

Stellungnahme zur Schienenhinterlandanbindung der festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) im Nordkreis Ostholstein

Hinweis zur Sprachregelung:

Im Text wird i.d.R. von der Zugart SPFV (Schienenpersonen f e r n verkehr) allgemein ohne dessen Produktbezeichnungen (wie ICE, EC, IC) sowie der Zugart SPNV (Schienenpersonen n a h verkehr) also Regionalbahn (RB) und Regionalexpress (RE) gesprochen.

Kurzfassung

Es wird vorgeschlagen:

(1) für SPFV-Halte im Nordkreis zwei Bahnstationen vorzusehen: Oldenburg und Heiligenhafen-Großenbrode

- Regel-Fernzüge (aus/nach Dänemark) benötigen einen zentralen Halt zur Erschließung der bevölkerungsreichsten Teilregion Wagriens (d.h. Heiligenhafen, Großenbrode, Fehmarn)
- Urlaubs-Fernzüge benötigen ausreichend Halte für die Erschließung in Ostholstein

(2) für den SPNV in Oldenburg einen Stadtbahnhof als zentral gelegene Station vorzusehen

- damit wird eine fußläufige Erreichbarkeit in Oldenburg gewährleistet; alle Busse können diese Station ohne die Einrichtung zusätzlicher Shuttle-Verkehre bedienen

(3) die Verlademöglichkeiten für die Bundeswehr in Oldenburg zu erhalten

- damit wird der Neubau einer Verladerampe mit Anschlußgleis anderenorts entbehrlich

(4) keine Bahnstation an der neuen Umfahrunskurve Oldenburg vorzusehen

- in dem skizzierten Vorschlag ist diese in Bau und Betrieb sehr aufwändige Bahnstation entbehrlich

(5) zeitnah eine Analyse des künftigen Fahrgastpotentials vorzunehmen

- die derzeit zugrundegelegten Zahlen (Ein- und Aussteiger) reflektieren weder die seit dem Abschluss des Raumordnungsverfahrens eingetretenen Planänderungen noch die hier skizzierten Vorschläge.

(6) zeitnah aktualisierte Fahrplanentwürfe vorzulegen

- es sollen die Planungen für den Personenverkehr unter Berücksichtigung der hier gegebenen Anregungen sowie des Dänemarkverkehrs und der Tagesrandlagen in einen SPV-Fahrplanentwurf mit Varianten z.B. für eine Taktverdichtung einfließen.

Die Stellungnahme fokussiert auf Teilaspekten der Projektplanung und sollen daher die Suche nach "noch besseren" Lösungen für die Anbindung von Heiligenhafen und Großenbrode keinesfalls ausschließen. Sie stellt auch die Möglichkeit von zusätzlichen Stationshalten - insbesondere für den SPNV - nicht infrage.

Die Vorschläge erfolgen darüber hinaus unabhängig von der grundsätzlichen Haltung der Verfasser und Unterzeichner zu dem Projekt "Fehmarnbeltquerung".

Langfassung

1. Zwei Bahnstationen für SPFV-Halte im Nordkreis

Die zukünftige Entwicklung des Fernverkehrs auf der Vogelfluglinie lässt sich nur schwer prognostizieren bzw. aus der Region heraus beeinflussen. Neben Urlaubszügen (sog. Sommer-ICs), die eine Erschließung in Ostholstein ermöglichen, ist bei den Regel-Fernzügen die Option von "Sprintern" nicht ausgeschlossen, die gar nicht in Ostholstein halten würden.

Deshalb erscheint uns wichtig, mit dem Infrastrukturausbau zukünftige SPFV-Halte offen zu halten. Insofern melden wir Bedenken an, wenn dafür bisher als einzige Möglichkeit ein SPFV-Halt im schwer zugänglichen und ungeeigneten Oldenburger Bruch vorgesehen wird.



Abb. 1: Die neue Bahnstation Heiligenhafen-Großenbrode und der Vorschlag für die Bahnstation Oldenburg (Grafik: P. Knoke, Kartengrundlage © LVerMA)

Es wird stattdessen vorgeschlagen, sowohl die Bahnstation Oldenburg als auch die bipolare Doppelstation Heiligenhafen-Großenbrode für SPFV-Halte vorzusehen.

Heiligenhafen-Großenbrode wird dann anstelle von Oldenburg die Station für die Regel-Halte von Fernzügen aus/nach Dänemark, womit dann sowohl die gesamte Insel Fehmarn als auch der Nordteil Wagriens erschlossen wird. Damit werden Fernzughalte in Oldenburg - je nach Bedienkonzept der künftigen Anbieter - jedoch nicht ausgeschlossen.

Unbenommen davon kann Fehmarn-Burg als Endstation von deutschen Sommer-ICs bestehen bleiben.

