



► Nr. VO/2013/01188
öffentlich

Lübeck, 02.12.2013

Vorlage

Bereiche:
5.610 - Stadtplanung

Bearbeitung: Doris Drochner (E-Mail: doris.drochner@luebeck.de Telefon: 122-5908)

Bahnhaltepunkt Moisling und Einrichtung einer "Regio-S-Bahn Linie Lübeck"

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
11.12.2013	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
20.01.2014	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
28.01.2014	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
30.01.2014	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Bürgermeister wird beauftragt, die notwendigen Vorarbeiten und die Sicherung der Finanzierung mit dem Ziel der Einrichtung eines neuen Bahnhaltepunktes in Lübeck-Moisling und der Einrichtung einer Regio-S-Bahn Linie Lübeck voran zu treiben

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:

Ergebnis:

- | | |
|--|--------------------------------------|
| 1. Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH | zu 1 – siehe Begründung und Anlage 2 |
| 2. 1.203 – Beteiligungscontrolling | zu 2 – Kenntnisnahme |
| 3. 2.020 – Fachbereichscontrolling | zu 3 – Zustimmung |
| 4. Stadtverkehr Lübeck GmbH | zu 4 - Kenntnisnahme |

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:

Begründung:

<input type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>

Ja

Nein

Eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gemäß § 47 f GO ist für diese Vorlage nicht erforderlich, da die Belange von Kindern und Jugendlichen nicht im besonderen Maße berührt werden.

Die Maßnahme ist:

- | | |
|-------------------------------------|-----------------------|
| <input type="checkbox"/> | neu |
| <input checked="" type="checkbox"/> | freiwillig |
| <input type="checkbox"/> | vorgeschrieben durch: |

Finanzielle Auswirkungen:

- | | |
|--------------------------|---------------|
| <input type="checkbox"/> | Ja (Anlage 1) |
|--------------------------|---------------|

Begründung:

Siehe Anlage 1

Anlagen:

Anlage 1 – Begründung

Anlage 2 – Positionspapier der LVS

Senator/in F. - P. Boden

Begründung

I. Grundlage/Ausgangssituation

Die Bürgerschaft hat in der Sitzung am 24.05.2012 (TOP 8.10, Drs. 765) den Bericht der Verwaltung zum Thema „Einrichtung einer Regio-S-Bahn Linie Lübeck und Einrichtung weiterer Bahnhaltedpunkte in Lübeck“ zur Kenntnis genommen.

In der gleichen Sitzung wurde unter TOP 8.10 (Drs. Nr. 848) der nachstehende interfraktionelle Antrag der Fraktionen SPD, Bündnis 90/DIE GRÜNEN und DIE LINKE einstimmig angenommen:

Der Bürgermeister wird gebeten, auf der Grundlage der Beschlüsse der Lübecker Bürgerschaft zur Regio-S-Bahn rechtzeitig eine Stellungnahme der Hansestadt Lübeck für den 4. Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) zu erstellen und diesen frühzeitig den politischen Gremien zur Kenntnis zu geben.

Vor Einrichtung eines Haltepunktes Lübeck-Moisling ist zunächst eine Abschätzung der Fahrgastpotentiale und der verkehrlichen Auswirkungen im Umfeld des Haltepunktes vorzunehmen. Diese soll in Abstimmung zwischen Landesweiter Verkehrsservicegesellschaft (LVS), Fachbereich Planen und Bauen der HL und den in Moisling engagierten Baugesellschaften erfolgen und in die Stellungnahme zum 4. LNVP einfließen.

Der Auftrag zur Bearbeitung wurde dem Fachbereich Planen und Bauen, Bereich Stadtplanung, erteilt.

Bevor inhaltlich zu dem vorgenannten Bürgerschaftsauftrag Aussagen getroffen werden, wird von der Verwaltung nochmals auf die Zuständigkeitsregelungen nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNV-G) hingewiesen.

