

PRO BAHN-Vorschläge zum Stations- und Schnittstellenprogramm 2013-2017



PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



Motivation und Ziele der Vorschläge zum neuen Stationsprogramm 2013-2017

PRO BAHN verfolgt mit den Vorschlägen zum neuen Stationsprogramm folgende Ziele :

- wir wollen aufzeigen, bei welchen Stationen eine grundlegende Sanierung notwendig ist
- wir wollen aufzeigen, bei welchen Stationen dringend Maßnahmen zur Erreichung der Barrierefreiheit notwendig sind
- wir wollen aufzeigen, wo neue Stationen sinnvoll sind, um in verdichtet besiedelten Gebieten noch mehr Fahrgäste für den SPNV zu gewinnen
- wir wollen aufzeigen, wo durch Neugestaltung von Schnittstellen eine bessere Verknüpfung von Bahn und Bus möglich ist

Grundlegende Modernisierungsprojekte

Elmshorn

In Elmshorn sollte das nördliche Bahnsteigende des Bahnsteigs Gleis 1 auf 76 cm Bahnsteighöhe erhöht werden und neu ein 4. Bahnsteiggleis mit einem Außenbahnsteig mit einer Länge von 300 Metern und einer Bahnsteighöhe von 76 cm errichtet werden, um die Betriebsqualität im Knotenbahnhof Elmshorn zu erhöhen.

Desweiteren sollte eine neue Bahnsteigüberdachung der Gleise 1 bis 4 errichtet werden. Diese sollte sich optisch an das von der Stadt Elmshorn gewünschte neue Bahnhofsgebäude anlehnen. Ein neu zu errichtendes Bahnhofsgebäude sollte eine sinnvolle Nutzung erhalten (Fahrkartenverkauf, Bäckerei, Taxi-Unternehmen, Veranstaltungsräume).

Der Bahnsteigtunnel sollte im Rahmen der Modernisierung zudem deutlich freundlicher gestaltet und die Aufenthaltsqualität (Türen) erhöht werden.

Außerdem sollte bei der Modernisierung darauf geachtet werden, dass die kurzen Umsteigewege zwischen Bahn und Bus nicht verlängert werden.

Pinneberg

In Pinneberg sollte bei der geplanten Errichtung der geplanten Bahnsteigüberführung im nördlichen Bereich der Bahnsteiganlagen nach Möglichkeit statt Fahrstühlen eine Rampenlösung (Vorbild S-Bahn Station Poppenbüttel) realisiert werden. im Falle einer Realisierung der Express-S-Bahn auf der „Achse West“ sollte der bisherige Bahnsteigtunnel aufgegeben werden.

Das nördliche Bahnsteigende des Bahnsteigs Gleis 3 sowie der Mittelbahnsteig Gleis 4/5 sollten auf 76 cm Bahnsteighöhe erhöht werden.

Das Bahnhofsgebäude sollte saniert (Vorbild Plön) und einer sinnvollen Nutzung zugeführt werden (Fahrkartenverkauf, Bäckerei, Taxi-Unternehmen, Veranstaltungsräume).

Rendsburg

Nach Sanierung der Bahnsteighalle, der Bahnsteiganlagen sowie der äußerlichen Aufhübschung des Bahnhofsgebäudes sollte auch das Bahnhofsgebäude an sich saniert werden, da der Eingangsbereich mit Reisezentrum und Zeitschriftenhandel im Stile der 1970er-Jahre überkommen und wenig einladend wirkt.

Barrierefrei auszubauende Stationen

Ascheberg

In Ascheberg sollte der bestehende Mittelbahnsteig Gleis 2/3 auf 140 Meter Länge auf 76 cm Bahnsteighöhe erhöht und in Höhe des Bahnhofsgebäudes ein ebenerdiger Zugang (analog zu Plön) über Gleis 2 geschaffen werden, welcher in Richtung Süden signalgedeckt sein sollte. Optional sollte eine Signaldeckung in Richtung Norden aufwärtskompatibel nachrüstbar sein, falls in fernerer Zukunft von Gleis 2 eine Fahrstmöglichkeit nach Neumünster geschaffen werden sollte.

Darüber hinaus sollte die Bushaltestelle näher an den zukünftigen ebenerdigen Zugang beziehungsweise den Bahnsteigunterführung gelegt werden, die jetzige Bushaltestelle mit ihrer umständlichen Zu- und Abfahrt könnte dann für einen kleineren Wendehammer und die Schaffung weiterer Park&Ride-Parkplätze genutzt werden.