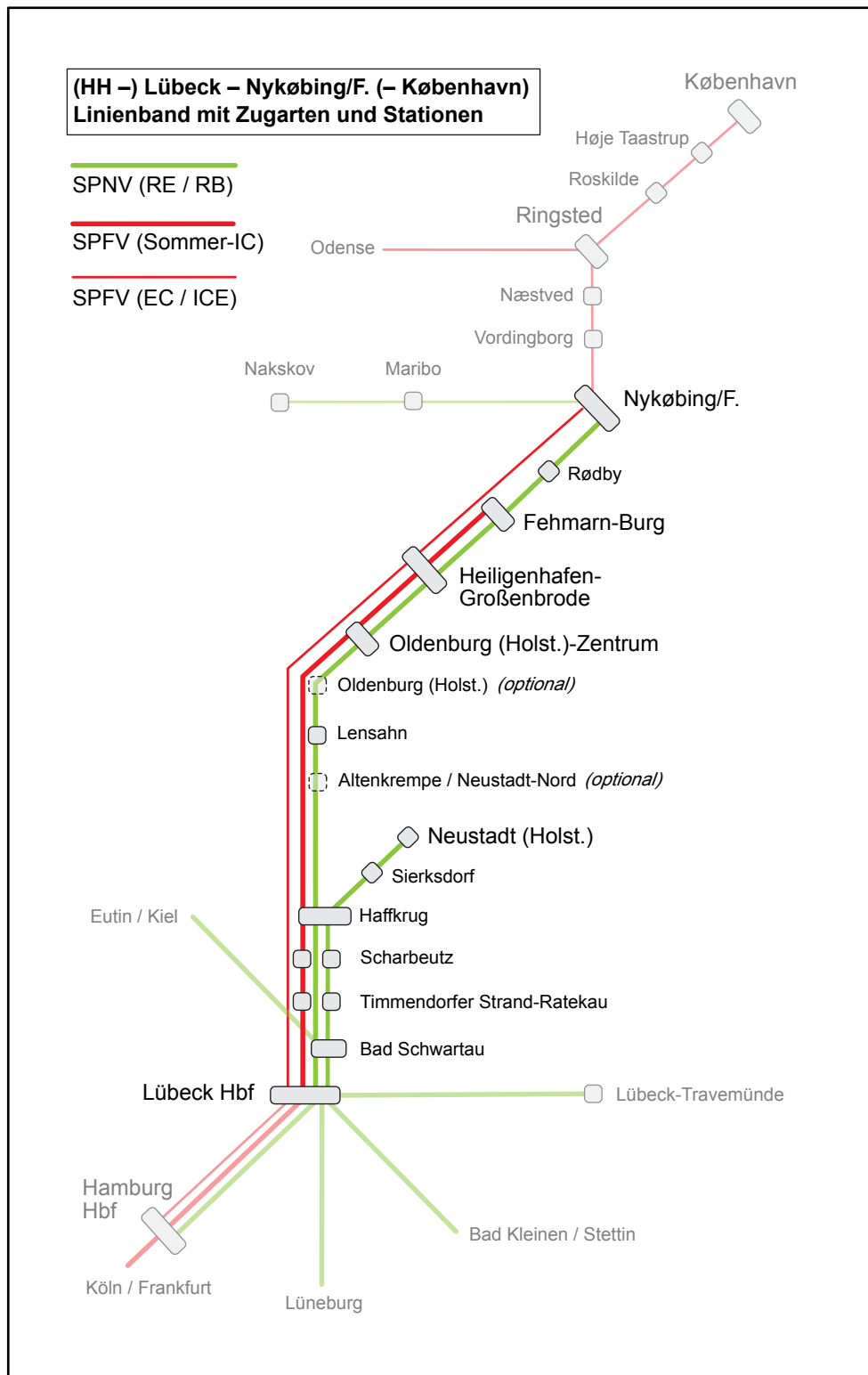


Abb. 2: Linienband (Grafik: P. Knoke)

1.1 SPFV-Doppelstation Heiligenhafen-Großenbrode

Die derzeit vorgesehene neue Bahnstation Heiligenhafen-Großenbrode – vermittelt durch die Kreuzung der Bahnstrecke mit der Kreisstraße 42 – verbindet die Fernstraßen optimal miteinander und erschließt auf kurzem Weg die beiden Kommunen.

Sie soll an verkehrsgünstiger Stelle entstehen, so dass die Systeme Schiene und Straße an diesem Ort idealtypisch verknüpft werden, sowohl mit dem Regional- als auch dem Fernverkehr. Mit der neuen Station wird die Stadt Heiligenhafen mit der Größe Oldenburgs überhaupt erst wieder in den Einzugsbereich der Schiene einbezogen. Mit der Nähe zu Heiligenhafen, Größenbrode und Fehmarn wird eine größere Bevölkerungszahl erreicht als durch einen Halt in Oldenburg und zudem diejenige Teilregion mit der größten Betten- und Übernachtungszahl im Nordkreis. Damit bietet ein regulärer Fernzughalt Heiligenhafen-Großenbrode deutlich mehr Nutzen für den ganzen Norden des Kreises OH als ein Fernzughalt Oldenburg. Angemerkt sei, dass Fehmarn die einzige Teilregion im Nordkreis ist, für die lt. Bundesraumordnungsbericht ein Bevölkerungszuwachs prognostiziert wird.

Unser Vorschlag für einen Fernzughalt Heiligenhafen-Großenbrode erweitert die entsprechende Feststellung seitens des Kreises OH und NAH.SH (siehe Anmerkung 1).

Erreichbarkeit

Die neue Doppelstation hat eine ähnliche verkehrliche Funktion wie die von der DB geplante Doppelstation Timmendorfer Strand-Ratekau im Südkreis, wird jedoch schon heute von einer sehr leistungsfähigen Buslinie (ca. 18 Fahrtenpaare am Tag) erschlossen. Die Stadt Heiligenhafen bedient alle Quartiere seines langgestreckten Siedlungskörpers bereits heute mit seinem Stadtbus-System, das ggf. die neue Station mit einbeziehen und z.B. mit einer Verlängerung bis nach Größenbrode Kai durchbinden könnte.

