



Entwicklungspotentiale im Stadt-Umland-Verkehr in der Region Lübeck

Tag der Schiene, 16.09.2022

Michael Stödter, Verkehrswendebeauftragter der Hansestadt Lübeck

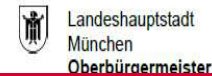




Ausgangslage

Anforderungen der Verkehrswende an die regionale Schiene

- gemeinsames Schreiben von Bürgermeister:innen und Landrät:innen für eine **Verdopplung der Fahrgastzahlen** bis 2030 und zur gesicherten Finanzierung dafür
- die Hansestadt Lübeck **unterstützt das Ziel der VMK, den ÖPNV/SPNV zu einer Säule der Verkehrswende zu machen**



Landeshauptstadt
München
Oberbürgermeister

Ansprechpartner:

Günter Menzl

MVV-Verbundlandkreise
Verkehrs- und Tarifverbund
Frankenthaler Str. 5 - 9
81539 München
Telefon: 089 / 6221-2433
Guenter.Menzl@ira-m.bayern.de



VERBUNDLANDKREISE
IM MVV

Carolin Pöverlein-Schmidt
Büro des Oberbürgermeisters
Landeshauptstadt München
Marienplatz 8
80331 München
Telefon: 089 / 233-92415
Carolin.Poeverlein@muenchen.de

September 2021

Städte, Landkreise und Verkehrsverbände begrüßen das Ziel der Verdoppelung des öffentlichen Verkehrs auf Schiene und Straße bis 2030!

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

"Gemeinsames Ziel von Bund und Ländern ist es, dieses hochwertige Angebot im straßengebundenen ÖPNV und SPNV ungekürzt vorzuhalten und zugleich gemeinsam die Vorbereitungen zu treffen, um bis 2030 zur Erreichung der Klimaziele des Bundes die Fahrgastzahlen gegenüber 2019 zu verdoppeln."

VMK-Beschluss vom 26.02.2021; bestätigt am 15./16.04.2021 und abschließend konkretisiert durch Beschluss der Sonder-Verkehrsministerkonferenz 29.6.2021



