NAH.SH

Untersuchung der ÖPNV-Anbindung der Lübecker Bucht an die neuen Bahnstationen der Neubaustrecke Ratekau - Neustadt

ENTWURF 14.12.2016

Vorschläge zur Konzeption von Bedienungsvarianten

Runder Tisch Süd 2 (Lübeck bis Timmendorfer Strand)

Gutachter
plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung
Ludwig-Erhard-Straße 8
34131 Kassel

Agenda

1. Zielsetzungen und Rahmenbedingungen
2. Entwicklung von Bewertungskriterien
3. Ergebnisse der Analyse
4. Entwicklung von Bedienungsvarianten und Vergleich
5. Ausblick und weiteres Vorgehen

Zielsetzungen und Rahmenbedingungen

Rahmenbedingungen

•Verlegung der Schienentrasse zwischen Ratekau und Haffkrug und damit auch der Zugangspunkte zum SPNV in Timmendorfer Strand, Scharbeutz und Haffkrug

Zielsetzungen

•Entwicklung eines SPNV-/ÖPNV-Konzeptes für die Städte und Gemeinden an der Lübecker Bucht mit optimaler Anbindung an den SPNV und zu den benachbarten Zentren sowie attraktiver Verbindungen zwischen den Orten und den touristischen Zielen

•Mindestens Erhalt der heutigen Angebotsqualität, möglichst Integration in bestehende Busverkehre

•Prüfung von Zubringerverkehren zwischen den (neuen) SPNV-Haltepunkten und den Orten und Verbesserung der innerörtlichen Erschließung

•Berücksichtigung von Linienverkehren, bedarfsgesteuerten Bedienungsformen und ggf. weiteren Mobilitätsangeboten

•Gewährleistung der Anbindung der Schulstandorte

•Prüfung von Beschleunigungsmaßnahmen

Zielsetzungen und Rahmenbedingungen

Grundlagen

LNVP Landesweiter Nahverkehrsplan Schleswig-Holstein

•„Plus 50 Prozent“: Taktverdichtung auf T30 Lübeck – Neustadt

RNVP 3. Regionaler Nahverkehrsplan Kreis Ostholstein

•Optimierte Verknüpfung und Vertaktung des Angebotes

•Stärkung des ALFA-Systems

•Verbreitung vermarktungsfähiger Produkte

Klimaschutzteilkonzept (Timmendorfer Strand)

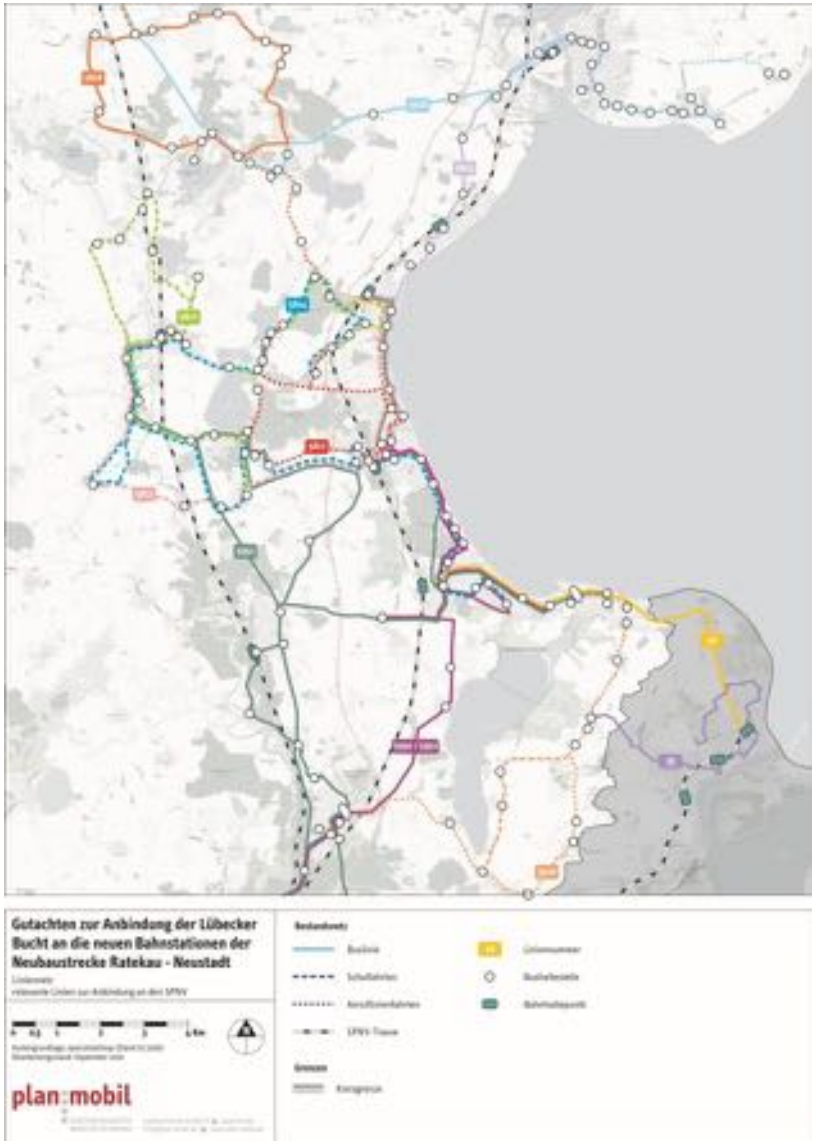
•Bahnhof als multimodale Schnittstelle

•Förderung intermodaler Mobilität

Ortsentwicklungskonzept (Sierksdorf)

•Ausbau der Linie 5803

•Einsatz bedarfsorientierter Angebotsformen



Zielsetzungen und Rahmenbedingungen

Geplantes SPNV-Betriebskonzept

„Variante 1 / 1TS“

- **Regionalbahn Lübeck – Neustadt im Halbstundentakt, Halt in Ratekau, Scharbeutz, Haffkrug, Sierksdorf**
- **Regionalexpress Lübeck – Fehmarn im Zweistundentakt mit Halt in Haffkrug**
- **Option: Neuer Haltepunkt Timm. Strand / Neuhof**

„Variante 2 / 2TS“

- **Regionalbahn Lübeck – Neustadt im Stundentakt, Halt in Ratekau, Scharbeutz, Haffkrug, Sierksdorf**
- **Regionalexpress Lübeck – Fehmarn/Neustadt im Stundentakt mit Halt und Flügelung RE/RB in Haffkrug**
- **Option: Neuer Haltepunkt Timm. Strand / Neuhof**

→ **Unterschiede liegen (neben Fahrtenhäufigkeit und Bedienung Timm. Strand / Neuhof) im Fahrplan nur im geringen Minutenbereich**

Anregungen der Kommunen an der Lübecker Bucht (Befragung September 2016)

- Ausweitung des Bedienungsangebotes v.a. in den Abendstunden
- mind. Erhalt der derzeitigen Verbindungs- und Bedienungsqualitäten
- bessere Anbindung der Unter- und Mittelzentren nördlich der Lübecker Bucht (Eutin, Oldenburg)
- Reduzierung der Belastungen im motorisierten Individualverkehr

- Einrichtung einer Bäderlinie
- Einsatz innovativer Mobilitätsangebot

- weitere, multimodale Verknüpfungsmöglichkeiten am Haltepunkt Ratekau
- Optimierung der Anbindung von Niendorf
- Erschließung der Ortschaften und Höfe außerhalb der Schulzeiten

