



Bedeutung der Bäderbahn für die Hansestadt Lübeck

Michael Stödter, Verkehrswendebeauftragter der Hansestadt Lübeck





Anstrengungen der HL zur Verkehrswende

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

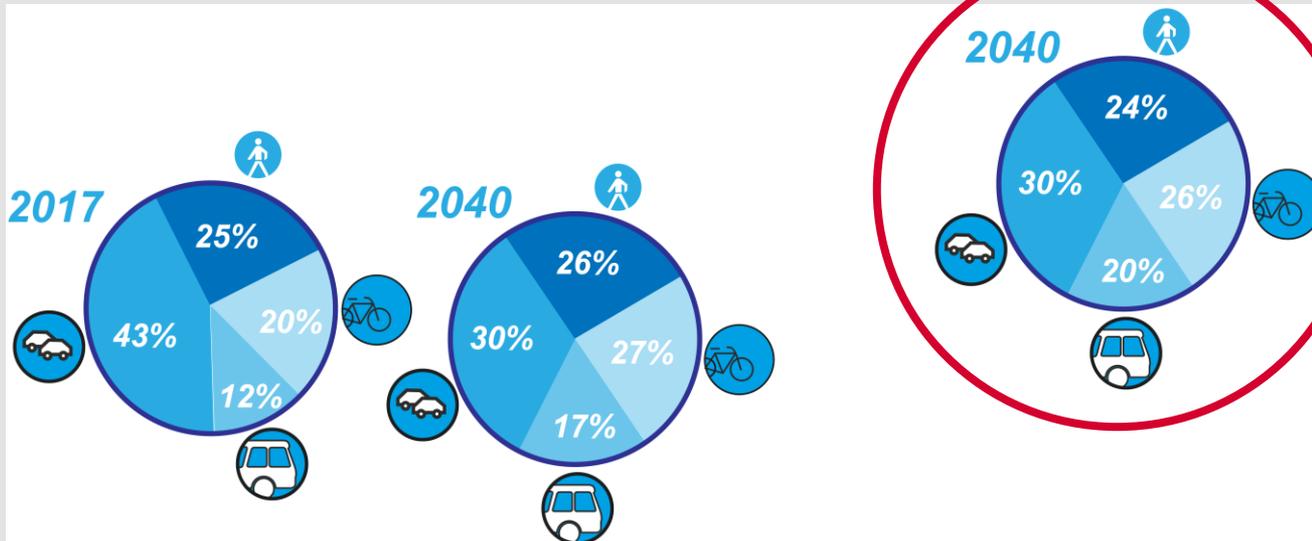
- **Verkehrsversuche** (Beckergrube und Fackenburger Allee)
- Vorbereitung eines **Radschnellweges**
- **Wegfall** der teuersten **Preisstufe III** im ÖPNV
- **Taktverbesserungen im ÖPNV** (Schließen von Taktlücken, Abbau von Doppelverkehren, Taktverdichtungen)
- Anbindung **Bahnhaltepunkt Lübeck-Moisling** 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. 1,2 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 %)