Für die Erbringung von Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) liegt die Zuständigkeit beim Land Schleswig-Holstein als Aufgabenträgerin. Mit der Aufgabenwahrnehmung hat das Land die LVS Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH (LVS) beauftragt.

Bei den Leistungen im übrigen (straßengebundenen) öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist eine Zuständigkeit der Hansestadt Lübeck (HL) als Aufgabenträgerin (AT) gegeben.

Im Rahmen der Fortschreibung des landesweiten Nahverkehrsplanes (4. LNVP) sowie im geplanten 3. regionalen Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck (3. RNVP) können politische Forderungen/Beschlüsse zu SPNV-Leistungen einfließen.

Das Land hat im Entwurf des 4. LNVP zwei Szenarien vorgestellt, wie sich die Nachfrage im Nahverkehr durch unterschiedliche Maßnahmen und Rahmenbedingungen entwickeln kann.

Im Band 1 Szenario „Offensiver Nahverkehr“ sind die Maßnahmen dargestellt, die landesweit das Angebot ausweiten und während der Laufzeit des LNVP umgesetzt werden können (planerisch gesicherte Maßnahmen) bzw. über deren Umsetzung während der Laufzeit des LNVP entschieden werden sollte.

In Band 2 Szenario „Plus 50 Prozent“ wird dargestellt, welche Maßnahmen notwendig sind, um den Marktanteil des Nahverkehrs deutlich zu erhöhen. Eine Finanzierung dieser Maßnahmen ist nicht sicher gestellt. Die Leitidee ist hierbei, den Marktanteil von Bahn und Bussen um 50 Prozent zu erhöhen.

Die hier enthaltenen Vorschläge sind bisher nicht durchgeplant und nicht finanziert, aber grundsätzlich umsetzbar.

II. Realisierung einer Regio-S-Bahn Lübeck bis Ende 2015

In den Entwurf des 4. LNVP wird die Realisierung einer Regio-S-Bahn Lübeck grundsätzlich befürwortet.

Nachstehend aufgeführte Angebotsmaßnahmen aus dem Szenario „Offensiver Nahverkehr“ könnten die entsprechenden Voraussetzungen hierfür schaffen:

- Bahnstrecke Hamburg – Lübeck
– Erweiterung des Fahrtenangebotes auf bis zu drei Züge stündlich,
- Bahnstrecke Lübeck – Puttgarden
- Regionallinie im 60-Minuten-Takt zwischen Lübeck und Neustadt
- Bahnstrecke Lübeck – Lüneburg
- Erweiterung des Angebotes zwischen Lübeck und Ratzeburg auf einen 30-Minuten-Takt

- Bau zusätzlicher Bahnstationen
- Lübeck - Moisling (näheres s. Pkt. III)
- Gemeinde Ratekau

Nach Einschätzung des Landes und unter Annahme verschiedener Voraussetzungen geht das Land davon aus, dass die Realisierung der vorgenannten Maßnahmen bis 2019 möglich ist.

Durch die bereits in der Umsetzung befindlichen neuen Haltepunkte „Lübeck-Hochschulstadtteil“ und „Lübeck-Dänischburg IKEA“ werden weitere Voraussetzungen für eine „Regio-S-Bahn“ bereits in 2013/2014 geschaffen.

Im Szenario „Plus 50 Prozent“ werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen, die zur Realisierung beitragen können:

- Bahnstrecke Lübeck – Lübeck Travemünde
- Verdichtung des Angebotes auf einen 30-Minuten-Takt
- Bahnstrecke Lübeck – Puttgarden
- Verdichtung des Angebotes auf einen 30-Minuten-Takt im Abschnitt zwischen Lübeck und Neustadt
- Bahnstrecke Lübeck – Bad Kleinen
- Neue Direktverbindung Lübeck Schwerin (Bau der Verbindungskurve Bad Kleinen)

Der Bau weiterer zusätzlicher Bahnstationen wurde ebenfalls angesprochen, allerdings nicht konkretisiert.