- Stauanfälligkeit auf verschiedenen Straßenabschnitten
- Sorge um Fahrgastrückgänge aufgrund veränderten Angebotes bei Bahn und Bus

Ergebnisse der Analyse

Pendlerbeziehungen

Auspendler

•Deutliche Ausrichtung auf Oberzentrum Lübeck

•Eutin als relevantes Ziel lediglich für Süsel, Oldenburg und Neustadt

•Hamburg als weiteres Ziel für ausgewählte Orte

Einpendler

•Timm. Strand und Neustadt als relevante Ziele für Pendler aus Ratekau und Scharbeutz bzw. aus Süsel, Grömitz, Lensahn, Oldenburg und Eutin

•Weitere Relationen von Ratekau nach Scharbeutz

Hansapark in Sierksdorf als bedeutender Arbeitsplatz-standort

Zunahme der Pendlerbewegungen in den Sommermonaten

Ergebnisse der Analyse

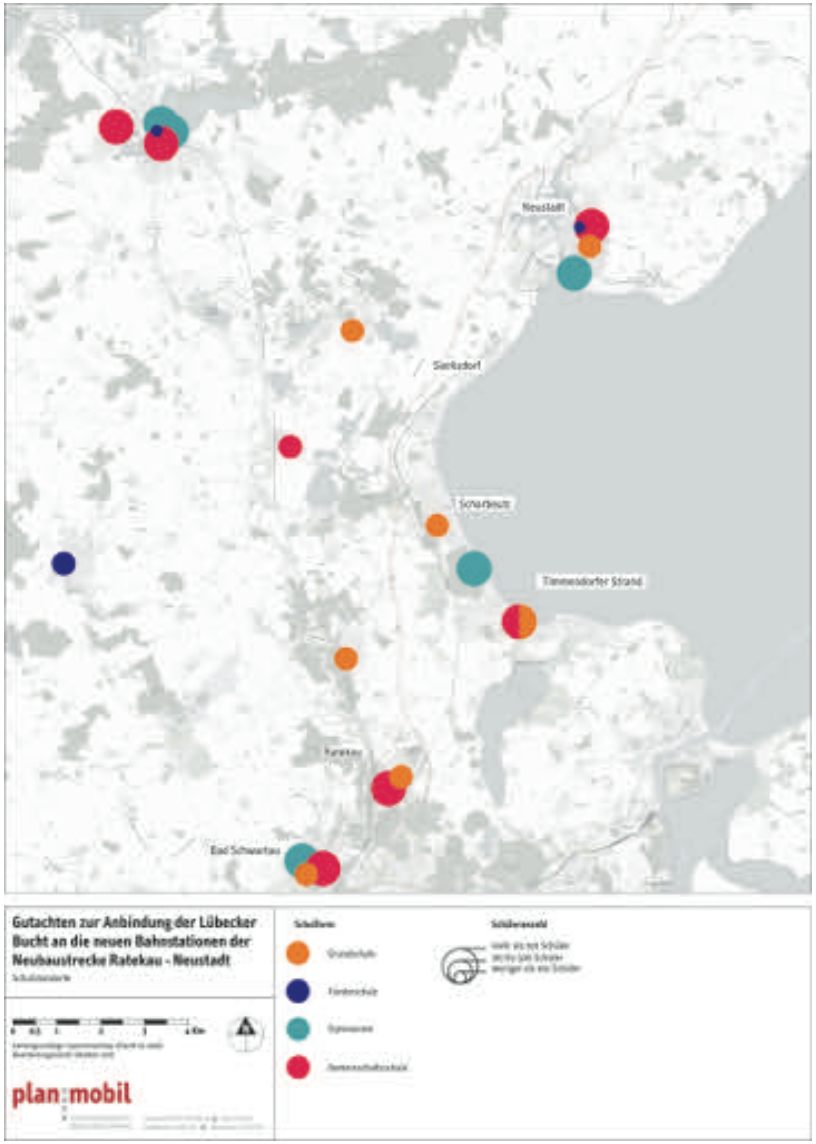
Schulstandorte

Im Untersuchungsraum und dessen Umkreis liegen

- 14 Grundschulen
- 4 Förderzentren
- 9 Gemeinschaftsschulen
- 5 Gymnasien
- ein privates Gymnasium

- **Insgesamt ca. 13.000 Schülerinnen und Schüler, davon rund 6.400 Schülerinnen und Schüler in den Schulen des Untersuchungsraumes**

- **Bedeutendere Schulstandorte in Neustadt, Ratekau und Pönitz sowie Eutin und Bad Schwartau**



Bedienungs- und Verbindungsqualität

- **Im SPNV stündliches Angebot Lübeck – Neustadt und zweistündliches Angebot Lübeck - Fehmarn**
- **Auf einigen Buslinien (weitgehend) vertaktete Bedienungsangebote mit (merkbar) regel-mäßigen Abfahrtszeiten (Linie 40, 5518, 5804, 5951)**
- **Teilweise stündliche Fahrtmöglichkeiten**
  - Linie 40: Travemünde – Timm. Strand – Scharbeutz
  - Linie 5518: Eutin – Süsel – Neustadt - Pelzerhaken
  - Linie 5951: Lübeck – Ratekau – Pansdorf – Timm. Strand
- **Nahezu kein Angebot im Busverkehr nach 20 Uhr**
- **Auf den übrigen Linien Ausrichtung auf den Schulverkehr und die Schulstandorte, kein oder nur sporadisches Angebot an Ferientagen**
- **Geringe Bedienungsqualität insbesondere der Ortschaften und Höfe westlich der A1**

Ratekau, Dorfplatz

in Richtung	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
Neustadt Bahnhof	2 Fahrten/Std. mit Lücken + EF	1 Fahrt/Std. + EF	1 Fahrt/Std. mit Lücken	T120 +EF
Neustadt, Markt	T60 + EF	T60 + EF	T60 mit Lücken	T120 + EF
Sierksdorf Bahnhof	T60 + EF	T60 + EF	T60	60
Scharbeutz, Ocean-Park	T60 + EF	T60 + EF	T60	T60
Timmendorfer Strand, ZOB	T60 + EF	T60 + EF	T60	T60
Lübeck Hbf/ ZOB	2 Fahrten/Std. mit Lücken + EF	2 Fahrten/Std. mit Lücken	T60 (2x T120)	T60 (2x T120)
Eutin Bahnhof/ ZOB	T60 + EF	T60 + EF	T60 +EF	T60 +EF

Bedienungs- und Verbindungsqualität

- **Direkte Fahrtmöglichkeiten**
  - zwischen den Orten der Lübecker Bucht,
  - mit dem SPNV nach Lübeck,
  - von Scharbeutz und Neustadt nach Eutin sowie
  - von Neustadt nach Oldenburg
- **Im Vergleich zum Pkw lange Fahrtzeiten mit dem Bus von/ nach Ratekau (keine SPNV-Anbindung)**
- **Günstige Fahrtzeitverhältnisse im ÖPNV zwischen den Orten und nach Lübeck/ Hamburg durch bestehende SPNV-Anbindung (< 1,5), aber auch z. B. von Neustadt nach Eutin**

