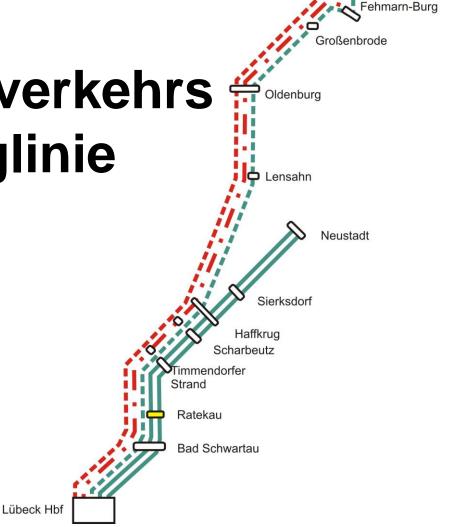


weiter nach DK

Zukunft des Nahverkehrs auf der Vogelfluglinie

Optimierung der Stationsplanungen Nahverkehrskonzept

Jochen Schulz, NAH.SH GmbH Oldenburg; 22.3.2016





### Die Rolle von NAH.SH (Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein)

- Gesellschafter von NAH.SH sind das Land, die Kreise und die kreisfreien Städte;
- Im Auftrag des Landes organisiert NAH.SH den Schienenpersonennahverkehr auf Basis des Landesweiten Nahverkehrsplans (LNVP)
- Im LNVP werden Grundvorgaben (z.B. Bedienungshäufigkeit) gemacht;
- NAH.SH bestellt die Zugleistungen auf Basis von regelmäßigen Ausschreibungen; im Zuge dieser Ausschreibungen werden die Grundvorgaben weiter verfeinert (die Fahrpläne werden vorgegeben)
- NAH.SH hat außerdem den Auftrag die Abstimmung zwischen Bahn und Bus voranzubringen;
- Außerdem vergibt die NAH.SH Fördermittel für Investitionen in den ÖPNV, führt seit 2000 ein Stationsprogramm durch und hat zahlreiche neue Bahnstationen eröffnet



## Die NAH.SH beschäftigt sich derzeit in zwei Bereichen mit der FBQ-Schienenanbindung

### Stationsplanungen:

- Zukünftiger Zugang zum durch das Land finanzierten Nahverkehr;
- Interesse an attraktiven Zugangsstellen (gute Zugänglichkeit, hohe Attraktivität), die optimal an den übrigen Verkehr angeschlossen sind (Schnittstellen) und die ggf. durch ihre hohe gestalterische und funktionale Qualität die entstehenden Nachteile aufgrund der ungünstigeren Lagen auffangen.

### Nahverkehrskonzept:

- Kontinuierliches Streben nach besseren Fahrplankonzepten:
- Derzeit Vorbereitung der Ausschreibung SPNV-Leistungen im Netz
  Ost = günstiger Zeitpunkt neue Konzepte voranzubringen;



### Derzeitiger Stand der Bahnhofsplanungen:

- Vorplanungen für die Stationen Ratekau, Timmendorfer Strand, Scharbeutz, Haffkrug, Lensahn, Oldenburg und Großenbrode durch die DB Station&Service AG im Mai 2015 vorgestellt;
- Planungen stellen bestellte Ausstattung der Stationen dar;
  Verknüpfungsanlagen (Bus, Pkw-Stellplätze und Fahrradabstellanlagen) sind nur schematisch berücksichtigt;
   Zugänge zu den Bahnsteigen i.d.R. mit Minimalprogramm über eine lange Rampe (Forderung an Barrierefreiheit);
- NAH.SH schlägt vor, die Planungen so zu ergänzen, dass die Einbindung in den öffentlichen Raum deutlicher wird und Wegebeziehungen optimiert werden; Finanzierung etwaiger Mehrkosten mit Landes- und kommunalen Mitteln
- Beauftragung der Agentur BahnStadt (auf Bahnhofsplanungen spezialisiertes Planungsbüro im Juni 2015)



### **Zusammenfassende Analyse DB- Vorplanungen:**

- Im Zusammenspiel zwischen der insbesondere aufgrund der zahlreichen Neigungswechsel schwierigen Trassierungsplanung und dem Ziel eine einfache Erschließung der Stationen zu erreichen, wurden Bahnsteigplanungen erstellt;
- Die Erschließung der Bahnsteige erfolgt i.d.R. ausschließlich über sehr lange, dafür aber barrierefreie Rampen (Zugangssituation nicht optimal);
- Verbindung zwischen den Bahnsteigen entweder über den Straßenraum angrenzender Unter- oder Überführungen oder über separate Querungsbauwerke (Brücke in Scharbeutz, Tunnel in Haffkrug und Großenbrode);

