

Einführung einer Regio-S-Bahn in der Region Lübeck untersucht

Wie Anfang Juli 2011 bekannt geworden ist, hat die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft (LVS) im Auftrag der Hansestadt Lübeck in einer Studie die Einführung einer S-Bahn in der Region Lübeck untersucht. In der öffentlichen Diskussion prägte sich relativ schnell der Begriff „Regio-S-Bahn“ für den geplanten weiteren Ausbau des SPNV-Angebotes ein.

Konkret wird die Einführung von drei Regio-S-Bahn-Linien vorgeschlagen: Hierbei handelt es sich um die Linie 1 von Lübeck Hbf nach Neustadt, die Linie 2 von Lübeck Hbf nach Travemünde, sowie die Linie 3 von Lübeck Hbf nach Ratzeburg. Eine vierte Linie nach Schlutup wurde zwar untersucht, allerdings rechtfertigt die prognostizierte Nachfrage nicht die Einführung dieser.

Aufgrund der Realisierung der Festen Fehmarnbeltquerung kann davon ausgegangen werden, dass auf den Linien 1 und 2 zukünftig Elektro-Triebwagen zum Einsatz kommen, während es auf der Linie 3 bei den bekannten Diesel-Triebwagen bleiben dürfte.

Auf der Linie 1 bietet es sich zudem im Hinblick auf die Feste Fehmarnbeltquerung an, über die Regio-S-Bahn hinaus, schnelle Regionalverkehre Lübeck – Fehmarn-Burg – Nykøbing im Zweistundentakt einzurichten.

Alle Regio-S-Bahn-Linien sollen dabei in einem 30-Minuten-Takt gefahren werden und auch zusätzliche Haltepunkte bedienen. So sind auf der Linie 1 nach Neustadt neben der geplanten Station in Ratekau weitere Stationen in Sierksdorf-Nord/Hansa-Park und in Neustadt-West vorgeschlagen worden, auf der Linie 2 neben der zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 in Betrieb gehenden Station Lübeck-Dänischburg eine Station in Lübeck-Kücknitz-Waldhusen. Auf der Linie 3 soll zunächst nur die bereits geplante Station Lübeck-Hochschulstadtteil realisiert werden.

Die Bahnstrecken Kiel – Lübeck, Lübeck – Hamburg und Lübeck – Bad Kleinen sind nicht in den Überlegungen zur Regio-S-Bahn enthalten. Dies dürfte unter anderem im zwischen Kiel und Lübeck verfolgten Schnell-Langsam-Konzept sowie der Konzentration auf schnelle Regionalverkehre zwischen Lübeck und Hamburg begründet sein.

Als Zeithorizont zur Realisierung der Regio-S-Bahn ist der Fahrplanwechsel im Dezember 2019 genannt worden, da zu diesem Zeitpunkt der aktuelle Verkehrsvertrag für das Wettbewerbsnetz „Netz Ost“ ausläuft und man im Rahmen eines neuen Verkehrsvertrages hofft, die geplante Ausweitung des Verkehrsangebotes günstiger realisieren zu können.

In der Studie ist allerdings auch Kritik an der Hansestadt Lübeck geäußert worden. So wird im Hinblick auf die geplante Station Lübeck-Hochschulstadtteil dessen städtebauliche Integration als verbesserungswürdig angesehen.

Konzeptionelle Überlegungen von PRO BAHN zum Bahnknoten Lübeck und zur Einführung einer Regio-S-Bahn

Die in der Studie der LVS zur Einführung einer Regio-S-Bahn in der Region Lübeck vorgeschlagenen Maßnahmen zum weiteren Ausbau des Verkehrsangebotes und der Errichtung weiterer über die bereits geplanten Station hinaus sollen der Anlass sein, sich an dieser Stelle ein wenig ausführlicher mit der Einführung einer Regio-S-Bahn und einer Verbesserung des Bahnverkehrs in der Region Lübeck insgesamt auseinanderzusetzen.