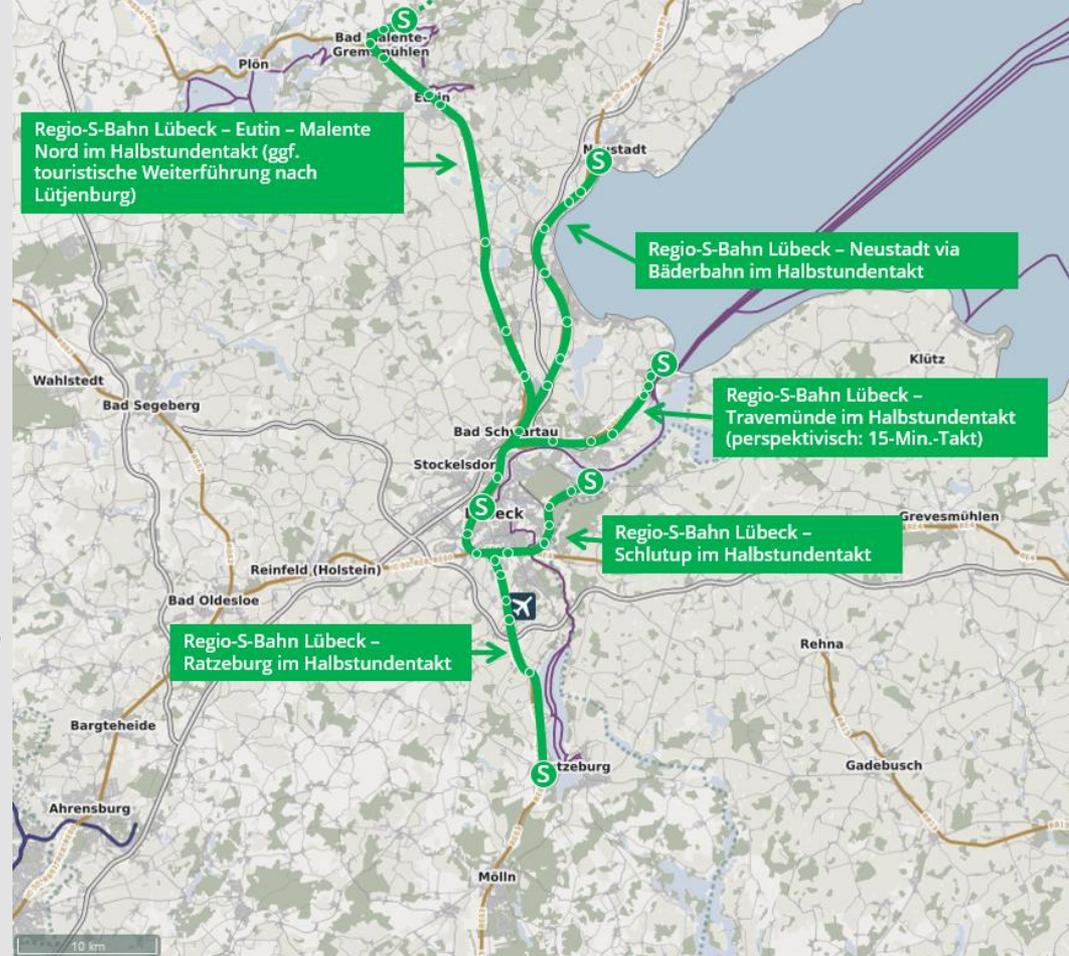


Regio-S-Bahn Lübeck

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% (2013 – 2019; Daten der NAH.SH)
 - Timmendorfer Strand +50% (2013 – 2019; NAH.SH)
- 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?

*„Im Auftrag der DB AG wurde seinerzeit berechnet, dass rd. 50% der Nachfrage dadurch entfallen würde, dass die Bahnhöfe an der Neubautrasse 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.“*

HTC-Studie zur Bäderbahn im Auftrag der IHK, 2018



Regio-S-Bahn Lübeck

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

*„[Es] ist allen betroffenen Bahnhöfen gemeinsam, dass eine Verlagerung des SPNV auf die Neubaustrecke zu einer Verschlechterung der Ist-Situation führt, indem die neuen Zughalte eine größere Entfernung von den Ortszentren aufweisen. Diesem Umstand muss durch die Schaffung eines Zubringerverkehrs begegnet werden, wobei sicherlich die Fahrgäste – so-wohl die ortsansässigen als auch die Touristen – diesen eingerichteten Service nicht als einen gleichwertigen Ersatz ansehen werden. **Vielmehr ist damit zu rechnen, dass trotz der Einrichtung eines Zubringerverkehrs in den vom Tourismus geprägten Orten ein Rückgang der Fahrgastzahlen zu verzeichnen sein wird.** Die zurückgehenden Zahlen haben dabei nicht nur einen Bedeutungsverlust des SPNV zur Folge, sondern sie führen auch zu einer Mehrbelastung der öffentlichen Haushalte der betroffenen Gemeinden.“*