Fazit: Technische Planung steht, aber: Erfordernis von Nachbesserungen bei der Zugänglichkeit der Stationen und deren Einbindung in das Umfeld



### Lange Rampenanlagen:



**Scharbeutz** 



### Standard Bahnsteigausstattung // Lärmschutz:

- Einfache, zweckmäßige Wetterschutzhäuschen, dynamische Fahrgastinformation auf den Bahnsteigen
- Schwierigkeit Lärmschutz: Bahnsteige liegen ggf. hinter Lärmschutzwänden







### Grundsätzliches zu den Bahnhofsplanungen:

- Die neuen Stationen bzw. ihre zu ersetzenden derzeitigen Stationen entlang der FBQ-Schienenanbindung haben vergleichsweise wenig Fahrgäste
- Die Fahrgastzahl ist aber entscheidende Grundlage für zukünftige Ausstattungsniveaus
- Durch das wesentlich bessere Nahverkehrsangebot sind Änderungen bei den Fahrgastzahlen zu erwarten;
- Die DB Station&Service AG als Bauherr plant bisher auf Grundlage der derzeitigen Einstufung der Stationen in Kategorien und Bestellung durch die NAH.SH;
- Seitens des Landes wurde bei der abgestimmten Bestellung der Vorentwurfsplanung ein über den Standard für die einzelnen Stationen herausgehender Wetterschutz für Oldenburg, Scharbeutz und Timmendorfer Strand berücksichtigt (Wartehalle Schleswig-Holstein, vergleichbar mit einem kleinen Bahnsteigdach);

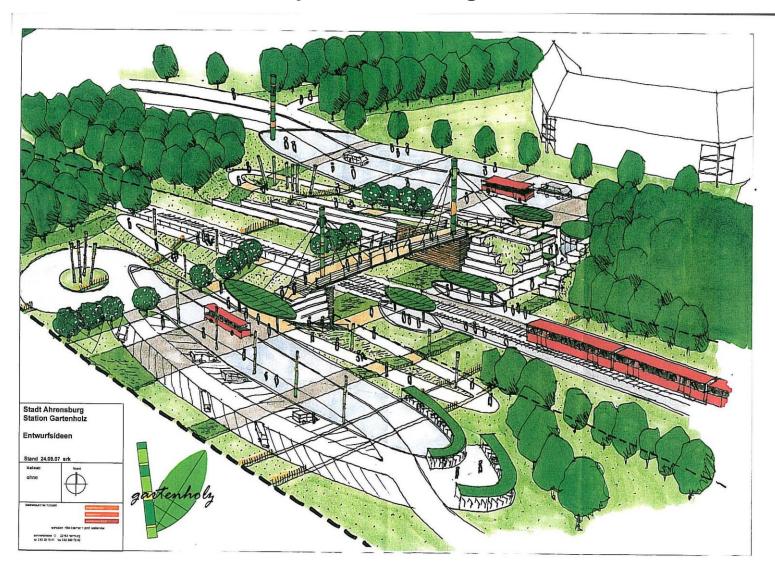


### Grundsätze seitens NAH.SH für die Stationsplanungen:

- Attraktive Stationen, die gut in das Umfeld eingebunden sind;
  Sichtbarkeit
- Hoher Wartekomfort durch angenehmes Ambiente;
- Kurze Wege für Alle; Kombination von Treppen und Rampen (Problem: barrierefreie Rampen werden schnell 100 bis 150 m lang); Aufzüge in Einzelfällen (wenn andere Lösungen nicht umsetzbar, bzw. Fahrgastzahlen den Bau von Aufzügen rechtfertigen);
- Stationen werden oft außerhalb der bebauten Bereiche liegen; gute Einbindung in die Landschaft erforderlich;
- Ggf. Schaffung von "Schwerpunktstationen" mit besonderer Bedeutung für den Umstieg zum Busverkehr (touristische Bedeutung muss sich wiederspiegeln);