In die konzeptionellen Überlegungen werden daher über die vorgeschlagenen drei Regio-S-Bahn-Linien auch die Bahnstrecken Kiel – Lübeck, Lübeck – Hamburg, (Lübeck–) Ratzeburg – Büchen – Lüneburg sowie Lübeck – Bad Kleinen mit einbezogen.

Grundsätzlich hält PRO BAHN das von der LVS vorgeschlagene Regio-S-Bahn-Netz mit seinen drei Regio-S-Bahn-Linien nach Neustadt, nach Travemünde und nach Ratzeburg für sinnvoll und unterstützenswert, jedoch sollten mit Blick auf den gesamten ÖPNV in der Region Lübeck die weiteren den Bahnknoten Lübeck Hbf berührenden Bahnstrecken in die Überlegungen mit einbezogen werden. Dazu gehören auch weitere Stationen und eine stärkere Berücksichtigung der Bahn-Bus-Verknüpfungen.

Im folgenden werden unsere konzeptionellen Überlegungen näher erläutert:

Regio-S-Bahn-Linie 1 Lübeck Hbf – Timmendorfer Strand – Scharbeutz – Neustadt

Infrastrukturtechnisch wird für die Einführung der Regio-S-Bahn (RSB)-Linie 1 Lübeck Hbf – Neustadt vorausgesetzt, dass der Abschnitt Lübeck Hbf – Neustadt-West der Bahnstrecke Lübeck – Puttgarden im Dezember 2019 komplett zweigleisig ausgebaut, elektrifiziert und nördlich von Bad Schwartau für eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 160 km/h ertüchtigt ist. Die Stichstrecke Neustadt-West – Neustadt wird in diesem Zusammenhang ebenfalls elektrifiziert.

Nach den schon erfolgten Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit in Bad Schwartau und Scharbeutz werden die bestehenden Stationen Timmendorfer Strand, Haffkrug und Neustadt werden barrierefrei auf eine Bahnsteighöhe von 76 cm über Schienenoberkante (SOK) ausgebaut. Die Stationen Timmendorfer Strand und Scharbeutz werden zu Schnittstellen zwischen Bahn, Bus, Fahrrad und Auto ausgebaut, indem die ortsseitigen Bahnsteige abschnittsweise als Kombibahnsteige für Bahn und Bus und neben park&ride-Plätzen sowohl geschlossene als auch offenen Fahrradabstellanlagen errichtet werden.

Zusätzliche Stationen entstehen in Lübeck-Einsiedelstraße/Karlstraße, welche einerseits die Erschließung des siedlungstechnisch verdichteten Gebietes und andererseits über einen neu anzulegenden Fußweg die Anbindung des Lohmühlen-Stadions und der beruflichen Schulen verbessern soll. Durch die Lage an der zukünftig durch den Stadtverkehr Lübeck zu bedienenden Nordtangente, wird die Verknüpfung zwischen Bahn und Bus verbessert und schafft eine attraktive Querverbindung aus Richtung Kiel und Neustadt ohne über Lübeck Hauptbahnhof fahren zu müssen.

Weitere zusätzliche Stationen entstehen in Ratekau, Sierksdorf-Nord/Hansa-Park und in Neustadt-West. Im Gegensatz zu Stationen Ratekau und Sierksdorf-Nord/Hansa-Park, welche Außenbahnsteige erhalten, bekommt Neustadt-West dabei einen Mittelbahnsteig mit Zugang über eine Bahnsteig-Unterführung. Ratekau und Neustadt-West werden analog zu Timmendorfer Strand und Scharbeutz als Schnittstellen zwischen Bahn, Bus, Fahrrad und Auto errichtet.

Verkehrskonzept

Die RSB 1 Lübeck Hbf – Neustadt verkehrt montags bis samstags von 5 bis 21 Uhr, sonntags von 7 bis 21 Uhr im Halbstundentakt. Nach 21 Uhr verkehrt die RSB stündlich. Die Fahrtzeit wird trotz drei zusätzlicher Stationen weiterhin ca. 30 Minuten betragen.

