

# Aktuelle Schienthemen für die HL

Bauausschuss am 15.07.2024

Michael Stödter, Verkehrswendebeauftragter





# Gliederung

- I. Ausgangslage**
- II. Verkehrswende, Regio-S-Bahn, Bäderbahn**
- III. Anforderungen an eine zukunftsfähige Infrastruktur**
- IV. Herausforderungen durch Generalsanierung(en) in den kommenden Jahren**
- V. Forderungen der HL an DB / Bund / Land NAH.SH**



# I. Ausgangslage

# Was ist die aktuelle Ausgangslage in Bezug auf Angebot und Schieneninfrastruktur?

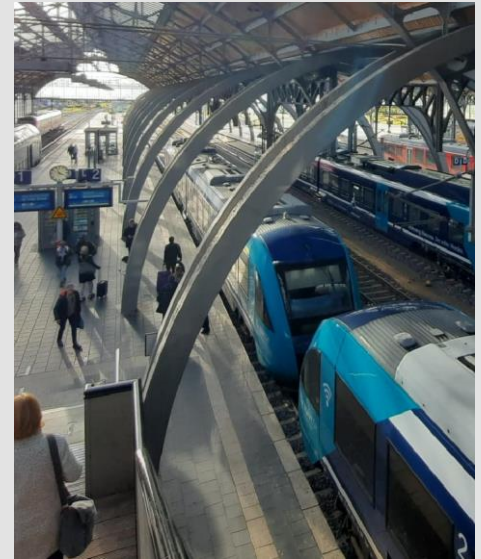
- **seit Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) (1996)** erfolgte in und um Lübeck ein deutlicher **Angebotsausbau**, insbesondere auf den Strecken nach Hamburg und Kiel, in 2022 auch ein moderater Angebotsausbau auf den Strecken nach Neustadt i. H. und Travemünde (allerdings werden einige Angebotsverbesserungen bereits im Dezember 2024 wieder zurückgenommen)
- **zahlreiche neue Halte auf Lübecker Gebiet:** Lübeck Dänischburg/IKEA, Lübeck Flughafen, Lübeck-Kücknitz, Lübeck-St. Jürgen, Lübeck-Moisling (allerdings: bislang kaum neue zusätzlichen Halte in der Region um Lübeck)
- verschiedene **streckenbezogene Infrastrukturausbauten** in den letzten 15 Jahren:
  - Streckenausbau Lübeck-Bad Kleinen nach der Wiedervereinigung (Ausbau in Teilabschnitten bis 2010)
  - ESTW Lübeck 2003
  - Elektrifizierung Hamburg – Lübeck – Lübeck-Travemünde (2008)
  - Zweigleisiger Streckenausbau Lübeck Hbf – Lübeck-Kücknitz (2010)



# Was ist die aktuelle Ausgangslage in Bezug auf Angebot und Schieneninfrastruktur?

- **Infrastrukturausbau kommt jedoch insgesamt nur sehr schleppend voran:**
  - Verzögerungen bei Streckenbeschleunigung und -ausbau durch die DB InfraGO (u. a. Travemünde und Kiel)
  - 4-Gleisigkeit Lübeck Hbf – Abzw. Waldhalle, bessere Entflechtung der Strecken nördlich und südlich vom Lübecker Hbf und Nordkurve zur Anbindung des Hafens sind nicht in den Planungen der DB InfraGO zur FFBQ-Hinterlandanbindung

➔ In der Summe reicht das, was an Infrastrukturausbau im Zuge der FFBQ-Hinterlandanbindung geplant ist, bei weitem nicht aus, denn in den letzten Jahren ist das Verkehrsangebot im SPNV stärker ausgeweitet worden, als die Infrastruktur mitgewachsen ist. Auch für den Hafengüterverkehr reichen die vorhandenen Kapazitäten im heutigen Bestand z. T. nicht aus. Mit der Inbetriebnahme der FFBQ steigt die Auslastung der Infrastruktur auf bis zu 100% an.



**Eingleisigkeit Bad Schwartau - Eutin**

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

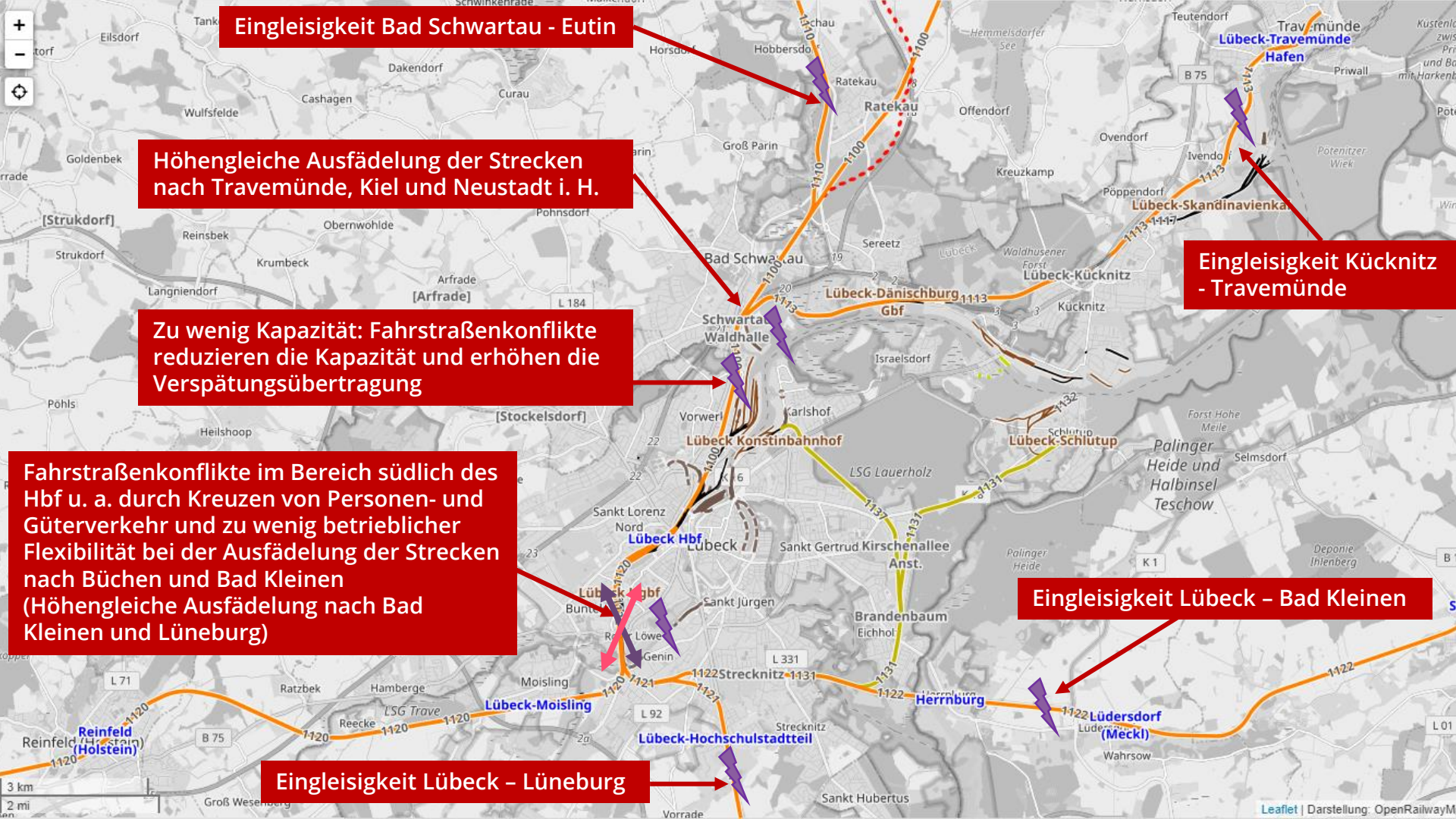
**Zu wenig Kapazität: Fahrstraßenkonflikte reduzieren die Kapazität und erhöhen die Verspätungsübertragung**