Von	Nach	Fahrtzeit ÖPNV	Verhältnis ÖPNV/MIV
Timm. Strand, ZOB	Lübeck Hbf/ZOB	29 Min.	1,4
Neustadt, Markt	Eutin Bf/ ZOB	37 Min.	1,7
Scharbeutz, Ocean Park	Hamburg Hbf	85 Min.	1,4
Scharbeutz, Ocean Park	Timm. Strand, ZOB	29 Min.	2,25
Ratekau, Dorfplatz	Timm. Strand, ZOB	25 Min.	2,5

Ergebnisse der Analyse

Infrastruktur, Verknüpfung und Betrieb

- Zentrale Haltestellen ohne barrierefreie Ausstattung (z. B. Timmendorf ZOB)
- Park+Ride an den bestehenden Haltepunkten
- Bike+Ride an den bestehenden Haltepunkten

- Keine Bevorrechtigungsmaßnahmen in den Orten an der Lübecker Bucht, dadurch insbesondere in den Sommermonaten an aufkommensstarken Tagen starke Beeinträchtigungen des Betriebsablaufs und damit der Fahrplanstabilität
- Wendemöglichkeiten in der Nähe der zentralen Haltestellen im Ortszentrum von Scharbeutz und Timmendorfer Strand prüfen

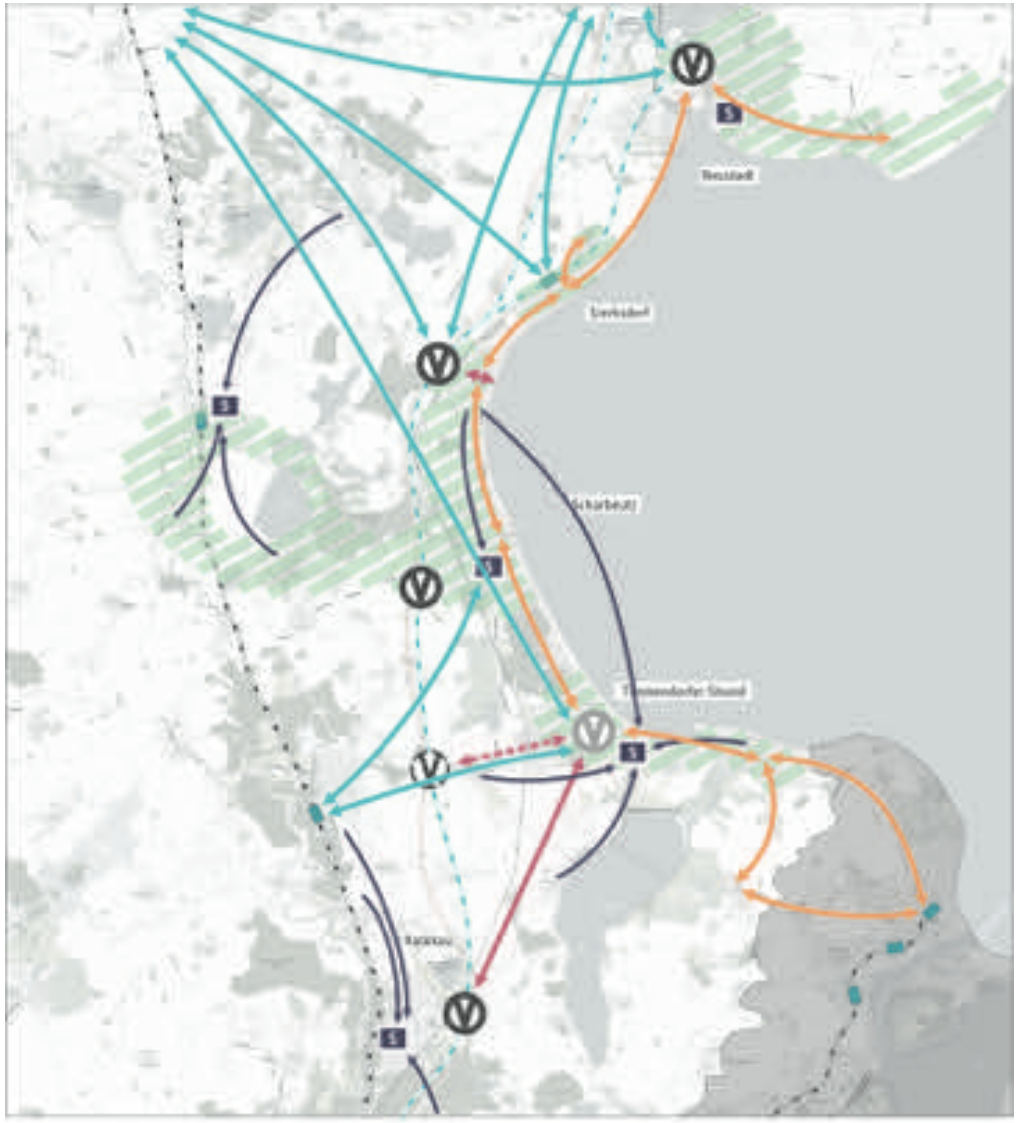
Weitere Kriterien

- Nur wenige sichtbare Marketingaktivitäten zur Bewerbung des ÖPNV-Angebotes an der Lübecker Bucht (Ausrichtung insbesondere auch Anbindung mit der Bahn für Touristen)
- Teilweise Linienfahrpläne vorhanden (NAH.SH und Verkehrsunternehmen), z. B. für Linien 5518, 5803
- Keine auf das Untersuchungsgebiet ausgerichtete umfassende Fahrgastinformation (Fahrplan, Haltestellen, Tarif, Verbindungen etc.) für Bevölkerung oder insbesondere Gäste
- Keine besonderen (z. B. auf Mobilitätsbedürfnisse der Gäste ausgerichteten) Fahrgastinformationen an den Haltestellen und Verknüpfungspunkten
- Keine dynamischen Fahrgastinformationen an Haltestellen, Verknüpfungspunkten oder aufkommensstarken Einrichtungen

Entwicklung von Bedienungsvarianten

Grundsätzliche Vorgehensweise

- **Mindestens Erhalt der heutigen Angebotsqualität, möglichst Integration in bestehende Busverkehre**
- **Prüfung von Zubringerverkehren zwischen den (neuen) SPNV-Haltepunkten und den Orten und Verbesserung der innerörtlichen Erschließung**
- **Berücksichtigung von Linienverkehren, bedarfsgesteuerten Bedienungsformen und ggf. weiteren Mobilitätsangeboten**
- **Gewährleistung der Anbindung der Schulstandorte**
- **Prüfung von Beschleunigungsmaßnahmen**



Grundsätzliche Ausrichtung

•Einrichtung einer durchgehenden Bäderbuslinie

- zwischen Ratekau, Timmendorfer Strand, Scharbeutz, Haffkrug, Sierksdorf, Neustadt und Pelzerhaken (Rettin)
- mit strandnaher Linienführung im Abschnitt zwischen Timm. Strand und Sierksdorf
- mit Halt an allen Haltestellen und damit Anbindung aller am Weg liegenden touristischen Ziele
- mit Anbindung der SPNV-Haltepunkte Ratekau (Verknüpfung Richtung Lübeck), Sierksdorf und Neustadt

•Anbindung der SPNV-Haltepunkte Ratekau, Scharbeutz, Haffkrug und Neustadt (sowie ggf. Timmendorfer Strand/ Neuhof) durch weitere Buslinien, die auch Erschließungsfunktionen in den Orten übernehmen