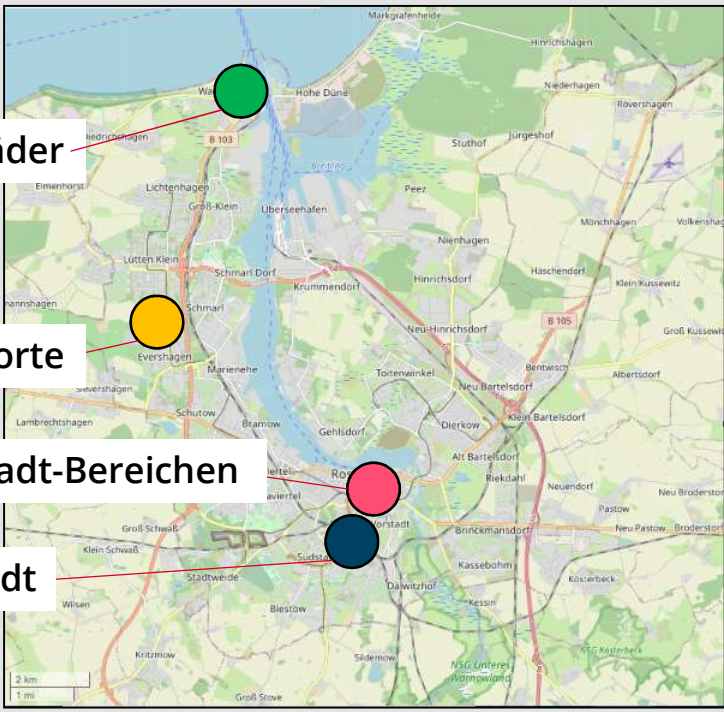
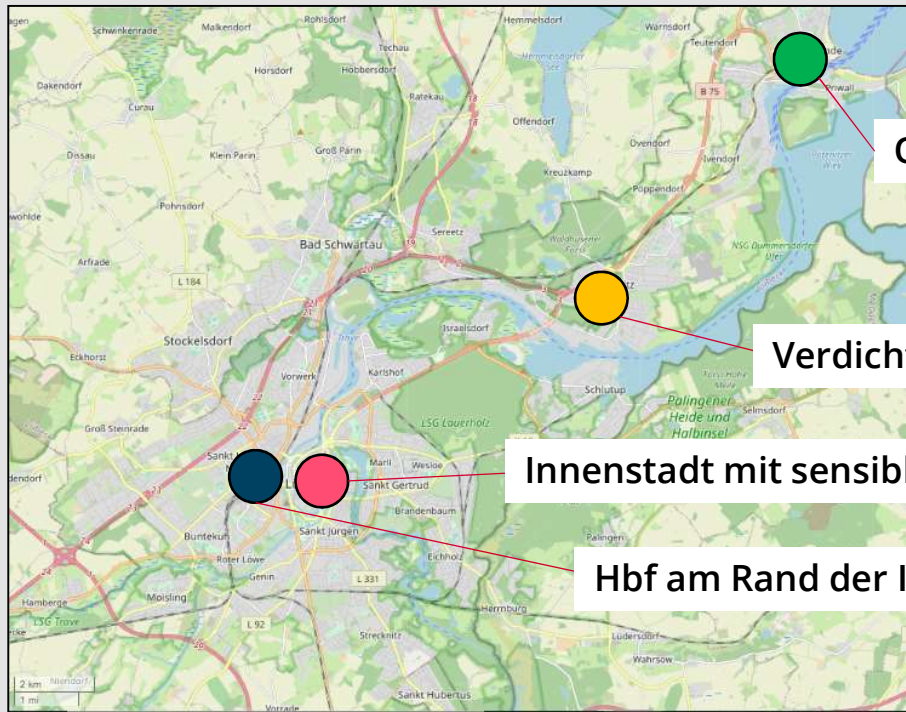
Die Regio-S-Bahn Lübeck

als wichtiger Baustein der Verkehrswende

- **Hansestadt Lübeck für eine forcierte Umsetzung des Regio-S-Bahn-Projektes** →
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
- Regio-S-Bahn Lübeck ist dazu geeignet, die Ziele des Landes zur nachhaltigen Steigerung der Fahrgastzahlen zu erreichen, da diese nach Ansicht der Hansestadt Lübeck je nach Relation über erstaunlich hohe Wachstumspotentiale (z.T. Verdopplung bis Verdreifachung der Fahrgastzahlen möglich) verfügt
- Infrastruktur- und Angebotsausbau sollten priorisiert werden und nicht erst „ab 2030“ (LNVP) realisiert werden → dafür nötig: **gemeinsamer starker Appell aus der Region ans Land**



Vergleich der Hansestädte Lübeck und Rostock



Ostseebäder

Verdichtete Vororte

Innenstadt mit sensiblen Altstadt-Bereichen

Hbf am Rand der Innenstadt



Vergleich der Hansestädte Lübeck und Rostock

	Rostock	Lübeck
Einwohner:innenzahl	209.000	217.000
Flächengröße	181 km ²	214 km ²
Siedlungsdichte	2.820 Ew./km ²	2.720 Ew./km ²
ÖPNV-Anteil am Modal Split	17 %	11 – 12 %
Netzlänge Straßenbahn	35,6 km	0 km
Taktung der S-Bahn / Regionalbahn ins Seebad	7,5-Min.-Takt (HVZ) 15-Min.-Takt (NVZ)	60-Min.-Takt
ÖPNV-Fahrten pro Ew. und Jahr (ohne S-Bahn oder Regionalbahn)	200	94