2. Ein Stadtbahnhof als zentral gelegener Haltepunkt in Oldenburg

Oldenburg ist nach dem 3. Regionalen Nahverkehrsplan Ostholstein als regionaler integrierter Verkehrsknoten für Ostholstein Nord zu stärken. Dafür kann und muss die Schiene das Rückgrat darstellen. Deswegen verfolgen wir, durchaus nicht im Gegensatz zu NAH.SH (siehe Anmerkung 2), die Idee, für Oldenburg die bestehende Trasse (Oldenburger Bogen) samt einem neuen Haltepunkt im Zuge der FBQ-Planungen zu ertüchtigen. Bisher wurde diese Idee allein wegen der vorrangigen Orientierung der Stadt Oldenburg auf einen Regel-Fernzughalt nicht konkret verfolgt. Nicht zuletzt angesichts der neuen Situation mit dem Haltepunkt Heiligenhafen-Großenbrode bringen wir diesen Vorschlag ein.

Mit der derzeit für Oldenburg in der Vorplanung befindliche periphere Bahnstation an der Neubautrasse kann die Stadt ihre Funktion als integrierter Verkehrsknoten für den Nordkreis nicht erfüllen, da die Station im Außenbereich nur durch Zubringerbusse bzw. zusätzliche lange Anfahrschleifen der Land- und Regionalbusse erreicht wird. Gleich ungünstig ist die lange Anfahrt für den motorisierten Individual- und den Fahrradverkehr sowie der Flächenverbrauch für Erschließung, Stellplätze und Wegeführungen zu den Bahnsteigen. Für den Fußgängerverkehr aus dem Zentrum und aus den meisten städtischen Quartieren liegt die Erreichbarkeit außerhalb des kritischen 1-km-Radius. Eine künftig gewünschte Attraktivitätssteigerung der Regionalverkehre auf der Schiene wird mit dem Außenhalt daher nicht zu erreichen sein (siehe Anmerkung 3).

Es wird deshalb vorgeschlagen, dass die neue Bahnstation auf der heutigen innenstadtnahen Trasse vorgesehen wird. Wir sehen die Bestandstrasse als von der zweigleisigen Schnelltrasse abzweigende eingleisige „Haltebucht“ für den SPNV und den Sommer-IC.

2.1 Stadtbahnhof auf der Bestandstrasse

Regionale Erreichbarkeit

Die Erreichbarkeit der Stadt Oldenburg per Schiene aus der und in die Region mit dem zukünftig schnellen SPNV unter Nutzung des SH-Tarifs ist von vorrangiger Bedeutung für die Erfüllung ihrer zentralörtlichen Funktionen für den Nordkreis. Ein regulärer Fernverkehrs-Halt ist für diese Aufgabe – im Gegensatz zu der heutigen Situation – dagegen wenig bis nicht relevant. Ein heutiger Fernzug von Hamburg nach Oldenburg ist de facto ein schneller Regionalzug (der nur anders heißt). Künftig wird diese Fahrtzeit durch den Regionalzug erreicht und ein Vorteil des Fernzugs auf dieser Relation nicht mehr wahrnehmbar, insbesondere für den Fall, dass eine Durchbindung im SPNV von Hamburg nach Fehmarn gelingt. Dann aber kommen die Systemvorteile des schnellen RE mit den häufigeren Halten innerhalb der Region und damit der Förderung nach kleinräumigeren Verkehrsbeziehungen erst voll zum Tragen, insbesondere, wenn die Haltepunkte zentrenah liegen und deswegen gewonnene Fahrtzeitgewinne nicht durch Zubringer wieder verloren gehen. Für Oldenburg ist ein solcher Haltepunkt mit dem Abzweig auf die Bestandstrasse (als Haltebucht) direkt im Siedlungskörper der Stadt möglich.

Folgendes Beispiel aus den innerregionalen Verkehrsbeziehungen macht unseren Vorschlag plausibel: wer im Regionalverkehr per Bahn von Oldenburg Markt nach Neustadt ins Zentrum wollte, müsste bei dem heutigen Planungsstand mit dem Halt im Außenbereich für diese Nahstrecke bereits ein erstes Mal in Oldenburg selbst (Zubringer) und ein zweites Mal in Haffkrug umsteigen. Eine Akzeptanz dieser durchaus wichtigen Relation innerhalb des Kreises (siehe 3. Regionaler Nahverkehrsplan Ostholstein) würde – trotz der schnelleren Fahrt auf der neuen Schiene – kaum erfolgen und Parallelverkehre von der Straße nicht abziehen, was aber die Aufgabe des Rückgrats Schiene ist (siehe Anmerkung 4).

Bei dem künftigen SPNV in die Nachbarregionen Lolland Kommune und Guldborgsund Kommune (Gebietsreform 2017) werden deren Verwaltungszentren Maribo und Nykøbing in räumliche und zeitliche Nähe zum Kreis Ostholstein rücken. In Nykøbing liegt der Bahnhof zentral im Ort. Eine zubringerfreie Relation Nykøbing Zentrum – Oldenburg Zentrum würde die nachbarschaftlichen Wirtschafts- und Pendlerverkehre zum Standortvorteil Oldenburgs werden lassen. Diese wichtiger werdende Verkehrsbeziehung ist heute noch zu wenig im Blickfeld. Da die SPNV-Verbindung von Dänemark in Zukunft schnell und deutlich preiswerter als die Tunnelmaut ausfallen wird, können zahlreiche zu erwartende Einkaufstouristen nur mit einem Stadtbahnhof sinnvoll bedient werden.