HTC-Studie zur Bäderbahn im Auftrag der IHK, 2018



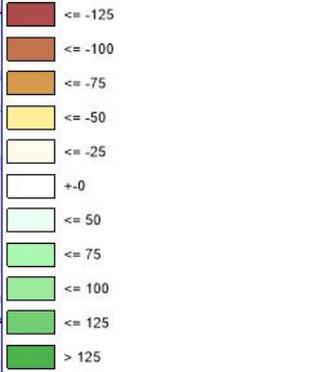
Vergleich von zwei Zukunftsszenarien:

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

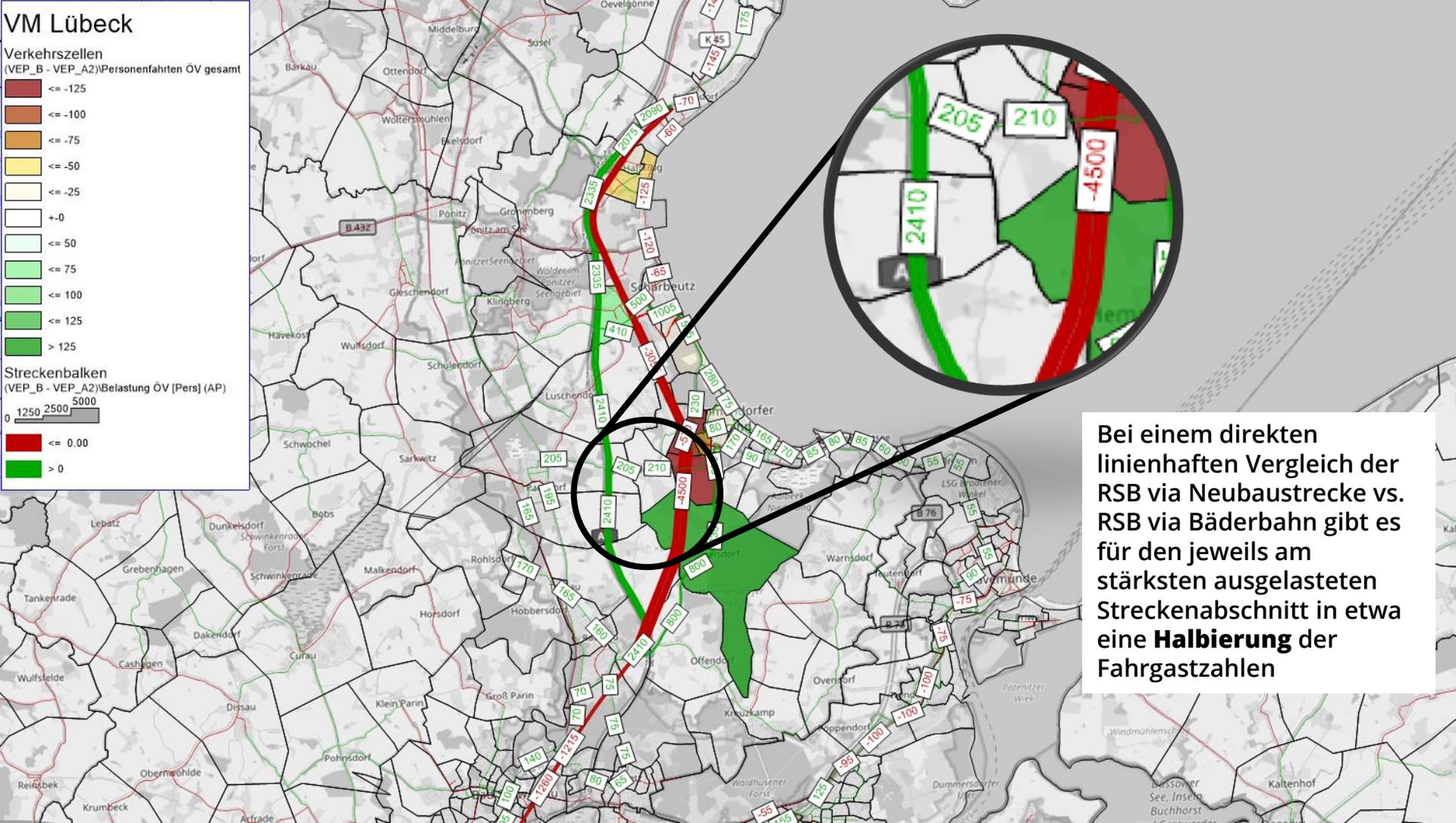
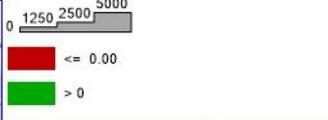
Szenario Regio-S-Bahn (RSB) via Neubaustrecke:	Szenario Regio-S-Bahn (RSB) via Bäderbahn:
<ul style="list-style-type: none">• RSB-Linie: Hamburg – Bad Oldesloe – Reinfeld – Lübeck-Moisling – Lübeck Hbf – Bad Schwartau – Ratekau (neu) – Scharbeutz (neu) – Haffkrug (neu) – Sierksdorf (Bestand) – Sierksdorf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