Darüber hinaus verkehrt zweistündlich ein schneller RegionalExpress Lübeck – Fehmarn-Burg (– Nykoebing), der zwischen Lübeck Hbf und Neustadt-West nur in Timmendorfer Strand und Scharbeutz hält. In Neustadt-West besteht ein Eckanschluss Neustadt – Fehmarn-Burg, am Mittelbahnsteig kann bahnsteiggleich umgestiegen werden.

Verknüpfung zwischen Bahn und Bus

Mit Einführung der RSB 1 wird auch das regionale Buslinien-Netz neu konzipiert und erhält sowohl Querverbindungs- als auch Zubringer-Funktionen. Es verkehren folgende Buslinien:

- Pansdorf, Bhf. – Techau – Ratekau, Bhf.
- Timmendorfer Strand, Bhf. – Travemünde, Strandbhf.
- Bad Segeberg – Pönitz – Scharbeutz, Bhf. – Timmendorfer Strand
- Neustadt-West – Pelzerhaken
- Eutin – Neustadt – Grömitz – Grube

Alle Buslinien verkehren tagsüber in der Regel stündlich, lediglich die Buslinie Timmendorfer Strand, Bhf. – Travemünde, Strandbhf. verkehrt analog zu den RSB 1 und 2 tagsüber im Halbstundentakt.

In Ratekau bestehen Anschlüsse an die Buslinie nach Pansdorf, die das Ortsgebiet von Ratekau sowie den Ortsteil Techau erschließt und am Bahnhof Pansdorf die Anschlüsse zu den Zügen Richtung Eutin und Kiel sicherstellt.

In Timmendorfer Strand bestehen Anschlüsse von der Buslinie Timmendorfer Strand, Bhf. – Travemünde, Strandbhf. an die RSB 1.

In Scharbeutz, Bhf. bestehen Anschlüsse von der Buslinie Bad Segeberg – Pönitz – Scharbeutz, Bhf. – Timmendorfer Strand an die RSB 1 und an den RegionalExpress Lübeck – Fehmarn-Burg (– Nykoebing).

In Neustadt-West bestehen Anschlüsse von der RSB 1 an die Buslinien Eutin – Neustadt – Grube und Neustadt – Pelzerhaken.

Weiterhin teilen sich im Abschnitt Timmendorfer Strand – Scharbeutz Bahn und Bus ihre Aufgaben: Der RegionalExpress und die RSB bringen die Fahrgäste von Lübeck aus nach Timmendorfer Strand, Scharbeutz, Haffkrug, Sierksdorf, zum Hansa-Park und Neustadt, die Buslinie Bad Segeberg – Pönitz – Scharbeutz, Bhf. – Timmendorfer Strand hingegen stellt den Binnen-ÖPNV zwischen den Kommunen und am Bahnhof Timmendorfer Strand die Anschlüsse zum RegionalExpress nach Fehmarn-Burg und zur RSB sicher.

Am Bahnhof von Timmendorfer Strand startet zudem die Buslinie nach Travemünde, welche die Querverbindung zwischen der RSB 1 und der RSB 2 herstellt und somit beide Tourismus-Orte miteinander verbindet.

Regio-S-Bahn-Linie 2 Lübeck Hbf – Lübeck-Dänischburg – Lübeck-Travemünde

Mit der Errichtung des zweiten Gleises Bad Schwartau Waldhalle – Abzweig Lübeck-Kücknitz und der Elektrifizierung der Bahnstrecke bis Lübeck-Travemünde Strand sind die infrastrukturtechnischen Voraussetzungen für die Einführung der RSB 2 in den vergangenen Jahren schon geschaffen worden.

Zusätzliche Stationen entstehen in Lübeck-Einsiedelstraße/Karlstraße (Erläuterungen siehe oben) und in Lübeck-Dänischburg (IKEA). Eine weitere zusätzliche Station in Lübeck-Kücknitz Waldhusen ist durchaus realistisch, eine Aufwertung der bestehenden und erst vor wenigen Jahren errichteten Station Lübeck-Kücknitz erscheint jedoch zunächst prioritär, bevor eine weitere Station in Lübeck-Kücknitz projektiert wird.