•Beibehaltung der Verbindung zwischen Travemünde und Scharbeutz über Niendorf und Timmendorfer Strand (Linie 40)

•Stärkung der Verbindung zwischen Scharbeutz und Eutin über Haffkrug (Linie 5816) mit SPNV-Verknüpfung

•Neuordnung weiterer Buslinien, Verbesserung des Angebotes abends bzw. an Ferientagen

Entwicklung von Bedienungsvarianten

Angebot der Bäderbuslinie

Linienführung:

•Ratekau – Timmendorfer Strand – Scharbeutz – Haffkrug – Sierksdorf – Neustadt – Pelzerhaken (– Rettin)

•Möglichkeit strandnaher Linienführung

•Bedienung aller Haltestellen auf dem Linienweg

•Übernahme des Fahrtenangebotes der Linie 5803 und teilweise der Linie 5518 zwischen Neustadt und Rettin

•Neuer Verknüpfungspunkt am ESC in Timmend. Strand

Bedienungsangebot:

•Stundentakt, Verdichtung zum Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeiten bzw. aufkommensstarken Zeiten im Sommerhalbjahr

•An stauanfälligen Tagen Trennung der Linienumläufe in Timm. Strand (ESC), um Verspätungen auf gesamter Strecke zu vermeiden

Verknüpfungen:

•Verknüpfung mit SPNV in Ratekau von/nach Lübeck (optimal bei Halbstundentakt der RB)

•Verknüpfung mit SPNV in Neustadt von/nach Lübeck (optimal bei Halbstundentakt der RB)

•mögliche Verknüpfung mit weiteren Buslinien in Timm. Strand, Scharbeutz und Neustadt

Entwicklung von Bedienungsvarianten

Bedienungsvariante 1
mit Bahnhaltepunkt Timm. Strand/ Neuhof

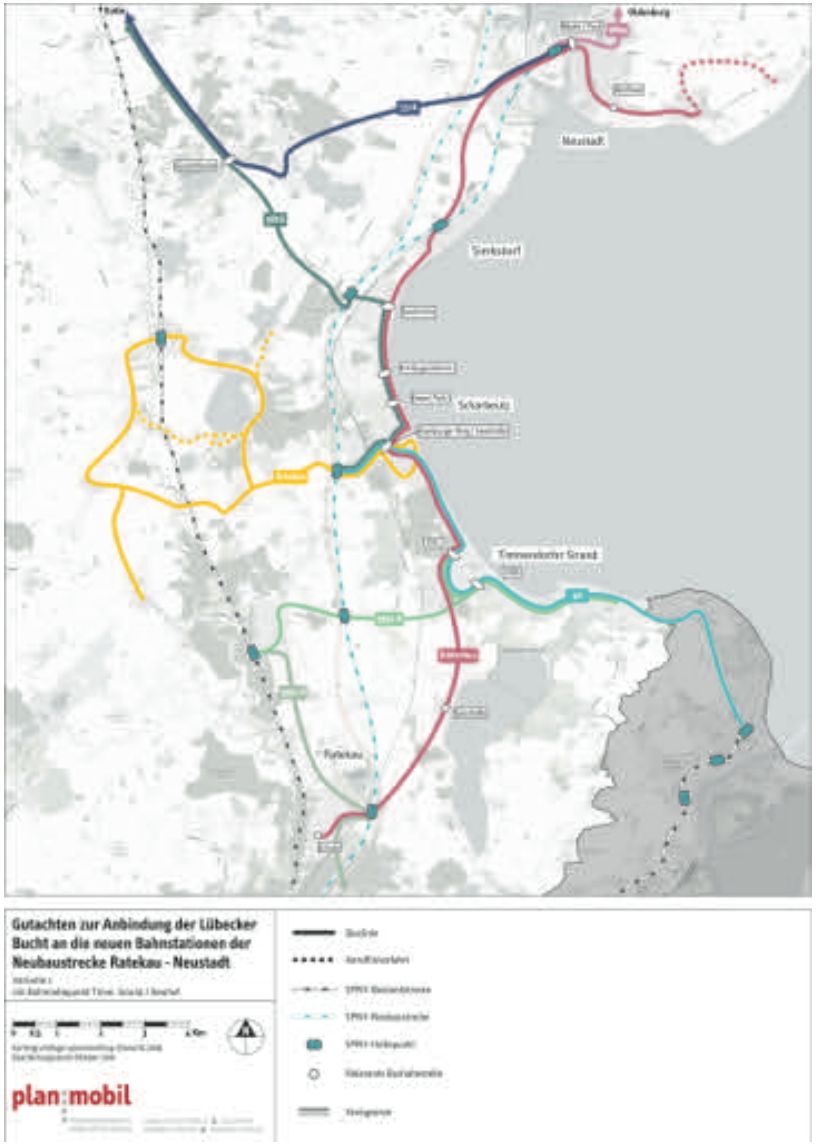
Aufteilung der **Linie 5951**

•Abschnitt A: (Lübeck-) Bad Schwartau – Ratekau – Pansdorf mit Ausrichtung auf die Anbindung des SPNV-Haltepunktes Pansdorf mit Verknüpfung von/nach Eutin

•Abschnitt B: Pansdorf – Timm. Strand – Niendorf mit Ausrichtung auf die Anbindung des SPNV-Haltepunktes Timm. Strand / Neuhof mit Verknüpfung von/nach Lübeck und Neustadt

•Verknüpfung mit Bäderbus am ESC Timm. Strand Richtung Scharbeutz

•Integriertes Angebot mit Linie 40 zwischen Timm. Strand und Niendorf auf annähernden Halbstundentakt



Entwicklung von Bedienungsvarianten

Bedienungsvariante 2

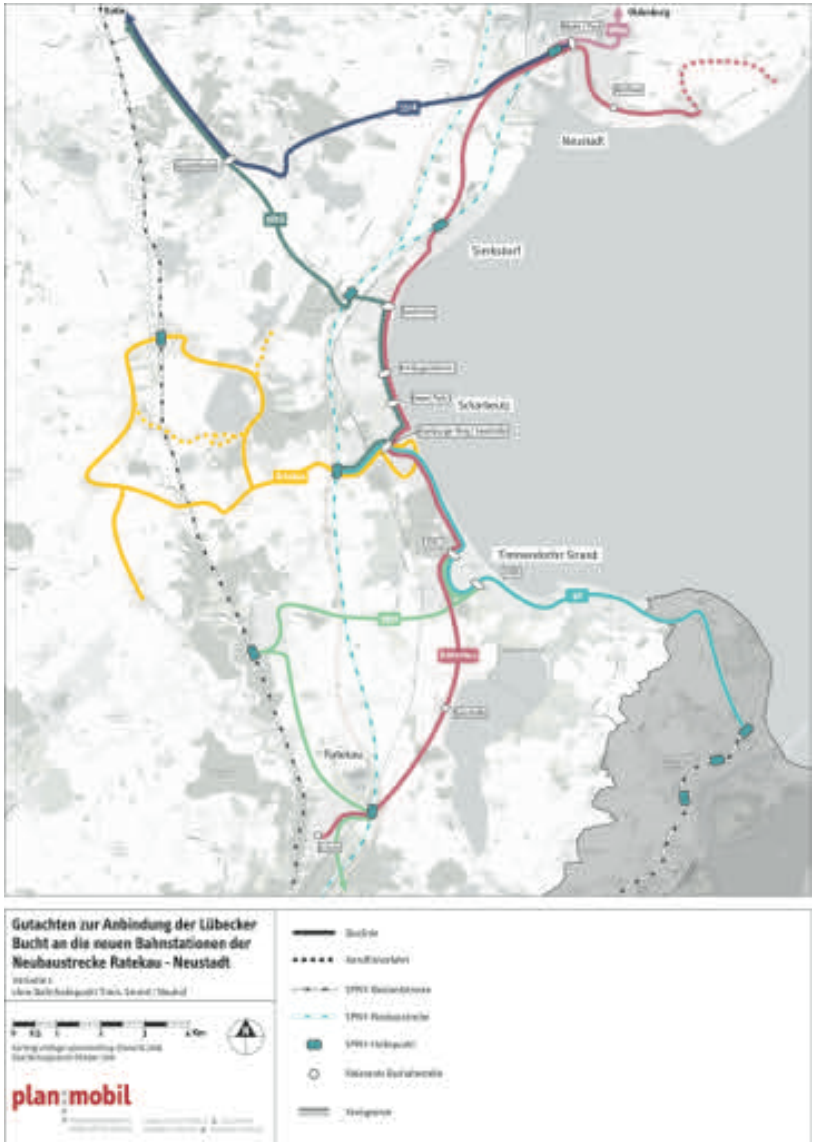
ohne Bahnhaltepunkt Timm. Strand/ Neuhof

