



Bausteine der ÖPNV-Strategie der Hansestadt Lübeck

Hauptausschuss 15.10.2024





Woher kommen wir?

Tarifgemeinschaft

-  Stadtverkehr Lübeck
-  Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft
-  Deutsche Bahn AG



Bauernweg

Sereetzer Weg

Bad Schwartau

Kücknitz

Bunteküh

Wesloe

Moising

Vorrader Str.

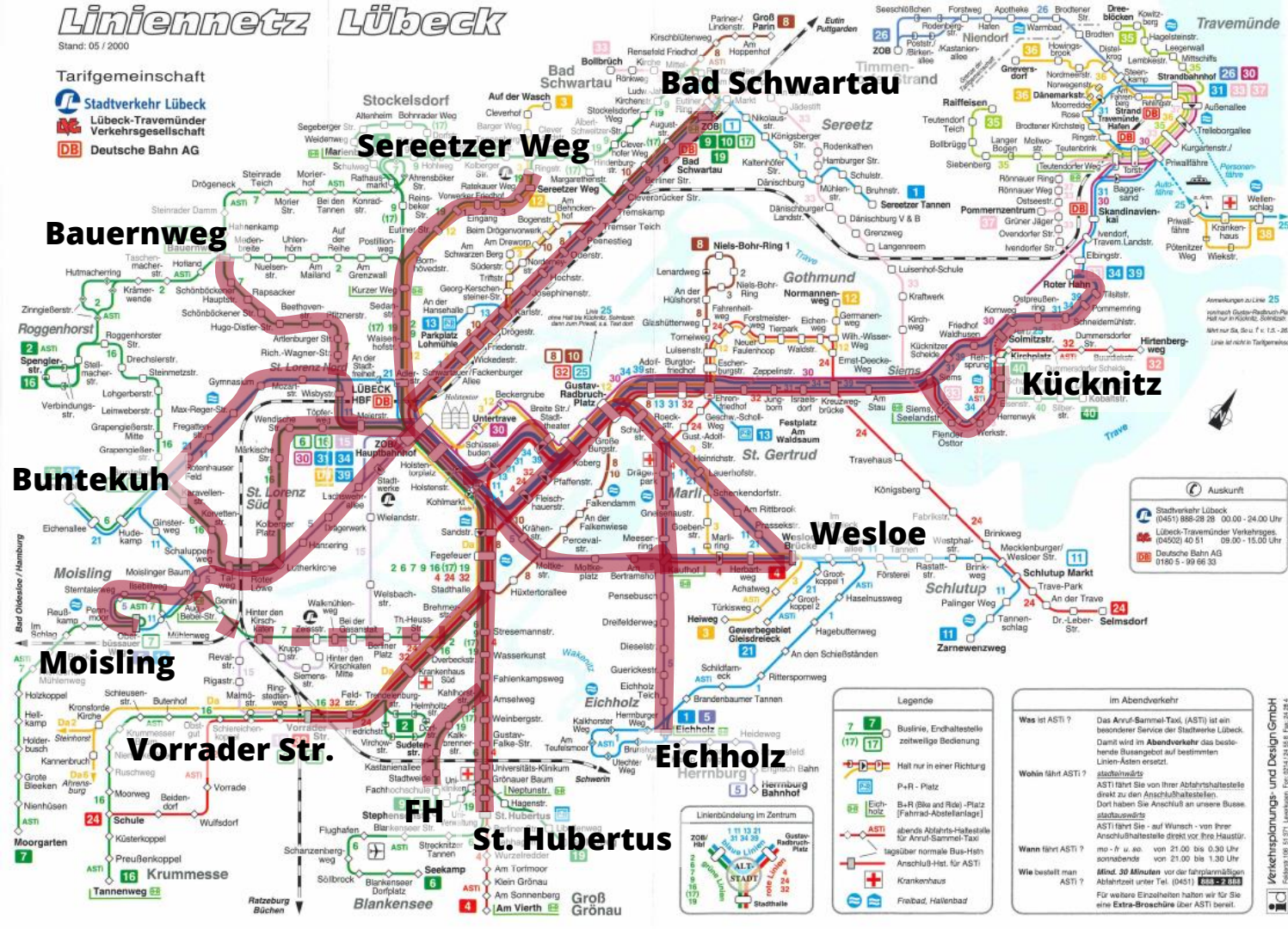
Eichholz

St. Hubertus

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

- Bunteküh – Altstadtinsel (via Ziegelstraße)
- Bunteküh – Altstadtinsel (via Kolberger Platz)
- Bauernweg – Altstadtinsel
- Sereetzer Weg – Altstadtinsel
- Bad Schwartau – Altstadtinsel
- Vorrader Straße – Altstadtinsel
- FH – Altstadtinsel
- St. Hubertus – Altstadtinsel
- Eichholz – Altstadtinsel – Moising
- 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