Für eine optimale Verknüpfung zwischen Bahn und Bus wird die neue Station Lübeck-Dänischburg so angelegt, dass neben der bereits projektierten Bushaltestelle für IKEA eine weitere, näher an der (Bahn-)Station gelegene Haltestelle mit Buswendeschleife eingerichtet werden kann. Die Fahrzeitreduzierung von einer auf eine halbe Stunde auf der Relation Bad Schwartau – Lübeck-Travemünde mithilfe einer konsequenten Bahn-Bus-Verknüpfung rechtfertigt die Investitionen in eine zusätzliche Bushaltestelle.

Die Stationen Lübeck-Dänischburg, Lübeck-Kücknitz und Lübeck-Travemünde Strand werden als Schnittstellen zwischen Bahn, Bus, Fahrrad und Auto¹ errichtet, indem die stadtteilseitigen Bahnsteige abschnittsweise als Kombibahnsteige für Bahn und Bus und neben park&ride-Plätzen sowohl geschlossene als auch offene Fahrradabstellanlagen errichtet werden. Darüber hinaus werden auch an den Stationen Lübeck-Kücknitz und Lübeck-Travemünde Strand Wendeschleifen errichtet.

Verkehrsangebot

Die RSB 2 Lübeck Hbf – Lübeck-Travemünde verkehrt montags bis samstags von 5 bis 21 Uhr, sonntags von 7 bis 21 Uhr im Halbstundentakt. Nach 21 Uhr verkehrt die RSB stündlich. Die Fahrzeit wird trotz zwei zusätzlichen Stationen weiterhin ca. 25 Minuten betragen.

Verknüpfung zwischen Bahn und Bus

Aufgrund des siedlungstechnisch verdichteten Gebietes ist die Verknüpfung zwischen Bahn und Bus entlang der RSB 2 von besonders hoher Bedeutung.

In Lübeck-Dänischburg verkehrt die Querverbindung Bad Schwartau – Lübeck-Kücknitz über IKEA und die neue Station Lübeck-Dänischburg. Auch hier wird zumindest in eine Fahrtrichtung ein bahnsteiggleicher Umstieg zwischen Bahn und Bus möglich sein.

Die im von PRO BAHN erstellten Bahn-Bus-Konzept Lübeck – Travemünde am Roten Hahn endenden Buslinien 31, 32 und 33 werden wie im Bahn-Bus-Konzept beschrieben bis zur Station Lübeck-Kücknitz verlängert, so dass Fahrgäste aus dem Stadtteil Kücknitz, mit Ziel über Lübeck Hbf hinaus bahnsteiggleich in die Bahn umsteigen, direkt nach Lübeck Hbf fahren können.

¹ In Lübeck-Travemünde Strand werden keine park&ride-Plätze vorgehalten, stattdessen sollte die park&ride-Anlage an der Station Lübeck-Travemünde Hafen ausgebaut werden.

In Lübeck-Travemünde Strand bestehen Anschlüsse von der RSB 2 an die Buslinie Timmendorfer Strand Bhf. – Travemünde, Strandbhf. sowie an die laut PRO BAHN-Konzept in Travemünde endende Buslinie 30 des Stadtverkehr Lübeck und an die Stadtteillinien 34 und 35.

Regio-S-Bahn-Linie 3 Lübeck Hbf – Lübeck-Hochschulstadtteil – Ratzeburg

Infrastrukturtechnisch sind mit der in Richtung Bad Kleinen/Büchen bis zur Querung der Trave zweigleisigen Bahnstrecke und den Kreuzungsmöglichkeiten in Pogeez und Ratzeburg die Voraussetzungen zur Einführung der RSB 3 Lübeck Hbf – Ratzeburg geschaffen.

Eine weitere zusätzliche Station Lübeck-Buntekuh ist auf Höhe der Korvettenstraße sinnvoll. Mit dem geplanten Rückbau der Gleisflächen und der Umwidmung zu Wohn- und Gewerbeflächen in diesem Bereich ließe sich die Station ideale und verhältnismäßig günstig in den Stadtteil einfügen, eine Fußgänger-Brücke über die verbleibenden Gleise könnte die Stadtteile Buntekuh und St. Lorenz Süd besser miteinander verbinden und den Zugang zu der neuen Station bilden.