Führung der durchgehenden **Linie 5951**

•zwischen Bad Schwartau, Ratekau, Pansdorf und Timm. Strand

•Ausrichtung auf die Anbindung des SPNV-Haltepunktes Pansdorf mit Verknüpfung von/nach Lübeck und Eutin

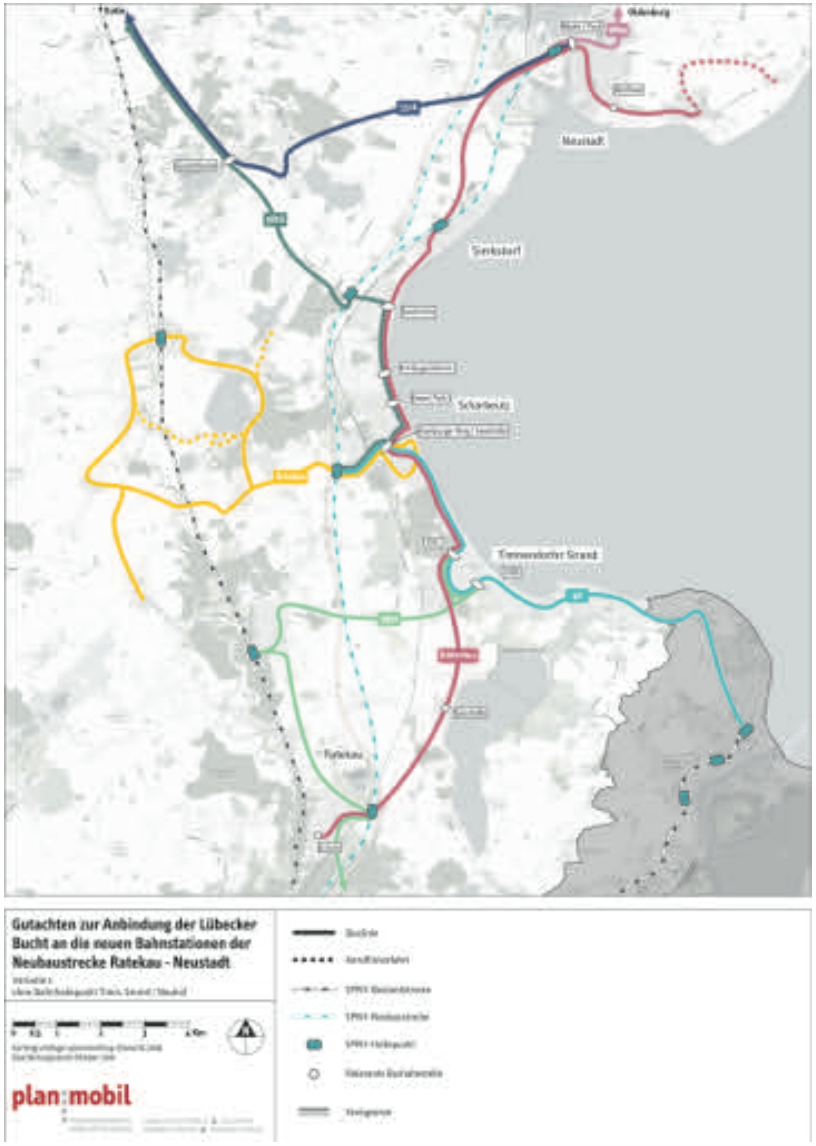
•Verknüpfung mit Linie 40 am ESC Timm. Strand Richtung Niendorf und Travemünde



Entwicklung von Bedienungsvarianten

Anpassung weiterer Linien in beiden Varianten

- Vertaktung des Angebotes **der Linie 5804** zwischen Oldenburg, Lensahn und Neustadt mit Verknüpfung zum SPNV in Lensahn
- Verknüpfung der **Linie 5518** mit dem Bäderbus in Neustadt zum Erhalt der Verbindung zwischen Eutin und Neustadt (sowie Pelzerhaken und Rettin)
- Vertaktung des Angebotes der **Linie 5816** zwischen Eutin und Scharbeutz mit Verknüpfung zum SPNV von/nach Lensahn und Oldenburg in Haffkrug sowie zu Linie 40 in Scharbeutz (Hamburger Ring/Seestraße)
- Einrichtung einer **Ortsbuslinie** Scharbeutz in Kombination mit Linie 5817
- Führung der **Linie 40** zum neuen Bahnhaltepunkt Scharbeutz mit Ausrichtung auf die dortige Verknüpfung zum SPNV von/nach Neustadt sowie Integration des Angebotes mit Bäderbus zwischen Scharbeutz und Timm. Strand zum annähernden Halbstundentakt
- Abends und am Wochenende Einrichtung von **ALFA-Fahrten**

