltestellen zur besseren Verknüpfung Bus/Bus und Bus/Zug** nötig, teilweise auch Ausbau bestehender Haltestellen (ohnehin Verpflichtung zum barrierefreien Ausbau)
- Zukünftig stärkerer Fokus auf **Busbeschleunigung**, um **ITF auch zuverlässig einhalten** zu können, z. B. durch:
 - Umbau von Busbuchten zu Kap- und Fahrbahnrandhaltestellen (Grundsatzbeschluss im 5. RNVP)
 - Vermehrte Ausweisung von Busspuren und LSA-Vorrangschaltung (vgl. festgelegte Korridore im 5. RNVP)
- Möglichst redundante Infrastruktur im Umleitungsfall: z. B. durch Schaffung exklusiver Bustrassen bei Baustellen, um 10-Min.-Taktachsen und Anschlüsse nicht durcheinander zu bringen

III. Straßenbahnuntersuchung

Eine Straßenbahn für Lübeck?

Warum beschäftigen wir uns mit dem Thema?

- Zielvorgaben der Politik für den Lübecker VEP: bis 2040 Anteil des Umweltverbunds am Modal Split nach Wegen auf 70 % steigern (ÖPNV-Anteil von 11,5 % auf 20 %)
- Städte mit schienengebundenen Nahverkehrssystemen (Straßen- / Stadtbahn, U-Bahn) erreichen im Durchschnitt einen deutlich höheren ÖPNV-Anteil am Modal Split (höherer ÖPNV-Anteil verringert vorwiegend Wege mit dem MIV)
- Hintergrund: **Schienenbonus**: Mehr Akzeptanz durch höheren Komfort, **Gewinn wahlfreier Fahrgäste**
- Höhere Kapazität als Busse, mehr Fahrgäste pro Stunde
- Jahrzehntelange erprobte klimaneutrale Elektromobilitätslösung



Quelle: Gil/Schindler (2020): „Erfolgsfaktoren von Straßenbahnsystemen“
In: DER NAHVERKEHR 03/2020

Exkurs: Straßenbahn

Starke Bündelungswirkung auf den folgenden nachfragestarken Korridoren bzw. Linien:

- 1 Bad Schwartau Markt – UKSH: 11,7km
- 2 Cleverbrück – Hochschulstadtteil: 11,4km
- 3 Stockelsdorf – Eichholz: 9,6km
- 4 Buntekuh – Marli (Kaufhof): 9,1km

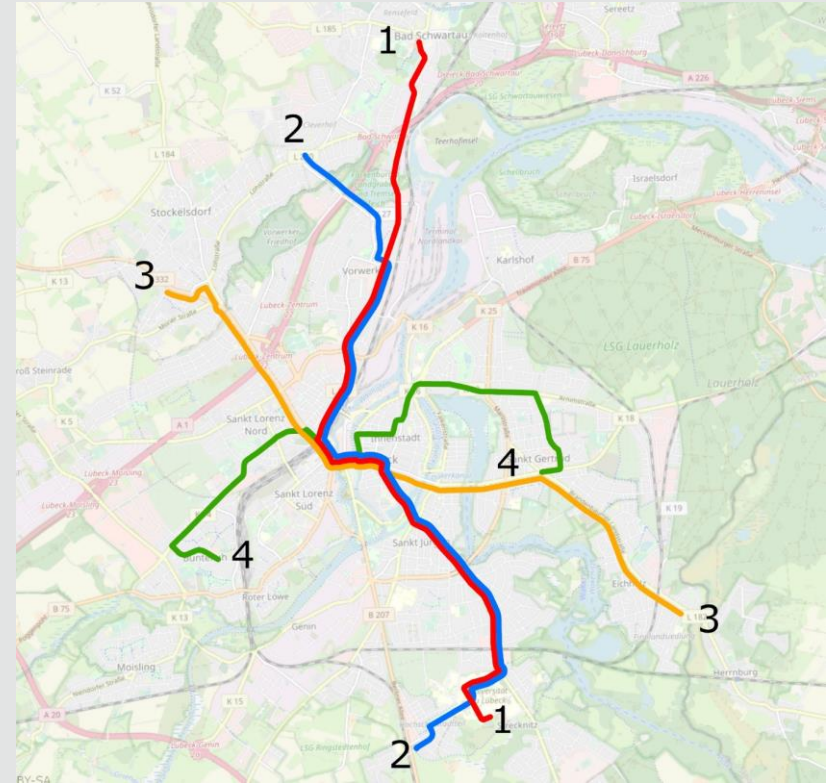
Alle Linien werktags im 10-Min.-Takt (1 & 2 überlagern sich zum 5-Min.-Takt)