Innerörtliche Erreichbarkeit

Den günstigsten Ort für den Haltepunkt am bestehenden Oldenburger Bogen sehen wir an dem heutigen (kaum genutzten) öffentlichen P-Platz an der Göhler Straße gegenüber dem Sportplatz. In Summe kann für Oldenburg auf diese Weise ein weit größeres Fahrgastpotential mobilisiert werden als heute.

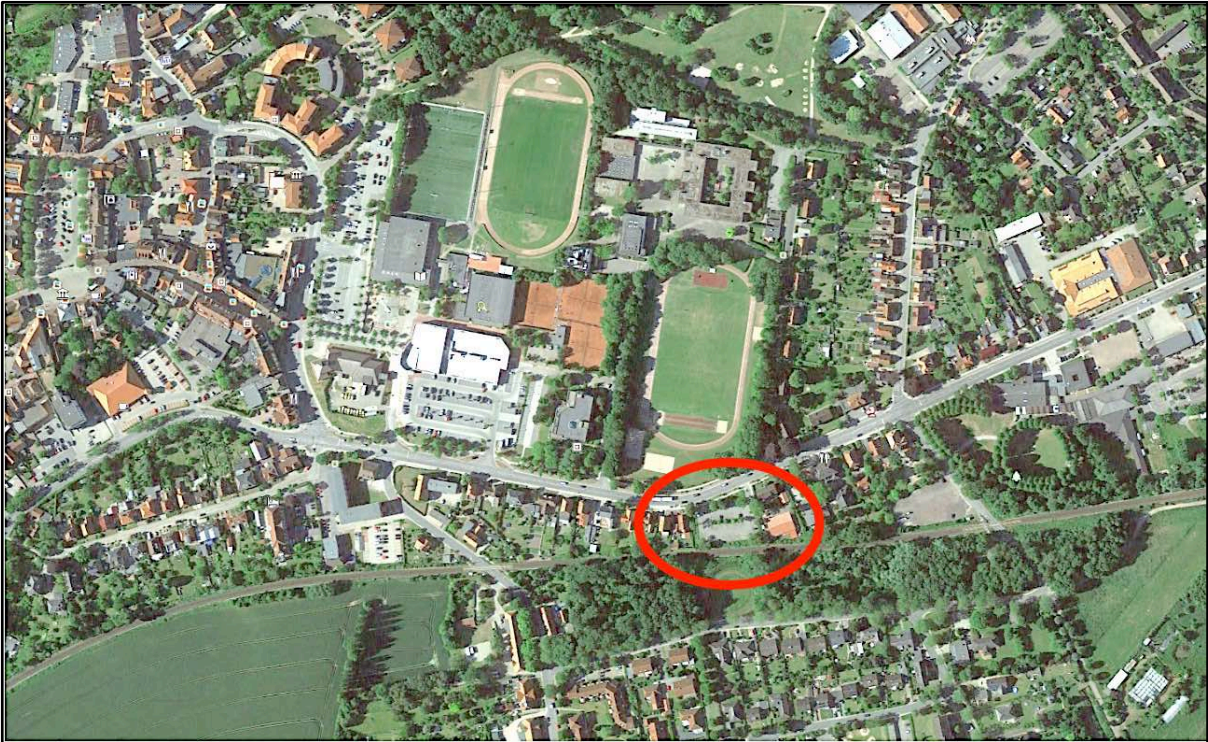


Abb. 3: Oldenburg, Lage Stadtbahnhof (Luftbild: google earth)