### **Attraktive Stationen: Beispiel Ahrensburg-Gartenholz**





### Kombination von Treppen- und Rampenanlagen:



Rohrbach (Bayern)

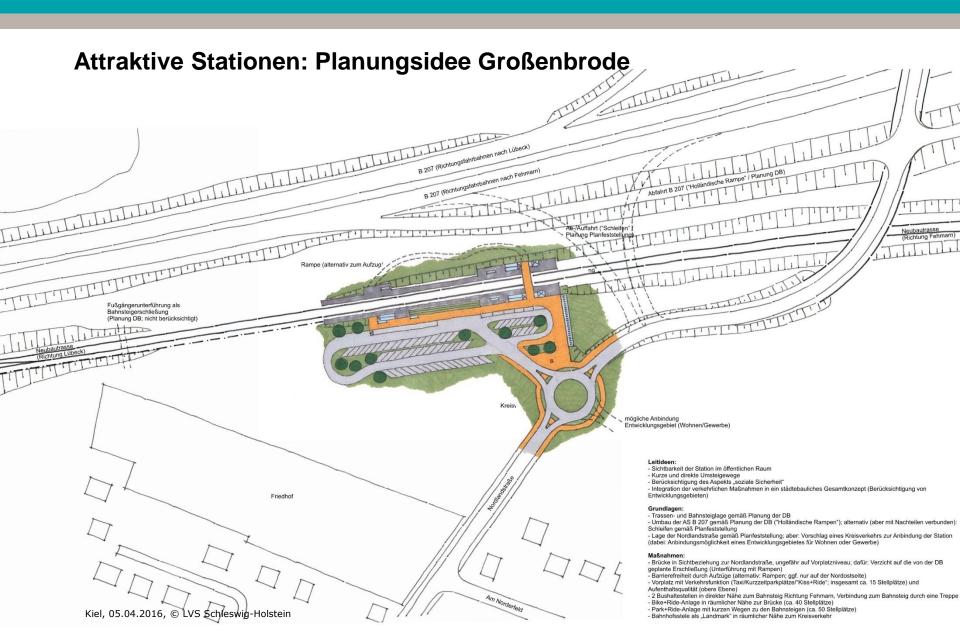


**Einbindung in die Landschaft:** 

Heimenkirch (Allgäu)