Busse fahren weiterhin in Lübeck und bedienen **Korridore mit geringerer Nachfrage** oder Bereiche mit hoher Nachfrage, für die im ersten Schritt keine Straßenbahn empfohlen wurde (u. a. Herrentunnel)

Heute: **128.388** Linienbeförderungsfälle / Tag (Mo-Fr)

Zukünftig: **195.664** Linienbeförderungsfälle / Tag (Mo-Fr)
(jeweils nur SWL Mobil)

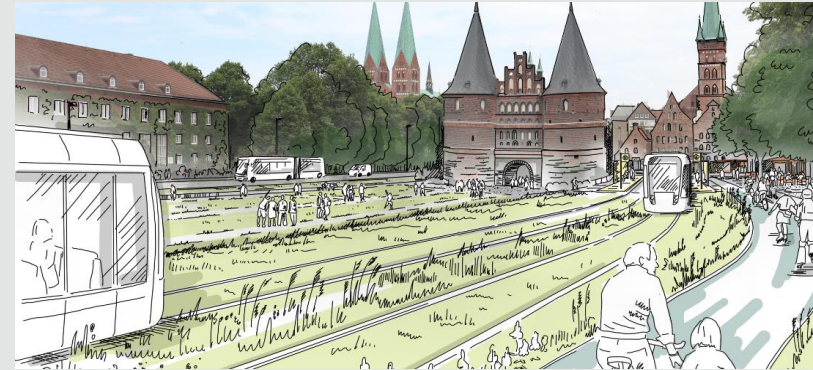
Dafür nötig: Erhöhung des Leistungsumfangs von 31.000 Service-km / Tag auf 33.240 Service-km / Tag (7,5 %), allerdings erheblicher Aufwand (finanziell wie organisatorisch) bei der Implementierung (900 Mio. €)



Exkurs: Straßenbahn

Zahlreiche Herausforderungen und Risiken:

- Hohe Kosten für Planung und Bau belasten den Haushalt, trotz möglicher Fördermittel
- Langjährige Baustellen mit erheblichen Verkehrsbehinderungen
- Konkurrenz zu anderen Infrastrukturprojekten, insbesondere in der historischen Altstadt (z. B. Fernwärme)
- **Risiko eines Scheiterns kurz vor Baubeginn:** Bürgerentscheide haben Projekte in anderen Städten wie Aachen, Wiesbaden und Tübingen gestoppt – mit hohen Kosten für bereits getätigte Investitionen
- Erwarteter Nutzen bleibt hinter den ursprünglichen Hoffnungen zurück: Prognostizierter ÖPNV-Anteil immer noch unter dem Zielwert von 20 %



-
- daher letztlich im Zuge des Untersuchungsprozesses: **ablehnende Haltung der Verwaltung** angesichts dieser sehr kritischen Rahmenbedingungen und **hoher Infrastrukturanforderungen**
- **bestätigt durch die BÜ**