Bordesholm

In Bordesholm sollten beide Bahnsteige auf 220 Meter Länge auf 76 cm Bahnsteighöhe erhöht werden, um die Barrierefreiheit im Hinblick auf die heute eingesetzten Doppelstockwagen und die zukünftig eingesetzten Fahrzeuge sicherzustellen.

Eckernförde

In Eckernförde sollten sowohl der Außen- als auch der Mittelbahnsteig auf 76 cm Bahnsteighöhe erhöht werden und eine Länge von 140 Metern haben.

Flintbek

In Flintbek sollten beide Bahnsteige auf 220 Meter Länge auf 76 cm Bahnsteighöhe erhöht werden, um die Barrierefreiheit im Hinblick auf die zukünftig eingesetzten Fahrzeuge (ET 425) sicherzustellen.

Gettorf

In Gettorf sollten sowohl der Außen- als auch der Mittelbahnsteig erhalten bleiben und der Zugang zum Mittelbahnsteig weiterhin über einen ebenerdigen Zugang erfolgen. Die Bahnsteige sollten auf 76 cm Bahnsteighöhe erhöht werden und eine Länge von 140 Metern haben.

Außerdem sollte der Bahnsteig Gleis 1 teilweise als Kombibahnsteig ausgeführt werden, um in Gettorf als Schnittstelle zwischen Bahn und Bus möglichst kurze Umsteigewege zwischen beiden Verkehrsmitteln zu schaffen.

Glückstadt

In Glückstadt sollten beide Bahnsteige auf 76 cm Bahnsteighöhe erhöht und auf eine Länge von 300 Metern verlängert werden, um einerseits die Barrierefreiheit im Hinblick auf die zukünftig eingesetzten Fahrzeuge beziehungsweise die möglicherweise einzuführende S-Bahn sicherzustellen, andererseits um auf 10-Wagen verstärkten Marschbahn-Zügen den Halt in Glückstadt mit Ein- und Ausstieg an allen Türen zu ermöglichen.

Lensahn

An der Station Lensahn sollte für eine optimale Bahn-Bus-Verknüpfung teilweise zu eine Buswendeschleife gebaut werden, so dass die Regionalbuslinien 5508 Eutin – Lensahn (– Oldenburg) und 5804 Neustadt – Lensahn – Oldenburg – Heiligenhafen über Lensahn, Bhf. geführt werden können.

Einerseits entstehen so neue, attraktive Umsteigeverbindungen in den Relationen Eutin – Fehmarn und Neustadt – Fehmarn, andererseits können in der Neben- und Schwachverkehrszeit auch attraktive Anschlüsse von der Regionalbuslinie 5508 Eutin – Lensahn (– Oldenburg) auf die Regionalbuslinie 5804 Richtung Oldenburg – Heiligenhafen angeboten werden.

Mölln

Der jetzige Standort der Station Mölln sollte aufgegeben und stattdessen in Höhe des ZOB neu errichtet werden, so dass eine optimale Bahn-Bus-Verknüpfung mit kurzen Umsteigewegen entsteht und die Wege in das Stadtzentrum verkürzt werden.

Dabei sollte der Bahndamm in Höhe des ZOB so verbreitert werden, dass Platz für einen 140-Meter-Bahnsteig mitsamt Treppen beziehungsweise Rampen, wenn möglich, und Fahrstühlen entsteht. Ideal wäre zudem die Schaffung einer Fußgängerunterführung am südlichen Ende des Bahnsteiges, damit Fahrgäste die Parkplätze (Park&Ride) auf der anderen Seite des Bahndamms erreichen können. Die Reduzierung von Parkplätzen durch die Verbreiterung des Bahndamms scheint vertretbar, da das Parkhaus am ZOB als nicht vollständig ausgelastet gilt.

Die Kreuzungsmöglichkeit am jetzigen Standort der Station sollte erhalten bleiben, um einerseits die Option auf andere Fahrplankonzepte offen zu halten und andererseits bei Störungen im Betriebsablauf auch weiterhin in Mölln kreuzen zu können.

Müssen

Die Station Müssen sollte barrierefrei erreichbar sein. Dazu sollte zum Bahnsteig nach Hamburg ein Fahrstuhl und zum Bahnsteig Richtung Büchen eine Rampe errichtet werden. Außerdem sollte ein Park-and-ride Platz angelegt werden.