Auskunft

-  Stadtverkehr Lübeck (0451) 888-28 00.00 - 24.00 Uhr
-  Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft (04502) 40 51 08.00 - 18.00 Uhr
-  Deutsche Bahn AG 0160 5 - 99 66 33

Legende

-  Buslinie, Endhaltestelle zweifelhafte Bedienung
-  Halte nur in einer Richtung
-  P+R - Platz
-  B+R (Bike and Ride) - Platz (Fahrrad-Abstellanlage)
-  abends Abfahrts-Haltestelle für Anruf-Sammel-Taxi
-  tagsüber normale Bus-Haltestelle
-  Anschließ-Hst. für ASTI
-  Krankenhaus
-  Freibad, Hallenbad

Im Abendverkehr

Was ist ASTI?
Das Anruf-Sammel-Taxi (ASTI) ist ein besonderer Service der Stadtwerke Lübeck. Damit wird im **Abendverkehr** das bestehende Busangebot auf bestimmten Linien-Axten ersetzt.

Wohin fährt ASTI?
ASTI fährt Sie von Ihrer Abfahrts Haltestelle direkt zu den Anschluß-Haltestellen. Dort haben Sie Anschluss an unsere Busse.

ASTI fährt Sie - auf Wunsch - von Ihrer Anschlußhaltestelle direkt vor Ihre Haustür.

Wann fährt ASTI?
Mo - Fr u. ab. von 21.00 bis 0.30 Uhr sonntags von 21.00 bis 1.30 Uhr

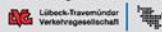
Wie sieht man ASTI?
Min. 30 Minuten vor der fahrlarmfähigen Abfahrtszeit unter Tel. (0451) 888-2 088

Für weitere Einzelheiten helfen wir für Sie eine **Extra-Broschüre** über ASTI bereit.

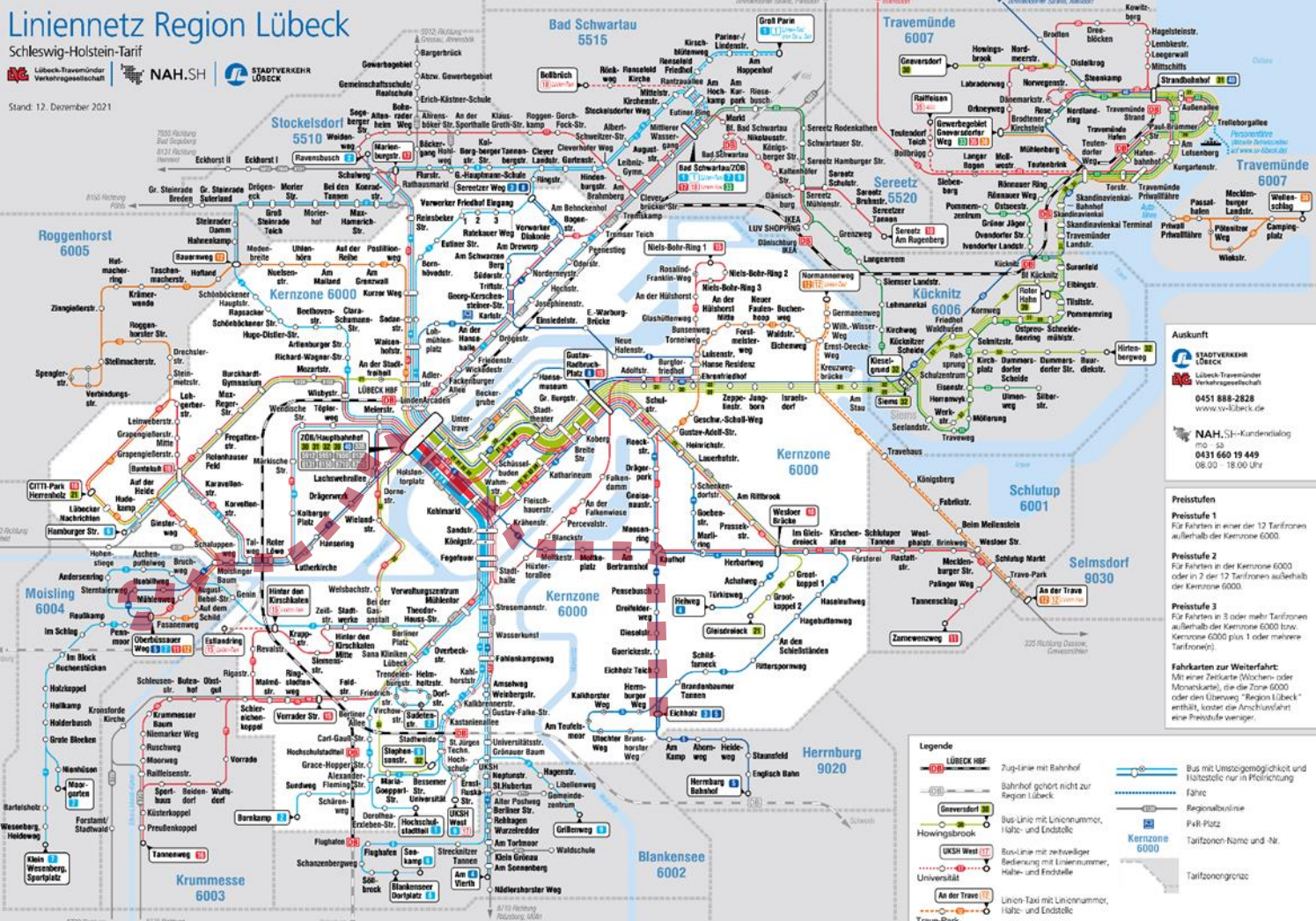
Verkehrsplanungs- und Design GmbH
Folien Nr. 05/17, Lübeck/Jan. Fern: 0451 241 24 81 Fax: 24 17 84