IV. FFBQ, Regio-S-Bahn, 3. und 4. Gleis

Ausgangslage

Schienenverkehr und Schieneninfrastruktur im Knoten Lübeck

- **Angebot:** Seit der Regionalisierung (1996) deutlicher SPNV-Ausbau (insbes. v/n Hamburg und Kiel); 2022 moderater Ausbau v/n Neustadt i. H. und Travemünde, teilweise Rücknahmen ab 12/2024
- **Infrastrukturausbauten:** +7 neue Haltepunkte im Stadtgebiet Lübeck; ESTW (2003); Elektrifizierung Hamburg – Lübeck – Travemünde (2008), zweigleisiger Ausbau nach Kücknitz (2010)
- **Strukturelle Defizite:** Infrastrukturausbau insgesamt zu schleppend; Verzögerungen bei Streckenbeschleunigung und -ausbau (Travemünde, Kiel); Zentrale Maßnahmen zum Knoten Lübeck (bessere Entflechtung, 3./4. Gleis nördl. v. Hbf, Nordkurve Hafen) nicht Teil der NBS / ABS zur FFBQ



➔ In der Summe reicht der im Zuge der FFBQ-Anbindung geplante Ausbau bei weitem nicht aus, denn schon in den letzten Jahren ist der Schienenverkehr im Knoten Lübeck deutlich stärker gewachsen, als die Infrastruktur. Heute bestehen z. T. schon Engpässe, auch im Hafengüterverkehr; mit der Inbetriebnahme der FFBQ steigt die Auslastung der Infrastruktur auf bis zu 100% an.

Höhengleiche Ausfädelung der Strecken nach Travemünde, Kiel und Neustadt i. H.

Zu wenig Kapazität: Fahrstraßenkonflikte reduzieren die Kapazität und erhöhen die Verspätungsübertragung

Fahrstraßenkonflikte im Bereich südlich des Hbf u. a. durch Kreuzen von Personen- und Güterverkehr und zu wenig betrieblicher Flexibilität bei der Ausfädelung der Strecken nach Büchen und Bad Kleinen (Höhengleiche Ausfädelungen nach Bad Kleinen und Lüneburg)

Eingleisigkeit Kücnitz - Travemünde

Eingleisigkeit Lübeck - Bad Kleinen (und fehlende Elektrifizierung)

Eingleisigkeit Lübeck - Lüneburg (und fehlende Elektrifizierung)



Warum ist für die HL der Ausbau des SPNV ein wichtiges Anliegen?

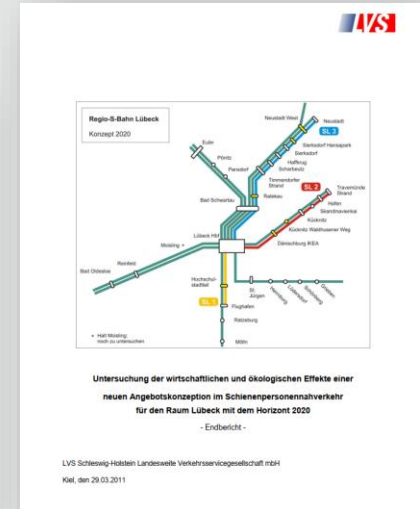
Zur Erinnerung: BÜ-Beschluss: Steigerung des ÖPNV-Anteils nach Wegen auf 20% (nach Verkehrsleistung auf 40 %)

→ **Schlüsselement hierfür u. a.: Regio-S-Bahn**

- Seit Jahren wichtiges Ziel der HL
- Anspruch: Verlagerung von Wegen vom Auto auf die Schiene
- Erfordernisse: Dichtes Stations- und Streckennetz sowie mindestens 30-Minuten-Takt auf den wichtigsten Relationen
- Wirkung: je nach Ausbau: +10.000 bis +45.000 zusätzliche ÖV-Wege/Tag in der Region Lübeck