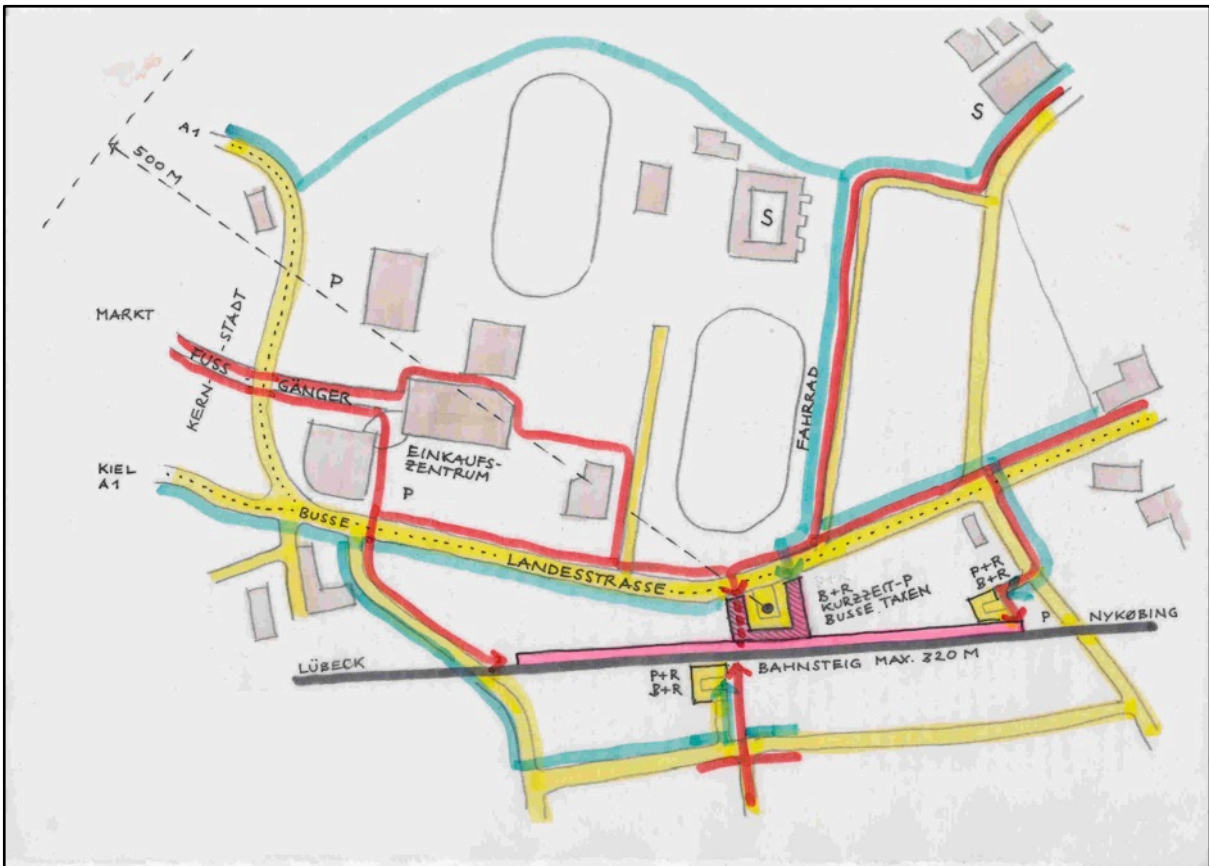


Abb. 4: Oldenburg, Bahnhof der kurzen Wege im Stadtraum (Grafik: F. Lücken-Isberner)