Liniennetz Region Lübeck

Schleswig-Holstein-Tarif



Stand: 12. Dezember 2021



60-Min.-Takt 2019:

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

Auskunft

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

NAH.SH-Kundenhotline
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 2 oder mehr Tarifzonen außerhalb der Kernzone 6000 bzw. Kernzone 6000 plus 1 oder mehrere Tarifzonen.

Preisstufe 3
Für Fahrten in 3 oder mehr Tarifzonen außerhalb der Kernzone 6000 bzw. 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.

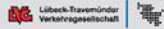
Legende

- Lübeck Hbf: Zug-Linie mit Bahnhof
- Bahnhof gehört nicht zur Region Lübeck
- Greenesdorf: Bus-Linie mit Liniennummer, Halte- und Endstelle
- Howingsbrook: Bus-Linie mit zweifelliger Bedienung mit Liniennummer, Halte- und Endstelle
- DKSH West: Bus-Linie mit zweifelliger Bedienung mit Liniennummer, Halte- und Endstelle
- An der Trave: Linien-Taxi mit Liniennummer, Halte- und Endstelle
- Zug-Linie mit Bahnhof
- Bus mit Umsteigemöglichkeit und Haltestelle nur in Pfeilrichtung
- Fähre
- Regionalbuslinie
- P&R-Platz
- Tarifzonen-Namen und -Nr.
- Tarifzonen-Grenze

