

# NEUER HALTEPUNKT LÜBECK-MOISLING MACHBARKEITSSTUDIE ERSCHLIESSUNGSKONZEPT

Präsentation des Projektstandes im Stadtteilbeirat  
Lübeck-Moisling, 6. November 2019

Roland Neumann (Agentur BahnStadt)

## ■ INHALT

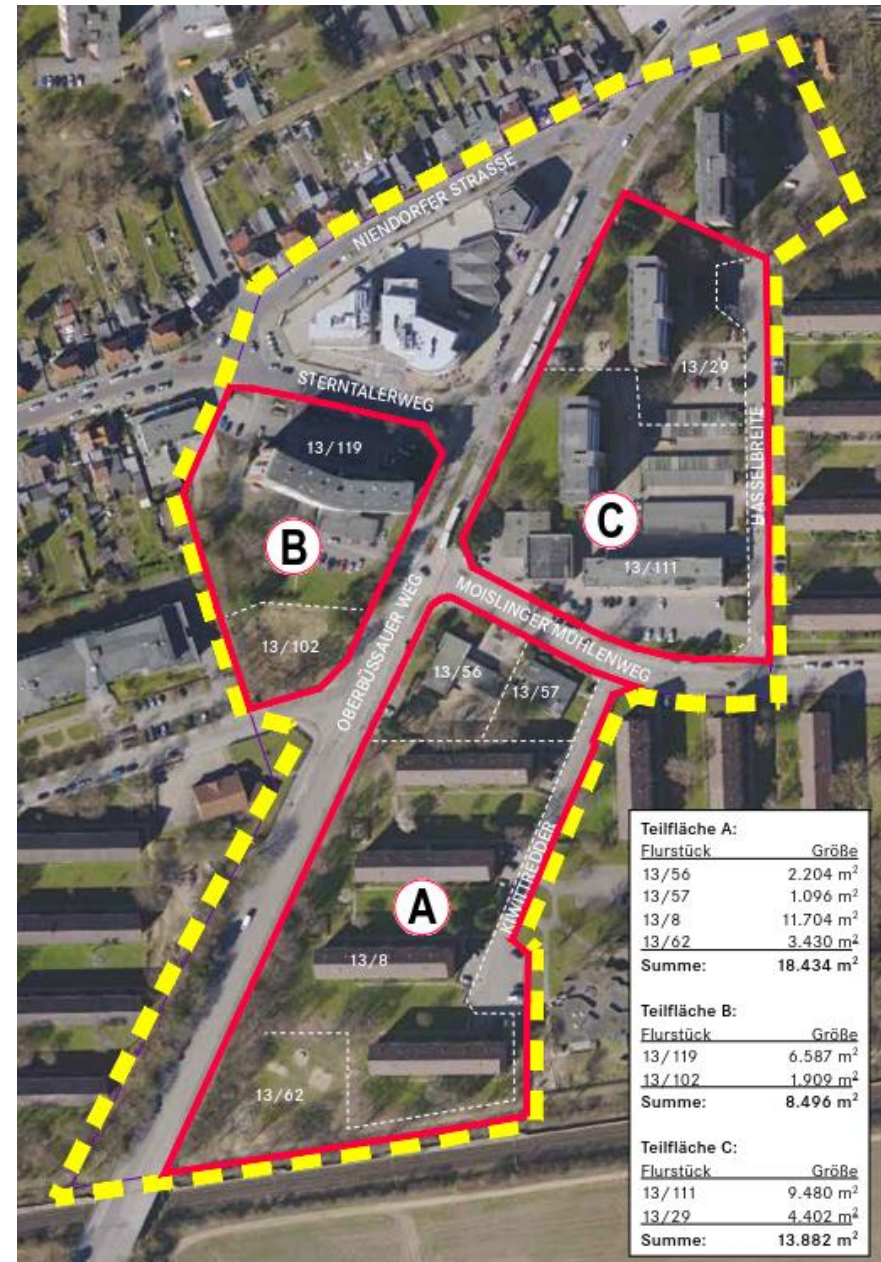
1. Grundlagen
2. Übergeordnete Thesen zum Thema Bahnhofsumfeldgestaltung
3. Erste Ideen für den Haltepunkt Lübeck-Moisling
4. Überlegungen zum Thema Lärmschutz