VM Lübeck

Verkehrszellen
(VEP_B - VEP_A2)\Personenfahrten ÖV gesamt



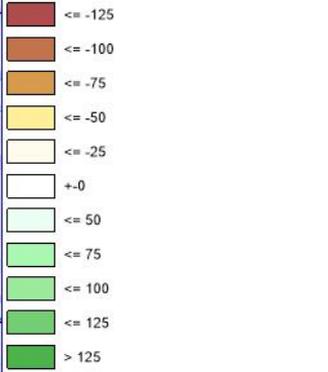
Streckenbalken
(VEP_B - VEP_A2)\Belastung ÖV [Pers] (AP)



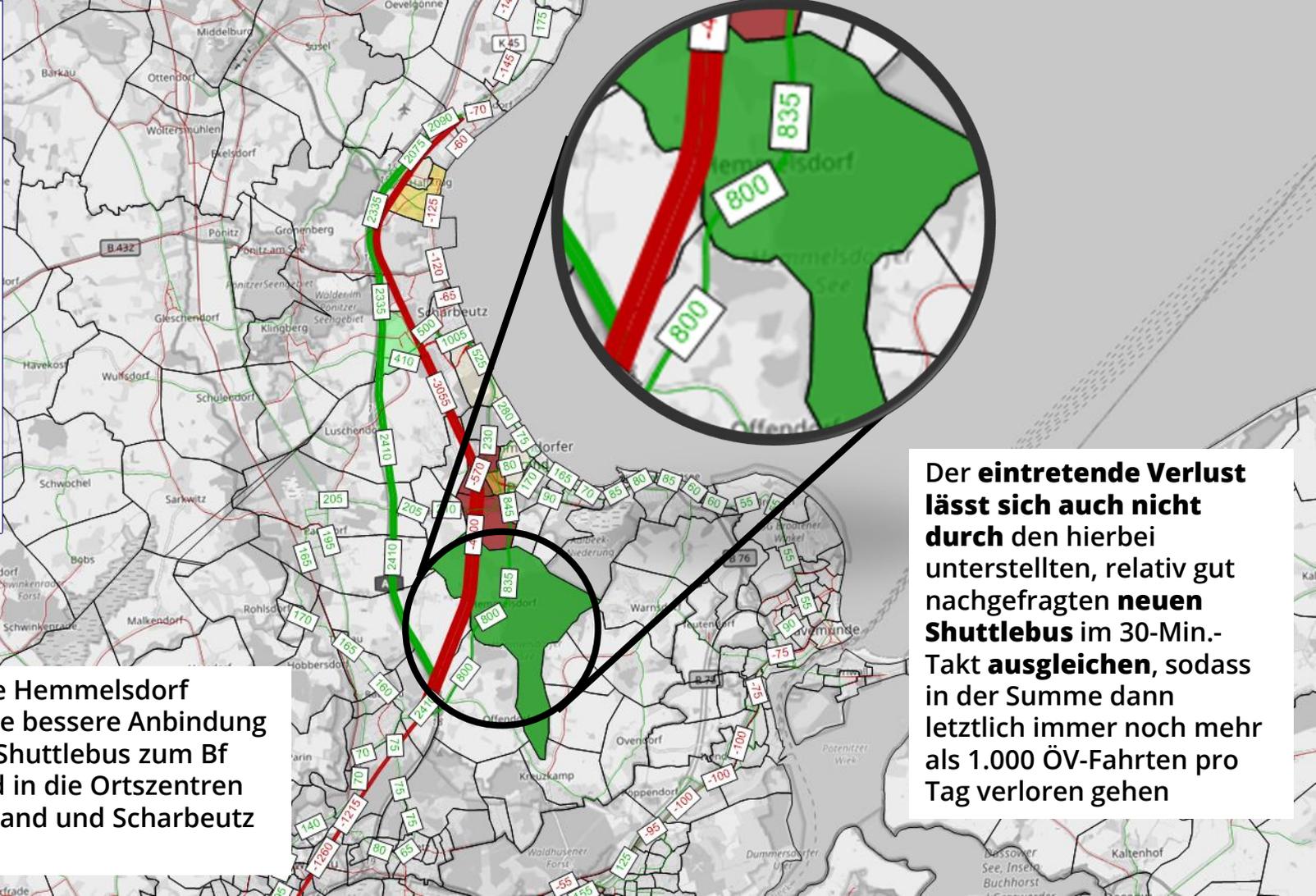
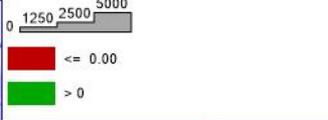
Bei einem direkten
linienhaften Vergleich der
RSB via Neubaustrecke vs.
RSB via Bäderbahn gibt es
für den jeweils am
stärksten ausgelasteten
Streckenabschnitt in etwa
eine **Halbierung** der
Fahrgastzahlen