Neumünster

In Neumünster sollten die drei Mittelbahnsteige auf einer Länge von 220 Metern auf 76 cm Bahnsteighöhe erhöht werden, um sowohl einen barrierefreien Einstieg in die Fahrzeuge der Nordbahn und später auch der AKN als auch in die ab Dezember 2014 verkehrenden Neubaufahrzeuge auf den Bahnstrecken Flensburg-/ Kiel - Hamburg zu gewährleisten. Außerdem müssen mittelfristig auch die Bahnsteigdächer saniert werden, die so gestaltet werden sollten, dass der Verunreinigung der Bahnsteige vorgebeugt wird.

Wrist

In Wrist sollten sowohl der Außen- als auch der Mittelbahnsteig auf einer Länge von 220 Metern auf 76 cm Bahnsteighöhe erhöht werden und der Mittelbahnsteig einen ebenerdigen Zugang über Gleis 3 erhalten. Ergänzend dazu sollte auf der westlichen Seite des Bahnhofes eine barrierefreie Bushaltestelle eingerichtet werden, um kurze Umsteigewege zwischen Bahn und Bus (aus Richtung Bad Bramstedt) zu schaffen.

Neue Stationen

Achterwehr

In Achterwehr sollte ortsseitig am jetzigen Bahnübergang ein 140 Meter-Bahnsteig errichtet werden, eine Anlage von Bushaltestellen direkt am Bahnübergang geprüft werden.

Bad Oldesloe Nord

Zur Erschließung eines großen Neubaugebietes im Norden von Bad Oldesloe sollte bei Streckenkilometer 43,4 (in Höhe der Straße Poggenbreede) eine neue Station Bad Oldesloe Nord eingerichtet werden, welche einen für LINT-Doppeltraktionen ausreichenden 90-Meter-Bahnsteig erhalten sollte. Eine Verknüpfung mit dem Stadtbusverkehr sollte geprüft werden.

Bredenbek

In Bredenbek sollte der neue Haltepunkt nicht am früheren Standort, sondern wie von der Kommune gewünscht, an der Auto- und Eisenbahnüberführung 1.000 Meter östlich des alten Standortes errichtet werden. Eine barrierefreie Zuwegung von einer neu zu errichtenden Bushaltestelle ist vorzusehen.

Büdelndorf

Der neue Haltepunkt sollte nördlich der Eckernförder Straße auf der Höhe des Kronwerk-Gymnasiums entstehen und einen 140-Meter-Bahnsteig erhalten. Wenn möglich sollte auch eine Verknüpfung mit dem Stadtbusverkehr geschaffen werden.

Elmshorn Süd

Im Rahmen der Realisierung der S4 (Itzehoe-/Kellinghusen-) Elmshorn - Hamburg - Ahrensburg (-Bargtheide) sollte die Einrichtung eines neuen Haltepunktes Elmshorn Süd geprüft werden.

Der Haltepunkt sollte dabei in Höhe des Haidmühlenwegs/ Adenauerdamms errichtet werden zwei 220-Meter-Außenbahnsteige erhalten, damit bei besonders großer Nachfrage auch S-Bahn-Langzüge verkehren können.

Nach Möglichkeit sollte auch eine Verknüpfung mit dem Stadtbusverkehr (Klein Nordende/ Gewerbegebiet Grauer Esel) geschaffen werden.

Flensburg ZOB

Im Rahmen der Reaktivierung und Elektrifizierung der Flensburger Hafenbahn für den SPNV sollte am heutigen Flensburger ZOB eine neue Station als zweigleisiger Sackbahnhof mit einem beide Gleise aufnehmenden Mittelbahnsteig und einem angemessenen Empfangsgebäude (als Vorbild könnte Eschwege dienen) errichtet werden. Das Empfangsgebäude sollte ein ReiseZentrum, eine Fahrradstation und eine Bäckerei beinhalten.

Von der Station zu den Bussteigen sollten kurze und barrierefreie Umsteigewege realisiert werden.

Fockbek

Fockbek sollte westlich der Bahnhofsstraße parallel zum Schafredder einen 140-Meter-Kombibahnsteig erhalten, an dem auf der einen Seite die Züge aus Kiel wenden und auf der anderen Seite die Busse halten können, um möglichst kurze Umsteigewege von der Bahn zum Bus und umgekehrt zu ermöglichen. Nach Möglichkeit sollte auch eine Park&Ride-Anlage errichtet werden.

Hattstedt

Im Rahmen der Ausschreibung des Wettbewerbsnetzes "West/ Marschbahn" sollte die Station durch die Errichtung von zwei neuen Außenbahnsteigen für den SPNV reaktiviert und so der Parallelverkehr mit der Buslinie Husum - Bredstedt aufgegeben werden.

