



Fahrgastverband
PRO BAHN e.V.
Landesverband
Schleswig-Holstein/ Hamburg

Stefan Barkleit, Dorfstr. 60, 24223 Schwentimental, Landesvorsitzender

Tel : 04307/ 7151
mobil : 0151/ 51462156
e-Mail : barkleit@pro-bahn-sh.de

Schwentimental, 06.07.2018

Sehr geehrter Herr Gipp,

anbei erhalten Sie die Stellungnahme des Fahrgastverbandes PRO BAHN e.V., Landesverband Schleswig-Holstein/ Hamburg, zum Entwurf des Regionalen Nahverkehrsplanes (RNVP) für die Jahre 2019 bis 2023 der Hansestadt Lübeck.

Mit freundlichen Grüßen

Stefan Barkleit

PRO BAHN e.V.
Landesvorsitzender Schleswig-Holstein/ Hamburg

In seiner Stellungnahme zum Entwurf des 4. Regionalen Nahverkehrsplanes für die Jahre 2019 bis 2023 der Hansestadt Lübeck möchte sich der Fahrgastverband PRO BAHN, Landesverband Schleswig-Holstein/ Hamburg, auf folgende Aspekte beziehungsweise Punkte konzentrieren:

01. Einführung eines einheitlichen Taktsystems

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, auf allen Buslinien des Stadtverkehr Lübeck einschließlich der künftig aus den Kreisen Ostholstein und Herzogtum Lauenburg ausbrechenden und einbrechenden Buslinien ein einheitliches Taktsystem einzuführen.

Unserer Auffassung nach sollte das einheitliche Taktsystem zwischen einem 7,5-, einem 15- und einem 30-Minuten-Takt differenzieren, so dass auf allen Buslinien des Stadtverkehr Lübeck einschließlich der künftig aus den Kreisen Ostholstein und Herzogtum Lauenburg ausbrechenden und einbrechenden Buslinien ein sinnvoll vertaktetes Verkehrsangebot entsteht und an allen Knotenpunkten attraktive Umsteigezeiten angeboten werden.

02. Definition eines Grundangebotes in der Schwachverkehrszeit auf allen Buslinien

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, für alle Achsen des Stadtverkehr Lübeck eine Buslinie zu definieren, die das Grundangebot auf der entsprechenden Achsen des Stadtverkehr Lübeck darstellt. Diese Buslinie sollte auch in der Schwachverkehrszeit im 30-Minuten-Takt auf der gewohnten Linienführung verkehren.

03. Überplanung der zeitlichen Definition der Hauptverkehrszeiten, der Normalverkehrszeiten und der Schwachverkehrszeiten

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, die zeitliche Definition der Hauptverkehrszeiten, der Normalverkehrszeiten und der Schwachverkehrszeiten zu überplanen.

Unserer Auffassung nach sollte die zeitliche Definition der Hauptverkehrszeiten, der Normalverkehrszeiten und der Schwachverkehrszeiten künftig wie folgt aussehen:

Hauptverkehrszeit: montags bis freitags von 05.30 bis 09.30 Uhr sowie von 13.30 Uhr bis 18.30 Uhr

Normalverkehrszeit: montags bis freitags vor 05.30 Uhr sowie von 09.30 und 13.30 Uhr und von 18.30 Uhr bis 20.30 Uhr, samstags von 05.30 Uhr bis 20.30 Uhr, sonntags von 10.30 Uhr bis 20.30 Uhr

Schwachverkehrszeit: montags bis samstags nach 20.30 Uhr, sonntags von 05.30 Uhr bis 10.30 Uhr sowie nach 20.30 Uhr

04. Einführung eines Schnellbuslinien-Netzes

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, die vorhandenen Schnellbuslinien durch die Einführung weiterer Schnellbuslinien zu einem vollständigen Schnellbuslinien-Netz auszubauen.

Aus unserer Sicht sollten auf folgenden Relationen weitere Schnellbuslinien eingeführt werden:

- Bad Schwartau - Hauptbahnhof - Innenstadt
- Bornkamp - Universität - Innenstadt
- Moisling - Hauptbahnhof - Innenstadt

05. Einführung einer schnellbusähnlichen Haltepolitik der aus den Kreisen Ostholstein und Herzogtum Lauenburg einbrechenden und ausbrechenden Buslinien

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, auf dem Gebiet der Hansestadt Lübeck auf den aus den Kreisen Ostholstein und Herzogtum Lauenburg einbrechenden und ausbrechenden Buslinien eine schnellbusähnliche Haltepolitik einzuführen.

Aus unserer Sicht sollte auf folgenden Relationen eine schnellbusähnliche Haltepolitik eingeführt werden:

- Mölln - Ratzeburg - Innenstadt - Hauptbahnhof
- Trittau - Sandesneben - Kastorf - Hauptbahnhof
- Bad Segeberg - Stockelsdorf - Hauptbahnhof (Schnellbus)
- Timmendorfer Strand - Pansdorf - Ratekau - Bad Schwartau - Hauptbahnhof

Die aus den Kreisen Ostholstein und Herzogtum Lauenburg einbrechenden und ausbrechenden Buslinien sollten dabei in den Städten und Gemeinden, die über eine Bahnstation verfügen, auch an den Bahnstationen halten.