# 1. GRUNDLAGEN

## ■ HINTERGRUND

- Anlass: Stationsneubau und städtebaulich-landschaftsplanerischer Wettbewerb
- Vorgaben:
  - Zwei Außenbahnsteige östlich des Oberbüssauer Weges
  - Erschließung beider Bahnsteige von der Brücke (Treppen, Rampen) sowie des nördlichen Bahnsteigs (Züge Richtung Hamburg) vom Kiewittredder und am östlichen Bahnsteigende
- Aufgabe: Definition der verkehrlichen Rahmenbedingungen
- Ziele: verkehrlich und städtebaulich zukunftsweisende Gestaltung der Erschließungs- und Verknüpfungsanlagen:
  - Busanbindung und Taxi-Stellplätze
  - Bike+Ride (frei zugängliches und gesichertes Abstellen der Räder)
  - Park+Ride und Vorfahrt
  - innovative Mobilitätsangebote (z.B. CarSharing)
  - Fußwege
- Integrativer Planungsansatz: Berücksichtigung der Aufenthaltsqualität im Interesse der Bahnnutzer\*innen und der Anwohner\*innen

## WETTBEWERBSGEBIET





## 2. ÜBERGEORDNETE THESEN ZUM THEMA BAHNHOFSUMFELDGESTALTUNG

## ■ DER BAHNHOF ALS ORT DER VERKNÜPFUNG

- Bahnhofsvorplätze bzw. -umfelder erfüllen in erster Linie eine verkehrliche Funktion: Zugang zur Bahn, Verknüpfung mit den Zubringersystemen (ÖPNV/Bus, Fahrrad, Pkw) und fußläufige Erreichbarkeit
- Das bedeutet, dass sie verkehrlich „funktionieren“ müssen:
  - ausreichende Anzahl an ÖPNV-Haltestellen, betrieblich und verkehrlich sinnvolles und zukunftsfähiges Konzept, gute Auffindbarkeit, kurze Wege, fahrgastfreundliche Gestaltung ...
  - ausreichende Anzahl qualitativ hochwertiger Fahrradabstellmöglichkeiten
  - ausreichende Anzahl an P+R-Stellplätzen, um den Ansprüchen der Pendler gerecht zu werden; allerdings gilt hier, dass aus verkehrsplanerischer und v.a. städtebaulicher Sicht eventuell gegengesteuert werden muss
- Wichtig: Integration innovativer und ökologischer Entwicklungen (neue Mobilitätsangebote, Elektromobilität, Photovoltaik, ggf. Gründächer ...)





## ■ BIKE+RIDE ALS WICHTIGER BAUSTEIN DER VERKEHRSVERKNÜPFUNG

- Der Verknüpfung mit dem Fahrrad kommt eine besondere Bedeutung zu, da das Fahrrad Teil des Umweltverbundes ist
- Darüber hinaus bestehen beim Abstellen von Fahrrädern – im Gegensatz zum motorisierten Individualverkehr (Park+Ride) – in der Regel kaum städtebaulichen Bedenken im Zusammenhang mit übermäßigem Flächenverbrauch
- Der deutliche Ausbau der Bike+Ride-Kapazität ist daher ein wichtiger Baustein einer nachhaltigen Bahnhofsentwicklung
- Hierzu gehört neben einem ausreichenden quantitativen Angebot auch die Berücksichtigung innovativer Konzepte:
  - Sammelschließanlage mit modernem Zugangs- und Buchungssystem
  - Schließfächer für Helme, Jacken etc.
  - Lademöglichkeit für E-Bikes
  - Servicedienstleistungen (Luftpumpe, Reparatur-Werkzeug etc.)
  - ggf.: personenbesetzter Service