**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 Ausfädelung nach Bad Kleinen und Lüneburg)**

**Eingleisigkeit Lübeck - Lüneburg**

**Eingleisigkeit Lübeck - Bad Kleinen**

**Eingleisigkeit Kücknitz - Travemünde**





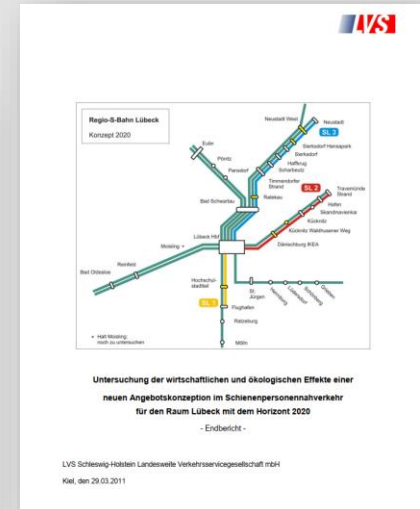
## II. Verkehrswende, Regio-S-Bahn, Bäderbahn

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

- **Hansestadt Lübeck setzt sich schon seit einigen Jahren für eine Umsetzung des sog. Regio-S-Bahn-Projektes ein**
- Ziel: mehr Menschen dazu zu bewegen, dem Angebot auf der Schiene den Vorzug vor der Nutzung des Autos zu geben
- dazu notwendig: deutlich dichteres Netz von Stationen und Strecken (Kapazität); mindestens Halbstundentakt auf den wichtigsten auf Lübeck zulaufenden Relationen
- je nach Relation erstaunlich hohe Wachstumspotentiale (z.T. Verdopplung bis Verdreifachung der Fahrgastzahlen möglich)
- Ansicht der HL: Infrastruktur- und Angebotsausbau sollten priorisiert werden und nicht erst „ab 2030“ (LNVP) realisiert werden



Kurzbericht von 2005

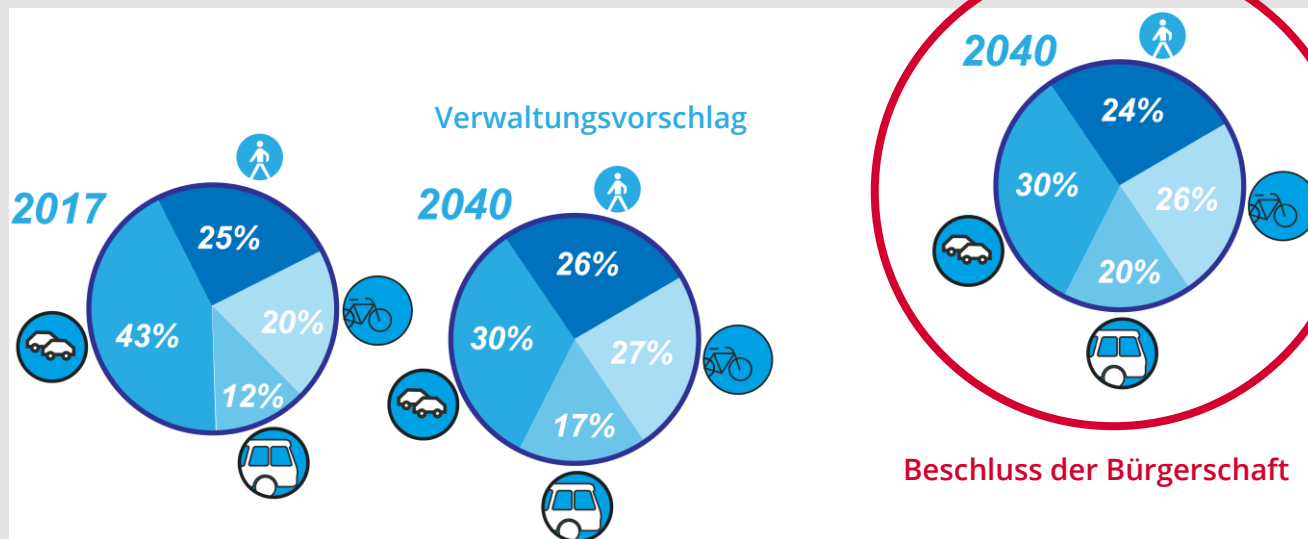


Studie von 2011



# 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 %)



**Ideenskizze für ein mögliches Zielnetz für eine Regio-S-Bahn**

**grün:** mögliche infrage kommende Strecken für eine Taktverdichtung

**gelb:** mögliche neue Stationen









# Bäderbahn im Zuge der 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



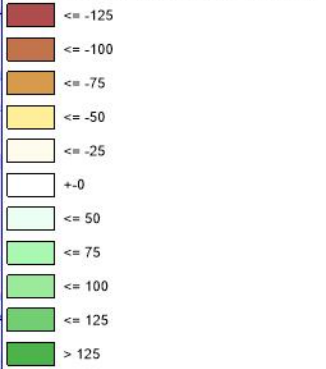
# Warum ist für die RSB-Linie nach Neustadt die Bäderbahn so wichtig?

Fragestellung RSB via NBS vs. RSB via Bäderbahn im Verkehrsmodell:

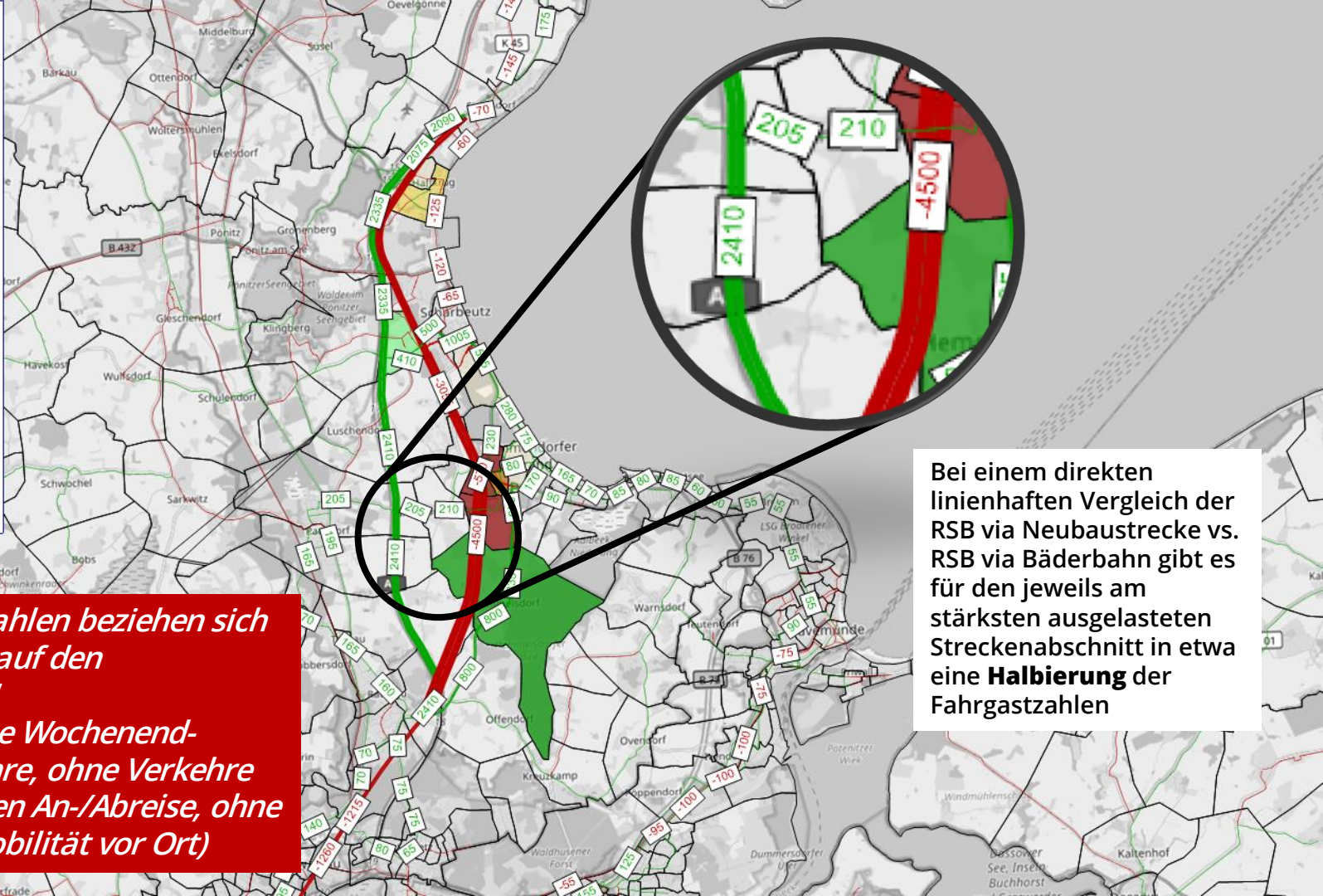
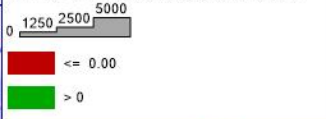
Szenario Regio-S-Bahn (RSB) via Neubaustrecke:	Szenario Regio-S-Bahn (RSB) via Bäderbahn:
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>RSB-Linie:</b> Hamburg – Bad Oldesloe – Reinfeld – Lübeck-Moisling – Lübeck Hbf – Bad Schwartau – Ratekau (neu) – Scharbeutz (neu) – Haffkrug (neu) – Sierksdorf (Bestand) – 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)

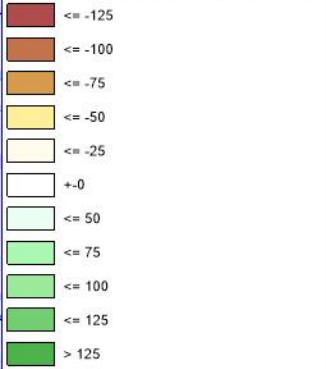


*Hinweis: Alle Zahlen beziehen sich ausschließlich auf den Alltagsverkehr! (d. h. noch ohne Wochenend-/Festivalverkehre, ohne Verkehre zur touristischen An-/Abreise, ohne touristische Mobilität vor Ort)*

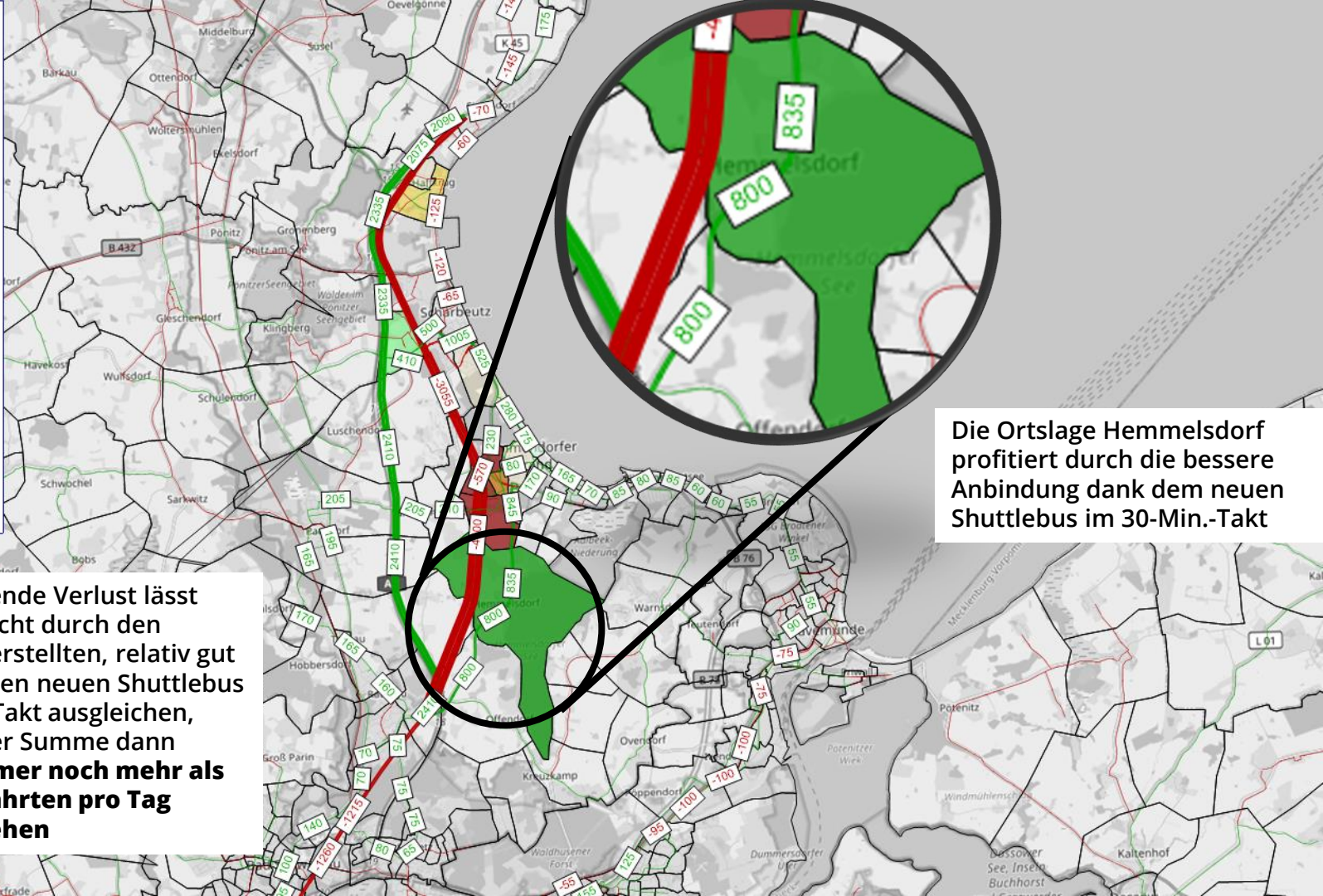
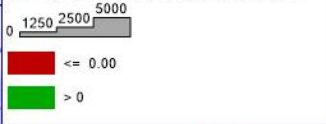
Bei einem direkten linienhaften Vergleich der RSB via Neubaustrecke vs. RSB via Bäderbahn gibt es für den jeweils am stärksten ausgelasteten Streckenabschnitt in etwa eine **Halbierung** der Fahrgastzahlen