Regio-S-Bahn Lübeck

Zielnetz

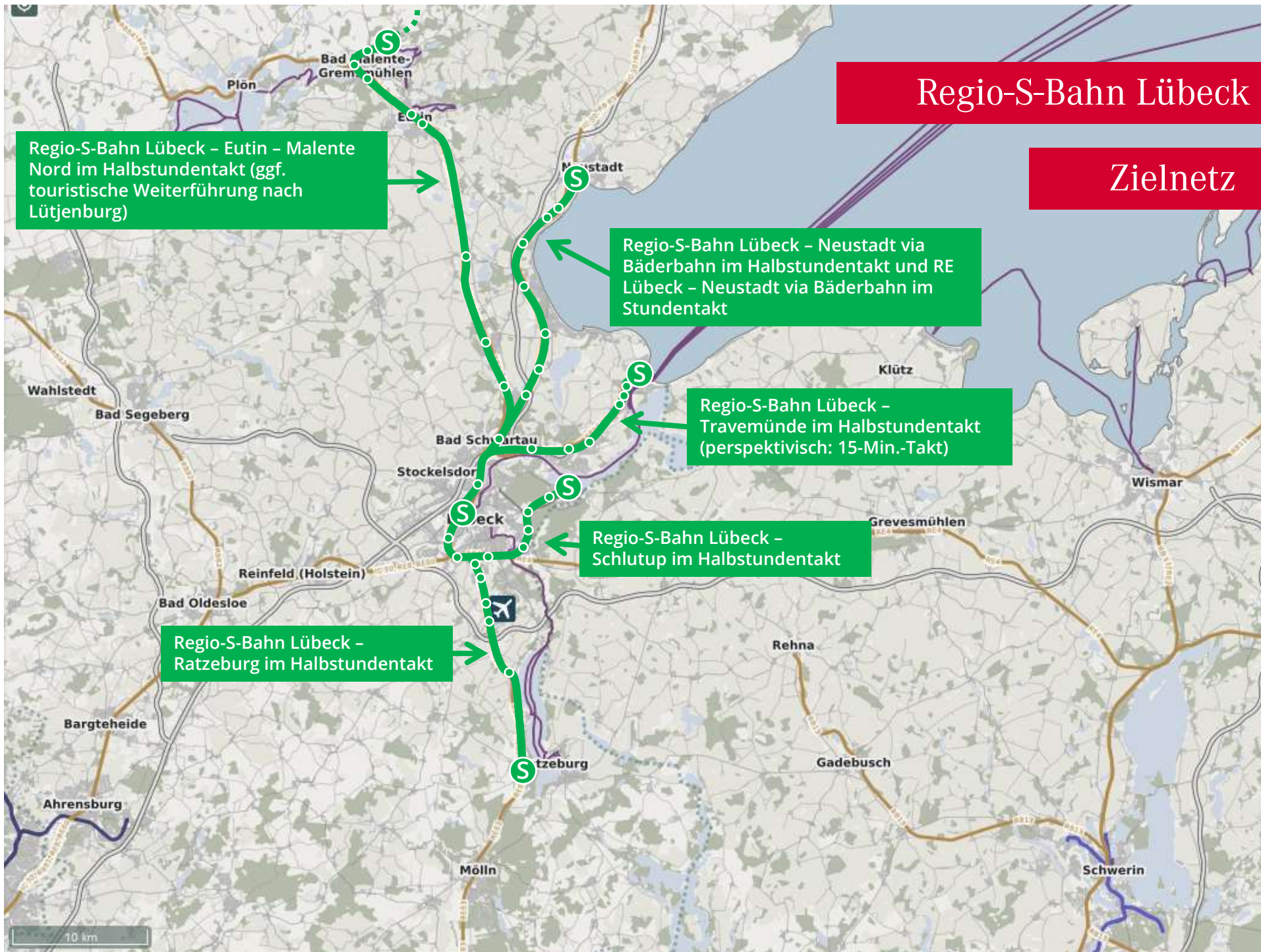
Regio-S-Bahn Lübeck – Eutin – Malente Nord im Halbstundentakt (ggf. touristische Weiterführung nach Lütjensburg)