Über die direkte Erschließung hinaus könnte am westlichen Brückenende eine Schnittstelle zwischen Bahn, Bus, Fahrrad und Auto errichtet werden. Über eine ÖPNV-Querverbindung Moisling – Buntekuh könnte die ÖPNV-Verbindung aus Richtung Schwerin/Bad Kleinen und Ratzeburg in beide Stadtteile mit zusammen ca. 25000 Einwohnern von der Fahrtzeit deutlich beschleunigt und damit attraktiver werden.

Darüber hinaus unterstützt PRO BAHN die Errichtung der neuen Station Lübeck-Hochschulstadtteil auf Höhe des Einkaufszentrums „Mönkhof Karree“ und der von der Bahnstrecke aus gesehen dahinter befindlichen Bushaltestelle „Alexander-Fleming-Straße“. In Abstimmung mit dem „Mönkhof Karree“ könnte dabei eine überdachte Fußgängerüberführung über die B207neu geschaffen werden, über die Fahrgäste wettergeschützt das Einkaufszentrum und die auf der anderen Seite gelegene Haltestelle „Alexander-Fleming-Straße“ erreichen können. Die Fußgängerüberführung müsste vom Bahnsteig aus sowohl über eine Treppe als auch über einen Fahrstuhl erreichbar sein.

Verkehrsangebot

Die RSB 3 Lübeck Hbf – Ratzeburg verkehrt montags bis samstags von 5 bis 21 Uhr, sonntags von 7 bis 21 Uhr im Halbstundentakt. Nach 21 Uhr verkehrt die RSB stündlich. Die Fahrtzeit wird ca. 20 Minuten betragen.

Mit der von PRO BAHN vorgeschlagenen Verlegung der Systemkreuzung von Ratzeburg nach Mölln rücken die Fahrplanlagen der RSB 3 zudem näher an den ITF-Knoten Lübeck zur vollen und zur halben Stunde, so dass sich die Anschlusszeiten in Lübeck Hbf spürbar verkürzen und somit die Reisezeiten sinken.

Verknüpfung zwischen Bahn und Bus

Mit Einführung der RSB 3 wird das Buslinien-Netz an der Station Buntekuh zum Teil neu konzipiert und erhält sowohl Querverbindungs- als auch Zubringer-Funktionen. Die RSB 3 hat in Lübeck-Buntekuh Anschluss an folgende Buslinien:

- CITTI-PARK – Buntekuh, Bhf. – ZOB/ Hbf – Krummesse
- Hamburger Straße – Buntekuh, Bhf. – ZOB/ Hbf – Blankensee
- Moisling, Bhf. – Buntekuh, Bhf. – ZOB/ Hbf – Zarnenezweg

Dadurch verkürzen sich zum Beispiel die Fahrzeiten von Ratzeburg zum CITTI-PARK und nach Moisling auf 30 Minuten, da der Umweg über Lübeck ZOB/Hbf entfällt.

An der Station Lübeck-Hochschulstadtteil bestehen Anschlüsse zu den Buslinien:

- Bornkamp – ZOB/ Hbf – Ravensbusch
- Hochschulstadtteil – Universität – ZOB/ Hbf – Groß Parin

Die Fahrzeiten Ratzeburg – Lübeck, Kohlmarkt und Ratzeburg – Universität verkürzen sich auf 35 beziehungsweise 20 Minuten.

Am Bahnhof Ratzeburg bestehen Anschlüsse von den Buslinien 8740 Bad Oldesloe – Ratzeburg und 8730 Ahrensburg – Ratzeburg zu den Zügen Richtung Büchen und Lüneburg sowie zu den Buslinien 8501, 8502 und 8750. Die Buslinie 8750 Mölln – Ratzeburg hat Anschluss an die Züge Richtung Lübeck. Die Fahrlagen der Buslinie 8710 Lübeck – Mölln werden so angepasst, dass exakt alle 30 Minuten eine ÖPNV-Verbindung, entweder mit Bahn oder Bus, zwischen Ratzeburg, Bhf. und Mölln besteht.