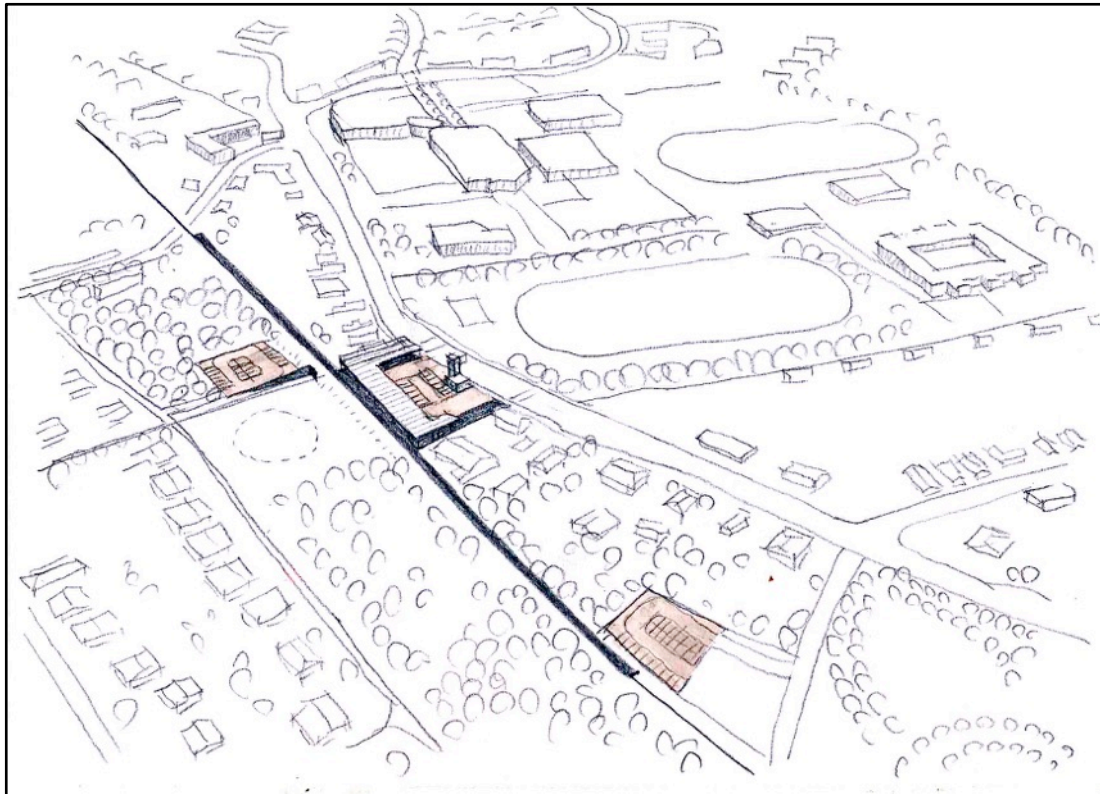


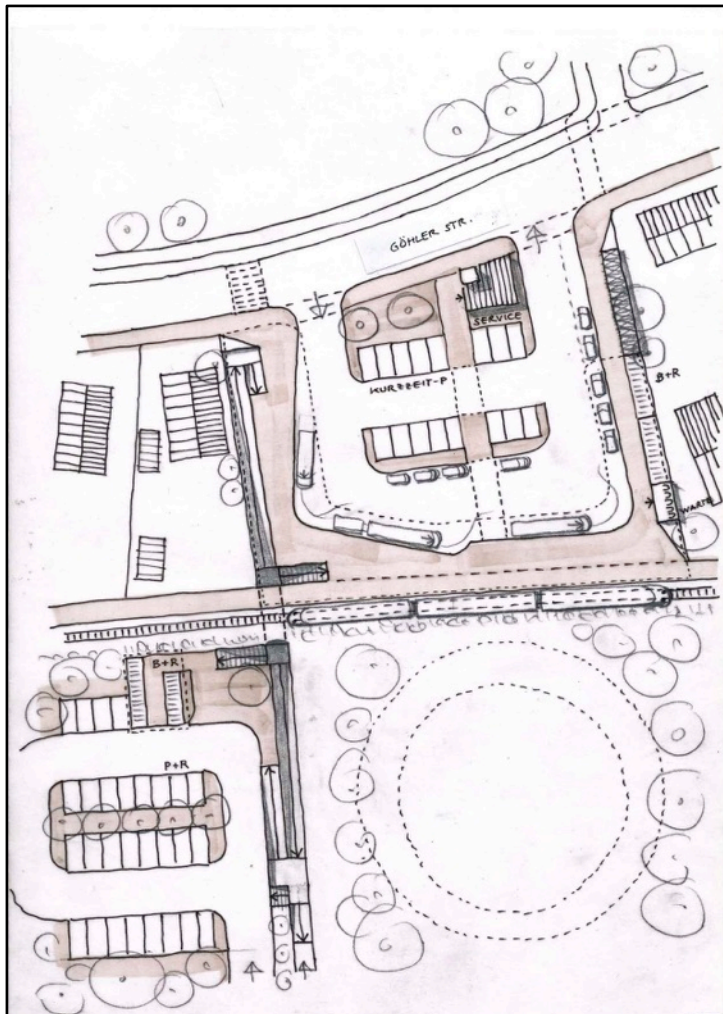
Abb. 5: Bahnhof aus der Vogelperspektive (Zeichnung: F. Lüken-Isberner)

An dieser Stelle liegen die Bahntrasse und die Landesstraße nach Göhl am dichtesten zusammen. Hier kann ein Haltepunkt entstehen, der bereits verkehrstechnisch über die vorhandene Straße angebunden ist. Busse, Taxen, motorisierte wie nicht motorisierte Privatfahrzeuge fahren in die Fläche direkt ein und direkt wieder hinaus. Fußgänger, Fahrräder, Rollis bekommen direkten barrierefreien Zugang. Der um den Bahnhof geschlagene 1-km-Radius erfasst ausnahmslos sämtliche (!) öffentliche Einrichtungen der Stadt und des Landkreises, darunter alle Schulen und andere Jugendeinrichtungen und ca. 80% der Wohngebiete. Ein solcher Haltepunkt ist – bezogen auf die direkte Erreichbarkeit für alle – funktional optimal, ein gesondertes Zubringerbussystem zum Haltepunkt verzichtbar.

Städtebauliche und bauliche Umsetzung

Am genannten Ort existiert ausreichend öffentliche Fläche für die Einbindung eines kompakten Haltepunktes samt nötiger Freiflächen. Städtebaulich kann ein Stadtbahnhof hier unproblematisch in die bestehende Bebauung eingefügt werden. Neue Flächeninanspruchnahme wird nur in geringem Umfang für einen möglichen P+R-Platz, Flächenversiegelung nur für den Bahnsteig nötig. Altbaumbestand im Umfeld kann bestehen bleiben. So könnte gewissermaßen ein „Öko-Stadtbahnhof“ entstehen.

Das bauliche Konzept konzentriert sich um einen breiten Bahn-Bus-Bahnsteig, der das barrierefreie Ein-, Aus- und Umsteigen zwischen Bahn, Bus und Taxen ermöglicht (Kombi-Bahnsteig). Der auf den Zeichnungen skizzierte Nebeneingang von Süden (Platanenallee) ist ggf. entbehrlich, da es von dort einen Zugang über den Meiereiweg gibt. Der Bahnsteig erstreckt sich zwischen Milchdamm und Meiereiweg in maximaler Länge von 320m, ausreichend für alle Personenzüge (Sommer-IC: 280m). Im mittleren Abschnitt ist der Bahnsteig für einen dreiteiligen Triebwagen (ca. 60m) und für Busse/Taxen/Zubringer überdacht.



Der Vorplatz weist Flächen für Kurzzeitparker, Mietwagen und -räder, Fahrradunterstand und -boxen aus. Ein Servicepavillon (u.a. für Schließfächer, Info-Point) mit Stele und Digitalanzeige mit Fernwirkung in beide Richtungen der Göhler Straße informiert über Zugabfahrten und -ankünfte.

Das P+R-System ist alternativ angelegt. Entweder entsteht ein P+R-Platz auf dem jetzigen öffentlichen Parkplatz an der Einfahrt am Milchdamm - dort ist der Bahnsteig direkt angebunden. Oder es entsteht ein P+R-Platz südlich des Gleises mit Anbindung über den Meiereiweg und Milchdamm. Ggfs. werden auch beide P+R-Plätze angelegt.