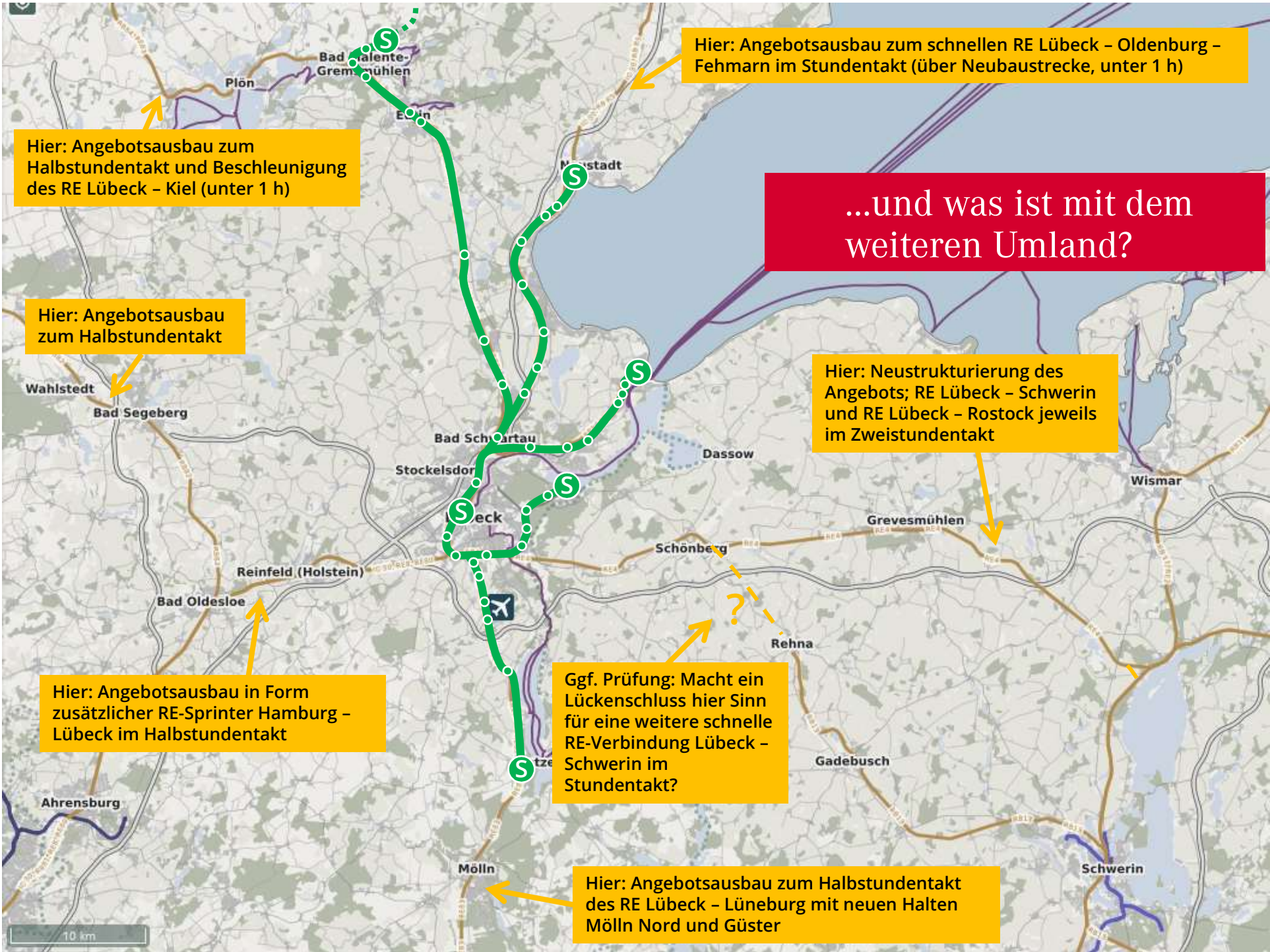
Regio-S-Bahn Lübeck – Neustadt via Bäderbahn im Halbstundentakt und RE Lübeck – Neustadt via Bäderbahn im Stundentakt