Infolge der vorgeschlagenen Verlegung der Systemkreuzung zur Minute 30 nach Mölln und die Einführung des Halbstundentaktes zwischen Lübeck Hbf und Ratzeburg verkehren die Buslinien 8501 Ratzeburg, Bhf. – Weißdornweg und 8502 Ratzeburg, Bhf. – Ziethen tagsüber jeweils im Stundentakt. Der Linienabschnitt Ratzeburg, Gartenstraße – Seniorenwohnsitz wird weiterhin durch die Buslinie 8750 Ratzeburg – Mölln bedient.

Bahnstrecke Kiel – Lübeck

Infrastrukturtechnisch wird vorausgesetzt, dass die zweite Ausbaustufe Kiel – Lübeck in Form einer Ertüchtigung der Abschnitte Kiel – Preetz und Ascheberg – Bad Malente-Gremsmühlen abgeschlossen ist und das angestrebte Ziel eines RegionalExpress Kiel – Lübeck in unter 60 Minuten erreicht ist.

Hinsichtlich der zweiten Ausbaustufe Kiel – Lübeck ist es PRO BAHN auch wichtig, nicht nur das schnelle Produkt, den RegionalExpress, gegenüber heute zu beschleunigen, sondern auch die Regionalbahn (RB) Kiel – Lübeck, die für die knapp 81 Kilometer lange Bahnstrecke heute 87 bis 88 Minuten benötigt.

Unser Ziel ist es, die Fahrzeit der RB Kiel – Lübeck auf ca. 80 Minuten zu verkürzen. Das halten wir für möglich, indem sowohl die Kreuzungen mit den schnellen RegionalExpress-Zügen als auch die Systemkreuzungen so gelegt werden, dass die RB Kiel – Lübeck den ITF-Knoten Lübeck zur Minute 30 erreichen kann.

Die Bahnstrecke Kiel – Lübeck wird in die konzeptionellen Überlegungen zur Regio-S-Bahn Lübeck miteinbezogen, da eine beschleunigte RB Kiel – Lübeck auch die zusätzliche Station Lübeck-Einsiedelstraße/Karlstraße mitbedienen kann und - zumindest von der Konzeption der Haltepolitik - die Kriterien der Regio-S-Bahn erfüllt. Optional wäre zudem eine weitere Station in Techau denkbar, das als einziges verdichtetes Siedlungsgebiet (1600 Einwohner) noch keine Station hat.

Verknüpfung zwischen Bahn und Bus

In Eutin bestehen Anschlüsse an die Buslinien Eutin – Lensahn, Eutin – Neustadt – Grömitz – Grube, Eutin – Bosau sowie an die Buslinien des Stadtverkehr Eutin.

In Pönitz bestehen Anschlüsse zur neuen Buslinie Bad Segeberg – Ahrensböök – Pönitz – Scharbeutz, Bhf. – Timmendorfer Strand, so dass neben der Querverbindung von Mittelholstein ins südliche Ostholstein auch wieder attraktive ÖPNV-Verbindungen auf den Relationen Ahrensböök – Eutin und Scharbeutz – Eutin entstehen.

In Pansdorf bestehen Anschlüsse zur Buslinie Pansdorf, Bhf. – Techau – Ratekau, Bhf., die den Ratekauer Ortsteil Techau sowie das Ortsgebiet von Techau erschließt und am Bahnhof Ratekau den Anschluss zur RSB 1 sicherstellt.