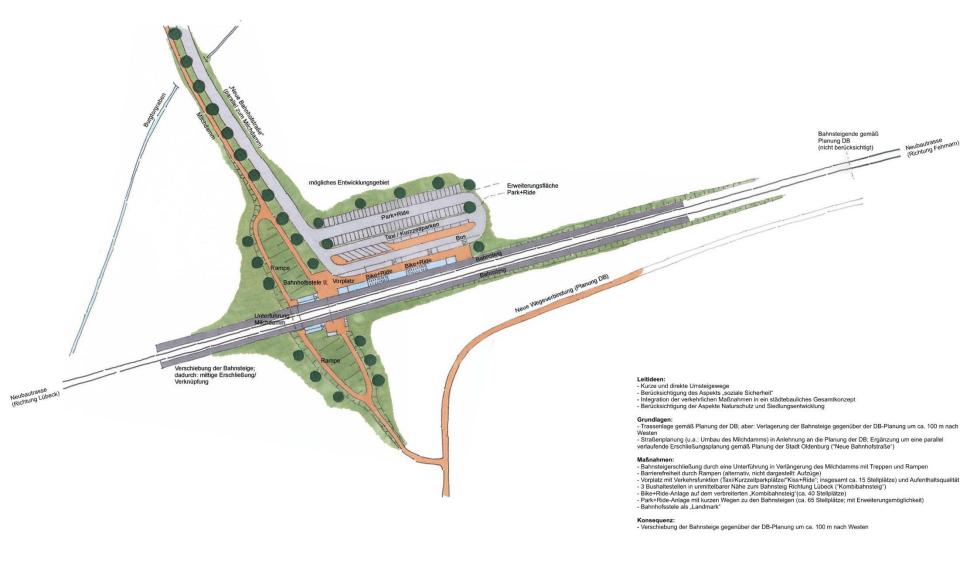


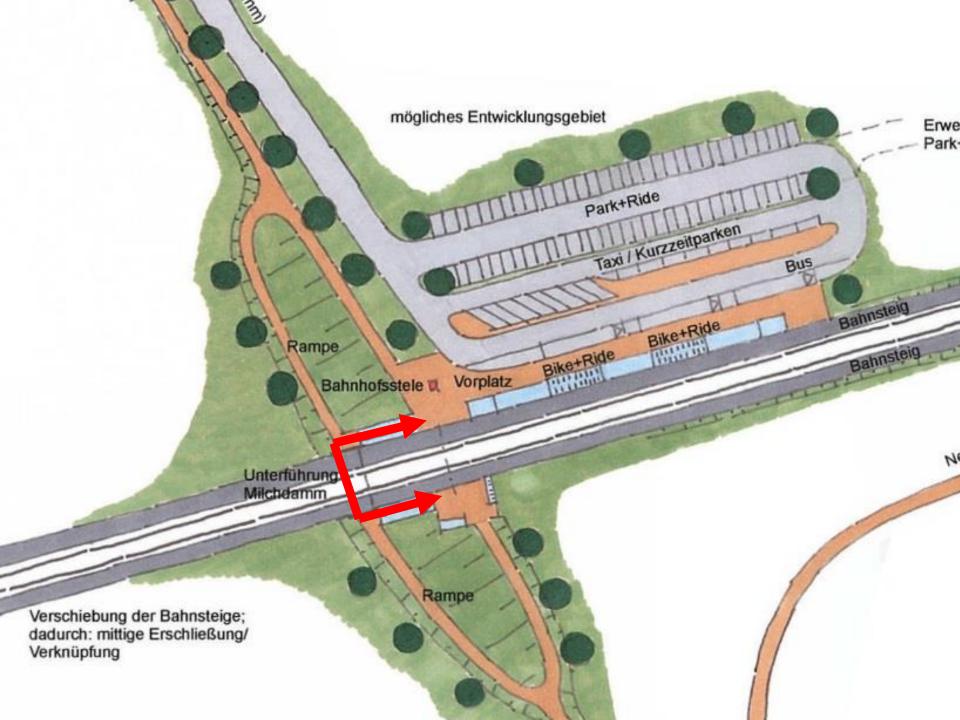






### **Attraktive Stationen: Planungsidee Oldenburg**





### FBQ-Schienenanbindung Stationen und Nahverkehrskonzept

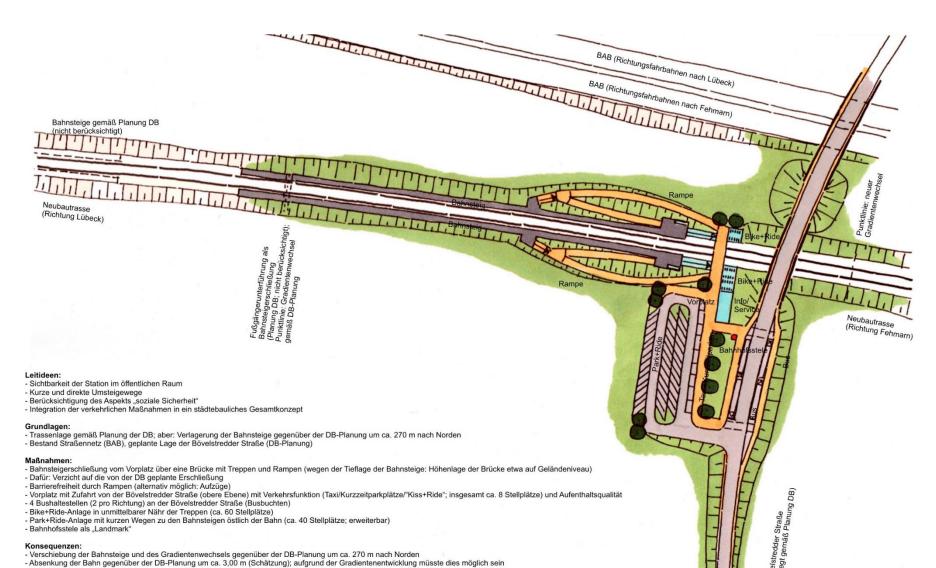


### **Attraktive Stationen: Planungsidee Lensahn**

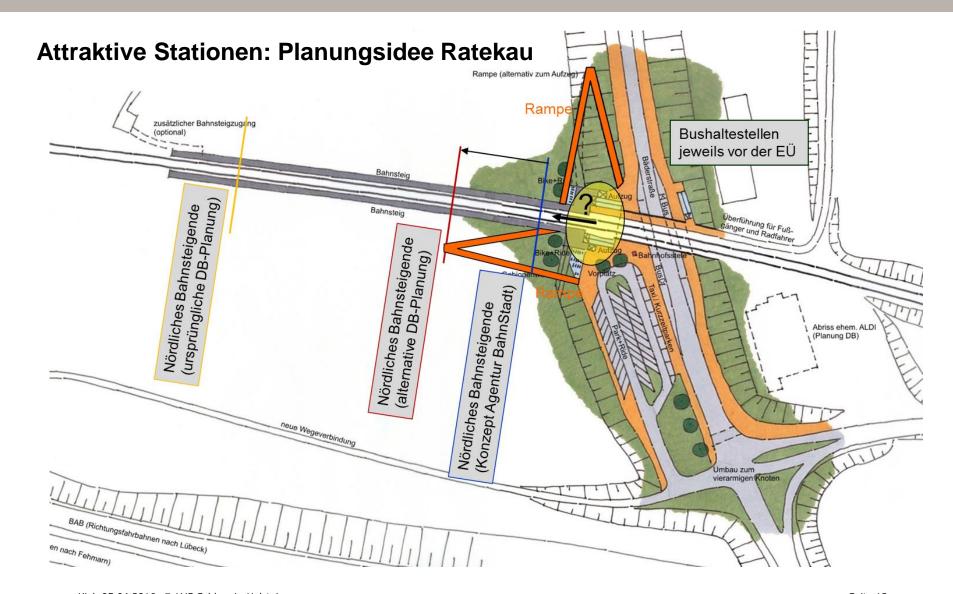




### **Attraktive Stationen: Planungsidee Scharbeutz**









### Stationsplanungen: Wie geht es weiter?

- Intensive Abstimmungen zwischen Land, NAH.SH und DB AG über Stationsplanungen inkl. Klärung Finanzierungsfragen;
- Prüfung der technischen Machbarkeit geringfügiger Standortverschiebungen;
- Prüfung straßenbaulicher Detailplanungen;
- Ggf. Vergabe weiterer Planungsaufträge (Bahnhofsplaner, Landschaftsplaner, Verkehrsplaner)

#### Aber:

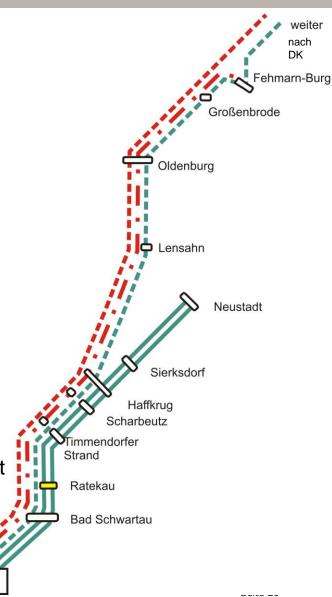
- Gute Planungen sind nur mit Beteiligung der Städte und Gemeinden möglich;
- Auch finanziell werden sich die Gemeinden an den Planungen und an der späteren Realisierung beteiligen müssen;
- D.h. Herausforderungen müssen jetzt aktiv angegangen werden;



## Derzeitiger Stand der Überlegungen zum Nahverkehrskonzept:

- Nahverkehrskonzept beinhaltet zwei separate Linien:
  - RE Lübeck Fehmarn Nykøbing im 120 min-Takt
  - RB (Hamburg –) Lübeck Neustadt im 30 min-Takt
- Es wird nicht von einem Erhalt der Bäderbahn ausgegangen;
- Zwischen Haffkrug und Neustadt wird die heutige Trasse genutzt;
- Gegebenenfalls Durchbindung Hamburg-Neustadt im 30min-Takt (wird als Option in der Ausschreibung Netz Ost abgefragt)
- Fernverkehr: Annahme NAH.SH: Internationale Schnellverbindungen HH-Skandinavien erhalten Regelhalt in Oldenburg; Saisonale Urlaubs-IC nach Fehmarn verkehren weiterhin (bisherige Haltekonzeption als Grundlage)