06. Einführung neuer Tangential-Linien

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, auf dem Gebiet der Hansestadt Lübeck weitere Tangential-Linien einzuführen. Die Tangential-Linien sollen einerseits die Funktion der Tangential-Linien von den Durchmesser-Linien des Stadtverkehr Lübeck übernehmen und andererseits die Erschließung des Gebietes der Hansestadt Lübeck verbessern. Die Tangential-Linien sollen täglich im 30-Minuten-Takt verkehren.

Aus unserer Sicht sollte auf folgenden Relationen weitere Tangential-Linien eingeführt werden:

- Stockelsdorf - CITTI-PARK - Moisling
- Moisling - Universität

07. Anpassung der Linienführung im Stadtverkehr Lübeck in der Altstadt

Der Fahrgastverband PRO BAHN kritisiert, dass der Entwurf des 4. Regionalen Nahverkehrsplanes für die Jahre 2019 bis 2023 der Hansestadt Lübeck keine Aussagen zur Anpassung der Linienführung im Stadtverkehr Lübeck in der Altstadt macht, obwohl die Diskussion zur Anpassung der Verkehrsplanung in der Altstadt bereits begonnen hat und eine Anpassung der Linienführung im Stadtverkehr Lübeck in der Altstadt wesentlicher Bestandteil der Diskussion zur Anpassung der Verkehrsplanung in der Altstadt ist.

Bei einer Anpassung der Linienführung im Stadtverkehr Lübeck in der Altstadt ist sicherzustellen, dass die Altstadt auch künftig durch die Buslinien im Stadtverkehr Lübeck sehr gut erschlossen wird.

Der Fahrgastverband PRO BAHN bietet der Hansestadt Lübeck und den Verkehrsunternehmen Stadtverkehr Lübeck und Lübecker-Travemünder Verkehrsgesellschaft an, bei der Entwicklung eines Konzeptes für die Anpassung der Linienführung in der Altstadt zu unterstützen.

08. Einführung eines Nachtbus-Netzes

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, auf dem Gebiet der Hansestadt Lübeck ein Nachtbus-Netz einzuführen. Das Nachtbus-Netz sollte täglich im Zeitraum von 01.00 bis 04.00 Uhr im 60-Minuten-Takt bedient werden und zeitlich nahtlos aus dem Tagesverkehr beziehungsweise in den Tagesverkehr übergehen.

Der Fahrgastverband PRO BAHN bietet der Hansestadt Lübeck und den Verkehrsunternehmen Stadtverkehr Lübeck und Lübecker Verkehrsgesellschaft an, bei der Entwicklung eines Konzeptes für ein Liniennetz des Nachtbus-Netzes zu unterstützen.

09. Veränderung der Umsteigezeiten an den Haltestellen Lindenarcaden und ZOB in den Schwachverkehrszeiten

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, im Hinblick auf die Ausgestaltung des Taktknotens der Bahn am Hauptbahnhof zu einem Taktknoten zu den Minuten 00 und 30 sowie der Einführung eines 15-Minuten-Taktes auf den zentralen Achsen des Stadtverkehr Lübeck durch die Überlagerung von im 30-Minuten-Takt verkehrender Buslinien die Umsteigezeiten an den Haltestellen Lindenarcaden und ZOB zu verändern.

Aus unserer Sicht sollten am Hauptbahnhof in den Schwachverkehrszeiten folgende Taktknoten eingeführt werden:

- Taktknoten 1 zu den Minuten 12 bis 18
- Taktknoten 2 zu den Minuten 27 bis 33
- Taktknoten 3 zu den Minuten 42 bis 48
- Taktknoten 4 zu den Minuten 57 bis 03

10. Bestehende Knotenpunkte: Verbesserung der Verknüpfung von Bahn und Bus

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, im Hinblick auf die Realisierung attraktiver Umsteigezeiten an allen Knotenpunkten zwischen Bahn und Bus und auf die Realisierung attraktiver Gesamt-Fahrtzeiten bei der Nutzung von Bahn und Bus die Verknüpfung von Bahn und Bus zu verbessern.

Unserer Auffassung nach sollten an folgenden Knotenpunkten zwischen Bahn und Bus die Wegeführung beim Umstieg zwischen Bahn und Bus, sofern notwendig, und die Umsteigezeiten zwischen Bahn und Bus verbessert werden:

- Lübeck-Travemünde Strand
- Lübeck-Travemünde Hafen
- Lübeck-Kücknitz
- Lübeck-Dänischburg
- Lübeck Hauptbahnhof
- Lübeck-St. Jürgen
- Herrnburg
- Lübeck-Hochschulstadtteil

Zudem schlägt der Fahrgastverband PRO BAHN vor, im Rahmen der Neuerrichtung der Eisenbahnüberführung Fackenburger Allee auf der Eisenbahnüberführung Fackenburger Allee eine Haltestelle für den Stadtverkehr Lübeck zu errichten und von dort aus Treppenanlagen und Zuwegungen zu den Bahnsteigen des Lübecker Hauptbahnhofes zu errichten.