Bahnstrecke Lübeck – Hamburg

Auf der Bahnstrecke Lübeck – Hamburg erscheint eine weitere Station in Lübeck-Moisling sinnvoll, um den Lübecker Südwesten mit dem schienengebundenen ÖPNV zu erschließen. Über eine ÖPNV-Querverbindung Buntekuh – Moisling könnte die ÖPNV-Verbindung aus Richtung Bad Oldesloe/ Hamburg in beide Stadtteile mit zusammen ca. 25000 Einwohnern von der Fahrtzeit her deutlich beschleunigt und damit attraktiver werden. Die Station könnte an der Bahnunterführung Oberbüssauer Weg entstehen, wo eine Schnittstelle zwischen Bahn, Bus, Fahrrad und Auto sowie eine Buswendeschleife angelegt werden müsste.

Die Integration der neuen Station in die schnellen Regionalverkehre ist möglich, da die RegionalExpress-Züge heute für die Relation Lübeck Hbf – Hamburg Hbf in der Regel 41 bis 44 Minuten benötigen und daher in Lübeck Hbf sowie Hamburg Hbf lange Wendezeiten haben.

Verkehrsangebot

Die RegionalExpress-Züge Lübeck – Hamburg verkehren analog zur Regio-S-Bahn montags bis samstags von 5 bis 21 Uhr im Halbstundentakt, sonntags von 7 bis 21 Uhr im Halbstundentakt. Nach 21 Uhr verkehren die RegionalExpress-Züge im Stundentakt. Die Fahrtzeit Lübeck – Hamburg beträgt ca. 45 Minuten.

Verknüpfung zwischen Bahn und Bus

Mit Einführung des neuen Betriebskonzeptes wird das Buslinien-Netz an der Station Lübeck-Moisling neu konzipiert und erhält sowohl Querverbindungs- als auch Zubringer-Funktionen. Es verkehren folgende Buslinien:

- Moisling, Bhf. – CITTI-PARK – Stockelsdorf
- Moisling, Bhf. – Buntekuh, Bhf. – ZOB/ Hbf – Zarnewenzweg
- Moisling, Bhf. – St. Lorenz Süd – ZOB/ Hbf – Herrnburg
- Klein Wesenberg – Moisling – Bei der Gasanstalt – ZOB/ Hbf – Bad Schwartau
- Moisling, Bhf. – Bei der Gasanstalt – Hochschulstadtteil – Universität

Die Fahrtzeiten Hamburg – Moisling und Hamburg – Buntekuh verkürzen sich auf 45 beziehungsweise 50 Minuten, von Bad Oldesloe erreichen Fahrgäste den CITTI-PARK zukünftig in ca. 30 Minuten und die Universität in ca. 35 Minuten. Vom Abfahrtsbahnhof Lübeck-Moisling erreichen Fahrgäste mit Ziel über Lübeck Hbf hinaus nach ca. 5 Minuten den Lübecker Hbf, wo in die Regio-S-Bahn oder in die Züge nach Fehmarn-Burg oder Kiel umgestiegen werden kann.

Bahnstrecke Lübeck – Ratzeburg – Büchen – Lüneburg

Verkehrsangebot

Einmal in der Stunde verkehrt die RSB 3 als RB über Ratzeburg hinaus über Büchen bis Lüneburg. Die Systemkreuzungen werden nach Mölln (zur Minute 30) und Lauenburg (zur Minute 00) verlegt, Mölln wird Bahn-Bus-Knoten zur Minute 30. In Büchen werden weiterhin Eckanschlüsse Mölln – Hamburg und Schwerin – Lüneburg angeboten.

Verknüpfung zwischen Bahn und Bus

Am Bahnhof Mölln bestehen Anschlüsse an die Buslinien 8770 Mölln – Ratzeburg, 8760 Mölln – Nusse, 8830 Mölln – Büchen, 8850 Mölln – Büchen, 8750 Mölln – Ratzeburg sowie zur Buslinie 8511.