Lübeck Hbf





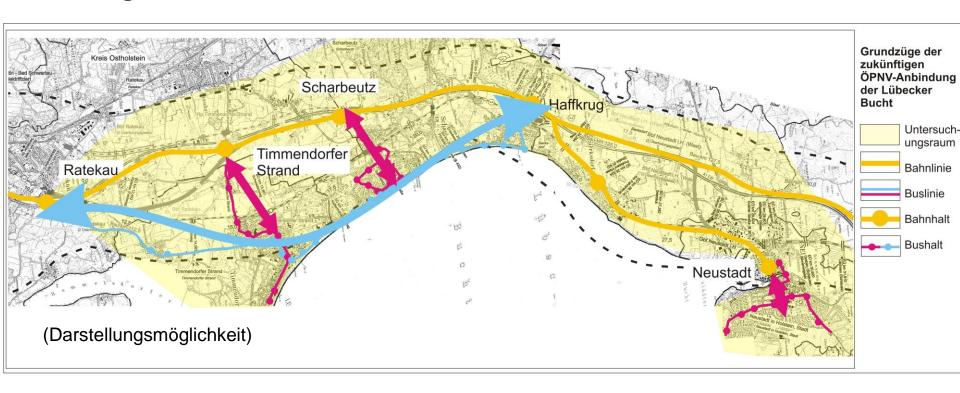
### Das Nahverkehrskonzept nach Fertigstellung der FBQ-Schienenanbindung bringt erhebliche Reisezeitverbesserungen im SPNV

Relation	Heute	Nach Fertigstellung FBQ- Schienenanbindung
Fehmarn-Burg – Lübeck	1 h 28 min	49 min
Großenbrode – Lübeck	1 h 18 min	39 min
Oldenburg – Lübeck	1 h 00 min mit ICE: 30 min	29 min mit ICE: 25 min
Lensahn – Lübeck	53 min	23 min
Neustadt – Hamburg	1 h 40 min	1 h 25 min
Timmendorfer Strand - HH	1 h 15 min	1 h 02 min
Fehmarn-Burg – Hamburg (saisonal)	2 h 15 min	1 h 35 min

Quelle: für die Fahrzeiten nach Inbetriebnahme FBQ-Schienenanbindung: Erste Ausarbeitungen der DB Netz AG



Es gilt von den Vorteilen des Nahverkehrsangebots zu profitieren und den SPNV mit dem Bus so zu vernetzen, dass die gesamte Region gut angebunden ist





# NAH.SH wird in Abstimmung mit dem Kreis Ostholstein und Gutachten zur Busanbindung der neuen Stationen an der Lübecker Bucht in Auftrag geben

### Zentrale Fragestellungen:

- Wie müssen ergänzende Bussysteme konzipiert sein um die Gemeinden an der Lübecker Bucht (Timmendorfer Strand, Scharbeutz) optimal an die Bahn anzubinden?
- Wie kann auch in den Ferienzeiten (Staus auf der Straße) ein zuverlässiger Busverkehr gewährleistet werden (Anschlusssicherheit muss gegeben sein)?
- Soll die Idee eines gemeinsamen Bahnhofes Timmendorfer Strand/Ratekau mit einem höheren Ausbaustandard und eingebunden in einen attraktiven Busverkehr weiterverfolgt werden? (Entscheidung hierzu erfolgt gemeinsam mit Timmendorfer Strand);
- Wie erfolgt die Anbindung aus der Lübecker Bucht und von Neustadt in Richtung Norden? (Idee des Kreises: Neuer Bahnhof Neustadt West, aber: auch über Haffkrug denkbar?);



#### Fazit:

Die Entwicklung eines umfassenden Gesamtkonzeptes für den öffentlichen Nahverkehr entlang der FBQ-Schienenanbindung eröffnet folgende Vision:

- Gut konzipierte und sichtbare Bahnhaltepunkte ermöglichen bequemen Zugang zu schnellem Schienenverkehr;
- Bahnhaltepunkte sind gut in Umfeld integriert, freundliche Gesamtanlagen, ziehen ggf. weitere Ansiedlungen an;
- Moderne Verknüpfungsanlagen erlauben bequemes und sicheres Abstellen von Fahrrädern, Autos etc.; kurze Umsteigewege zum Bus;
- Ein ergänzendes Bussystem ermöglicht attraktive Reiseketten bis in die Ortszentren und an den Strand;

Bei erfolgreicher Umsetzung könnte ein verbesserter öffentlicher Verkehr einen deutlichen Beitrag für eine umweltfreundliche Mobilität entlang des FBQ-Korridors leisten.



# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!