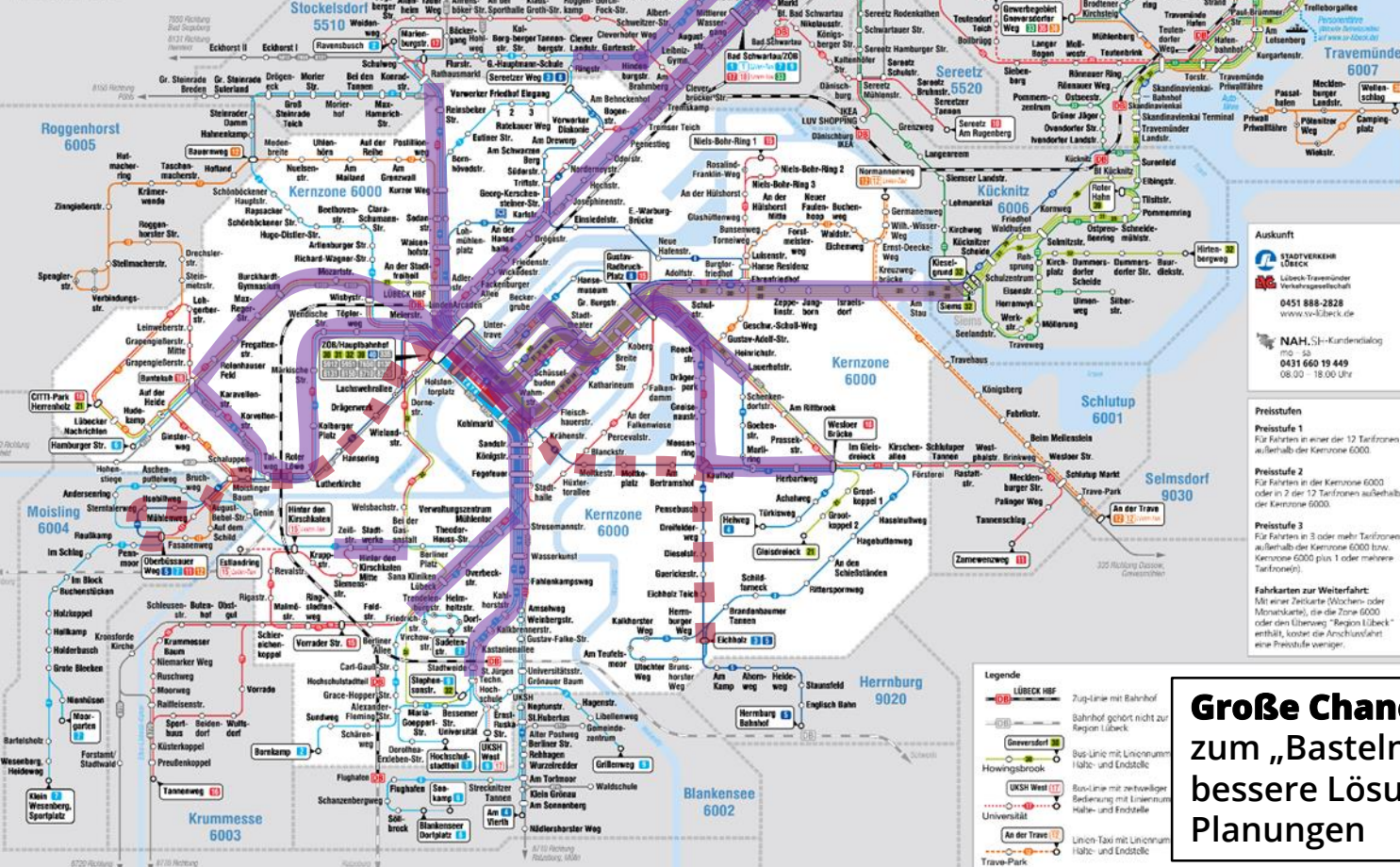
94 ÖPNV-Fahrten/Ew./Jahr

Liniennetz 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 Fahrtenverteilung**

Auskunft

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

NAH.SH - Kundeninfo
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 2 oder 3 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 Lübeck-Region "Lübeck" enthält, kostet die Anschlussfahrt eine Preisstufe weniger.


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

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



Rückblick: Wo stehen wir im Jahr 2019 in Zahlen?

- **Modal Split-Anteil des ÖPNV** nach Wegen lag 2017 nur bei **11 %** (Zielwert des VEP 2000 von **22 %** ÖPNV-Anteil wurde ganz 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)

 insgesamt: großer Handlungsdruck




Welche Angebotsverbesserungen konnten in letzter Zeit bereits implementiert werden?



Angebotsverbesserungen der letzten Fahrplanwechsel

Umsetzungsdatum	Wesentliche Maßnahmen (Impuls durch HL als ÖPNV-AT)
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	<ul style="list-style-type: none">• <i>Lübeck-Takt</i> (neue 10-Min.-Takte, Mo – Fr, 6 – 20 Uhr) auf den ersten Hauptachsen:<ul style="list-style-type: none">• Moisling – Innenstadt (Takterweiterung Linie 5)• Innenstadt – Eichholz (Takterweiterung Linie 5)• Buntekuh – Ziegelstraße – Innenstadt (Taktharmonisierung der Linien 11 & 21)• Innenstadt – GRP – Marlistraße – Wesloe (Taktharmonisierung der Linien 4 & 11)• alle Moislinger Linien zum neuen Bahnhaltepunkt (dort: perfekte Bus-Schiene-Verknüpfung)• bessere Verknüpfung am Kaufhof und am Hbf• Erweiterung Abendverkehr (ganzwöchiger 30-Min.-Takt auf vielen Hauptrelationen; auch durch Taktüberlagerungen)