# VM Lübeck

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



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



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

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**



# Zur Einordnung der Ergebnisse:

## Verkehrsmodell liefert eine Indikation – Fahrgastverluste dürften in der Realität allerdings sogar nochmal größer ausfallen

- Im Modell wurden **keine Verspätungen und Anschlussverluste** des Shuttle-Busses unterstellt (d. h. der neue Bus hängt in der Realität z. B. mit im Anreise-/Abreisestau in Hemmelsdorf fest, Fahrgäste verpassen ihren Anschluss etc.)
- Das Modell bildet vorrangig die Alltagsverkehre der Wohnbevölkerung ab, daher wurden **keine überregionale Zielverkehre mit längerem Aufenthalt und zugehöriger Vor-Ort-Mobilität** berücksichtigt (z. B. touristische Anreise bei Familienurlaub NRW – Timmendorfer Strand, dann vor Ort Fahrten für Tagesausflüge Timmendorfer Strand – Hansapark, Timmendorfer Strand – Hansemuseum Lübeck etc.)
- Im Modell wurden auch **keine Wochenend- oder Festivalverkehre** berücksichtigt
- Hier wurden ebenso **saisonale Abweichungen kaum berücksichtigt**, da es sich um ein Ganzjahresmodell für einen Normalwerktag handelt

➔ Insgesamt würde eine Regio-S-Bahn auf der Neubaustrecke zu deutlich **weniger Fahrgästen und mehr Autofahrten** führen und dies bei insgesamt **höheren Kosten**: zusätzlicher Shuttlebus mit +885 km/Tag; Kostenübernahme durch Land SH oder Kreis OH ist 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**