III. Bahnhofsteilpunkt Lübeck-Moisling

Im Entwurf des 4. LNVP ist im Szenario „Offensiver Nahverkehr“ die Realisierung eines zusätzlichen Bahnhofsteilpunktes „Lübeck-Moisling“ aufgenommen worden. Damit ist eine wesentliche Voraussetzung für eine Realisierung erfüllt.

Von der LVS Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH (LVS) wurde auf Wunsch der Hansestadt Lübeck (HL) im Vorfeld eine vorläufige Potentialeinschätzung vorgenommen und ein Positionspapier erstellt, das als Anlage 2 dieser Vorlage beigefügt ist.

Ergänzend zu den von der LVS getroffenen Aussagen für einen neuen Bahnhofsteilpunkt „Lübeck-Moisling“ hat der Bereich Stadtplanung, Abteilung Verkehrsplanung, weitere Aktivitäten zur möglichen Realisierung unternommen.

Im Hinblick auf das Vorhaben „Soziale Stadt Moisling“ wurden entsprechend dem Bürgerschaftsauftrag alle Wohnungsbauunternehmen am 24.08.2012 zu einem Gespräch

eingeladen. An dem Gespräch haben VertreterInnen der Grundstücksgesellschaft „Trave“ mbH, der Vereinigten Baugenossenschaft eG, der LVS und des Bereiches Stadtplanung teilgenommen.

Die Vertreter der Wohnungsbaugesellschaften haben die Bestrebungen zur Einrichtung eines Haltepunktes ausdrücklich begrüßt.

Im Nachgang hat sich auch das Paracelsus Gesundheitszentrum positiv zu dem geplanten Bahnhofhaltepunkt geäußert.

Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen zur Verbesserung der Situation im Stadtteil Moisling (Programm Soziale Stadt Moisling) wurde auch das Thema Verkehr und Mobilität aufgegriffen und die Überlegungen zum Bau eines Bahnhofhaltepunktes befürwortet.

IV. Fazit

In der vorläufigen Stellungnahme der Hansestadt zum Entwurf des 4. LNVP Lübeck wurde die Aufnahme der vorgenannten Maßnahmen begrüßt. Gleichzeitig wird gefordert, die Maßnahmen zu konkretisieren, zu beschleunigen bzw. vorzuziehen und die Finanzierung sicher zu stellen.

Im Entwurf des 3. Regionalen Nahverkehrsplanes (3. RNVP) sind die Maßnahmen ebenfalls vorgesehen.

Seitens der Hansestadt Lübeck sollten nunmehr nach entsprechender Beschlussfassung durch die Bürgerschaft die Wünsche der Hansestadt Lübeck gegenüber dem Land verstärkt deutlich gemacht und die Überlegungen und Planungen konkretisiert werden.

Hierzu ist in einem ersten Schritt zu erreichen, dass der Bahnhofhaltepunkt „Lübeck-Moisling“ in die neue Rahmenvereinbarung (2013-2017) des Landes mit der DB AG aufgenommen wird.

Nach Vorlage konkreter Ergebnisse - insbesondere zur Finanzierung - werden der Bürgerschaft die entsprechenden Planungen/Vorschläge zur Entscheidung vorgelegt.

Einrichtung eines neuen Haltepunkt Lübeck-Moisling: Positionspapier

1. Einleitung

Die Hansestadt Lübeck hatte die LVS Schleswig-Holstein mit einer Untersuchung zu den wirtschaftlichen und ökologischen Aspekten eines „City-Shuttle Lübeck“ beauftragt. Ergebnis dieser Untersuchung vom März 2011 war der Vorschlag nach Einrichtung einer Regio-S-Bahn Lübeck mit einem 30-Min-Takt. Diese könnte sinnvollerweise drei Linien umfassen:

SL 1: Lübeck Hbf – Lübeck Flughafen – Ratzeburg

SL 2: Lübeck Hbf – Lübeck Travemünde Strand

SL 3: Lübeck Hbf – Timmendorfer Strand – Neustadt.