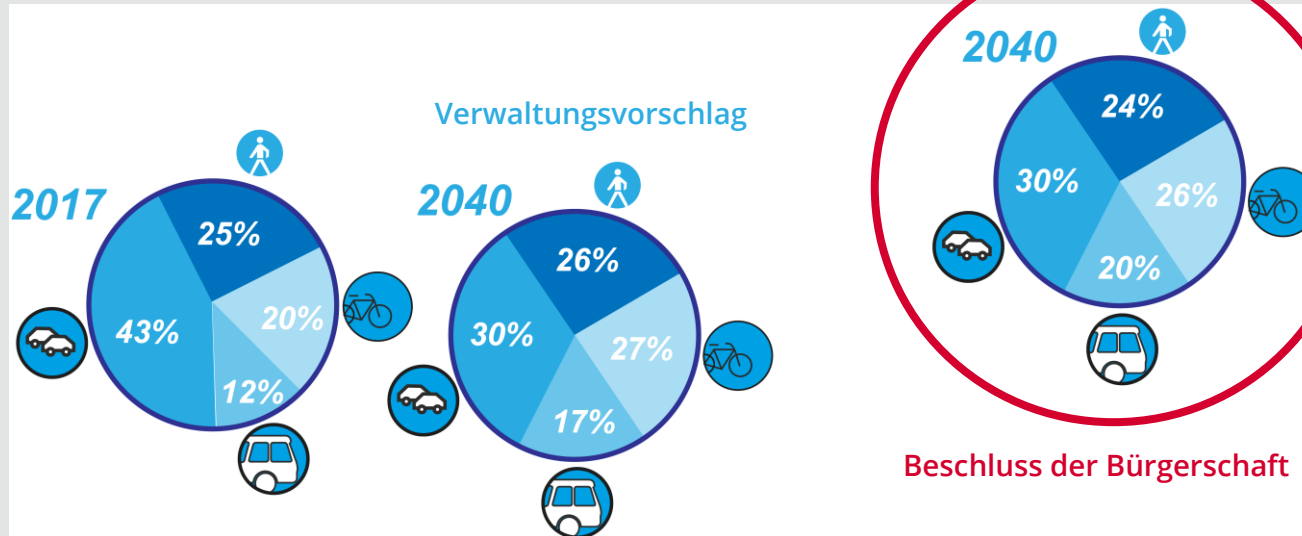
 Weitere wesentliche Angebotsverbesserungen im Busverkehr erfolgen zum nächsten Fahrplanwechsel!



Wo wollen wir hin?

Grundlagenbeschluss der Lübecker Bürgerschaft zur Verkehrswende

Beschluss zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP) vom 30.06.2022



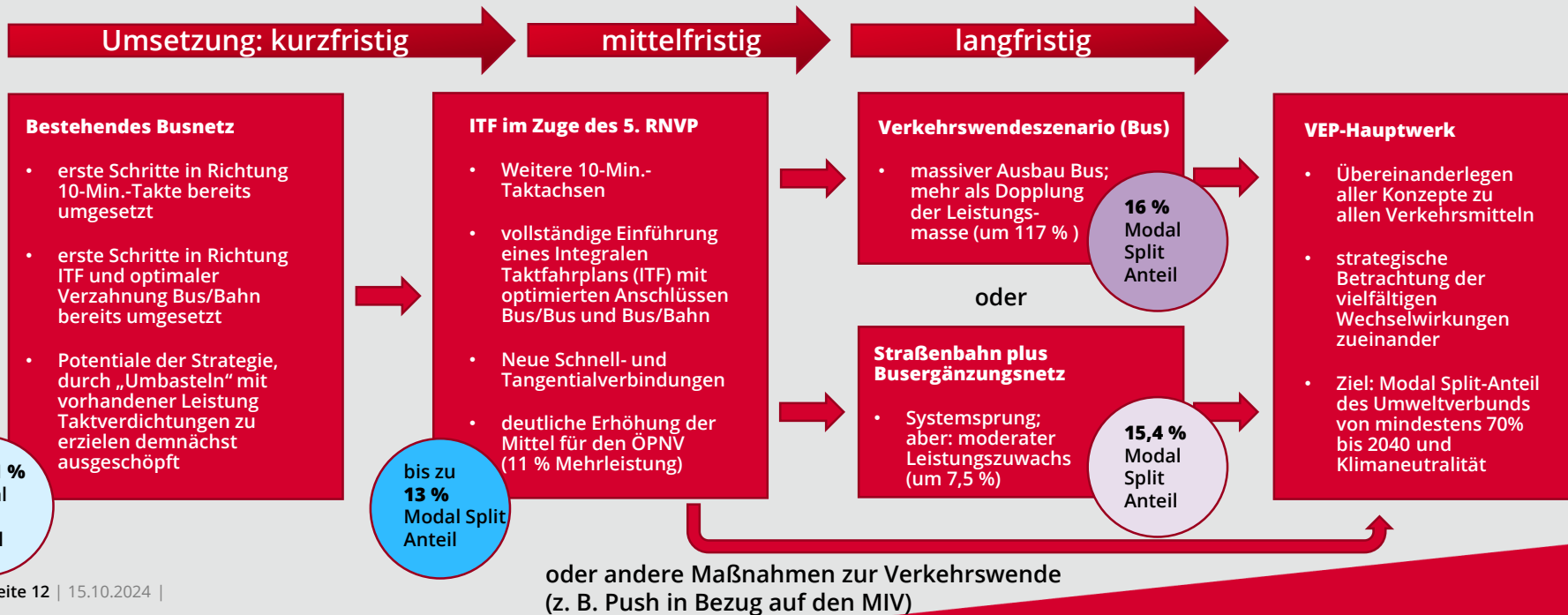
- Verteilung innerhalb des Umweltverbundes flexibel, solange 70% insgesamt erreicht werden
- Steigerung des ÖPNV-Anteils nach Wegen auf 20% (nach Verkehrsleistung auf 40%)