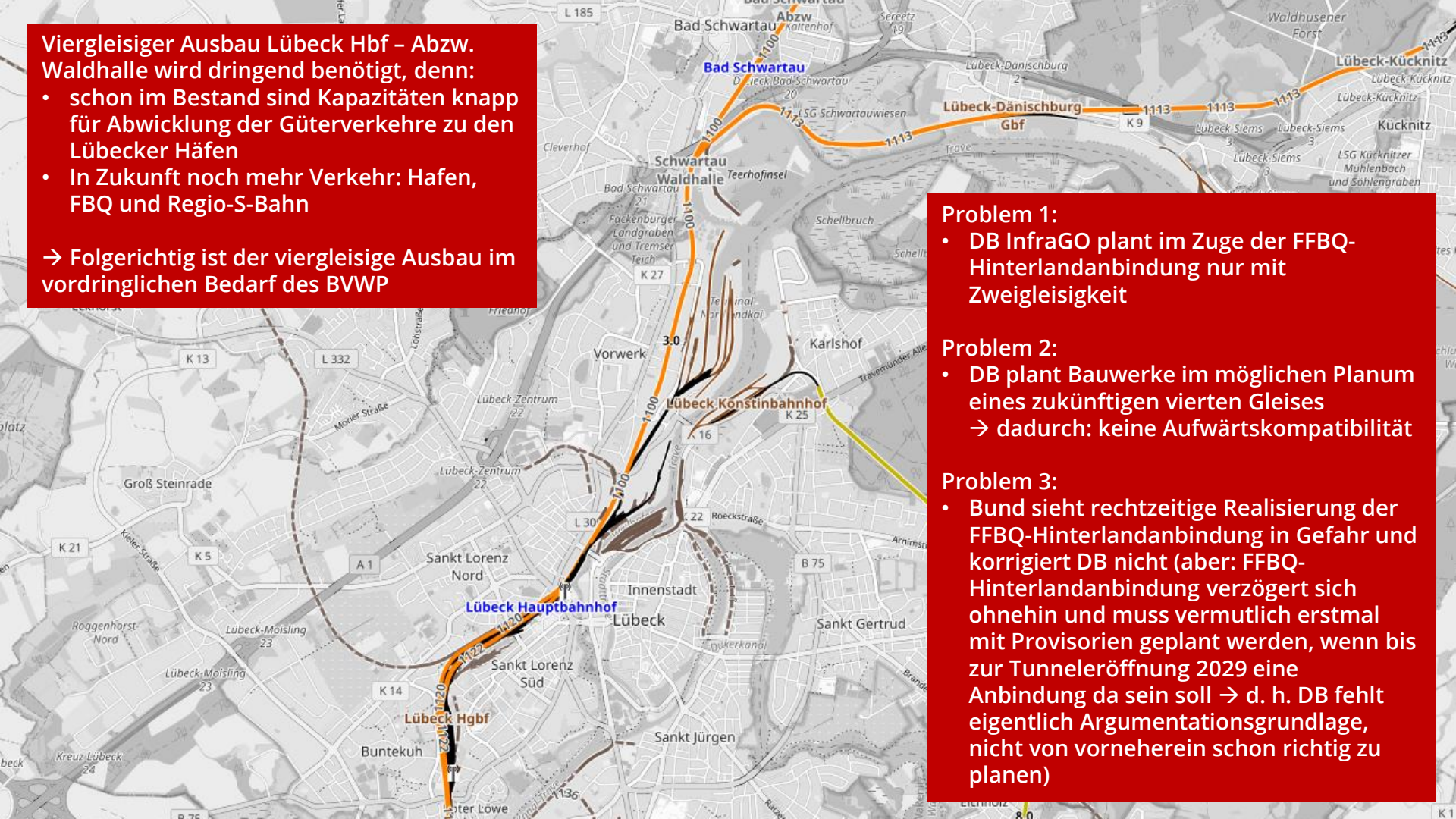


# III. Anforderungen an eine zukunftsfähige Infrastruktur

## 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 BVWP



### Problem 1:

- DB InfraGO plant im Zuge der FFBQ-Hinterlandanbindung nur mit Zweigleisigkeit

### Problem 2:

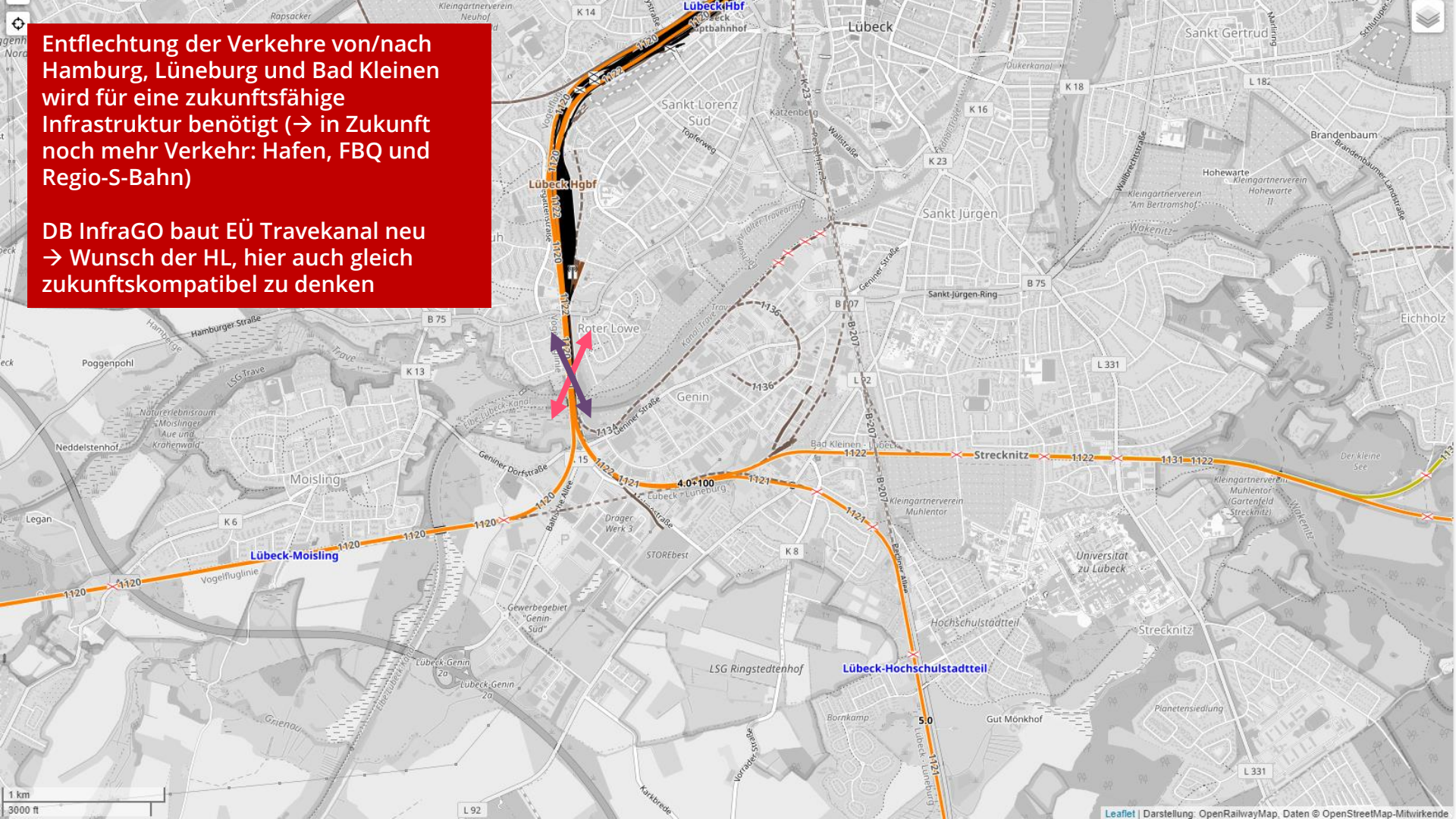
- DB plant Bauwerke im möglichen Planum eines zukünftigen vierten Gleises  
→ dadurch: keine Aufwärtskompatibilität

### Problem 3:

- Bund sieht rechtzeitige Realisierung der FFBQ-Hinterlandanbindung in Gefahr und korrigiert DB nicht (aber: FFBQ-Hinterlandanbindung verzögert sich ohnehin und muss vermutlich erstmal mit Provisorien geplant werden, wenn bis zur Tunnelöffnung 2029 eine Anbindung da sein soll → d. h. DB fehlt eigentlich Argumentationsgrundlage, nicht von vorneherein schon richtig zu planen)

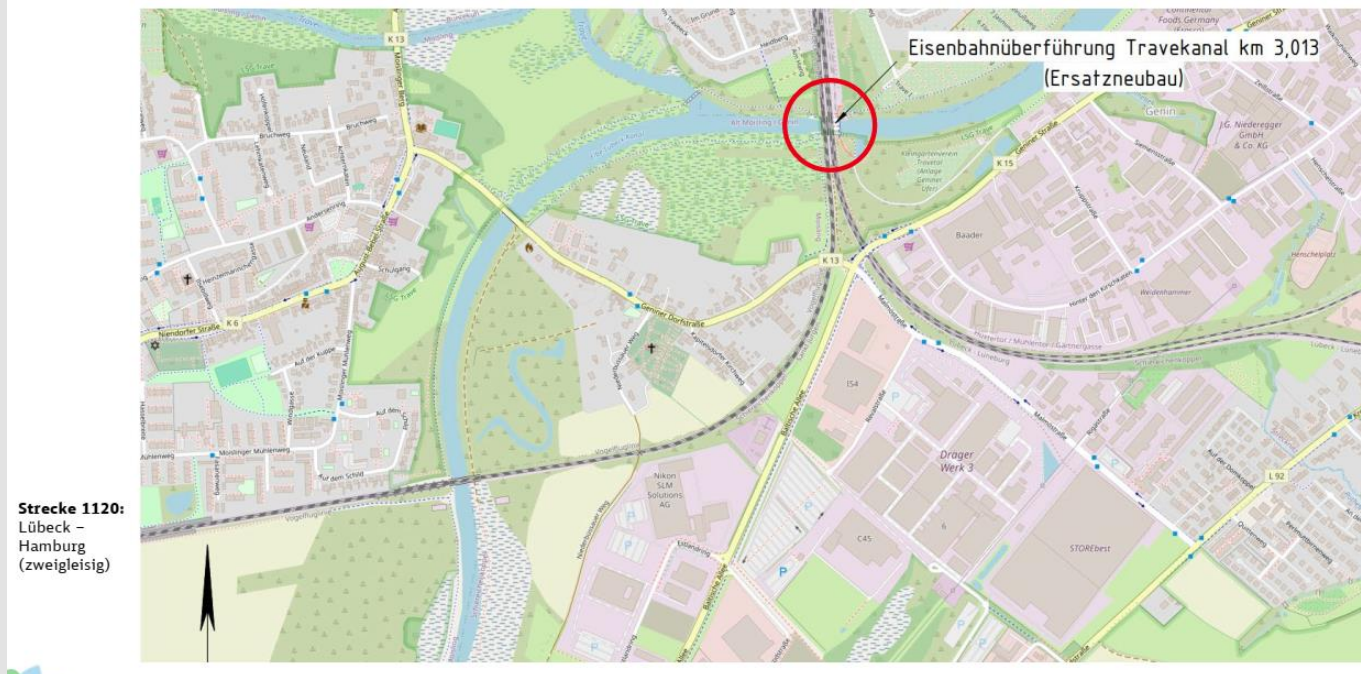
Entflechtung der Verkehre von/nach Hamburg, Lüneburg und Bad Kleinen wird für eine zukunftsfähige Infrastruktur benötigt (→ in Zukunft noch mehr Verkehr: Hafen, FBQ und Regio-S-Bahn)