Kurzbericht von 2005



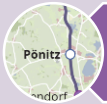
Studie von 2011



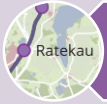
Ideenskizze für ein Zielnetz für eine Regio-S-Bahn Lübeck



mögliche Strecken für einen Angebotsausbau



bestehende Stationen



neue Stationen



Durchbindung RSB von/nach Hamburg

**EBWU der DB zeigt auf:
Warum der Ausbau des Schienenknotens Lübeck
schon im Zuge der FFBQ-NBS / ABS erfolgen muss**

Stresstest (EBWU) der DB zum Knoten Lübeck

Offizielles Ergebnis: Infrastruktur sei ausreichend dimensioniert

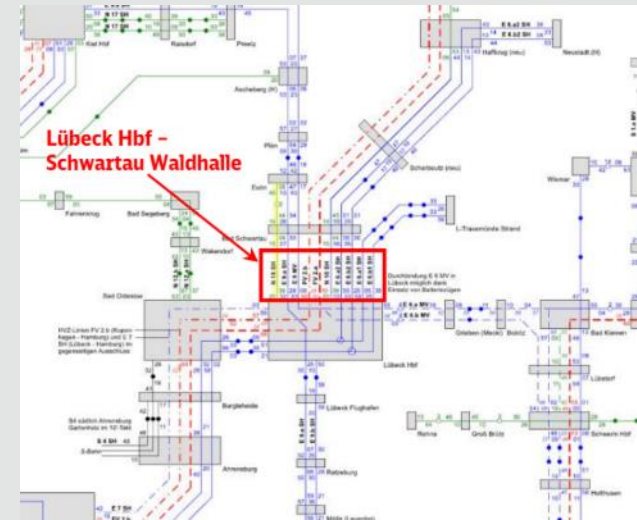
Annahmen wurden hierfür jedoch deutlich reduziert:

- SPNV-Leistungen, wie N 18 Lübeck – Eutin gestrichen (im Ggs. zur Antragsplanung)
- Durchbindung Kiel – Lüneburg gekappt (direkte, haushaltswirksame Folge hiervon für Land SH: erhöhter Fahrzeugeinsatz wg. Langwende in Lübeck via Abstellung)
- ICE und SGV mit ungewöhnlich hohen Standzeiten (10 bzw. 50 min.)

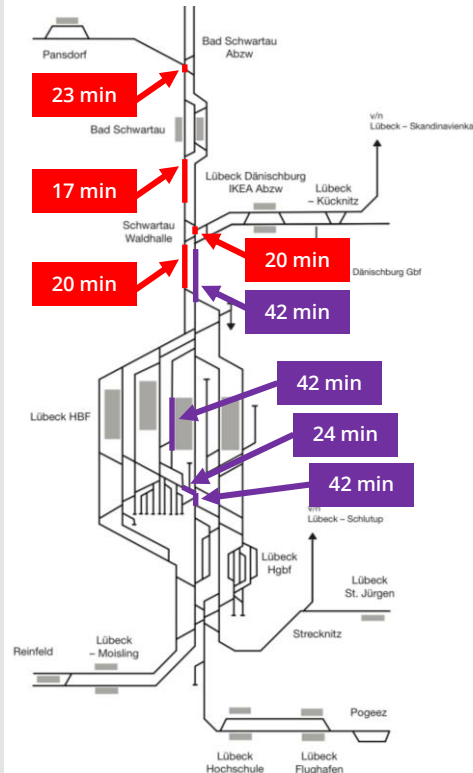
Trotz der reduzierten Annahmen:

- Fehlende Betriebliche Stabilität im Knoten Lübeck mit systematischen infrastrukturbezogenen Behinderungen (z. T. 42 min. = „erheblicher Engpass“)
- instabiles SPNV-Flügelkonzept nach Travemünde / Neustadt i. H. (mittlere Ankunftsverspätungen von 3 bis 4 min. bei Kurzwenden von nur 6 min.)