Die Realisierung einer vierten Linie SL 4 von Lübeck Hbf über Lübeck-St. Jürgen nach Lübeck-Schlutup konnte aufgrund eines zu erwartenden nicht ausreichenden Nutzen-Kosten-Indikators nicht empfohlen werden.

Namentlich erwähnt - aber nicht Teil der Untersuchung - war die Errichtung einer neuen Bahnstation Lübeck-Moisling an der Hauptstrecke 1120 zwischen Lübeck Hbf und Hamburg Hbf. Die Bürgerschaft der Hansestadt hat in ihrer Sitzung vom 29.09.2011 die Verwaltung beauftragt zu untersuchen,

„welche sonstigen Vor- und Nachteile (Attraktivitätssteigerung des Wohnstadtteils, Lärm- und Abgasemissionen, Konkurrenzierung Busverkehr, Auswirkungen auf den ruhenden und fließenden Straßenverkehr **prognostiziertes Verhältnis Anwohner/ Umlandpendler unter den Nutzern usw.) mit der Einrichtung eines solchen Haltepunkts verbunden wären.“**

Bevor hierzu entsprechende Gutachtenaufträge erteilt werden, wurde die Verwaltung im Vorwege beauftragt mit der LVS und den in Lübeck-Moisling tätigen Bau- und Wohnungsgesellschaften eine Abstimmung herbeizuführen.

Ziel dieser Abstimmung sind Verkehrs- und Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen sowie eine Potentialabschätzung, die in die Stellungnahme der Hansestadt Lübeck zum 4. Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) einfließen soll. Hierzu fand am 24.08.2012 ein Gespräch zwischen der Stadt Lübeck, der LVS und zwei interessierten Wohnungsbaugesellschaften statt. Stadt und Wohnungsbaugesellschaften betonten die enorme Bedeutung einer möglichen Station Lübeck-Moisling für die Entwicklung des Stadtteils. Derzeit werden zum Teil (vor allem durch das städtische Unternehmen Trave) bedeutende Anstrengungen zur Aufwertung des Wohnungsbestandes unternommen.

Bisher stand die LVS der Einrichtung eines neuen Haltepunkts Lübeck-Moisling ablehnend gegenüber. Dies gründete sich auf der strategischen Entscheidung, die Regionalexpresszüge zwischen Lübeck und Hamburg in kürzestmöglicher Fahrzeit verkehren zu lassen. Ein zusätzlicher Halt in Moisling hätte eine um zwei Minuten verlängerte Fahrzeit zur Folge, die alle Reisenden zwischen Lübeck und Hamburg betroffen hätte. Mit der in den letzten Jahren stark angestiegenen Fahrgastzahlen zwischen

Lübeck und Hamburg und der Ausweitung der Verkehre auf wochentags nun zwei schnelle RE-Züge in der Stunde (Taktzug und Zwischentaktzug) hat sich die Einschätzung geändert. Es steht zudem zu erwarten, dass die RE-Relation Hamburg – Lübeck perspektivisch (ab 2019) durchgängig (auch am Wochenende) mit zwei Zügen pro Stunde bedient wird.

2. Beschreibung der Gegebenheiten

Der präferierte Standort des neuen Haltepunkts Lübeck-Moisling soll zentral am Oberbüssauer Weg an der Hauptstrecke 1120 zwischen Lübeck Hbf und Hamburg Hbf liegen.

2.1 Streckenbeschreibung

Die Strecke 1120 zwischen Lübeck Hbf und Hamburg Hbf ist zweigleisig ausgebaut und seit 2008 vollständig elektrifiziert. Sie bietet derzeit eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 140 km/h. Sie wird sowohl vom Personennah- als auch vom Fernverkehr sowie durch den Güterverkehr genutzt.

Die Fahrgastauslastung im Nahverkehr ist bereits heute sehr hoch und nimmt im Zulauf auf Hamburg stetig zu. Die durchschnittliche Querschnittsbelastung betrug 2010 wochentags aggregiert etwa 12.000 Fahrgäste zwischen Lübeck und Bad Oldesloe, 18.000 Fahrgäste zwischen Bad Oldesloe und Ahrensburg und etwa 29.500 Fahrgäste zwischen Ahrensburg und Hamburg. Dies entspricht einer Nachfragesteigerung von etwa 50% in den letzten zehn Jahren. Im Nahverkehr gehört diese Strecke damit zu den höchstbelasteten Strecken Schleswig-Holsteins.