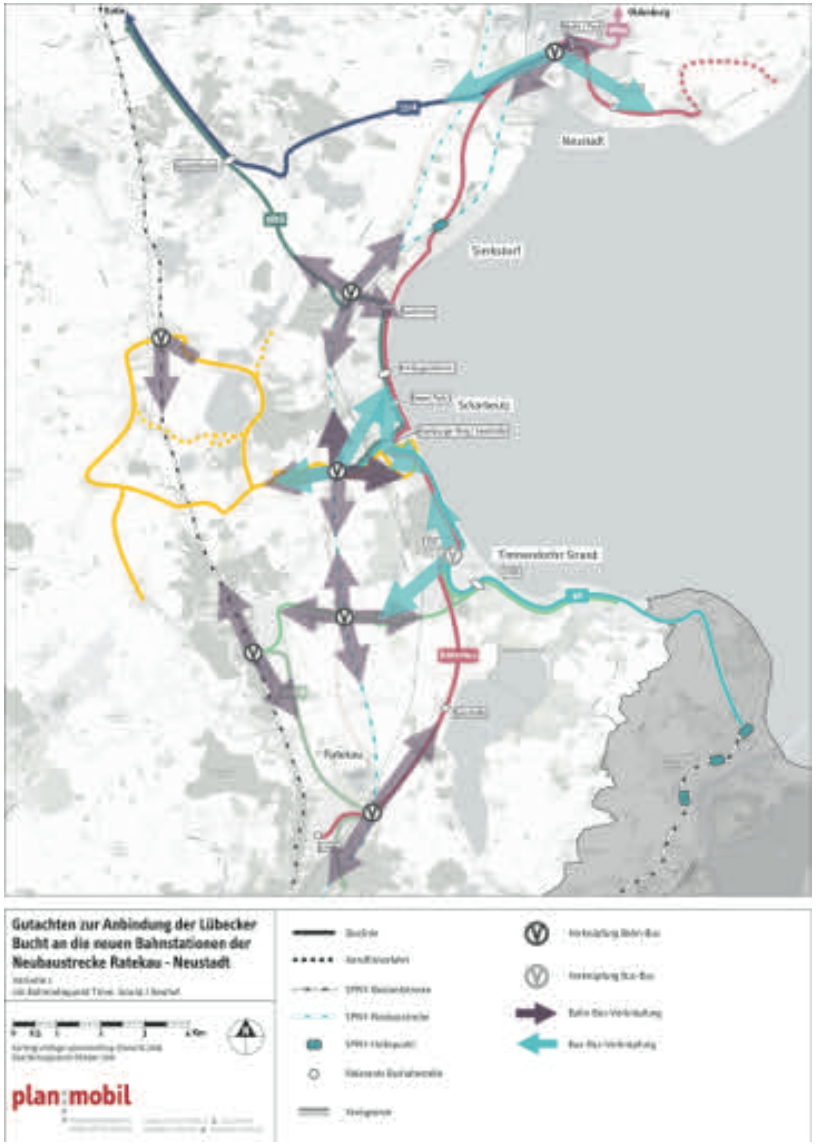


Entwicklung von Bedienungsvarianten

Vergleich der Bedienungsvarianten
Verknüpfungsmöglichkeiten
Variante 1

Bahn-Bus-Verknüpfung in
- Neustadt Bf. (Linie 5804 und weitere)
- Haffkrug Bf. (Linie 5816)
- Scharbeutz Bf. (Linien 40 und Ortsbus Scharbeutz)
- Pönitz Bf. (Ortsbus Scharbeutz)
- Ratekau Bf. (Bäderbus)
- Pansdorf Bf. Linie 5951
- Timm. Strand / Neuhof (Linie 5951)

Bus-Bus-Verknüpfung in
- Neustadt, Bf/ZOB / Markt (Linie 5518, Bäderbus und weitere)
- Scharbeutz Bf. (Linie 5816 und Ortsbus Scharbeutz)
- Scharbeutz, Hamburger Ring /Seestraße (Linie 40 und 5816)
- Timm. Strand, ESC (Bäderbus und Linie 5951)

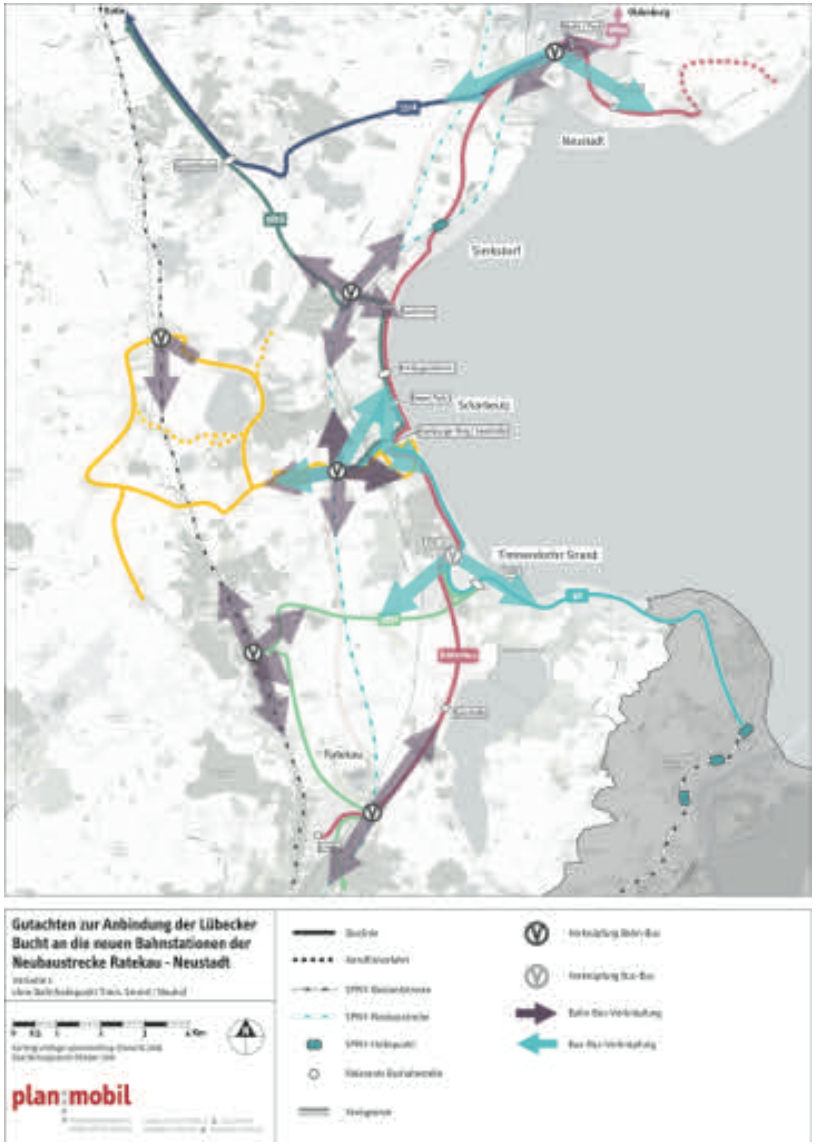


Entwicklung von Bedienungsvarianten

Vergleich der Bedienungsvarianten
Verknüpfungsmöglichkeiten
Variante 2

Bahn-Bus-Verknüpfung in
- Neustadt Bf. (Linie 5804 und weitere)
- Haffkrug Bf. (Linie 5816)
- Scharbeutz Bf. (Linien 40 und Ortsbus Scharbeutz)
- Pönitz Bf. (Ortsbus Scharbeutz)
- Ratekau Bf. (Bäderbus)
- Pansdorf Bf. Linie 5951

Bus-Bus-Verknüpfung in
- Neustadt, Bf/ZOB / Markt (Linie 5518, Bäderbus und weitere)
- Scharbeutz Bf. (Linie 5816 und Ortsbus Scharbeutz)
- Scharbeutz, Hamburger Ring /Seestraße (Linie 40 und 5816)
- Timm. Strand, ESC (Linie 40 und 5951)



Vergleich der Bedienungsvarianten mit dem status quo

status quo	Konzept „Bäderbus“
Direkte Fahrtmöglichkeiten	
• zwischen den Orten der Lübecker Bucht • von Scharbeutz nach Lübeck • von Neustadt nach Eutin und Oldenburg	• zwischen den Orten der Lübecker Bucht • von Scharbeutz nach Lübeck und Eutin • von Neustadt nach Eutin und Oldenburg • von Ratekau bis Pelzerhaken (und Rettin)