- **DIE BIKE+RIDE-OFFENSIVE DER NAH.SH**
  - Das Land Schleswig-Holstein hat die besondere Bedeutung des Fahrradverkehrs bei der Verknüpfung am Bahnhof erkannt und entsprechende Programme initiiert
  - In diesem Zusammenhang wurde ein modularer und flexibler Standardtyp entwickelt, der sowohl frei zugängliche als auch gesicherte Stellplätze (Sammelschließanlage) anbietet
  - Dieser Standardtyp unterscheidet sich in Bezug auf Gestaltung und Detaillierung (z.B. Materialwahl und Beleuchtung) von gängigen „Katalog-Lösungen“ und wurde bereits an mehreren Bahnhöfen des Landes realisiert



## ■ DER BAHNHOF ALS ORT DER KOMMUNIKATION UND DES AUFENTHALTS

- Bahnhofsvorplätze und -umfelder dienen nicht nur der Erschließung und des Umstiegs, sondern sind zentrale Orte, die ankommenden und abfahrenden Reisenden eine Vielzahl an Informationen bieten (z.B. über mögliche Aktivitäten in der Umgebung, Freizeit- und Einkaufsmöglichkeiten u.v.m.)
- Zum „Funktionieren“ eines Bahnhofsvorplatzes gehört also mehr als die Erfüllung technischer und verkehrlicher Ansprüche (z.B.: kurze Wege, Barrierefreiheit, ausreichendes Stellplatzangebot):
  - Information
  - Abholen und Verabschieden
  - Treffpunkt und Aufenthalt
  - Empfangen: Bahnhöfe als „Tor zur Bahn“ und „Tor zur Stadt“
  - öffentliches WLAN etc.



### 3. ERSTE IDEEN FÜR DEN HALTEPUNKT LÜBECK-MOISLING

## ■ QUANTITATIVE ANSÄTZE

- Fahrgastzahl (Prognose): 1.400 werktägliche Ein- und Aussteiger (= 700 Einsteiger)
- Ansätze zum Modal Split:
  - Schwerpunkt auf ÖPNV, Fahrrad und Fußgängerverkehr
  - Berücksichtigung alternativer/innovativer Angebotsformen
  - bewusst kein Schwerpunkt auf Park+Ride; aber: Berücksichtigung von Stellplätzen für Bringen und Abholen („Kiss+Ride“)
- Aufteilung Modal Split:
  - Fußgängerverkehr: ca. 40%
  - Bike+Ride: ca. 30% → ca. 210 Fahrradstellplätze (teilweise in einer gesicherten Anlage / Sammelschließanlage; ggf. Berücksichtigung von Elektromobilität)
  - ÖPNV: ca. 20% → Bus: ca. 6 Haltestellen (18-m-Bus) und 2-3 Abstellpositionen („Überliegerplätze“); Taxi: ca. 3-5 Taxi-Stellplätze
  - Park+Ride: ca. 5% → ca. 35 Pkw-Stellplätze (ggf. als Stufenkonzept)
  - Bringen und Abholen: ca. 5% → ca. 5 „Kiss+Ride“-Stellplätze
  - zusätzlich: Stellplätze für CarSharing etc., ggf. für Motorräder/Roller

## ■ VARIANTEN: LÖSUNGSANSÄTZE

### ■ Variante 1: Vorplatz

- Vorplatz nördlich der Bahn, zwischen Böschungskante und Kiwittredder
- ÖPNV-Funktion (Bus, Taxi) und alternativen/innovativen Angebotsformen (CarSharing o.Ä.) am Vorplatz
- „Kombibahnsteig“ Bahn/Bus; im Mittelbereich: Bike+Ride, WC, ggf. Kiosk
- Auf der Brücke: Pkw-Vorfahrt (Bringen/Abholen) und Park+Ride
- Barrierefreiheit durch Rampen zur Brücke