Regio-S-Bahn Lübeck – Travemünde im Halbstundentakt (perspektivisch: 15-Min.-Takt)

Regio-S-Bahn Lübeck – Schlutup im Halbstundentakt

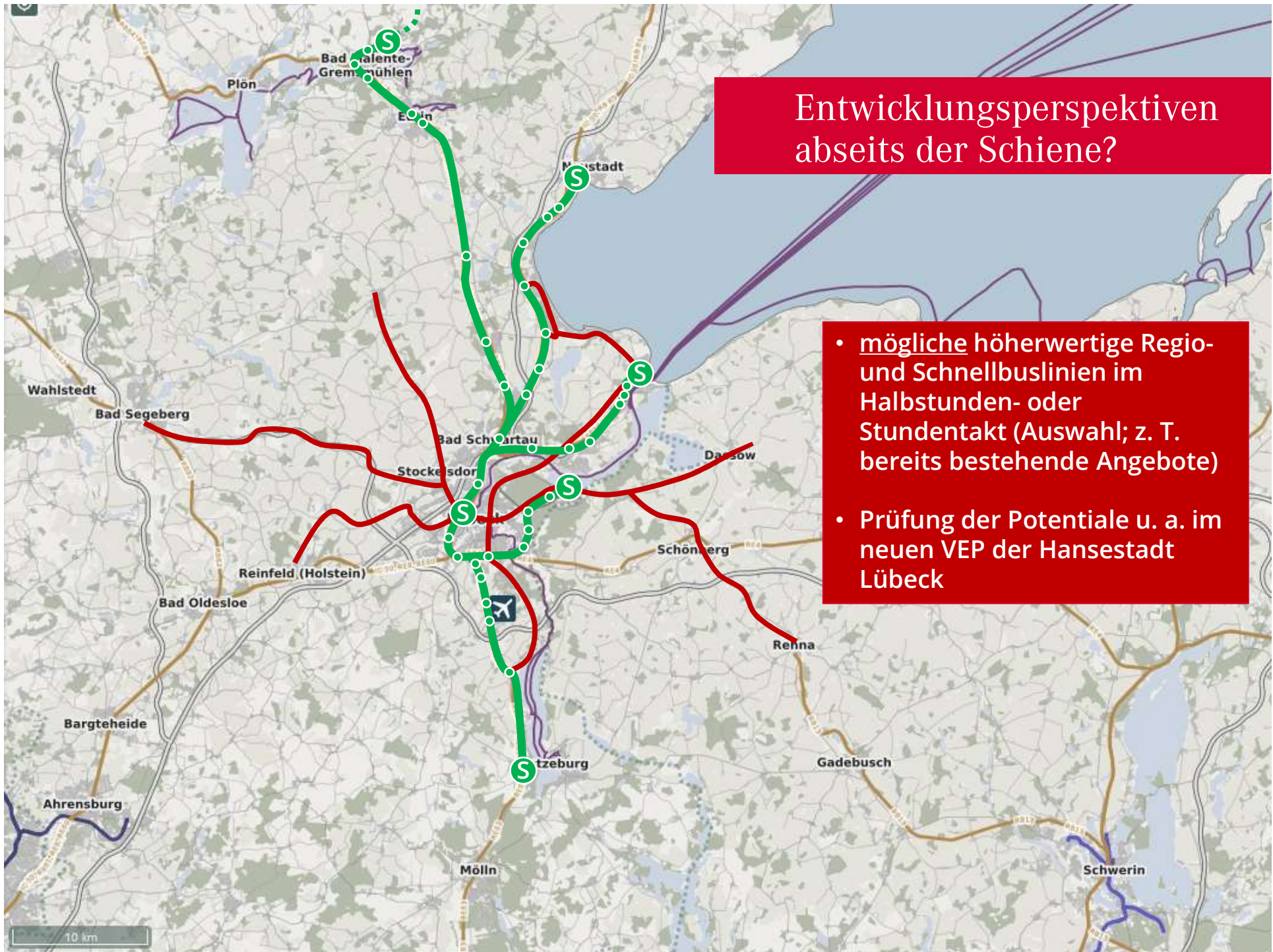
Regio-S-Bahn Lübeck – Ratzburg im Halbstundentakt