Die Buslinie 1020 bedient durch ihre heutige Linienführung zusätzlich zum Bahnverkehr lediglich Hattstedt und kann mit der Reaktivierung der Station Hattstedt über Horsdorf - Drelsdorf verkehren, so diese Orte wesentlich besser im ÖPNV erschließen und an den SPNV anbinden.

Hemmingstedt

Hemmingstedt ist mit knapp 3.000 Einwohnern und der Raffinerie als Station mit einem hohen Nachfragepotential anzusehen. Insofern sollte die Station Hemmingstedt durch die Errichtung von zwei neuen Außenbahnsteigen für den SPNV reaktiviert werden.

Kellinghusen

Die Station Kellinghusen sollte durch die Errichtung eines 140-Meter-Bahnsteigs am alten Standort unmittelbar gegenüber der zentralen Bushaltestelle und des Großparkplatzes als Endpunkt einer ab Dezember 2014 einzurichtenden RB-, gegebenenfalls auch S-Bahn-Linie Kellinghusen - Hamburg reaktiviert werden.

Kiel-Ellerbek/ Stadtrat-Hahn-Park

Die Station Kiel-Ellerbek/ Stadtrat-Hahn-Park sollte östlich des Bahnübergangs Franziusallee errichtet werden, einen 90-Meter-Bahnsteig sowie als Verknüpfungspunkt Bahn-Bus eine Wartehalle erhalten. Die Bushaltestelle Stadtrat-Hahn-Park ist aufzuwerten und barrierefrei auszubauen.

Kronshagen

Als neue Station an der Bahnstrecke Kiel – Flensburg sollte die Station Kronshagen südlich des Bahnübergangs Kieler Straße geschaffen werden, welche einen 90-Meter-Bahnsteig mit einer Bahnsteighöhe von 76 cm erhalten sollte.

Zudem sollte direkt am Bahnübergang Kieler Straße eine Bushaltestelle „Kronshagen, Bahnhof“ eingerichtet werden, um den Bahnverkehr möglichst optimal mit dem Busverkehr (Linien 6 und 71) zu verknüpfen.

Lübeck-Einsiedelstraße/ Karlstraße

Als neue Station nördlich des Lübecker Hbfs sollte die Station Lübeck-Einsiedelstraße/ Karlstraße geschaffen werden, welche zwei Außenbahnsteige von 200 Metern Länge erhalten sollte, so dass auch die Sommer verkehrenden RE Travemünde - Lübeck - Hamburg dort halten könnten. Durch ihre Lage an der neuen Nordtangente, welche

zukünftig von mehreren die Innenstadt bedienenden Buslinien angefahren werden sollte, verspricht die Station durch kurze Umsteigewege zwischen Bahn- und Busverkehr ein hohes Nachfragepotential, so dass sie von den RB-Linien Kiel - Lübeck, Neustadt - Lübeck und Travemünde - Lübeck bedient werden sollte. Die Station Einsiedelstraße/ Karlstraße ist bestens dazu geeignet, den Hauptbahnhof zu entlasten - sowohl im Berufsverkehr (Bus-Verknüpfung/ Lindenteller-Umfahrung), im Schülerverkehr (Schulzentrum Georg-Kerschensteiner-Straße), als auch während der Stadionveranstaltungen (Polizeieinsätze, Sonderzüge). Die Stadt sollte zur Einrichtung der Station den geplanten kreuzungsfreien Fuß- und Radweg zur Lohmühle realisieren, sowie einen direkten, rückwärtigen Zugang von Gehweg zum Schulzentrum.

Lübeck-Hochschulstadtteil

Die geplante neue Station sollte auf der Höhe des Einkaufszentrums „Mönkhof Karree“ und der von der Bahnstrecke aus gesehen dahinter befindlichen Bushaltestelle „Alexander-Fleming-Strasse“ entstehen und einen 140 Meter-Bahnsteig erhalten.

In Abstimmung mit dem Einkaufszentrum „Mönkhof Karree“ sollte eine überdachte Fußgängerüberführung über die B207neu geschaffen werden, mit der die Fahrgäste trocken das Einkaufszentrum und die auf der anderen Seite gelegene Haltestelle „Alexander-Fleming-Strasse“ erreichen können. Die Fußgängerüberführung sollte vom Bahnsteig aus sowohl über eine Treppe als auch über einen Fahrstuhl erreichbar sein.