Es wird erwartet, dass die Bedeutung dieser Hauptachse zukünftig weiterhin stark steigen wird. Diese Entwicklung beruht auf einem stabilen Bevölkerungswachstum in der Metropolregion Hamburg. Dies betrifft an dieser Strecke vor allem den Kreis Stormarn. Zudem wird die Bedeutung der Strecke 1120 mit der Realisierung der Festen Fehmarnbeltquerung auch im internationalen Personenfern- und vor allem im Güterverkehr stark anwachsen. Entlastung verspricht hier der projektierte Aus- und Neubau der S-Bahn (S4 Ost) zwischen Hamburg und Bad Oldesloe. Mit der teilweisen Verlagerung des Regionalverkehrs auf die neu zu errichtenden separaten S-Bahn-Gleise werden sich auf der Bestandsstrecke neue Kapazitäten ergeben.

3. Betriebskonzept

Im hier zu betrachtenden nördlichen Abschnitt wird die Strecke derzeit von zwei Produkten des Nahverkehrs bedient:

- Einem Regionalexpress mit Zwischenhalten in Reinfeld (Holst) und Bad Oldesloe mit einer Fahrzeit von etwa 42 Minuten (Lübeck Hbf an: xx:48, ab: xx:11; Hamburg Hbf: an: xx:53, ab: xx:06).
- Sowie einem zweiten Regionalexpress im Zwischentakt mit Zwischenhalten in Reinfeld (Holst), Bad Oldesloe und Ahrensburg mit einer Fahrzeit von etwa 44 Minuten (Lübeck Hbf an: xx:20, ab: xx:43; Hamburg Hbf: an: xx:26, ab: xx:36). Dieser Zug verkehrt derzeit nur an Wochentagen tagsüber zwischen 5 und 20 Uhr.

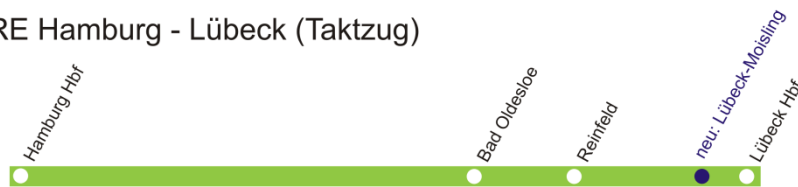
Grundsätzlich lassen die Fahrplanlagen beider Züge einen zusätzlichen Halt an einem neuen Haltepunkt Lübeck-Moisling zu. Die Fahrtzeit würde sich entsprechend um etwa zwei Minuten verlängern. Da die Ankünfte und Abfahrten im nahezu vollkommen ausgelasteten Hamburger Hbf als schwerlich abänderbar gelten können, ist mit einer zwei Minuten späteren Ankunft, bzw. einer zwei Minuten früheren Abfahrt in Lübeck Hbf zu rechnen. Der dortige ITF-Taktknoten zur vollen Stunde würde nicht gefährdet, jedoch wird die längere Fahrtzeit weiterhin als Qualitätsverlust für die Bestandskunden zwischen Lübeck Hbf und Hamburg Hbf erachtet. Dieser würde jedoch in Kauf genommen werden

Im Gegensatz zum durchgängig verkehrenden Zug der ITF-Lage bietet der Zwischentaktzug noch Fahrgastkapazitäten. Dies spräche zunächst für einen stündlichen Halt des wochentags verkehrenden Zuges des Zwischentaktes in Lübeck-Moisling. Eine Anbindung des neuen Haltepunktes ausschließlich an Wochentagen widerspricht aber den landesweit etablierten Standards der Angebotsqualität.