### ■ Variante 2: Brücke

- Vorplatzfunktion aufgeteilt: ÖPNV (Bus/Taxi) und Park+Ride auf der Brücke; kleine Vorfahrten für Pkw (Bringen/Abholen) in unmittelbarer Bahnsteignähe (nördlich und südlich)
- Bike+Ride in Bahnsteignähe; Schwerpunkt auf der Nordseite, in Kombination mit WC/Kiosk
- Barrierefreiheit durch Rampen zur Brücke

## ■ ERSTE BEWERTUNGSPHASE

- Busverkehr:
  - „Umwegfahrt“ bei Variante 1 über Moislinger Mühlenweg und Kiewittredder  
→ Zeitverlust für die Fahrgäste
  - Vorteil „Kombibahnsteig“ bei Variante 1; aber: gilt nur für Umsteigebeziehung Richtung Hamburg; in der Gegenrichtung: lange Umsteigewege
- Bike+Ride / Park+Ride: keine entscheidungsrelevanten Unterschiede zwischen den Varianten 1 und 2
- Fahrgastservice: keine entscheidungsrelevanten Unterschiede zwischen den Varianten 1 und 2
- Städtebau / Entwicklungsmöglichkeit:
  - Vorplatz in Variante 1 erscheint „eine Nummer zu groß“; die städtebauliche Verbindung zwischen der Neubebauung und dem Bahnsteig (Richtung Hamburg) ist in Variante 1 durch die Betonung der Verkehrsfunktion eingeschränkt
  - Variante 2 bietet mehr Möglichkeiten für die städtebauliche Entwicklung („Klammerfunktion“ des Vorplatzes)
- **Fazit: Variante 2 als Vorzugsvariante**

## WEITERENTWICKLUNG: VARIANTE 2A (ÜBERSICHT)

- Korrektur der nördlichen Vorfahrt am Kiewittredder; dadurch: günstigere Ausrichtung der Potenzialfläche für die Neubebauung (Wettbewerbsgebiet)
- Korrektur der Bike+Ride-Anlage auf der Südseite; dadurch: Offenhalten der Wegeverbindung Richtung Osten





WEITERENTWICKLUNG: VARIANTE 2A (PLANUNGSGEBIET)



## WEITERENTWICKLUNG: VARIANTE 2A (DETAIL)

- Bahnsteigerschließung über die Brücke Oberbüssauer Weg; ggf. witterungsgeschützt
- Bus-Anbindung (Ankunft/Abfahrt) möglichst nah an den oberen Treppen-/Rampenenden; im weiteren Planungsverlauf: Prüfung der Alternative Rampen/Aufzüge
- Gestaltung des zentralen Umsteigebereichs vom/zum Bus als Begegnungszone
- Nordseite: Gebäude mit Service- und Lärmschutzfunktion



- **GESTALTUNG DES STRASSENRAUMS AUF DER BRÜCKE**
  - Pflasterung der Fahrbahn im zentralen Querungs- und Umsteigebereich
  - Verzicht auf Hochborde



**Fußgängerfreundliche Begegnungszonen an den Bahnhöfen in Duisburg-Großenbaum und Baar (Schweiz)**

- **IDEE: MULTIFUNKTIONALES SERVICEGEBÄUDE AUF DER NORDSEITE**
  - Entwurfsansatz: Gebäude als Interpretation eines kleinen Bahnhofsgebäudes mit Lärmschutzfunktion
  - Mögliche Funktionen:
    - Fahrradabstellanlage (frei zugängliche Stellplätze und Sammelschließenanlage), ggf. mit Zusatzfunktionen (Schließfächer, Lademöglichkeit, Reparatursäule)
    - öffentliche, barrierefreie Toilette
    - Fahrkarten und Information
    - witterungsgeschütztes Warten und Treffpunkt
    - ggf.: Kiosk