Maßnahmen für Infrastruktur und Betrieb

Infrastrukturelle Maßnahmen	Betriebliche Maßnahmen
• Ausbau **aller** neuen SPNV-Haltepunkte als multimodale Verknüpfungspunkte • Ausbau des Verknüpfungspunktes **Timm. Strand** ESC mit mehreren Haltepositionen und Wendemöglichkeit • Einrichtung einer Wendemöglichkeit am neuen SPNV-Haltepunkt **Scharbeutz** • Einrichtung einer Bus-Bus-Verknüpfungs-haltestelle in **Scharbeutz** im Bereich Hamburger Ring/Seestraße • Sicherung weiterer Linienführungen in Strandnähe / zur Anbindung touristischer Ziele	• Einrichtung von Beschleunigungsmaßnahmen (z. B. Bevorrechtigung LSA, Fangschaltungen) auf dem Linienweg insbesondere in **Timmendorfer Strand**, **Scharbeutz** und **Neustadt**

Fazit für beide Bedienungsvarianten

•**Verdichtung des Bedienungsangebotes mit einheitlicher Vertaktung** auf Stundentakt bzw. Halbstundentakt auf den Hauptachsen

•**Systematische Verknüpfung** Bus/Bahn am Haltepunkt Ratekau, Scharbeutz, Haffkrug (ggf. auch Timm. Strand/ Neuhof)

•**Beibehaltung der Fahrzeiten**, teilweise auch Verkürzung der Reisezeiten auf den wichtigen Relationen

•Verbesserung der **Anbindung Richtung Eutin** über Linie 5816, Linie 5951 und ggf. Ortsbus Scharbeutz (Grundangebot für die kleinen Orte)

•**SPNV-Angebot im Halbstundentakt** ermöglicht eine deutlich höhere Verbindungsqualität und mehr Verknüpfungsoptionen

Fazit für beide Bedienungsvarianten

•**Infrastrukturelle und betriebliche Maßnahmen** (Einrichtung neue Haltestellen, Verknüpfungshaltestellen Bus/Bus, Wendemöglichkeiten, Beschleunigungsmaßnahmen) sind erforderlich

•Leicht verständliche und damit gut vermarktbare **Angebote für Gelegenheitsnutzer und Gäste** mit systematischen Umstiegspunkten zwischen Bahn und Bus

•Einrichtung des **Haltepunktes Timmendorfer Strand/ Neuhof** hat **kein nennenswertes Potenzial für eine schnellere Anbindung** des Hauptortes oder weiterer Orte an der Lübecker Bucht (gegenüber der Anbindung über Ratekau oder Scharbeutz)

•**Verspätungsanfälligkeit** der langen Linie durch Beschleunigungsmaßnahmen reduzieren (z. B. durch Brechung des Fahrzeugumlaufes an den Spitzentagen im Sommer in Timmendorfer Strand)

→**Ausweitung des Bedienungsangebotes tagsüber bzw. abends und am Wochenende führt zu Mehrleistungen gegenüber heutigem Angebot (noch zu quantifizieren)**

Klärungspunkte und weiteres Vorgehen

Nächste Arbeitsschritte

- Entwicklung detaillierter Fahrplankonzepte ausgewählter Linien
- Entwicklung begleitender Maßnahmen (Marketing, Infrastruktur, Betrieb etc.)

- Darstellung der betrieblichen und wirtschaftlichen Leistungen
- Abschätzung der Veränderung in der Fahrgastnutzung

Ansprechpartner

plan:mobil
Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Maik Bock M.Sc.
Dipl.-Geogr. Frank Büsch
Dipl.-Ing. Natalie Schneider M.Sc.

Ludwig-Erhard-Straße 8, D-34131 Kassel
Tel.: 0561 . 7 08 41 0 3 / Fax: 0561 . 7 08 41 04

E-Mail: bock@plan-mobil.de
www.plan-mobil.de

NAH.SH

Untersuchung der ÖPNV-Anbindung der Lübecker Bucht an die neuen Bahnstationen der Neubaustrecke Ratekau - Neustadt

Vielen Dank.

Anregungen der weiteren Kommunen nördlich von Neustadt (Befragung September 2016)

- **Anbindung an die Bäderorte der Lübecker Bucht relevant für Urlauber, aber auch Pendler und Schüler**
- **Beibehaltung der Haltepunkte für den Fernverkehr**

- **Optimierung der ÖPNV-Anbindung für Pendler (von/nach Lübeck)**
- **Tarifliche Verbesserungen (u.a. Fahrradmitnahme)**

- **Annahme temporärer Verschlechterungen des Angebotes aufgrund der Bauarbeiten**
- **Befürchtung, dass Verbindung nach Neustadt kaum verbessert wird**

Bewertungskriterien

Bewertung der bestehenden Angebotsqualität unter den Gesichtspunkten Bedienung, Verbindung und Erschließung (Grundlage: Standards im RNVP Kreis Ostholstein sowie Ergänzungen)

Bedienungsqualität

Qualität	Anforderung an das Fahrtenangebot
Hohe Qualität	Annähernd stündliche Bedienung
Mittlere Qualität	Mindestens 9 Fahrtenpaare am Tag
Grundversorgung	Bis einschließlich 8 Fahrtenpaare am Tag
Nur Schülerverkehr	Keine Fahrten im Jedermannverkehr

Verbindungsqualität im Nahbereich

Qualität	Anforderung an die Fahrtzeit
Hohe Qualität	bis zu 15 Minuten
Mittlere Qualität	16 bis 25 Minuten
Geringe Qualität	mehr als 25 Minuten

Erschließungsqualität

Siedlungsstruktur / Erschließungsart	Einzugs-radius
verdichteter Bereich	400 m
Siedlungen und Ortsteile mit geringer Verdichtung	500 m
Bahnhaltepunkt	1.000 m

Bewertungskriterien

Weitere (qualitative) Bewertungskriterien

- **Infrastruktur**
- **Verknüpfung und Schnittstellen**
- **Betriebsqualität (v. a. Behinderungen und Störpotenziale)**
- **Fahrgastinformation und Marketing**