Demnach ist nunmehr die Bedienung eines neuen Haltepunkts Lübeck-Moisling durch einen Regelhalt des Taktzuges zu präferieren.

RE-Verkehre zwischen Lübeck und Hamburg

RE Hamburg - Lübeck (Taktzug)



RE Hamburg - Lübeck (Zwischentaktzug)



Abbildung 1: Bediente Stationen der RE-Verkehre zwischen Hamburg und Lübeck



Abbildung 2: Neue Station Ahrensburg-Gartenholz mit wochentags über 1200 Ein- und Aussteigern

4. Fahrzeitaspekte

Die Fahrzeit von Lübeck-Moisling nach Lübeck Hbf/ ZOB würde zukünftig etwa sechs Minuten betragen. Dagegen beträgt die Fahrzeit der Buslinie 5 des Stadtverkehrs Lübeck zwischen der nächstgelegenen Haltestelle Oberbüssauer Weg und Lübeck Hbf/ ZOB minimal 19 Minuten. Montags bis Freitag wird ein 15 bzw. 10-Minutentakt angeboten. Ergänzt durch die Busse der Linien 7,11 und 12 ergibt sich so teilweise ein dichter 5-Minutentakt.

Angesichts dieser bereits als sehr regelmäßig zu bezeichnenden ÖPNV-Anbindung kann es als zweifelhaft gelten, ob ein RE-Halt Lübeck-Moisling mit voraussichtlich stündlicher (perspektivisch maximal halbstündlicher) Bedienungshäufigkeit eine relevante Konkurrenz zu den Bussen des Stadtverkehrs Lübeck in Richtung der Innenstadt darstellen würde. Die Reichweite des neuen Haltepunkts für diese Fahrgastgruppe ist daher mit etwa 300-500m als vergleichsweise gering einzustufen. Vor allem aber Fahrgäste mit Umstieg am Lübecker Hbf würden von erheblich verkürzten Reisezeiten (~15 Minuten kürzere Fahrtzeit) profitieren. Eine Betrachtung vergleichbarer „Vorortstationen“ wie Kiel-Elmschenhagen, Kiel-Hassee CITTI-Park, Suchsdorf und Lübeck-St. Jürgen ergibt, dass 50-60% der Fahrgäste in und aus Richtung des nächsten Hauptbahnhofs fahren. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass knapp die Hälfte der Ein- und Aussteiger in Gegenrichtung verkehren.



Abbildung 3: Einzugsbereich der neuen Station Lübeck-Moisling: hierdargestellt mit 500 und 1000m-Radius

Für die Station Lübeck-Moisling steht dagegen zu erwarten, dass eine deutliche Mehrheit der Fahrgäste aus und in Richtung Hamburg reisen wird. Bisher beträgt die kombinierte Reisezeit von Lübeck-Moisling über Lübeck Hbf bis Hamburg Hbf 76 Minuten. Mit einer prognostizierten Fahrzeit von 36 Minuten bis Hamburg Hbf wird die bisherige Reisezeit um mehr als die Hälfte unterboten. Für Pendler ergibt sich damit ein sehr attraktives neues Angebot. Der Einzugsbereich für Fahrgäste in und aus Richtung Hamburg erstreckt sich damit voraussichtlich nicht nur auf Lübeck-Moisling, sondern auf nahezu das gesamte südwestliche Lübeck.