➔ Eindruck: EBWU wurde auf ein passendes Ergebnis „zurechtgeschnitten“



Eigene Darstellung auf Basis
der EBWU der DB



Systematische Infrastrukturbezogene Behinderungen im Knoten Lübeck

Gewählter Maßstab Infrastrukturbezogene Behinderungen (16-h-Zeitraum):

Kein Engpass	Engpassrisiko	Engpass	Erheblicher Engpass
> 12,8 min/d	> 16,0 min/d	> 24,0 min/d	

Quelle: DB InfraGO
auf Basis der Ril
405.0104

Befund der EBWU der DB:

- Wiederkehrende Infrastrukturbedingte Wartezeiten entstehen, wenn Folgezüge belegte Gleisabschnitte nicht befahren können
- Engpässe v. a. im Südkopf und im Abschnitt Hbf – Waldhalle
- Dichte Zugfolge → hohe Störanfälligkeit bereits bei kleinen Abweichungen

Bewertung der HL:

- Strukturelles Kapazitätsproblem, kein Betriebsproblem
- Knoten Lübeck insgesamt nicht zukunftsfähig; auch nicht für künftige FFBQ-Verkehre
- DB-Planung unterläuft auch SPNV-Strategie des Landes
- Zukunftsfähigkeit vom Knoten Lübeck wird zum Opfer von Zeitdruck
→ Vertrauen in ganzheitliche Verkehrsplanung wird beschädigt
- Nötig: bessere Entflechtung der Verkehre, stabile und zukunftsfähige Kapazität



Anforderungen an einen leistungs- und zukunftsfähigen Schienenknoten Lübeck

Zügige Realisierung der NBS / ABS Lübeck – Puttgarden sowie Ausbau Gbf Dänischburg und Nordkurve für den Port of Lübeck

Ausbau des Abschnitts nördl. Lübeck Hbf im Zuge der NBS / ABS zur FFBQ **inkl. 3./4. Gleis**, Neuordnung Weichenverbindungen, **kreuzungsfreie Ein-/Ausfädelung** von/nach Travemünde

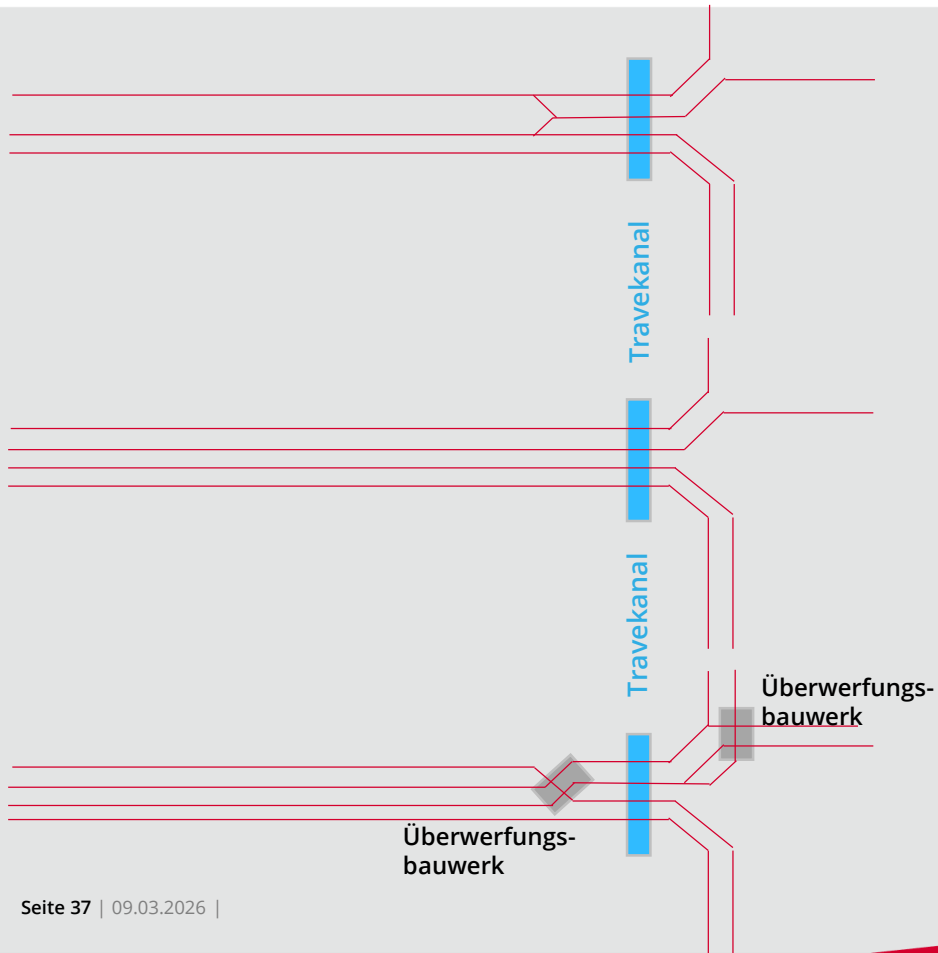
Auch Ausbau südl. Lübeck Hbf mit dem Ziel einer **höheren Leistungsfähigkeit und besseren Entflechtung** der Strecken nach Hamburg, Lüneburg, Bad Kleinen (u. a. im Bereich der EÜ Travekanal)