Entwicklungsperspektiven abseits der Schiene?

- mögliche höherwertige Regio- und Schnellbuslinien im Halbstunden- oder Stundentakt (Auswahl; z. T. bereits bestehende Angebote)
- Prüfung der Potentiale u. a. im neuen VEP der Hansestadt Lübeck





Die Regio-S-Bahn Lübeck

als wichtiger Baustein der Verkehrswende

Warum sind der Erhalt und weitere Ausbau der Bäderbahn für den Erfolg der Regio-S-Bahn so wichtig?

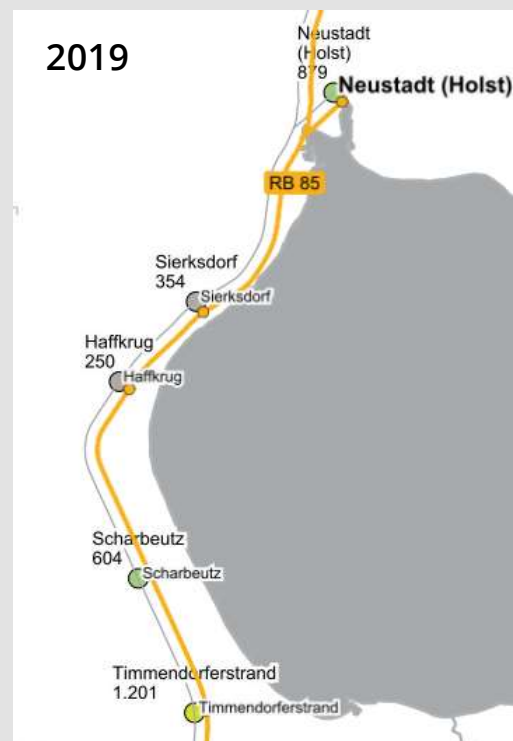
- NAH.SH- bzw. LVS-Studie zur Machbarkeit einer Regio-S-Bahn Lübeck von 2011 unterstreicht großen Nutzen-Kosten-Faktor und damit den hohen volkswirtschaftlichen Nutzen eines Halbstundentakts auf der Bäderbahnstrecke Lübeck – Neustadt
- In den letzten Jahren stark gestiegene Fahrgastnachfrage auf der Bäderbahn unterstreicht die Bedeutung dieser Strecke; im Raum stehende mögliche Verlagerung des SPNV von Lübeck nach Neustadt auf die Neubaustrecke entlang der Autobahn könnte diese Erfolge der letzten Jahre gefährden
- Verlagerung des SPNV von der Bäderbahn könnte die Fahrgastzahlen z. T. halbieren (IHK Gutachten) → angesichts der Diskussion rund um die notwendige Verkehrswende nicht erstrebenswert



Die Regio-S-Bahn Lübeck

als wichtiger Baustein der Verkehrswende

Fahrgastentwicklung Bäderbahnstrecke:





Die Regio-S-Bahn Lübeck

als wichtiger Baustein der Verkehrswende

Fahrgastentwicklung Bäderbahnstrecke:

