



## **Aktuelle FBQ-bezogene Schienenthemen für die HL**

Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den Kurbetrieb Travemünde am 12.02.2024

Michael Stödter, Verkehrswendebeauftragter





# Gliederung

- I. Viergleisiger Ausbau vom Nordzulauf des Lübecker Hbf**
- II. Herausforderungen durch Generalsanierung(en) in den kommenden Jahren**
- III. Verkehrswende, Regio-S-Bahn, Bäderbahn**
- IV. Forderungen der HL an DB / Bund / NAH.SH**

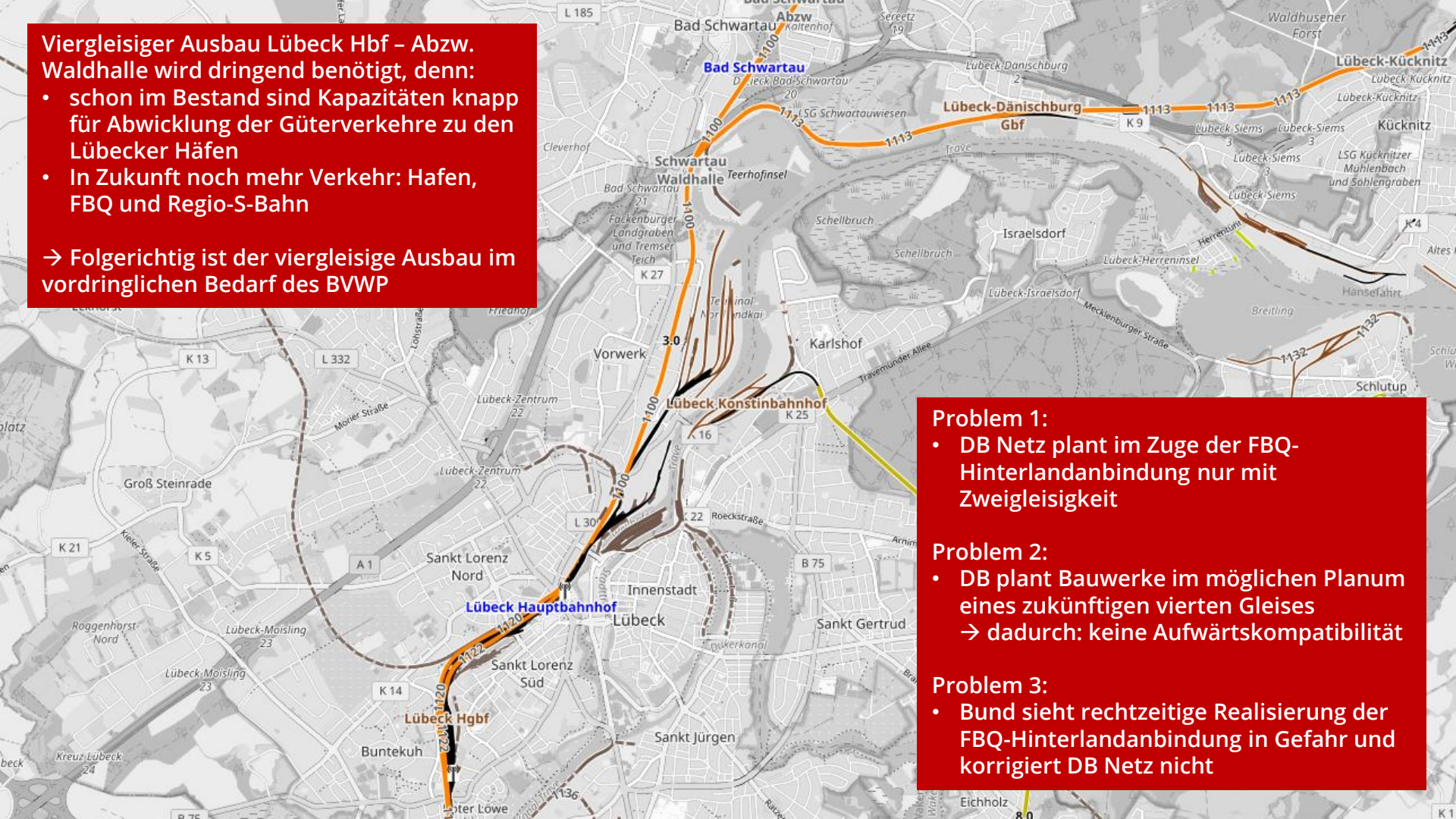


# **I. Viergleisiger Ausbau vom Nordzulauf des Lübecker Hbf**

## Viergleisiger Ausbau Lübeck Hbf – Abzw. Waldhalle wird dringend benötigt, denn:

- schon im Bestand sind Kapazitäten knapp für Abwicklung der Güterverkehre zu den Lübecker Häfen
- In Zukunft noch mehr Verkehr: Hafen, FBQ und Regio-S-Bahn