Bahnstrecke Lübeck – Bad Kleinen/Schwerin

Konzeptionelle Überlegungen über eine Einbeziehung der Bahnstrecke Lübeck – Bad Kleinen/Schwerin sind für den Fall interessant, dass sich Mecklenburg-Vorpommern entscheidet, den Lückenschluss zwischen Schönberg und Rehna zu realisieren. In diesem Fall kann davon ausgegangen werden, dass das Verkehrsangebot westlich von Schönberg mehr als ein Zugpaar pro Stunde umfassen wird, so dass es dann im Abschnitt Lübeck – Schönberg mit einiger Wahrscheinlichkeit zur Einführung eines Schnell-Langsam-Konzeptes kommen wird, schließlich liegen die mecklenburgischen Interessen auch auf einer Beschleunigung der RegionalExpress-Züge Lübeck – Stettin.

Das langsame Produkt könnte die Stationen Lübeck-Buntekuh, Lübeck-St. Jürgen, Herrsburg und Lüdersdorf bedienen und erfüllt somit die Kriterien der Regio-S-Bahn in Bezug auf die Haltepolitik. Durch optimale Verknüpfung von Bahn und Bus können dann auch die ÖPNV-Verbindungen aus Richtung Mecklenburg-Vorpommern in die Lübecker Innenstadt und in die Stadtteile Lübeck-Buntekuh und Lübeck-Moisling deutlich attraktiver gestaltet werden.

Regio-S-Bahn-Knoten Lübeck Hbf

Im ITF-Knoten Lübeck werden die Züge und die RSB-Linien jeweils zur Minute 00 als auch zur Minute 30 optimale Anschlüsse sowohl untereinander als zum Regionalbusverkehr und zum Stadtverkehr Lübeck haben.

Alle drei RSB-Linien werden dabei in Lübeck Hbf ihren Endpunkt haben, da aufgrund der fehlenden und auch nicht geplanten Elektrifizierung der Bahnstrecke Lübeck – Ratzeburg – Büchen – Lüneburg die RSB-Linien 1 und 2 nicht auf die RBS-Linie 3 durchgebunden werden und eine Rückverlängerung der geplanten S4 über den bisher projektierten

Endpunkt Bad Oldesloe aufgrund der Fahrtzeit der S4 von über einer Stunde von Lübeck nach Hamburg als unrealistisch erscheint.

Um die drei RSB-Linien in Lübeck Hbf optimal untereinander zu verknüpfen und auf möglichst vielen ÖPNV-Verbindungen ein bahnsteiggleiches Umsteigen zu ermöglichen, schlägt PRO BAHN vor, den Bahnsteig 3/4 mit Zugdeckungssignalen zu versehen, so dass zwei Züge auf einem Gleis stehen können. Der Bahnsteig 3/4 würde dann RSB-Bahnsteig, von dem verlässlich alle RSB-Linien verkehren. Da von Süden nur eine RSB-Linie Lübeck Hbf erreicht, besteht zudem noch die Möglichkeit, auch die Züge aus Richtung Bad Kleinen/Schwerin am RSB-Bahnsteig halten zu lassen.

Weiterhin schlägt PRO BAHN vor, auch den Bahnsteig 6/7 mit Zugdeckungssignalen zu versehen, so dass im Rahmen des nächsten Verkehrsvertrages „Netz Ost“ beziehungsweise der Fertigstellung der Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung mittels Zugflügelung in Lübeck Hbf umsteigefreie ÖPNV-Verbindungen Kiel/ (Nykoebing –) Fehmarn-Burg – Lübeck – Hamburg angeboten werden können.

Umsetzung und Realisierung des weiteren Ausbau des Bahnknotens Lübeck

Die vorgeschlagenen Maßnahmen zum weiteren Ausbau der Infrastruktur und des Verkehrsangebotes können kontinuierlich in den nächsten zehn Jahren bis Inkrafttreten des neuen Verkehrsvertrages „Netz Ost“ und bis zur Fertigstellung der Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung realisiert werden.

So werden schon 2012 die neue Station Lübeck-Dänischburg und 2013 die neue Station Lübeck-Hochschulstadtteil realisiert werden, die Stationen Ratekau und Lübeck-Moisling können im Rahmen erster Ausbaumaßnahmen zur Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung beziehungsweise der geplanten Aufwertung des Stadtteils Lübeck-Moisling schon deutlich vor 2020 realisiert werden.

Text: Stefan Barkleit/Julian Gebler