- **BEISPIELE: SERVICEGEBÄUDE IN FALKENSEE UND KÖNIGS WUSTERHAUSEN**
  - Eingeschossige Baukörper mit Kiosk, Warte- und Informationsbereich (Bus) und öffentlicher Toilette



(Planung: stationova GmbH)

- **BEISPIEL: „INNOSTATION“ IN LUTHERSTADT WITTENBERG ALTSTADT**
  - Langgestreckter Baukörper mit Bahnsteigzugang, Fahrradabstellanlage, Warte- und Informationsbereich sowie öffentlicher Toilette



(Planung: stationova GmbH)

## 4. ÜBERLEGUNGEN ZUM THEMA LÄRMSCHUTZ

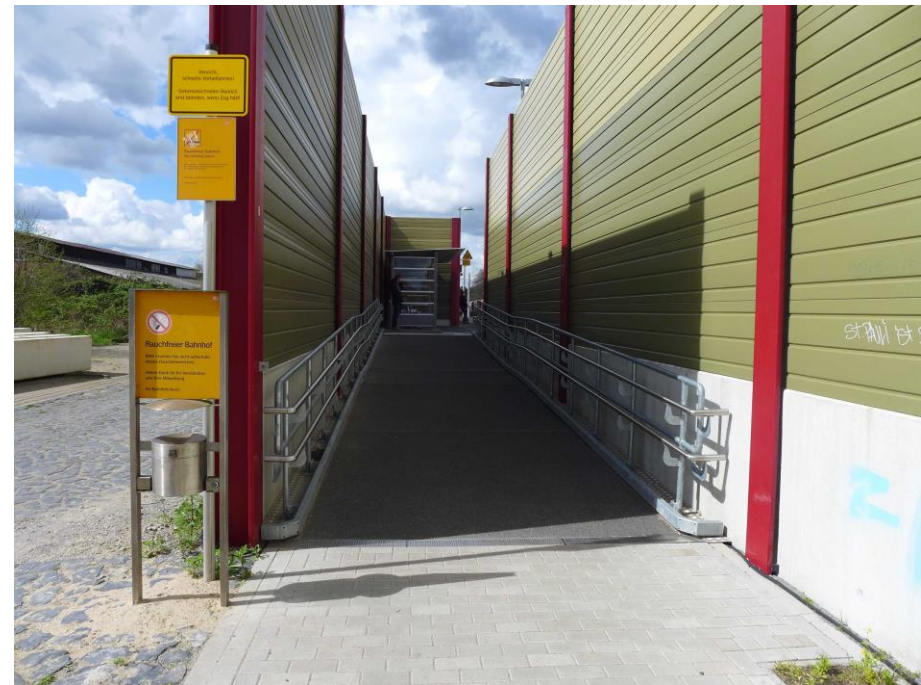
## ■ PROBLEMLAGE

- Lärmschutz ist aus Sicht der Anwohner\*innen sinnvoll und im Sinne der Wohn- und Lebensqualität wichtig; daher ist es grundsätzlich positiv, wenn die Deutsche Bahn AG Lärmschutzmaßnahmen vorsieht
- Allerdings gibt es auch negative Aspekte:
  - Verstärkung der Barrierewirkung
  - Einschränkung von Sicht- und Wegebeziehungen
  - Verschlechterung der Bahnsteigerschließung
  - Verschlechterung der Aufenthaltsqualität auf dem Bahnsteig und des Sicherheitsempfindens (vor allem bei schmalen Bahnsteigen und durchfahrenden Zügen)