→ Folgerichtig ist der viergleisige Ausbau im vordringlichen Bedarf des BWVP



### Problem 1:

- DB Netz plant im Zuge der FBQ-Hinterlandanbindung nur mit Zweigleisigkeit

### Problem 2:

- DB plant Bauwerke im möglichen Planum eines zukünftigen vierten Gleises  
→ dadurch: keine Aufwärtskompatibilität

### Problem 3:

- Bund sieht rechtzeitige Realisierung der FBQ-Hinterlandanbindung in Gefahr und korrigiert DB Netz nicht

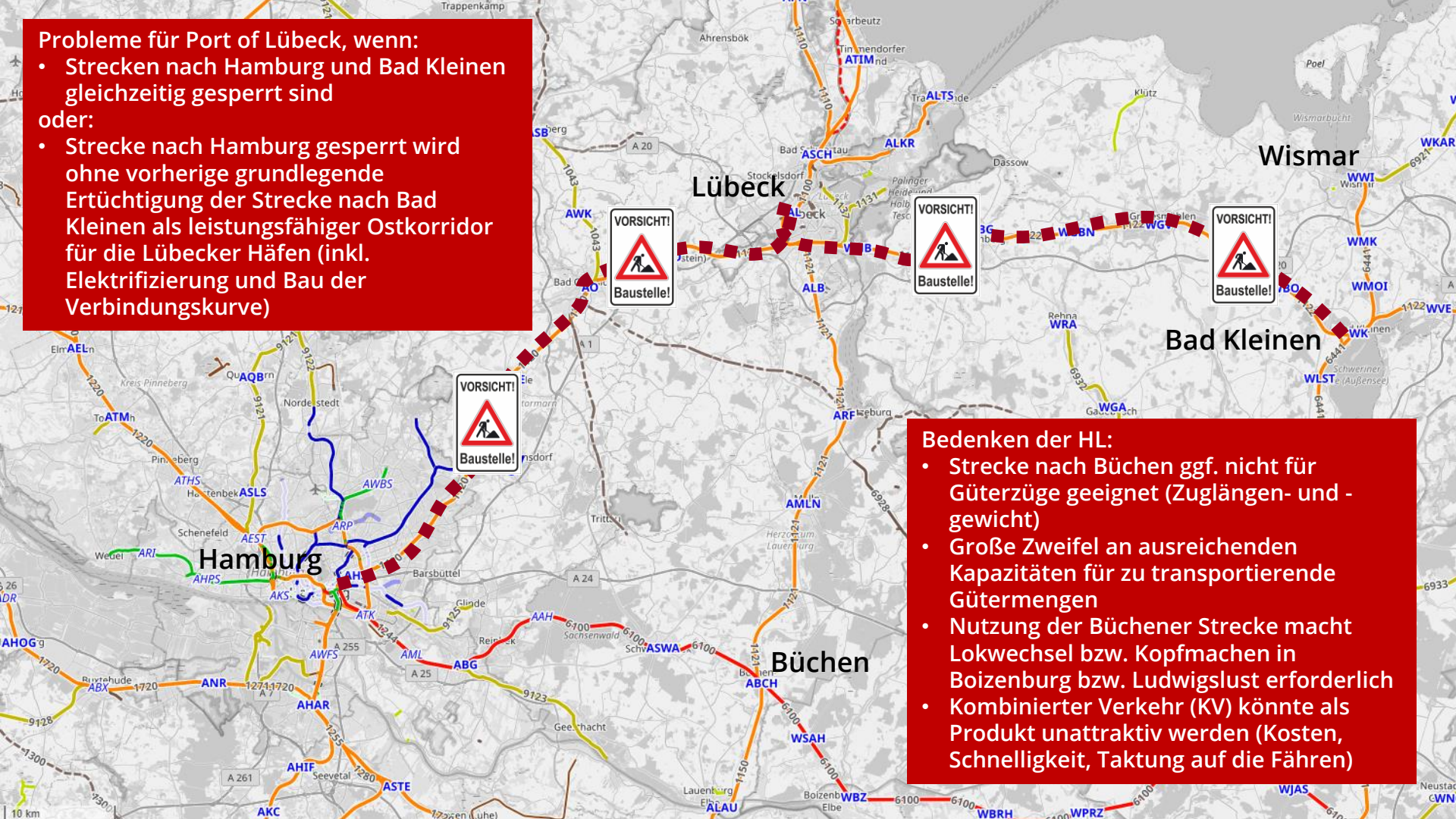


# **II. Herausforderungen durch Generalsanierung(en) in den nächsten Jahren**



## Probleme für Port of Lübeck, wenn:

- Strecken nach Hamburg und Bad Kleinen gleichzeitig gesperrt sind
- oder:
- Strecke nach Hamburg gesperrt wird ohne vorherige grundlegende Ertüchtigung der Strecke nach Bad Kleinen als leistungsfähiger Ostkorridor für die Lübecker Häfen (inkl. Elektrifizierung und Bau der Verbindungskurve)



## Bedenken der HL:

- Strecke nach Büchen ggf. nicht für Güterzüge geeignet (Zuglängen- und -gewicht)