Leistungsfähiger Abzweig in Ratekau von NBS nach Neustadt i. H. via Bäderbahn

Elektrifizierung und Ausbau der Kapazitäten Lübeck – Bad Kleinen (inkl. Verbindungskurve Bad Kleinen und Doppelspurinseln) (Bypass Hamburg / Ostkorridor)

Elektrifizierung und Ausbau der Kapazitäten Lübeck – Büchen – Lüneburg (Bypass Hamburg)





- Zustand heute (stark vereinfacht)
- Geplanter Zustand im Zuge FFBQ (stark vereinfacht)
- Für zukunftsfähigen Ausbau benötigt (höhenfreie Einfädelung aus Bad Kleinen und Büchen)

Forderungen der HL

- Aufwändige und mit vielen Einschränkungen verbundene Bautätigkeiten der DB InfraGO **müssen** zu einer **deutlich verbesserten, zukunfts kompatiblen Infrastruktur** führen, sodass nicht bereits in wenigen Jahren erneute Sperrungen notwendig werden (gilt gleichermaßen für die Generalsanierung Lübeck – Hamburg)
- Ganzheitlicher Knotenausbau (inkl. 3./4. Gleis nördl. Lübeck Hbf) ist zwingend im Zuge der FFBQ-Planungen mitzudenken
- **Leistungsfähiger Ostkorridor** über Bad Kleinen sowie **Strecke Lübeck – Büchen – Lüneburg** müssen zwingend **vor der Generalsanierung** Hamburg – Lübeck ausgebaut sein – mit hinreichenden Kapazitäten
- Durchziehen der Planungen zur FFBQ-Hinterlandanbindung darf nicht zu verpassten Chancen oder gar Kollateralschäden (z. B. Bäderbahn) in der Region führen



Nur im Konsens mit der Region kann die DB ein zügiges Durchlaufen der notwendigen Planfeststellungsverfahren erwarten