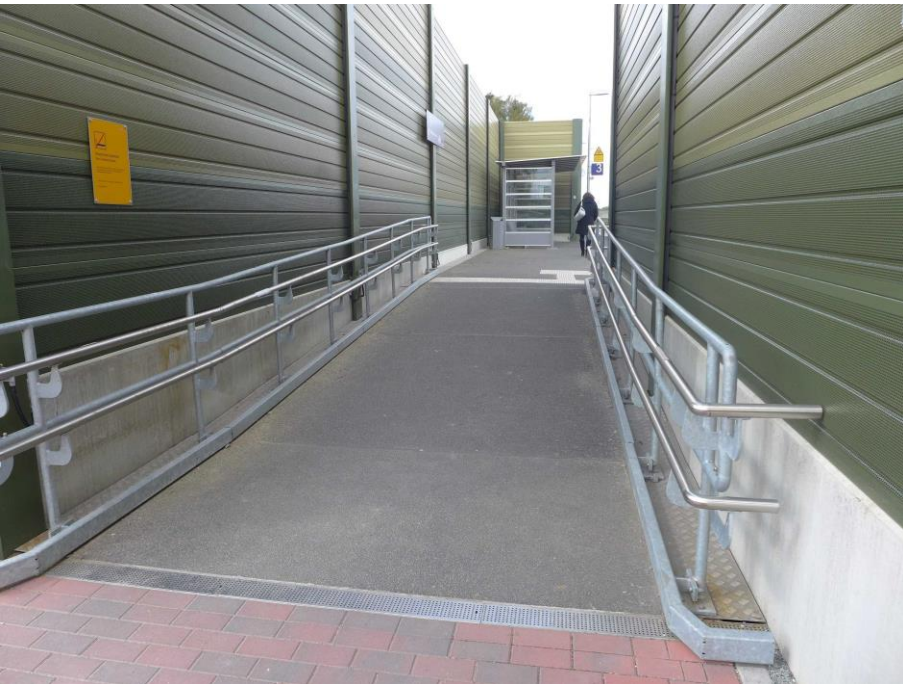


- BEISPIELFOTOS: STANDARD-LÄRMSCHUTZWAND



„Verstecken“ des Bahnsteigs hinter einer Lärmschutzwand im Bahnhof Radbruch (Niedersachsen)

- BEISPIELFOTOS: STANDARD-LÄRMSCHUTZWAND



**Bahnsteigzugang durch die „Schleuse“ und Wartebereich im Bahnhof Bardowick (Niedersachsen)**

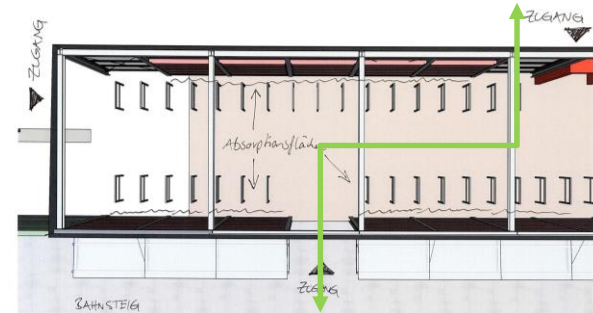
- BEISPIELFOTOS: ALTERNATIVEN



**Transparente Lärmschutzwand in Großkarolinenfeld und Gabionenwand in Langweid (Lech)**

■ **BEISPIEL: BIKE+RIDE-ANLAGE AM BAHNHOF RANGSDORF (ENTWURF)**

- Langgestreckter Baukörper mit Bahnsteigzugang, Fahrradabstellanlage und Wartebereich
- Bahnsteigseite: Wandgestaltung ggf. unter Verwendung von Alu-Kassetten-Elementen



(Planung: stationova GmbH)



**HERZLICHEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !**

Kontakt:

Roland Neumann  
Agentur BahnStadt GbR  
Bötzowstraße 38  
10407 Berlin  
Tel.: 030 - 4050577-13  
neumann@bahnstadt.de  
www.bahnstadt.de