Was könnten wesentliche Bausteine zur Umsetzung sein?



Bausteine zur Umsetzung der Verkehrswende im ÖPNV





Kurzfristig: Fahrplanwechsel Dezember 2024

Vorgesehene 10-Min.-Taktachsen:

- Buntekuh – Ziegelstraße – ZOB/Hbf – Altstadtinsel – GRP durch die Linien 11 / 21 / 31
- Buntekuh – Märkisches Viertel – ZOB/Hbf – Altstadtinsel – GRP durch die Linien 6 / 16 / 26
- ZOB/Hbf – Altstadtinsel – GRP – Kücknitz (Solmitzstraße) durch die Linien 30 / 40 / 50
- Bf Moisling – Moislinger Allee – ZOB/Hbf – Altstadtinsel – Kaufhof – Brandenbaum – Eichholz durch die Linie 5 wie bisher
- ZOB/Hbf – Altstadtinsel – Mönkhofer Weg – Technische Hochschule durch die Linien 1 / 9
- Schwartauer Allee (Karlstraße) – ZOB/Hbf – Altstadtinsel durch die Linien 1 / 10
- Altstadtinsel – Ratzeburger Allee Süd (Universitätsstraße) durch die Linien 4 / 6 / 8
- ZOB/Hbf – Altstadtinsel – Kronsfordener Allee (Vorrader Straße) durch die Linien 2 / 16 / 26
- ZOB/Hbf – Altstadtinsel – GRP – Kaufhof – Wesloer Brücke durch die Linien 4 / 11 / 21

Vorgesehene Achsen mit vier Fahrten pro Stunde (15- oder 10/20-Min.-Takt):

- Neuer Viertelstundentakt für Schönböcken (Bauernweg) mit Linie 2
- Neuer angenäherter Viertelstundentakt für Vorwerk (Triftstraße) und Marli (Arnimstraße) mit Linien 3 / 10
- Neuer angenäherter Viertelstundentakt für die Haltestellen Adolfstr., Burgtorfriedhof und Ehrenfriedhof mit Linien 12 / 31
- Neuer 10-/20-Min.-Takt für den Hudekamp
- Neuer 10-/20-Min.-Takt für Roter Hahn
- Verbesserte Anbindung Hinter den Kirschkatzen Mitte



- Weiterentwicklung des „Lübeck-Takts“
- Optimierungspotentiale mit den vorhandenen Ressourcen
- Leistungsausweitungen durch Abbau von Doppelverkehren oder Überangeboten
- Potentiale dieser Strategie sind mit dem Fahrplanwechsel 2024/2025 nun maximal ausgereizt – Mehrleistungen sind mit reinen Bordmitteln für die nächsten Fahrplanwechsel nicht mehr machbar; die weitere nachhaltige Optimierung des Busverkehrs im Sinne der Verkehrswende setzt eine entsprechende Investitionsbereitschaft der Politik voraus

Mittelfristig: 5. RNVP

Taktfrequenz entsprechend der Nachfragepotentiale:

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

Heute: **95.676** Personenfahrten / Tag (Mo-Fr, 6-19 Uhr, SWL Bedienungsbereich)

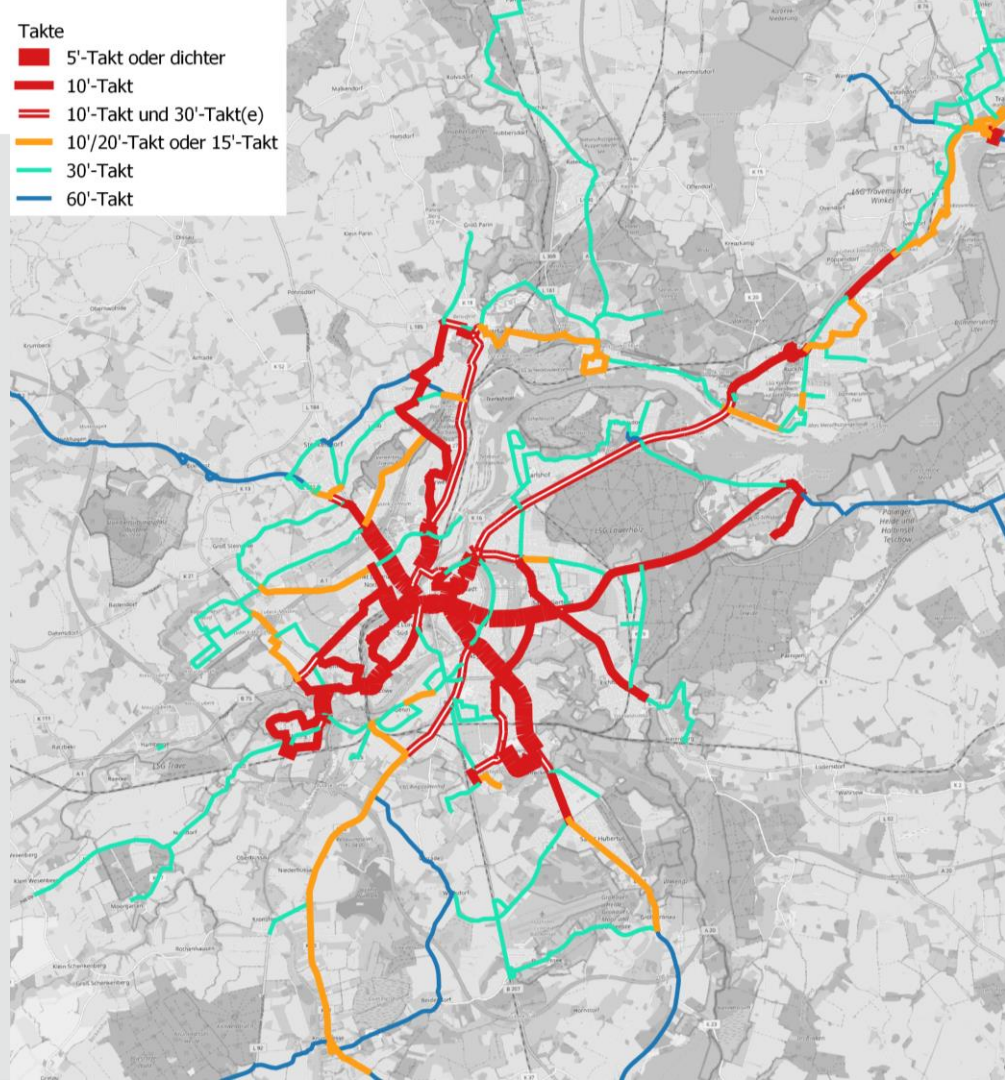
Zukünftig: **105.484** Personenfahrten / Tag (Mo-Fr, 6-19 Uhr, SWL Bedienungsbereich)

(+10,25 %)

- ✓ 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





Langfristig: Verkehrswendeszenario

Wie kann – **mit noch sinnvollem Ressourceneinsatz** – mit einer Ausweitung des Busverkehrs unter Beachtung der **Kapazitätsgrenzen** des Straßennetzes und ohne unterstellte Push-Maßnahmen ggü. dem MIV ein möglichst hoher Modal-Split-Anteil im ÖPNV erreicht werden?