VM Lübeck

Verkehrszellen
(VEP_B - VEP_A2) \ Personenfahrten ÖV gesamt



Streckenbalken
(VEP_B - VEP_A2) \ Belastung ÖV [Pers] (AP)

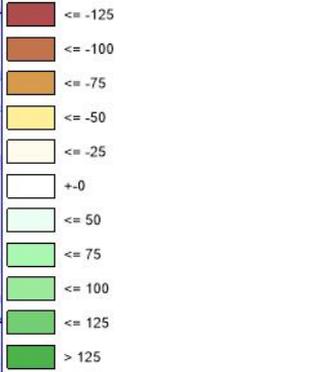


Einzig die Ortslage Hemmelsdorf profitiert durch die bessere Anbindung dank dem neuen Shuttlebus zum Bf Ratekau (neu) und in die Ortszentren Timmendorfer Strand und Scharbeutz im 30-Min.-Takt

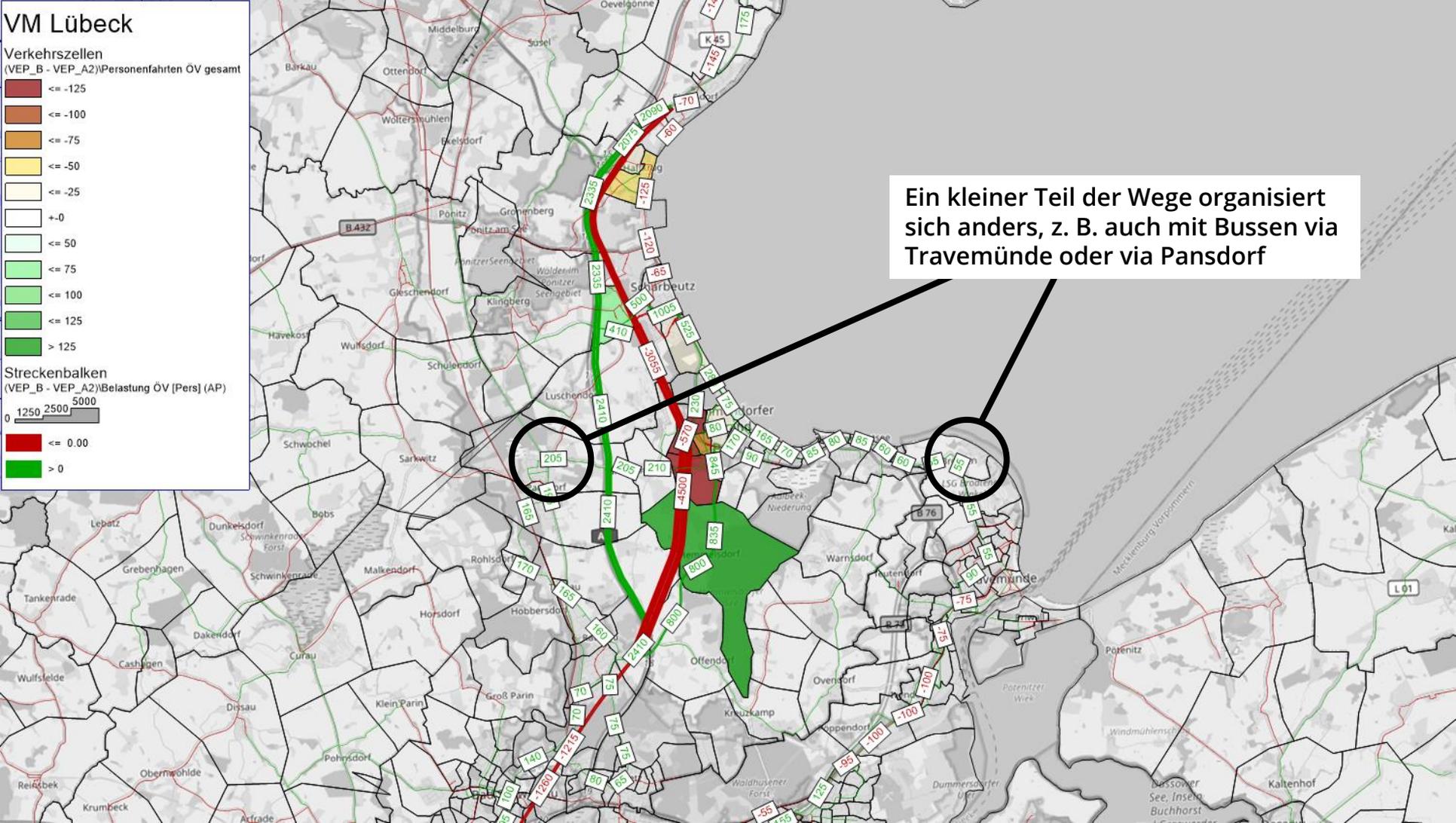
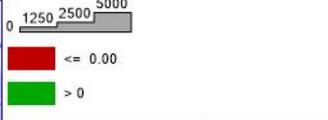
Der eintretende Verlust lässt sich auch nicht durch den hierbei unterstellten, relativ gut nachgefragten neuen Shuttlebus im 30-Min.-Takt ausgleichen, sodass in der Summe dann letztlich immer noch mehr als 1.000 ÖV-Fahrten pro Tag verloren gehen

VM Lübeck

Verkehrszellen
(VEP_B - VEP_A2) \ Personenfahrten ÖV gesamt



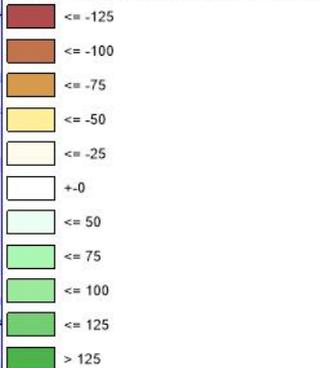
Streckenbalken
(VEP_B - VEP_A2) \ Belastung ÖV [Pers] (AP)