5. Fahrgastpotential

Der Stadtteil Lübeck-Moisling liegt im Südwesten Lübecks und hat insgesamt etwa 12.000 Einwohner. Der Stadtteil weist einen erhöhten Anteil Erwerbsloser und einen deutlich erhöhten Anteil an Sozialhilfeempfängern auf. Der PKW-Bestand je Einwohner liegt unter dem Lübecker Durchschnitt. Die Bebauung ist mit 900 Personen je km² vergleichsweise dicht, liegt jedoch ausschließlich nördlich der Bahnstrecke. Der potentielle Standort am Oberbüssauer Weg liegt hierzu jedoch nahezu mittig und ist damit günstig gelegen. Die Bebauung innerhalb des 500m-Radius um die Station ist zumeist blockartig gegliedert. Der 1000m-Radius erschließt weitgehend die komplette Siedlungsfläche Moislings. Für einen Großteil der Anwohner wäre der Haltepunkt mit dem Fahrrad oder fußläufig gut erreichbar. Durch die Errichtung von ausreichend dimensionierter Park+Ride-Anlagen und einer regelmäßigen Busverknüpfung würde der gesamte Stadtteil günstig erschlossen werden. Nach Angaben der Stadt soll es zudem problemlos möglich sein, eine oder zwei Fahrspuren des (überdimensionierten) Oberbüssauer Wegs dauerhaft für eine P+R-Anlage zu nutzen.

Basierend auf den Erfahrungen mit anderen Verkehrsstationen in Schleswig-Holstein steht zu erwarten, dass in Fahrtrichtung Lübeck (abhängig vom Verkehrstag) täglich zwischen 150 und 300

Ein- und Aussteiger die Station frequentieren werden. In Fahrtrichtung Hamburg liegen die Nutzerzahlen vermutlich erheblich höher auf einem Niveau von 700 bis 1000 Ein- und Aussteigern.

Die dargestellten Nutzungszahlen stellen den Stand einer überschlägigen und vorläufigen Betrachtung dar. Für die Erstellung des 4. LNVP ist derzeit die Intraplan Consult GmbH im Rahmen der Untersuchung „Perspektive ÖPNV in Schleswig-Holstein“ durch die LVS beauftragt, die Entwicklung der Fahrgastzahlen zu ermitteln. Ausdrücklich Teil dieser Untersuchung ist auch der potentielle neue Haltepunkt Lübeck-Moisling.

6. Umfang baulicher Maßnahmen

Beim neuen Haltepunkt Lübeck-Moisling handelt es sich um einen vollständigen Neubau. Die Bahnsteige würden eine Länge von 220m aufweisen und lägen in einem Einschnitt. Die Zuwegung erfolgt über den Oberbüssauer Weg, der die Bahnstrecke an dieser Strecke mittels einer Brücke quert. Barrierefreie Rampen und Treppenanlagen ermöglichen den Zugang. Ebenso ließe sich eine Wendeschleife für eine anzustrebende Busverknüpfung realisieren.