- Große Zweifel an ausreichenden Kapazitäten für zu transportierende Gütermengen
- Nutzung der Büchener Strecke macht Lokwechsel bzw. Kopfmachen in Boizenburg bzw. Ludwigslust erforderlich
- Kombiniertes Verkehr (KV) könnte als Produkt unattraktiv werden (Kosten, Schnelligkeit, Taktung auf die Fähren)




# **III. Verkehrswende, Regio-S-Bahn, Bäderbahn**



# Anstrengungen der HL zur Verkehrswende

In den letzten Jahren wurden erste spürbare Maßnahmen zur Verkehrswende angestoßen bzw. auf den Weg gebracht:

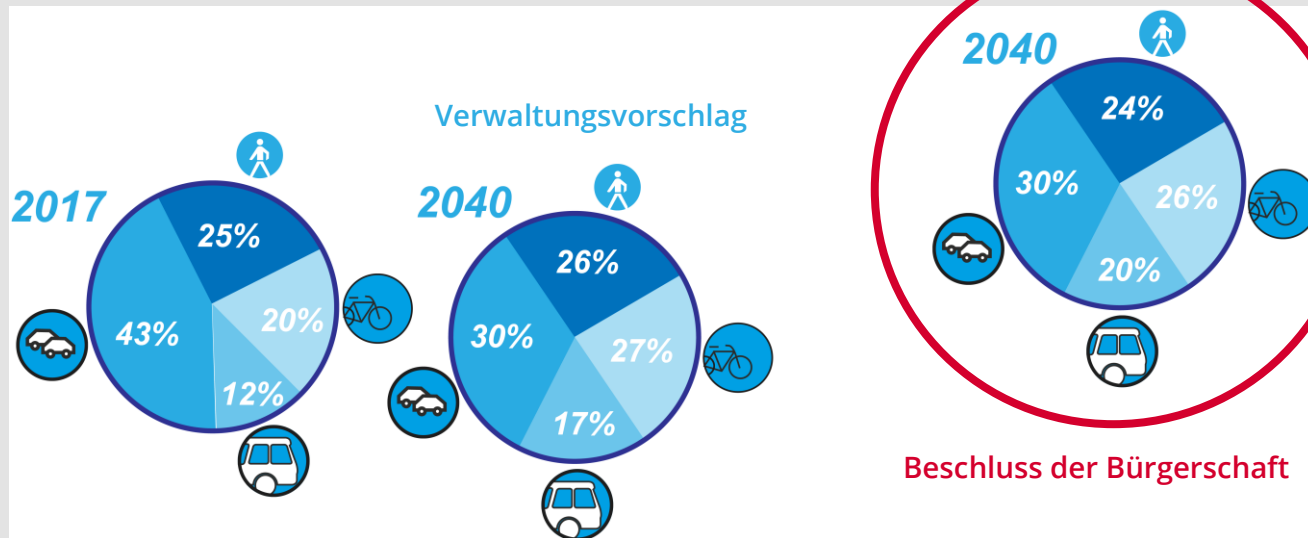
- **Verkehrsversuche** (Beckergrube und Fackenburger Allee)
- Vorbereitung eines **Radschnellweges**
- **Wegfall** der teuersten **Preisstufe III** im ÖPNV
- **Taktverbesserungen im ÖPNV** (Schließen von Taktlücken, Abbau von Doppelverkehren, Taktverdichtungen)
- Anbindung **Bahnhaltepunkt Lübeck-Moisling** und **Lübeck-Takt** (ab 12/2023)