Lübeck-Moisling

Als neue Station im Südwesten Lübecks sollte die Station Lübeck-Moisling geschaffen werden, welche zwei Außenbahnsteige von 200 Meter Länge erhalten sollte. Die Station sollte dabei auf Höhe des Oberbüssauer Weges errichtet werden und durch eine direkt an der Station einzurichtende Bushaltestelle mit dem Stadtbusverkehr verknüpft werden. Durch die Lage der neuen Station können die westlichen und südlichen Stadtteile Lübecks durch die Verknüpfung des Stadtbusverkehrs mit dem RE Lübeck - Hamburg besser Richtung Hamburg angebunden und die Fahrzeiten Richtung Hamburg deutlich reduziert werden.

Als Realisierungszeitpunkt erscheint der Fahrplanwechsel im Dezember 2014 realistisch, wenn durch die Freisetzung der heute auf dem RE Kiel - Hamburg eingesetzten Doppelstockwagen die Umsetzung eines neuen Fahrplankonzeptes Lübeck - Hamburg möglich wird.

Lübeck-Roter Löwe

Als neue Station südlich des Lübecker Hbfs sollte an den Bahnstrecken Lübeck - Bad Kleinen/Schwerin und Lübeck - Lüneburg die neue Station Lübeck-Roter Löwe errichtet werden, welche einen 140 Meter-Bahnsteig erhalten sollte.

Eine Brücke über der Station für Fuß- und Radweg soll außerdem die zwei Stadtteile östlich und westlich der Gleise verbinden, sowie die Wege zum Einkaufszentrum Buntekuh deutlich stark verkürzen.

Insbesondere durch den geplanten Rückbau der Gleisflächen und der Umwidmung zu Wohn- und Gewerbeflächen in diesem Bereich ließe sich die Station ideal und verhältnismäßig kostengünstig einfügen. Am westliche Brückenende sollte zudem eine Busverknüpfung geschaffen werden.

Melsdorf

Melsdorf sollte einen 140 Meter-Bahnsteig erhalten, der an seiner nördlichen Seite in Form eines Kombibahnsteiges mit direktem Umstieg zwischen Bahn und Bus (KVG) errichtet werden sollte. An der südlichen Seite sollte optional die Errichtung eines Kombibahnsteiges zum direkten Umstieg zwischen Bahn und zukünftiger StadtRegionalBahn vorbereitet werden.

Neuwittenbek

Mittelfristig sollte im Rahmen der Realisierung der StadtRegionalBahn Kiel eine neue Station Neuwittenbek realisiert und die verkehrlich dann nicht mehr benötigte Station Suchsdorf aufgegeben werden. Darüber hinaus ist zu überlegen, ob die Station Neuwittenbek nicht zum Halt der zusätzlich zu den im 30-Minuten-Takt verkehrenden SRB weiterhin verkehrenden RB Kiel - Flensburg werden und dafür mindestens einer der Bahnsteige eine Länge von 140 Metern erhalten sollte.

Weiterhin sollte der Hausbahnsteig der Station Neuwittenbek teilweise als Kombibahnsteig ausgeführt sein, damit ein barrierefreier Umstieg in die die Region erschließenden Kleinbus-Linien möglich ist.

Oppendorf

Die Station Oppendorf sollte am alten Standort errichtet werden und einen 90-Meter-Bahnsteig erhalten.

Prisdorf

Der jetzige Standort der Station sollte aufgegeben und die Station ca. 300 Meter südlich an der nördlichen Seite des Bahnübergangs "Peiner Hag" neuerrichtet werden, da die Erschließungswirkung der Station an diesem Standort wesentlich höher ist und zudem ein unmittelbarer Zugang zum Gewerbegebiet und dem Eingangsbereich besteht.

Probsteierhagen

Die Station Probsteierhagen sollte westlich des Bahnübergangs K24 (Brodersdorfer Weg) errichtet werden, einen 90-Meter-Bahnsteig sowie eine Buswendeschleife erhalten. Zudem sollte ein park-and-ride Platz angelegt werden.

Ratekau

Der neue Bahnhaltepunkt sollte am Standort des früheren Bahnhofes Ratekau entstehen und zwei 140-Meter-Außenbahnsteige erhalten, die aufwärtskompatibel geplant auch nach Ertüchtigung der Bahnstrecke Puttgarden - Lübeck zur Schienenhinterlandbindung der Festen Fehmarnbeltquerung genutzt werden können.