Abb. 6: Bahnhof der kurzen Wege, Grundriss (Zeichnung: F. Lüken-Isberner)

Eine zusätzliche fußläufige Anbindung des Bahnsteigs erfolgt vom Zentrum über den Meiereiweg. (siehe auch die grundsätzlich anstehende Optimierung der Fuß- und Fahrradwegeverbindungen, lt. Verkehrstechnischem Gutachten von 2017). So ist der "Bahnhof der kurzen Wege" mit dem Auto von drei, mit dem Fahrrad, Rollator, Kinderwagen etc. und zu Fuß, also für jeden, von vier Seiten erreichbar. Er wird zum funktionalen und städtebaulichen Highlight der Stadt (ein Architektenwettbewerb könnte den besten Entwurf ermitteln, vgl. den Hafen-Wettbewerb Neustadt, in dem Bahnhof und ZOB vorbildlich einbezogen sind).

2.2 Bahnhof im Zentrum für die Stadtentwicklung

Der vorgeschlagene Stadtbahnhof berücksichtigt die aktuelle Entwicklung von Handel und Dienstleistung in unmittelbarer Nähe und bindet über das neue Einkaufszentrum an die Fußgängerzone in der Kuhtorstraße an. So wird der Bahnhof zum „Tor in die Kernstadt“. Es kann dann von Oldenburg als „Stadt des Einkaufs mit Bahnanschluss“ gesprochen werden. Ein solcher innerstädtischer Bahnhaltelpunkt kann einen sehr effektiven Beitrag als Frequenzbringer für den Einzelhandel leisten und damit zu der dringend angezeigten Konsolidierung der fragilen Einzelhandelssituation der Stadt beitragen, wie dies in dem kürzlich erstellten Gutachten hierzu empfohlen wird (vgl. Lademann und Partner, Perspektiven der Einzelhandels- und Innenstadtentwicklung, Einzelhandels-Entwicklungskonzept, Hamburg 2017).



Abb. 7: Bahnhof der kurzen Wege, Ansicht (Zeichnung: F. Lüken-Isberner)

Mit der Elektrifizierung wird das Geräuschniveau der Triebwagen unter die Belästigungsschwelle sinken und die Fahrzeuge auf dem Oldenburger Bogen werden als integraler Bestandteil der städtischen Verkehrsstruktur positiv wahrgenommen.

Mit der Bahn im Zentrum erhält Oldenburg einen bedeutsamen Motor für die weitere Stadtentwicklung, der die Ausweisung von neuen Flächen für Wohn- und Mischbebauung im Bahnhofsumfeld anreizt und einen Beitrag zur Arrondierung des Wohn- und Arbeitsstandortes Oldenburg ermöglicht, der zu einem nachhaltigen Standortfaktor der Stadt werden kann. Barrierefreies Wohnen im Bahnhofsumfeld (vielleicht im künftigen „Lolland-Viertel“), andernorts längst als positiver „weicher“ Standortfaktor von der Wirtschaft nachgefragt, wird angesichts der zunehmenden wirtschaftlichen Vernetzung mit Dänemark, der erwartbaren Wohnstandortsuche aus dem Raum Lübeck/Hamburg als auch angesichts der steigenden Binnennachfrage vor dem Hintergrund der demografischen Perspektive Ostholsteins an Bedeutung gewinnen.

2.3 Bahntechnische Umsetzung

Das Bestandsgleis des Oldenburger Bogens wird an beiden Anschlussstellen an die Neubaustrecke angebunden. Der gegebene Gleisunterbau benötigt keine besondere Ertüchtigung, da mit etwa der jetzigen Geschwindigkeit (80km/h) gefahren wird.

Die Bahnübergänge wurden kürzlich technisch auf den aktuellen Stand aufgerüstet. Es kann ggf. eine Bahnsteiglänge von 320m realisiert werden.

3. Verlademöglichkeit für die Bundeswehr

Die Verladerampe für die Bundeswehr kann am jetzigen Bahnhof erhalten werden, wenn auch der Erhalt der Bestandstrasse in diesem Abschnitt gewährleistet ist. Der Bau eines neuen Abzweigs von der Neubautrasse samt Rangiergleis und Verladerampe an anderem Ort würde dann entfallen können.

3.1 Heutiger Bahnhof

Der jetzige Bahnhof in Oldenburg kann als zusätzlicher Halt weitergenutzt werden.

4. Keine Bahnstation an der neuen Umfahrunskurve Oldenburgs

Aus dem bis hier Ausgeführten ergibt sich, dass eine Bahnstation für Oldenburg an der neuen Umfahrunskurve entbehrlich ist. Damit entfallen dann

- der erhebliche Flächenverbrauch für Zufahrtswege, Parkplätze, Buswendeschleife
- Bahnsteige in einem geologisch und ökologisch problematischen Gelände
- laufende Kosten für den Infrastrukturunterhalt
- laufende Kosten für einen Bus-Zubringerverkehr
- die zeitaufwändigen Anfahrten mit einem Umsteigevorgang
- induzierter zusätzlicher Individualverkehr
- die ungünstige fußläufige Erreichbarkeit
- die unsichere soziale Situation (Angstraum) im Außenbereich

5. Potentialuntersuchung – Künftige Fahrgastpotentiale im Nordkreis

Die Potentialanalyse sollte u.a. folgende Szenarien berücksichtigen:

- einen perspektivischen Std.-Takt im Abschnitt (Lübeck –) Haffkrug – Oldenburg – Fehmarn-Burg
- die teilweise Verlagerung von Schülerverkehren auf die Bahn
- die zu erwartende teilweise Verlagerung von SPFV-Fahrten auf den SPNV

Speziell für Oldenburg ersuchen wir bei der Potentialermittlung um die explizite Berücksichtigung des von uns vorgeschlagenen Stadtbahnhofs.