DB InfraGO baut EÜ Travekanal neu → Wunsch der HL, hier auch gleich zukunftskompatibel zu denken



# Aktuelle Situation der Eisenbahnüberführung

## Die Lage im Netz



**Strecke 1122:**  
Lübeck –  
Bad Kleinen  
(eingleisig)

**Strecke 1121:**  
Lübeck –  
Büchen  
(eingleisig)

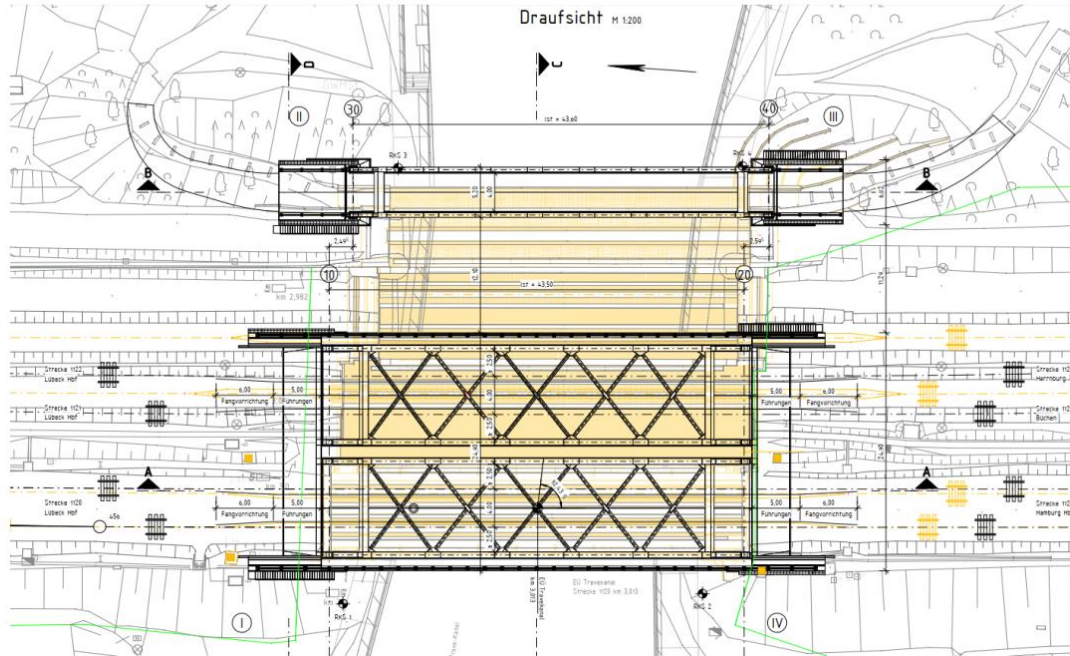
**Strecke 1120:**  
Lübeck –  
Hamburg  
(zweigleisig)

Ersatzneubau der Genier Eisenbahnbrücken,  
Vorstellung der Vorplanung

Quelle: Präsentation der DB InfraGo AG vom 19.04.2024

# Vorplanung Ersatzneubau Eisenbahnüberführung Travekanal

Finale Variante der Vorplanung – Draufsicht



Ersatzneubau der Genier Eisenbahnbrücken,  
Vorstellung der Vorplanung

Quelle: Präsentation der DB InfraGo AG vom 19.04.2024

## Vorplanung Ersatzneubau Eisenbahnüberführung Travekanal

Visualisierung aus Blickrichtung Süd-West



Ersatzneubau der Geniner Eisenbahnbrücken,  
Vorstellung der Vorplanung

Quelle: Präsentation der DB InfraGo AG vom 19.04.2024

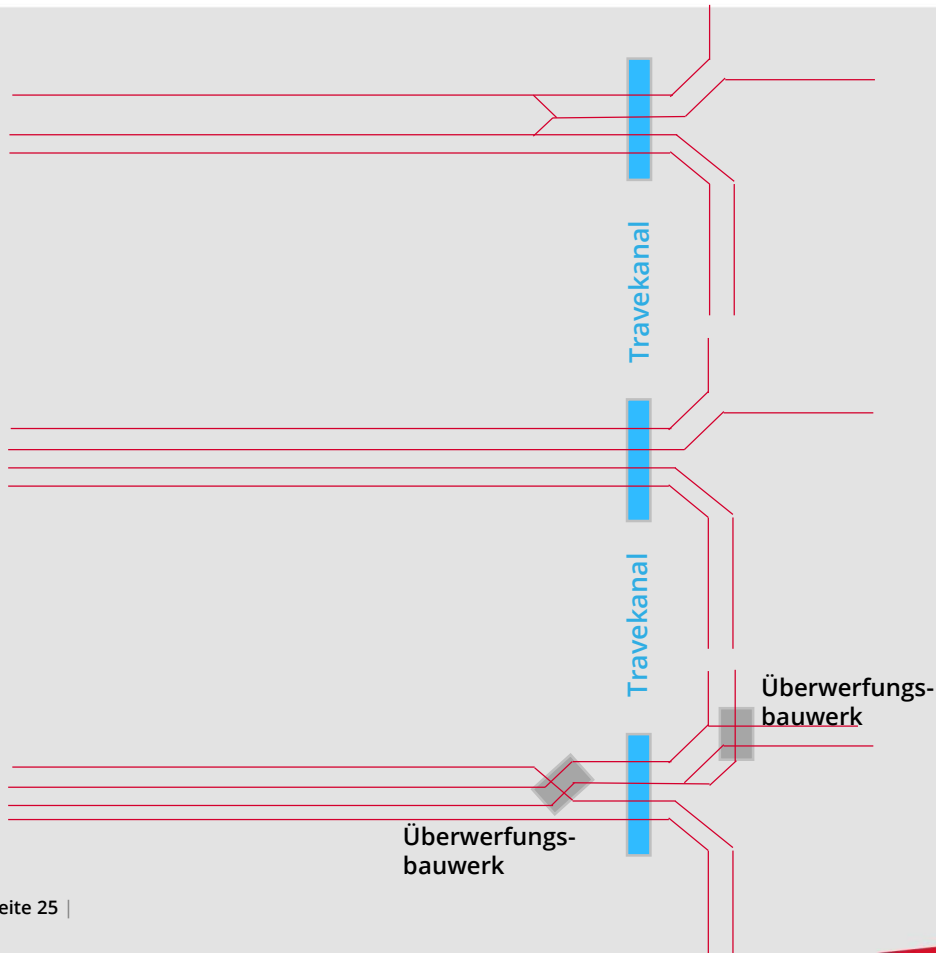
## Vorplanung Ersatzneubau Eisenbahnüberführung Travekanal

Visualisierung aus Sicht der Fußgänger:innen



Ersatzneubau der Geniner Eisenbahnbrücken,  
Vorstellung der Vorplanung

Quelle: Präsentation der DB InfraGo AG vom 19.04.2024



- Zustand heute (stark vereinfacht)