Der westliche Außenbahnsteig sollte dabei teilweise als Kombibahnsteig für den direkten Umstieg zwischen Bahn und Bus errichtet werden. Nach Möglichkeit sollte auch eine Park&Ride-Anlage errichtet werden.

Rendsburg-Mastbrook

Der neue Haltepunkt sollte westlich der Schleswiger Straße auf der Nordseite der Strecke entstehen und einen 140-Meter-Bahnsteig erhalten. Direkt am Bahnübergang sollte eine neue Haltestelle für den Busverkehr eingerichtet werden, um den Bahnverkehr optimal mit dem Stadtverkehr Rendsburg zu verknüpfen.

Rendsburg-Seemühlen

Der neue Haltepunkt sollte westlich der Büsumer Straße auf der Nordseite der Strecke entstehen und einen 140-Meter-Bahnsteig erhalten. Direkt am Bahnübergang sollte auch hier eine neue Haltestelle für den Busverkehr eingerichtet werden, um den Bahnverkehr optimal mit dem Stadtverkehr Rendsburg zu verknüpfen.

Schönberg

Die Station Schönberg sollte am Standort des alten Bahnhofs errichtet werden und sowohl einen 90-Meter-Außenbahnsteig als auch einen 90-Meter-Mittelbahnsteig erhalten, der über einen ebenerdigen Zugang (analog zu Plön) erreichbar sein sollte. Das Bahnhofsumfeld mitsamt der Bushaltestelle sollte aufgewertet und die Bushaltestelle barrierefrei ausgebaut werden.

Schönberger Strand

Die Station Schönberger Strand sollte sich angemessen in das Gesamtbild des Museumsbahnhofs einfügen, indem der Bahnsteig außerhalb der historischen Überdachung auf einer Länge von 90 Metern nach historischen Vorbildern auf eine Bahnsteighöhe von 55 cm erhöht wird.

Gegenüber des Bahnhofsausgangs sollte nördlich des Stakendorfer Weges eine Bushaltestelle mit Buswendeschleife für den Buspendel Schönberger Strand – Kalifornien/ Holm errichtet werden.

Schönkirchen

Die Station Schönkirchen sollte am Standort des alten Bahnhofs errichtet werden, einen 90-Meter-Kombibahnsteig mit Buswendeschleife erhalten. Außerdem sollten, falls die erforderlichen Flächen zur Verfügung stehen, ein park-and-ride-Platz und eine Fahrradabstellanlage errichtet werden.

Schülldorf

Schülldorf sollte einen 140-Meter-Bahnsteig erhalten, der teilweise als Kombibahnsteig zum direkten Umstieg Bahn und Bus ausgeführt sein sollte. Gegebenenfalls könnte auch eine Buswendeschleife erforderlich sein. Außerdem ist eine Park&Ride-Anlage zu errichten, um auch Fahrgäste aus den südwestlich Rendsburg gelegenen Kommunen für den ÖPNV gewinnen.

Pilotprojekt Husum - St. Peter-Ording

In Anlehnung an das im Jahr 2000 durchgeführte Pilotprojekt auf der Bahnstrecke Husum - St. Peter-Ording, als zur Betriebsaufnahme der Nord-Ostsee-Bahn am 05.11.2000 bei allen Stationen und damals neuen Bedarfshalten entweder die Wartehäuschen modernisiert oder erst einmal überhaupt Wartehäuschen aufgestellt wurden, schlägt PRO BAHN ein Nachfolge-Pilotprojekt für diese Bahnstrecke vor.

Bis zur Betriebsübernahme durch die DB Regio Nord und den damit verbundenen Einsatz der neuen DB-LINTE der Baureihe 648.4 sollen alle Stationen und Bedarfshalte komplett modernisiert werden. PRO BAHN schlägt dabei eine Differenzierung der Ausstattungskriterien nach "klassischen" Stationen und Bedarfshalten vor :

- bei den **„klassischen“ Stationen** sollten die Bahnsteige auf 76 cm Bahnsteighöhe erhöht werden und analog zur neg eine Teerdecke als Bahnsteigoberfläche erhalten
- bei den **„Bedarfshalten“** sollten die Bahnsteige nur auf 55 cm Bahnsteighöhe erhöht werden, als Bahnsteigoberfläche analog zur neg eine Teerdecke erhalten.

- die **Bahnsteiglänge** sollte einheitlich 60 Meter betragen, damit zu besonderen Anlässen auch der Einsatz von lokbespannten Zügen möglich ist.