→ **Iterative Ausarbeitung** der Gutachter:innen mithilfe des **Verkehrsmodells**:

- in Abschnitten mit hoher Besetzung: **Taktverdichtung bis Sättigung** eintrat und trotz dichterem Takt keine Nachfragesteigerung mehr erfolgte
- in Abschnitten mit niedriger Besetzung: **Taktreduktion**; sofern **keine signifikante Nachfragereduktion** erfolgte, **bleiben die Kürzungen**
- optimale Durchbindungen wurden geprüft
- Verkehrsbeziehungen mit **hoher Punkt-zu-Punkt-Nachfrage** erhielten zusätzliche **Expresslinien**

Heute: **128.388** Linienbeförderungsfälle / Tag (Mo-Fr, nur SWL Mobil)

Zukünftig: **206.548** Linienbeförderungsfälle / Tag (Mo-Fr, nur SWL Mobil)

Dafür nötig: Erhöhung des Leistungsumfangs von 31.000 Service-km / Tag auf 67.000 Service-km / Tag erhöht (mehr als doppelt so viele Busse und Fahrer:innen)





Langfristig: 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

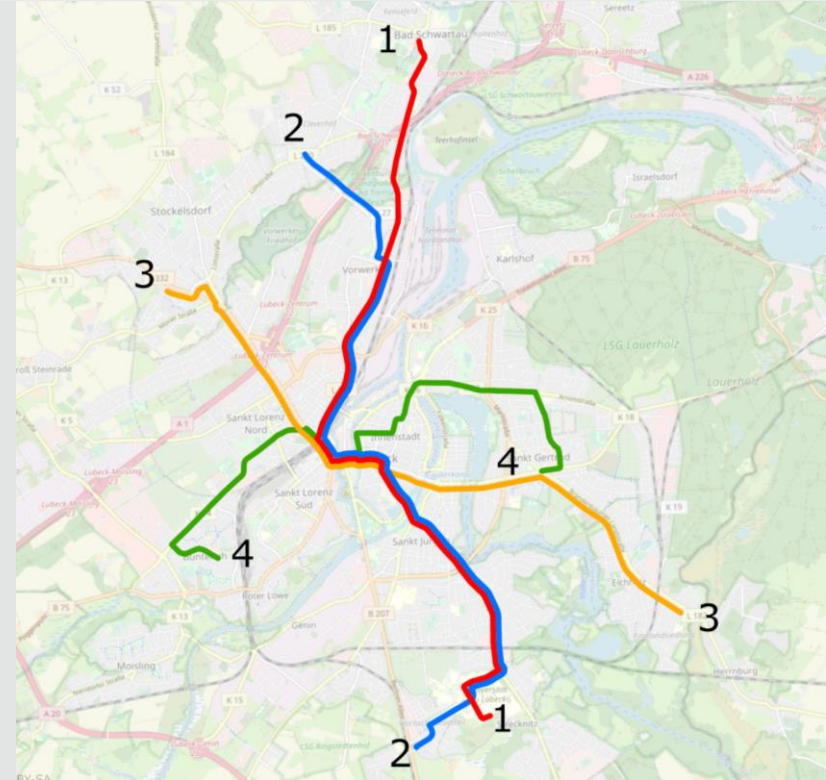
Alle Linien werktags im 10-Min.-Takt (1 & 2 überlagern sich zum 5-Min.-Takt)

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. €)






Verkehrswendeszenario (Bus) vs. Straßenbahn

	Verkehrswendeszenario (Bus)	Straßenbahn
Linien	25 Bus	4 Straßenbahn und 19 Bus
Fahrten	3.889	2.443
Service-km pro Werktag	67.282	33.240
Linienbeförderungsfälle / Werktag	206.548	195.664
ÖV-Modal-Split Wohnbevölkerung HL	16,0%	15,4%

Im Vergleich der erreichten Modal Split-Anteile schneidet Straßenbahn schlechter ab, als der Bus – hier ist zur Einordnung wichtig:

- setzt man auf ein reines Busverkehrssystem, müsste der Ressourceneinsatz an Fahrzeugen und Fahrer:innen im Vgl. zu heute mehr als verdoppelt werden (heute: ca. 31.000 Service-km / Werktag); das System wäre auch kaum mehr aufwärtskompatibel (Kapazitätsgrenzen der Hauptachsen ausgeschöpft)
- das Straßenbahnnetz könnte hingegen noch ausgeweitet werden, um einen noch höheren Modal-Split-Wert zu erreichen

 Zielmarke von 20 % Modal-Split-Anteil für den ÖPNV kann mit einem reinen Bussystem nicht erreicht werden. Auch eine Straßenbahn mit 4 Linien bleibt noch deutlich darunter



**Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!**