- Geplanter Zustand im Zuge FBQ (stark vereinfacht)

- Für zukunftsfähigen Ausbau benötigt (höhenfreie Einfädelung aus Bad Kleinen und Büchen)

**Erhalt der Bäderbahn im Abschnitt Ratekau – Haffkrug (ansonsten: drohende Halbierung der Fahrgastzahlen)**

**Realisierung der NBS / ABS Lübeck – Puttgarden inkl. Ausbau Güterbahnhof Dänischburg und Nordkurve für den Port of Lübeck**

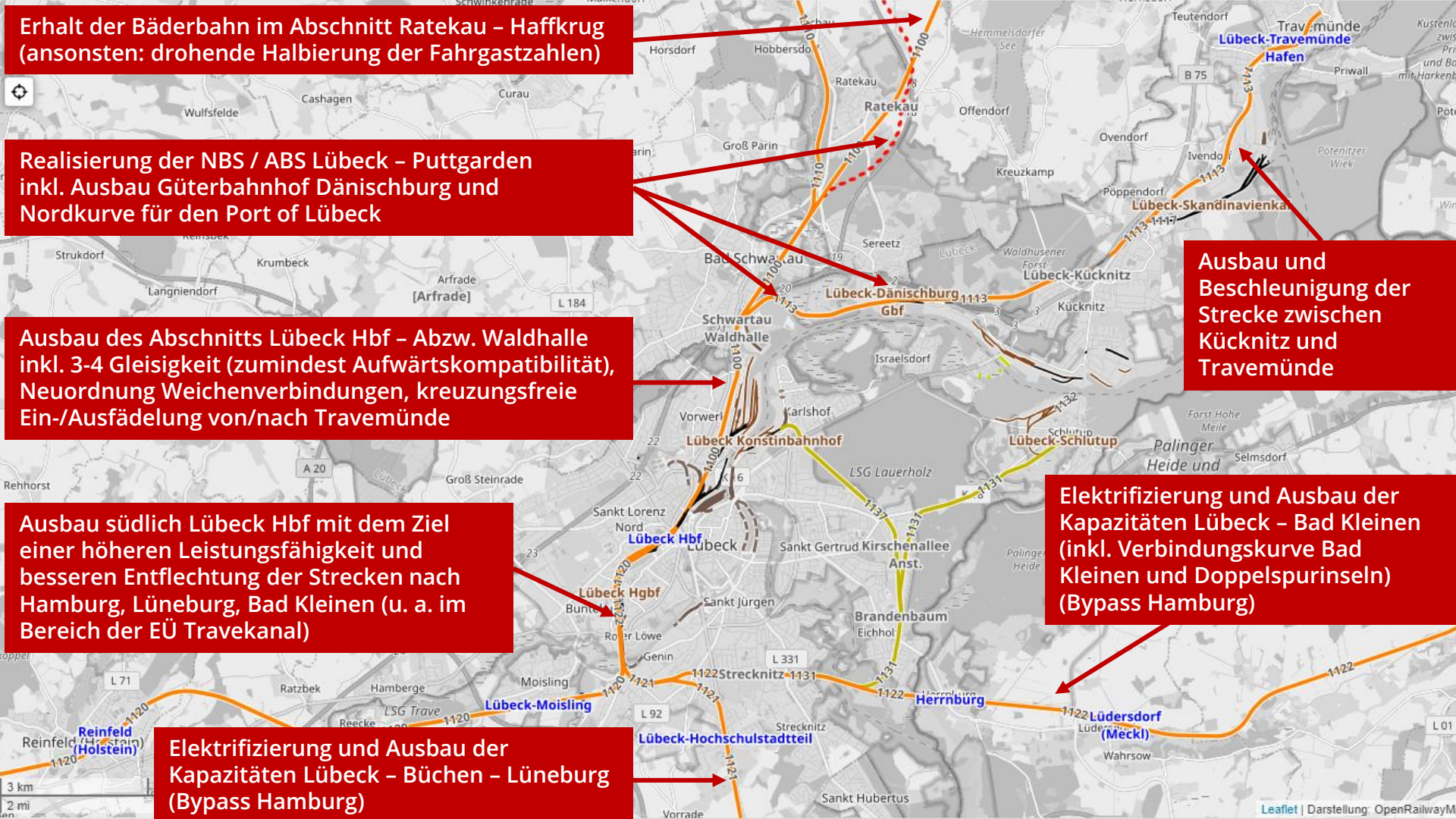
**Ausbau des Abschnitts Lübeck Hbf – Abzw. Waldhalle inkl. 3-4 Gleisigkeit (zumindest Aufwärtskompatibilität), Neuordnung Weichenverbindungen, kreuzungsfreie Ein-/Ausfädelung von/nach Travemünde**

**Ausbau südlich 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)**

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

**Ausbau und Beschleunigung der Strecke zwischen Kücknitz und Travemünde**

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





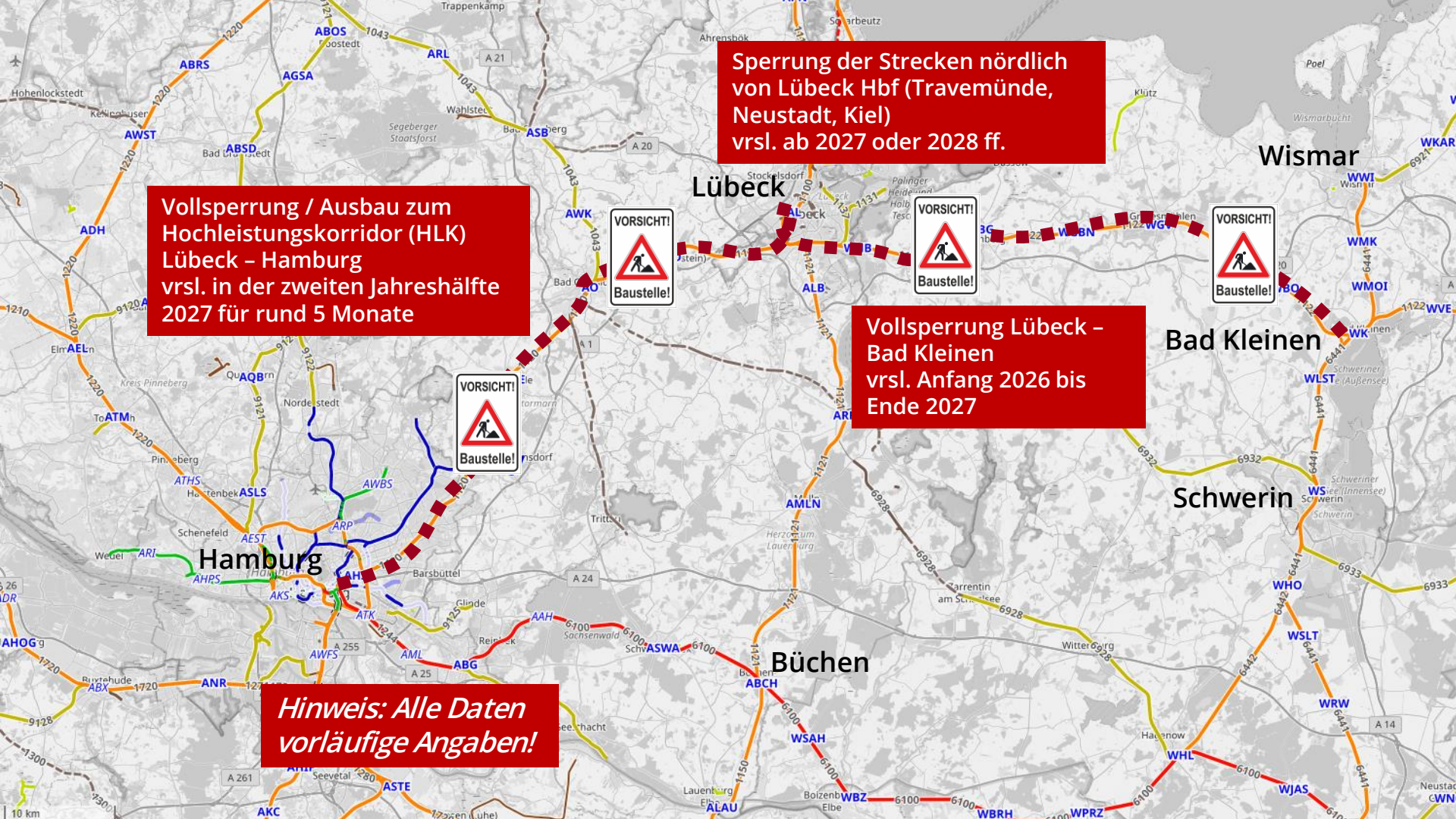
# IV. Herausforderungen durch Generalsanierung(en) in den nächsten Jahren