- **Sonstige?**

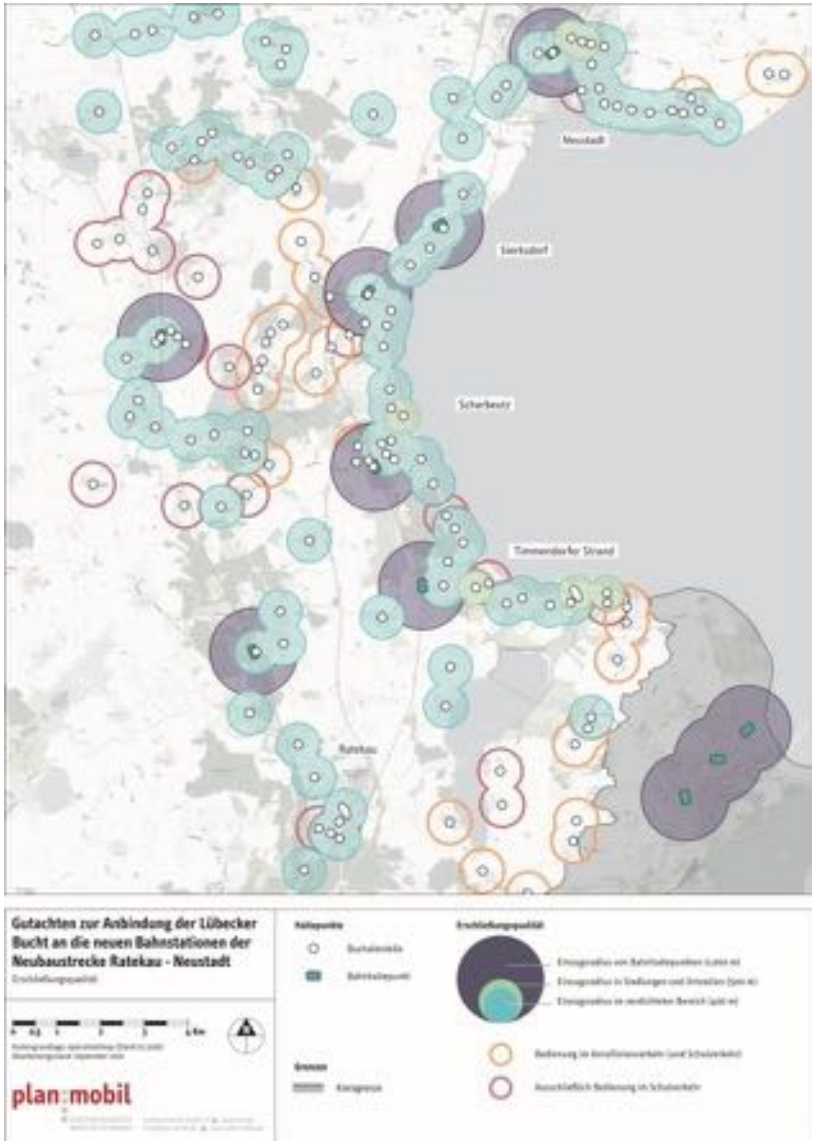
Ergebnisse der Analyse

Erschließungsqualität

- **Keine erheblichen Erschließungsdefizite**
- **Innerhalb der Hauptorte werden verschiedene Gebiete ausschließlich durch den Erschließungsbereich der derzeitigen Bahnhaltepunkte erschlossen**

(→ Erschließungsdefizite bei Verlegung der SPNV-Haltepunkte)

- **Erschließung der kleineren Orte und Ortslagen häufig ausschließlich im Schulverkehr oder über Anruf-Linienfahrten (ALFA)**



Entwicklung von Bedienungsvarianten

Bedienungsvariante 1

mit Bahnhaltepunkt Timm. Strand/ Neuhof

Entwicklung von Bedienungsvarianten

Bedienungsvariante 2

ohne Bahnhaltepunkt Timm. Strand/ Neuhof

Entwicklung von Bedienungsvarianten

Bahn-Bus-Verknüpfung in
- Ratekau Bf. (Bäderbus)
- Pansdorf Bf. Linie 5951
- Timm. Strand / Neuhof (Linie 5951)

Bus-Bus-Verknüpfung in
- Timm. Strand, ESC (Bäderbus und Linie 5951)

Entwicklung von Bedienungsvarianten

Bahn-Bus-Verknüpfung in
- Ratekau Bf. (Bäderbus)
- Pansdorf Bf. Linie 5951

Bus-Bus-Verknüpfung in
- Timm. Strand, ESC (Linie 40 und 5951)

Vergleich der Bedienungsvarianten mit dem status quo

Von	Nach	Reisezeitbeispiel (Umstiege) [Linien] status quo	Reisezeit (Umstiege) [Linien] Konzept „Bäderbus“
Ratekau, Dorfplatz	**Scharbeutz, Ocean Park**	**0:59** (2) [Linien 5951 + 40 + 5803]	**0:34** (0) [Bäderbus]
Timmendorfer Strand, ESC	**Neustadt, Bf. / ZOB**	**0:57** (1) [Linien 40 + 5803]	**0:30** (1) [Linie 40 + SPNV]
Lübeck, Hbf	**Haffkrug, Seebrücke**	**0:40** (1) [SPNV + Linie 5816]	**0:31** (1) [SPNV + Linie 5816]
Lensahn, Bahnhof	**Eutin, Bahnhof/ZOB**	**0:55** (0) [Linie 5508]	**0:39** (1) [SPNV + 5816]
Timmendorfer Strand, ZOB	**Hamburg, Hbf**	**1:26** (2) [Linie 5951 + SPNV]	**1:14** (2) [Linie 5951 + SPNV]

Klärungspunkte

•Welche weiteren Ziele in den Orten sind für die erschließenden Linien relevant?

•Bei Einrichtung der Bäderbuslinie verliert Linie 5951 an Bedeutung und übernimmt nur noch lokale Aufgaben zwischen Niendorf, Timmendorfer Strand und Pansdorf sowie zwischen Pansdorf und Ratekau (daher Reduzierung des Fahrtenangebotes); Besteht der Bedarf, Linie 5951 weiterhin von Ratekau nach Bad Schwartau / Lübeck zu führen (Anbindung Ratekau Zentrum)?

•Kann am Haltepunkt Scharbeutz eine Wendemöglichkeit für Busse eingerichtet werden?

•Ist ein (bedarfsgesteuertes) ALFA-Angebot auf Linie 5816 zwischen Scharbeutz, Haffkrug (mit Verknüpfung von/ nach Oldenburg) und Eutin ausreichend?

•Besteht Bedarf an einem mit weiteren Linien abgestimmten Ortsbus Neustadt?

•…?

Bewertung Verknüpfung am Haltepunkt Timmendorfer Strand / Neuhof

Variante Verknüpfung am Haltepunkt TS/ Neuhof	Variante Verknüpfung am Haltepunkt Ratekau
• Keine Verkürzung der Reisezeiten für Fahrgäste aus Richtung Lübeck durch Einrichtung des Haltepunktes (ggüb. Verknüpfung in Ratekau) • Verkürzung der Reisezeiten für Fahrgäste aus Richtung Norden um ca. 5 Minuten durch Einrichtung des Haltepunktes (ggüb. Verknüpfung in Scharbeutz) • Linienweg für den Bus zwischen Haltepunkt Timmendorfer Strand und Kernort wird als weniger störanfällig eingeschätzt als von Ratekau kommend über Lübecker Straße • Haltepunkt hat nur sehr geringes Fahrgastpotenzial in fußläufiger Entfernung bzw. für Bike+Ride	• Anbindung Haltepunkt Ratekau mit Bäderbus bringt als zusätzlichen Vorteil eine direkte und schnelle Verbindung zwischen Timmendorfer Strand und Kernort Ratekau (und Schule) sowie die regelmäßige Anbindung des Ortsteiles Hemmelsdorf • Bei Verknüpfung des Bäderbusses in Ratekau würde das Fahrgastpotential für eine zusätzliche Anbindung des Haltepunktes Timmendorfer Strand kein weiteres ausreichendes Potenzial bieten für eine regelmäßige Busanbindung • Haltepunkt am Siedlungsrand, Fahrgastpotenzial für Bike+Ride in Ratekau

→ **Potenzial besteht nur für die Anbindung <u>eines</u> Haltepunktes mit attraktiver und dichter Bahn/ Bus-Verknüpfung**

Entwicklung von Bedienungsvarianten

Busbeschleunigungsmaßnahmen

- **Welche Abschnitte sind derzeit besonders stauanfällig?**

- **Sind die Einrichtung eigener Bustrassen oder Bevorrechtigungsmaßnahmen an Lichtsignalanlagen möglich?**