6. Aktualisierte Fahrplanentwürfe

Wir bitten, die Planungen für den Personenverkehr (SPV) unter Berücksichtigung der hier gegebenen Anregungen sowie des Dänemarkverkehrs und der Tagesrandlagen in einen SPV-Fahrplanentwurf mit Varianten z.B. für eine Taktverdichtung einfließen zu lassen.

Verfasser

Peter Knoke, Dipl.-Inform., Verkehrsberater, Verkehrsclub Deutschland (VCD), Plön
Dr. Folckert Lünen-Isberner, Dipl.-Ing., Stadt- und Regionalplaner, Deutscher Werkbund (DWB), Kassel

Plön, Kassel, April 2018

Anmerkungen

(1) *„Die Stadt Heiligenhafen und die Gemeinde Großenbrode haben sich auf einen gemeinsamen Bahnhof geeinigt“*, (Kreis Ostholstein, Positionspapier ÖPNV, 16.1.2018) und: *“Sowohl Großenbrode als auch Heiligenhafen haben sich für einen gemeinsamen Haltepunkt im Bereich der K42 am Mittelhof entschieden. Auch die DB AG hat signalisiert, dass sie hier eine Planänderung akzeptieren würde (...). Wir streben an, dass die Sommer-IC dort halten können“* (NAH.SH, Mail vom 22.1.2018)

(2) *„Die Idee, den Regionalverkehr über eine innenstadtnahe Station verkehren zu lassen, finden wir grundsätzlich interessant“* (NAH.SH, Mail vom 22.1.2018)

(3) *Die außen liegenden Haltepunkte „verschlechtern das ÖPNV-Angebot und die Erreichbarkeit der Städte und Gemeinden entlang der Landesentwicklungsachse Lübeck–Neustadt–Oldenburg–Fehmarn erheblich und widersprechen damit den raumordnerischen Grundsätzen zum Öffentlichen Personennahverkehr (Landesentwicklungsplan)“* (ETC Transport Consultants)

(4) Auf die problematische Erreichbarkeit Neustadts über den Umstieg in Haffkrug wurde NAH.SH von den Unterzeichnern hingewiesen und deswegen ein zusätzlicher Haltepunkt im Bereich Altenkrempe vorgeschlagen.

„Grundsätzlich (stimmt es), dass die Verkehre von Neustadt in Richtung Norden nicht gut mit dem SPNV zurückgelegt werden können. Eine zusätzliche Bahnstation Neustadt-Nord (im Bereich Altenkrempe) wäre eine Möglichkeit, diese Verkehre besser zu berücksichtigen (...). Vielleicht ein Projekt für eine etwas fernere Zukunft“ (NAH.SH, Mail vom 22.1.2018)

Quellen

(1) Bundesraumordnungsbericht, Berlin 2017

(2) ETC Transport Consultants, Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung. Verkehrliche Erschließung der Anliegergemeinden, Berlin 2012

(3) Folckert Lüken-Isberner, Wohin soll in Zukunft der Bahnhof in der Stadt Oldenburg Holstein?, Kassel 2012

(4) Konzepte21, Peter Knoke, Möglichkeiten zum Bahnstreckenerhalt in Ostholstein im Rahmen des Raumordnungsverfahrens der FBQ, Arbeitspapier, Plön 2012

(5) Kreis Ostholstein, 3. Regionaler Nahverkehrsplan Kreis Ostholstein, 2013

(6) Kreis Ostholstein Fachdienst Regionale Planung, Horst Weppler, Positionspapier für einen zukunftsorientierten und nachhaltigen ÖPNV in Ostholstein nach Fertigstellung der Schienenanbindung der FBQ, Eutin 16.1.2018

(7) Lademann und Partner, Perspektiven der Einzelhandels- und Innenstadtentwicklung in Oldenburg Holstein, Einzelhandelsentwicklungskonzept, Hamburg Januar 2017

(8) Merkel Ingenieur Consult, Verkehrstechnische Untersuchung Oldenburg Holstein, Hamburg März 2017

(9) NAH.SH, Jochen Schulz, schriftliche und mündliche Informationen, Jan. und Febr. 2018

(10) NAH.SH, Ausschreibungstext für das Elektro-Netz Ost ab 2023: Deutschland – Kiel: Öffentlicher Schienentransport/öffentliche Schienenbeförderung 2018/S 019-039399, Vergabe von Schienenpersonennahverkehrsleistungen im E-Netz Ost des Landes Schleswig-Holstein, in: Ted tender electronic daily EU, 27.1.2018

(11) NAH.SH, Jochen Schulz, Zukunft des Nahverkehrs auf der Vogelfluglinie. Optimierung der Stationsplanungen, Nahverkehrskonzept, Vortrag (Folien), Oldenburg H., 22.3.2016

(12) NAH.SH, Simon Preis, Jochen Schulz, Jochen Kiphard, „Nahverkehrsoffensive Lübecker Bucht“, Ideen für einen Schwerpunktbahnhof Timmendorfer Strand – Ratekau und die Organisation eines weiterführenden Verkehrssystems (2+X), Vortrag (Folien), Timmendorfer Strand, 28.11.2017