 Im Kontext all dieser Anstrengungen der Hansestadt Lübeck zur Verkehrswende ist es absolut schmerzhaft, dass mit der Bäderbahn ausgerechnet eine **bereits jetzt gute funktionierende Verkehrswende-Infrastruktur** mit sehr hohen Fahrgastzahlen (z. Zt. **1,4 Mio./Jahr**) abgewickelt werden soll



# Grundlagenbeschluss der Lübecker Bürgerschaft zur Verkehrswende

Beschluss zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP) vom 30.06.2022



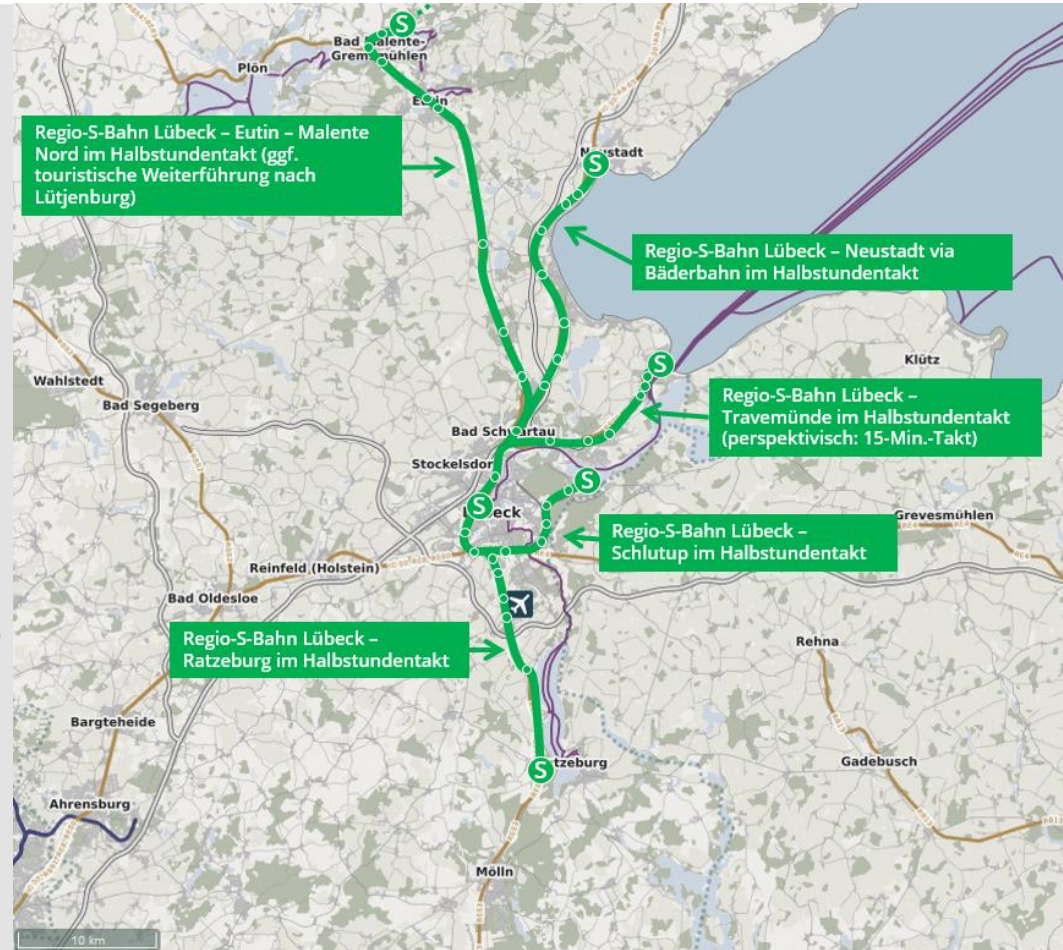
- Verteilung innerhalb des Umweltverbundes flexibel, solange 70% insgesamt erreicht werden
- Steigerung des ÖPNV-Anteils nach Wegen auf 20% (nach Verkehrsleistung auf 40 %)