V. Welche Bedeutung hat die Bäderbahn-Frage für die Regio-S-Bahn und die HL?

Bedeutung der Bäderbahn für die HL

Bäderbahn als Rückgrat des SPNV in der Lübecker Bucht

- Die Verbindung **Lübeck – Neustadt i. H. über die Bäderbahn** ist z. Zt. **nach der Strecke Lübeck – Hamburg** in absoluten Zahlen die **wichtigste SPNV-Verbindung für Lübeck** (4.150 Fahrgäste/Tag im stärksten Abschnitt)
- **höchstes Fahrgastwachstum (+85 % seit 2010) aller Strecken im Knoten Lübeck**
- In absoluten Zahlen ist Timmendorfer Strand der wichtigste Bahnhof an der Strecke außerhalb von Lübeck (1.440 FG/Tag), gefolgt von Neustadt i. H. (1.120 FG/Tag) und Scharbeutz (740 FG/Tag)
- Zur Einordnung:
 - Beim Reaktivierungsprojekt Wrist – Kellinghusen kalkuliert NAH.SH mit 400 FG/Tag
 - Beim Reaktivierungsprojekt Kiel – Schönberger Strand kalkuliert NAH.SH mit 2.200 FG/Tag (Streckenabschnitt im Verdichtungsraum um Kiel) bzw. 1.100 FG/Tag (Streckenabschnitt weiter bis Schönberg)



Negative Folgen einer Umleitung des SPNV Lübeck – Neustadt via Neubaustrecke

Folgen der gemäß LOI beabsichtigten **SPNV-Umleitung**:

- **Massiver Fahrgastrückgang: ca. -50 %** (laut landesplanerischer Beurteilung 2013, Studie IHK/Kreis OH 2018, HL-Verkehrsmodell 2023); sinkende Fahrgeldeinnahmen (dauerhafte Haushaltsbelastung SH)
- Zusatzkosten für **SEV/Shuttlebus** (+ ≈ 885 km/Tag) (oder Pendelzug); **Kostenübernahme ungeklärt**, Organisation für Spitzentage (Zusatzbusse, Personal) ebenfalls ungeklärt
- Mehr Straßenverkehr und höhere Umweltbelastung
- **Gefährdung der Regio-S-Bahn Lübeck**
- Widerspruch zu Klima- und Verkehrswendezielen



SPNV-Umleitung: langfristig tragfähig?

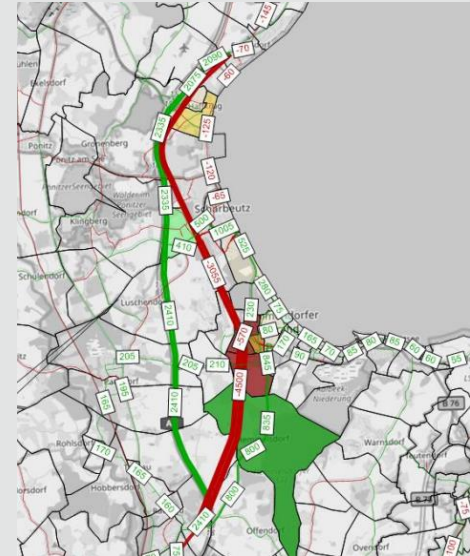
Die prognostizierte **Halbierung der Fahrgastzahlen bei SPNV-Umleitung via NBS** spricht klar gegen die langfristige Wirtschaftlichkeit und Tragfähigkeit dieser Variante:

- Zielverfehlung bei SPNV-Ausbau (5. LNVP, Koalitionsvertrag)
- deutlich sinkende Fahrgeldeinnahmen → dauerhaft höhere Landeszuschüsse / Haushaltsbelastung, um Differenz auszugleichen (→ hierdurch auch Gefahr von Abbestellungen im übrigen Netz)

Betriebsstabilität beim geplanten Konzept zudem vrsl. **unzureichend**:

- EBWU-Ergebnisse für RE nach Neustadt via NBS → Ø 3:49 min Verspätung, bei 6 min Kurzwende
 - Flügelzugkonzept mit besonderer Störanfälligkeit
 - keine überschlagenden Wendungen möglich → fehlende Bahnsteiggleise in Neustadt i. H.
- **robuster Betrieb realistisch nicht darstellbar**

Verkehrswende gelingt nur mit Erhalt und Weiterentwicklung erfolgreicher Strecken; Bäderbahn-Kappung in Haffkrug zum Glück vrsl. abgewendet: HL setzt sich weiter für Erhalt und Stärkung der Bäderbahn im Rahmen der Regio-S-Bahn Lübeck ein



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!