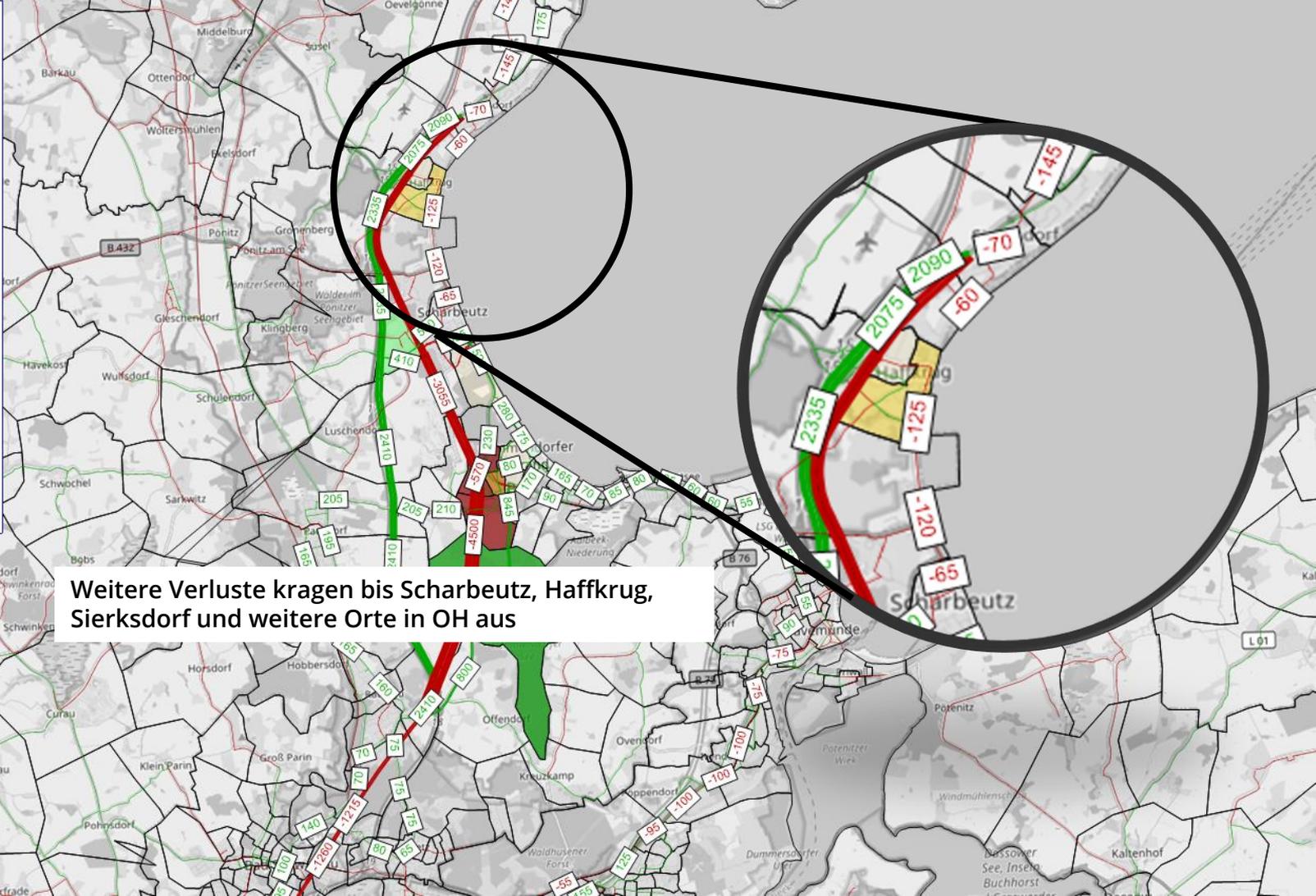
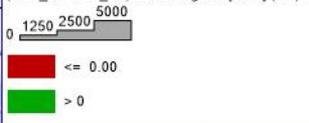
Ein kleiner Teil der Wege organisiert sich anders, z. B. auch mit Bussen via Travemünde oder via Pansdorf

VM Lübeck

Verkehrszellen (VEP_B - VEP_A2) \ Personenfahrten ÖV gesamt



Streckenbalken (VEP_B - VEP_A2) \ Belastung ÖV [Pers] (AP)



Weitere Verluste kragen bis Scharbeutz, Haffkrug, Sierksdorf und weitere Orte in OH aus



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**



**Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!**