Sperrung der Strecken nördlich von Lübeck Hbf (Travemünde, Neustadt, Kiel) vrsl. ab 2027 oder 2028 ff.

Vollsperrung / Ausbau zum Hochleistungskorridor (HLK) Lübeck - Hamburg vrsl. in der zweiten Jahreshälfte 2027 für rund 5 Monate

Vollsperrung Lübeck - Bad Kleinen vrsl. Anfang 2026 bis Ende 2027

*Hinweis: Alle Daten vorläufige Angaben!*

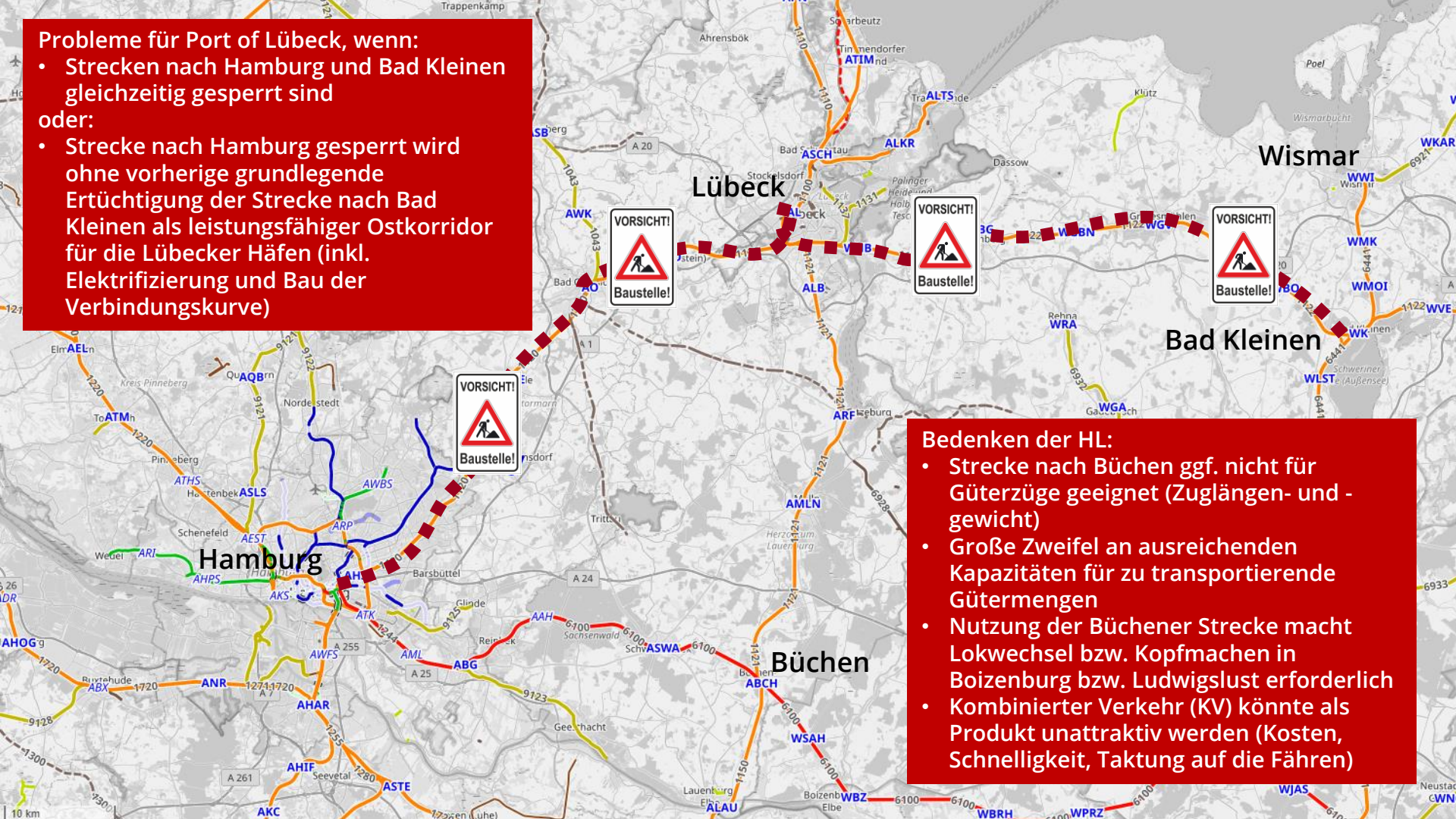


## Probleme für Port of Lübeck, wenn:

- 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)



# Anforderungen an den Ersatzverkehr

- dort, wo SEV nötig wird: **volle Zuverlässigkeit und Verbindlichkeit für den Fahrgast**; dafür notwendig:
  - Frühere und bessere Abstimmung zw. DB Netz und EVU
  - Vorausschauende Planung der Bautätigkeiten so, dass möglichst nicht die Hauptsaison betroffen ist, um absehbare Überlastung des SEV durch Spitzen an Schönwettertagen zu vermeiden (insbesondere Travemünder Strecke und Bäderbahn)
- Frühzeitige Kommunikation von Engpässen
- Vermeidung von Chaos und tumultartigen Zuständen (wie 09/2023)
- Bereitstellung ausreichender Kapazitäten: Vermeidung der Beförderung stehender Fahrgäste im Bus auf der Autobahn





# V. 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 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**





**Vielen Dank  
für Ihre Aufmerksamkeit!**