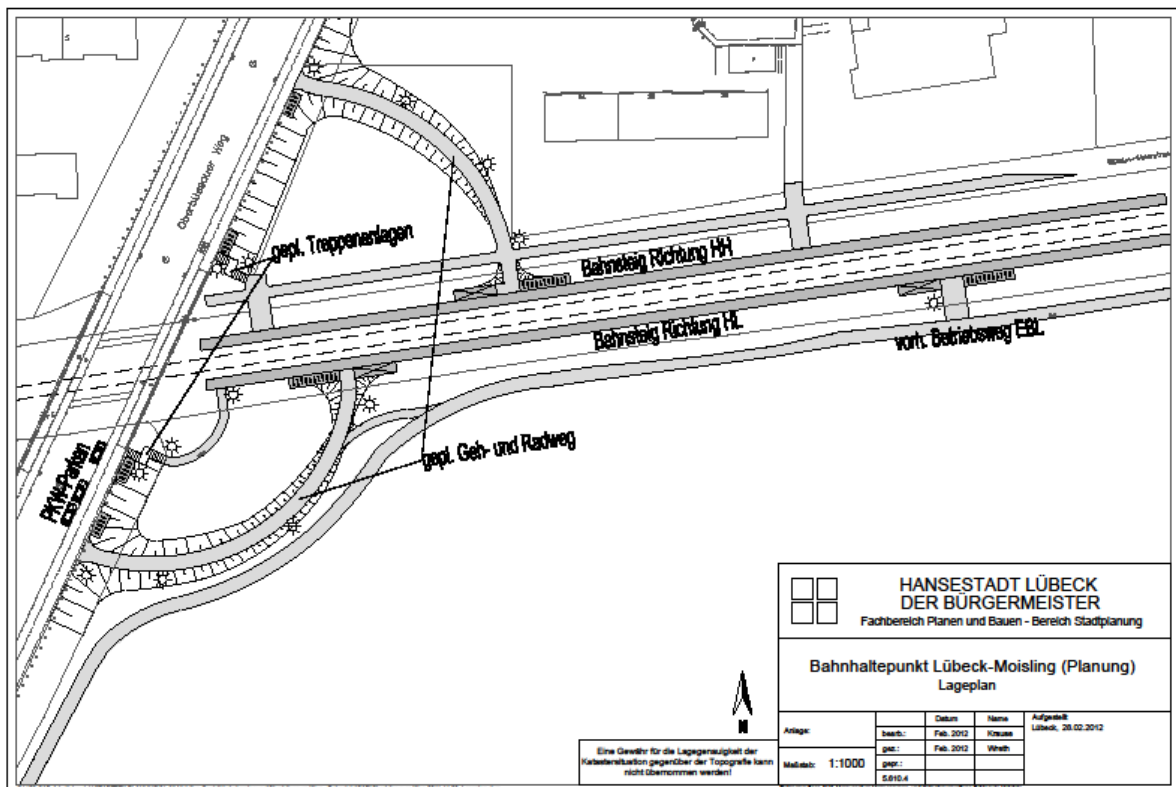


Abbildung 4: Mögliche Lage der Bahnsteige und Zuwegungen des neuen Haltepunkts

Der zu erwartende Kostenrahmen ausschließlich für die Bahnsteiganlagen beträgt mindestens 2 Mio Euro. Dieser setzt sich wie folgt zusammen:

- Errichtung der Bahnsteige: je 600.000 – 800.000 €
- Ausstattung der Bahnsteige: 150.000 €

- Planungskosten 300.000 €

Auf Höhe der geplanten Station liegen die Blocksignale (BSig) 90111 und 90112. Diese müssten gegebenenfalls versetzt werden. Ein Eingriff in die bestehende Leit- und Sicherungstechnik würde weitere Kosten nach sich ziehen.

Zuwegungen, Busverknüpfungsanlagen und P+R-Plätze fallen in die Zuständigkeit der Hansestadt Lübeck. Diesbezüglich lässt sich noch kein Kostenrahmen abschätzen. Die Investitionen sind jedoch zu 75% der zuwendungsfähigen Kosten seitens des Landes förderfähig (GVFG-Mittel). 50% der Nichtförderfähigen Kosten können zudem durch den Förderfonds Nord der Metropolregion Hamburg abgerufen werden. Die notwendigen P+R-Anlagen sind nach Aussage der Stadt direkt auf der großzügig bemessenen vierspurigen Straßenbrücke Oberbüssauer Weg einzurichten. Hierdurch sind erhebliche Einsparmöglichkeiten für die Stadt gegeben.

7. Fazit

Ein Haltepunkt Lübeck-Moisling hat ein hohes Fahrgastpotential und würde den Stadtteil Lübeck-Moisling sehr deutlich aufwerten. Von Lübeck-Moisling aus wäre der Hamburger Hbf in nur 36 Minuten zu erreichen. In Bad Oldesloe bestünden zudem eine attraktive Umsteigemöglichkeit in die zukünftige S4 (an :28; ab :32), womit der gesamte Hamburger Osten bequem und schnell erreichbar wird. Die Lage der Station an der TEN-Strecke 20 (Fehmarnbelt) wird ein besonders spezifiziertes Genehmigungsverfahren notwendig machen, so dass eine Planung bereits mit einigem Vorlauf begonnen werden sollte. Durch die Entscheidung, den Taktzug regelmäßig in Lübeck-Moisling halten zu lassen, ist eine Realisierung nicht abhängig von der Neuausschreibung des Netzes Ost (Inbetriebnahme zum Fahrplanwechsel 2019) und könnte nunmehr auch früher in Angriff genommen werden.

Lukas Knipping, 16.10.2012