# Regio-S-Bahn Lübeck

## Langjährige Forderungen an Land SH / NAH.SH:

- deutlich dichteres Netz von Stationen und Strecken, Erhöhung der Kapazitäten
- mindestens im Halbstundentakt
- Erhalt und Ausbau Bäderbahn
- zahlreiche Relationen verfügen über sehr hohe Wachstumspotentiale

**➔ Nachhaltige Steigerung der Fahrgastzahlen**

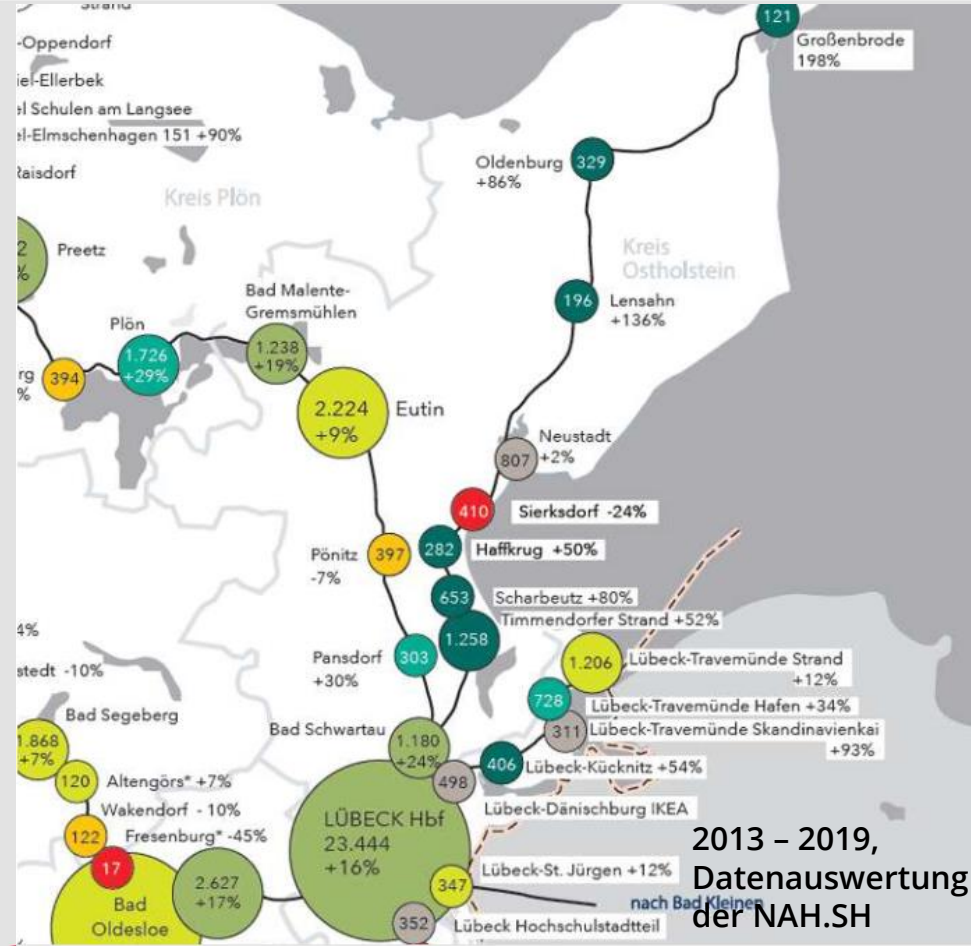




# Regio-S-Bahn Lübeck

## Die Bäderbahn als unverzichtbarer Baustein einer Regio-S-Bahn

- potentialreichste Strecke
- starke Nutzung durch Pendler:innen und Touristen
- seit Jahren stark steigende Fahrgastzahlen:
  - Scharbeutz +80%
  - Timmendorfer Strand +50%
- Entlastungswirkung für das Straßennetz der Region





# Regio-S-Bahn Lübeck

## Warum ist ein Erhalt und Ausbau der Bäderbahn für die Regio-S-Bahn Lübeck so wichtig?

➔ Bereits 2018 zeigte ein Gutachten im Auftrag der IHK zu Lübeck und des Kreises Ostholstein die Gefahr einer Halbierung der Fahrgastzahlen auf:

*„Im Auftrag der DB AG wurde seinerzeit berechnet, dass rd. 50% der Nachfrage dadurch entfallen würde, dass die Bahnhöfe an der Neubaustrasse zum Teil weit außerhalb der Ortschaften liegen. Für nennenswerte Bevölkerungsanteile ist fußläufig in diesem Falle de facto keiner der Bahnhöfe mehr „vernünftig“ zu erreichen. Die Raum-Zeit-Beziehungen in die Agglomerationszentren wie Lübeck und Hamburg verschlechterten sich dann deutlich. Entsprechend mehr Verkehr wird auf Bundes- und Landesstraßen sowie auf Autobahnen stattfinden, das Verkehrsangebot von Zug und Bus wird entsprechend noch weniger als bisher angenommen werden.*

*Es dürfte dann nur eine Frage der Zeit sein, bis hier eine unzureichende Wirtschaftlichkeit zur Einstellung von Verkehren führen muss. In einer Zeit wachsender Umweltprobleme, die maßgeblich auch auf energie-ineffiziente Verkehrssysteme zurückzuführen sind, dürften andere Akzentsetzungen angezeigt sein. [...]*

*[Es] ist damit zu rechnen, dass trotz der Einrichtung eines Zubringerverkehrs ein Rückgang der Fahrgastzahlen zu verzeichnen sein wird.“*

➔ eine ganz aktuelle Berechnung im neuen Verkehrsmodell der HL zeigt eine ähnliche Indikation



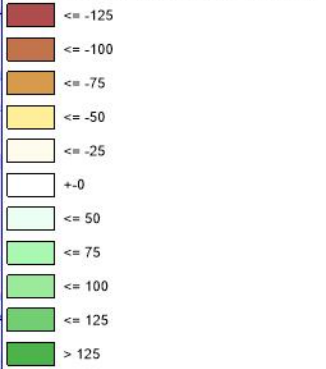
# Vergleich von zwei Zukunftsszenarien:

## Fragestellung RSB via NBS vs. RSB via Bäderbahn im neuen Verkehrsmodell der HL

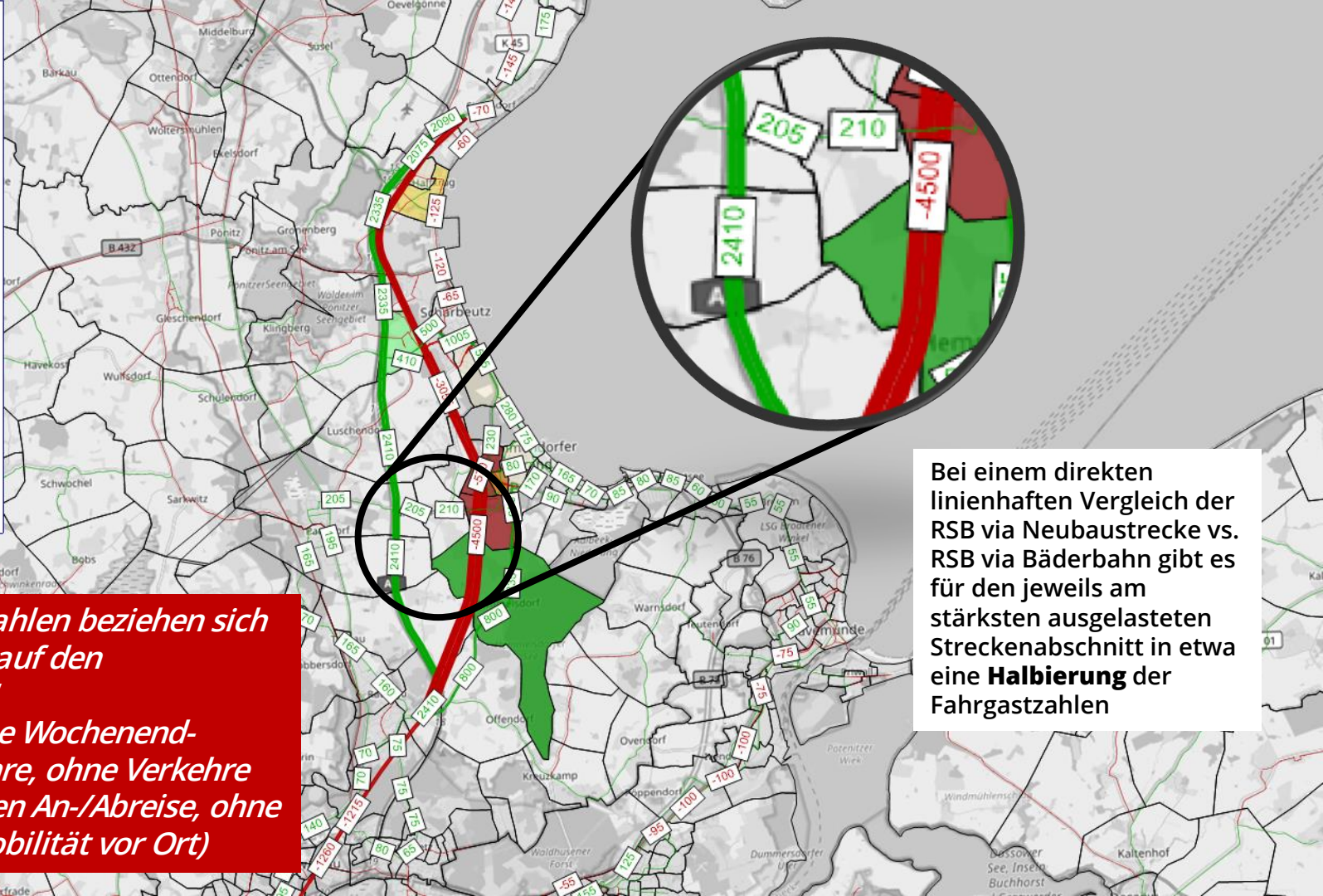
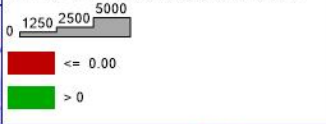
Szenario Regio-S-Bahn (RSB) via Neubaustrecke:	Szenario Regio-S-Bahn (RSB) via Bäderbahn:
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>RSB-Linie:</b> Hamburg – Bad Oldesloe – Reinfeld – Lübeck-Moisling – Lübeck Hbf – Bad Schwartau – Ratekau (neu) – Scharbeutz (neu) – Haffkrug (neu) – Sierksdorf (Bestand) – Sierksdorf Hansapark (neu) – Neustadt (Bestand)</li><li>• Ganzjährig und ganztägig im 30-Min.-Takt (nach 20 Uhr Stundentakt)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>RSB-Linie:</b> Hamburg – Bad Oldesloe – Reinfeld – Lübeck-Moisling – Lübeck Hbf – Bad Schwartau – Ratekau (neu) – Timmendorfer Strand (Bestand) – Scharbeutz (Bestand) – Haffkrug (Bestand) – Sierksdorf (Bestand) – Sierksdorf Hansapark (neu) – Neustadt (Bestand)</li><li>• Ganzjährig und ganztägig im 30-Min.-Takt (nach 20 Uhr Stundentakt)</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Neuer Shuttlebus</b> zwischen Bf Ratekau (neu), Hemmelsdorf, Ortszentrum Timmendorfer Strand, Ortszentrum Scharbeutz und Bf Scharbeutz (neu)</li><li>• Im 30-Min.-Takt (nach 20 Uhr Stundentakt)</li><li>• Mit sehr guten Anschlüssen vom/zum Zug sowohl am Bf Ratekau (neu) als auch am Bf Scharbeutz (neu)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Optimierung der bestehenden Linien 40 und 522 im Hinblick auf den neuen Fahrplan der RSB</li></ul>

# VM Lübeck

Verkehrszellen  
(VEP\_B - VEP\_A2) \ Personenfahrten ÖV gesamt



Streckenbalken  
(VEP\_B - VEP\_A2) \ Belastung ÖV [Pers] (AP)

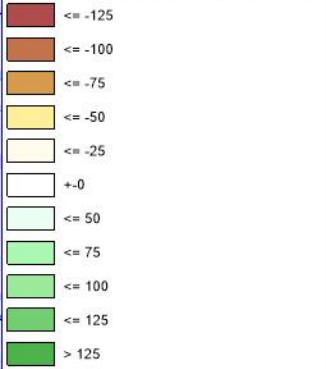


*Hinweis: Alle Zahlen beziehen sich ausschließlich auf den Alltagsverkehr! (d. h. noch ohne Wochenend-/Festivalverkehre, ohne Verkehre zur touristischen An-/Abreise, ohne touristische Mobilität vor Ort)*

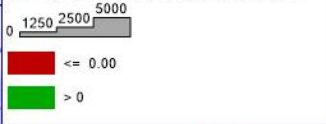
Bei einem direkten linienhaften Vergleich der RSB via Neubaustrecke vs. RSB via Bäderbahn gibt es für den jeweils am stärksten ausgelasteten Streckenabschnitt in etwa eine **Halbierung** der Fahrgastzahlen

# VM Lübeck

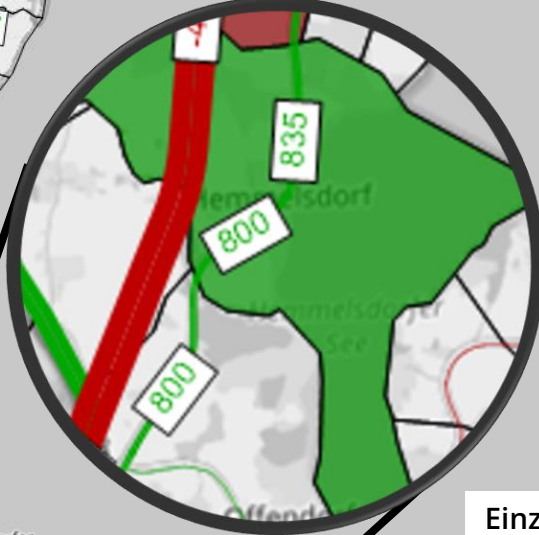
Verkehrszellen  
(VEP\_B - VEP\_A2)\Personenfahrten ÖV gesamt



Streckenbalken  
(VEP\_B - VEP\_A2)\Belastung ÖV [Pers] (AP)



Der eintretende Verlust lässt sich auch nicht durch den hierbei unterstellten, relativ gut nachgefragten neuen Shuttlebus im 30-Min.-Takt ausgleichen, sodass in der Summe dann letztlich **immer noch mehr als 1.000 ÖV-Fahrten pro Tag verloren gehen**



Einzig die Ortslage Hemmelsdorf profitiert durch die bessere Anbindung dank dem neuen Shuttlebus im 30-Min.-Takt

→ Insgesamt würde eine Regio-S-Bahn nach Neustadt i. H. auf der Neubaustrecke zu deutlich **weniger Fahrgästen und mehr Autofahrten** in der Region Lübeck führen und dies bei insgesamt **höheren Kosten**: zusätzlicher Shuttlebus mit +885 km/Tag; Kostenübernahme hier noch vollkommen unklar

→ Ebenso ist vollkommen unklar, wie für **Spitzentage im Sommer** mit entsprechend sehr hohen Fahrgastmengen ein geeignetes **Dispositionskonzept inklusive Vorhalten von Zusatzbussen und Zusatzfahrpersonal** organisatorisch und wirtschaftlich funktionieren kann



# **IV. Forderungen der HL an DB / Bund / Land SH / NAH.SH**

# Forderungen der HL

- Aufwändige und mit vielen Einschränkungen verbundene Bautätigkeiten der DB Netz **müssen** zu einer **deutlich verbesserten, zukunftscompatiblen Infrastruktur** führen, sodass nicht bereits in wenigen Jahren erneute Sperrungen notwendig werden
  - Viergleisigkeit Lübeck Hbf – Abzw. Waldhalle ist zwingend im Zuge der FBQ-Planungen mitzudenken → zumindest im Sinne einer zukünftigen **Aufwärtskompatibilität**
  - **Leistungsfähiger Ostkorridor** über Bad Kleinen und **Ausbau Lübeck – Büchen – Lüneburg** müssen zwingend **noch vor der Generalsanierung** Hamburg – Lübeck fertig gestellt sein – mit hinreichender Kapazität für den Port of Lübeck
  - schnelles Durchziehen der Planungen zur FBQ-Hinterlandanbindung darf nicht zu Kollateralschäden in der Region führen (Bäderbahn)
- ➔ **Nur im Konsens mit der Region kann die DB ein zügiges Durchlaufen der notwendigen Planfeststellungsverfahren erwarten**





**Vielen Dank  
für Ihre Aufmerksamkeit!**