Darüber hinaus schlägt der Fahrgastverband PRO BAHN vor, die Haltestelle Lindenarcaden näher an den Haupteingang des Lübecker Hauptbahnhofes zu verlegen und in Lindenarcaden/ Hauptbahnhof umzubenennen, um einerseits eine direkte Sichtachse zu den Bussen zu schaffen und andererseits die Umsteigewege zwischen Bahn und Bus zu verkürzen.

11. Neue Knotenpunkte: Verbesserung der Verknüpfung von Bahn und Bus

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, im Hinblick auf die Realisierung attraktiver Gesamt-Fahrtzeiten bei der Nutzung von Bahn und Bus neue Knotenpunkte für die Verknüpfung von Bahn und Bus zu errichten und die Umsteigezeiten an den neuen Knotenpunkten möglichst attraktiv zu gestalten.

Unserer Auffassung nach sollten im Rahmen der Realisierung neuer Bahnstationen neue Knotenpunkte zwischen Bahn und Bus an folgenden Standorten errichtet werden.

- Lübeck-Kücknitz Waldhusener Weg
- Lübeck-Buntekuh/ Roter-Löwe
- Lübeck-Moisling

12. Beschaffung der Gelenkwagen mit veränderter Ausgestaltung des Fahrgastraumes

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, unter anderem zur Reduzierung der Fahrgastwechselzeiten (Stichwort: "Einstieg vorne") neu zu beschaffende Gelenkwagen mit einer veränderten Ausgestaltung des Fahrgastraumes zu beschaffen.

Aus unserer Sicht sollte neu zu beschaffende Gelenkwagen mit folgender Ausgestaltung des Fahrgastraumes beschafft werden:

- zwischen erster und zweiter Türe nur noch Anordnung von 2+1-Bestuhlung
- zwischen zweiter und dritter Türe nur noch Anordnung von 2+2-Bestuhlung
- Installation eines zusätzlichen Info-Monitor am Übergang zum Nachläufer, so dass auch Fahrgäste, die entgegen der Fahrtrichtung sitzen, die angezeigten Informationen zum weiteren Fahrtverlauf wahrnehmen können.

13. Ausbau des Angebotes im SPNV

Der Fahrgastverband PRO BAHN kritisiert, dass der Entwurf des 4. Regionalen Nahverkehrsplanes für die Jahre 2019 bis 2023 der Hansestadt Lübeck kaum Aussagen zur Verbesserung des Angebotes im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) macht, obwohl mit der laufenden Ausschreibung des Elektro-Netzes Ost und der kommenden Ausschreibung des Diesel-Netzes Ost fast alle den Bahnknoten Lübeck berührenden Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ausgeschrieben sind beziehungsweise ausgeschrieben werden und somit eine sehr gute Möglichkeit besteht, das Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) deutlich zu verbessern.

Aus unserer Sicht sollte das Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) folgendermaßen ausgebaut werden:

Bahnstrecke Neustadt - Lübeck

- Einführung eines exakten 30-Minuten-Taktes ("Regio-S-Bahn Lübeck")
- Führung der Züge südlich über Lübeck Hauptbahnhof hinaus bis Hamburg Hauptbahnhof
- Errichtung neuer Bahnstationen Neustadt-West, Sierksdorf-Hansapark, Timmendorfer Strand und Ratekau
- Einsatz neuer Doppelstock-Triebwagen, mit einer Ausstattung analog zur NAH.SH-Ausstattung "Netz Mitte" und mit Mehrzweckräumen nach Vorbild des Lastenheftes für neue Nahverkehrs-Fahrzeuge des Fahrgastverbandes PRO BAHN

Bahnstrecke Travemünde - Lübeck

- Einführung eines exakten 30-Minuten-Taktes ("Regio-S-Bahn Lübeck")
- Führung der Züge südlich über Lübeck Hauptbahnhof hinaus bis Hamburg Hauptbahnhof
- Errichtung neuer Bahnstationen Lübeck-Ivendorf/ Skandinavienkai (Verbesserung der Erschließung von Lübeck-Ivendorf und dem Hafenzentrum) und Lübeck-Kücknitz Waldhusener Weg (Verbesserung der Erschließung von Lübeck-Kücknitz)
- Aufgabe der Bahnstation Lübeck-Skandinavienkai (Ersatz durch die Bahnstation Lübeck-Ivendorf/ Skandinavienkai)
- Einsatz neuer Doppelstock-Triebwagen, mit einer Ausstattung analog zur NAH.SH-Ausstattung "Netz Mitte" und mit Mehrzweckräumen nach Vorbild des Lastenheftes für neue Nahverkehrs-Fahrzeuge des Fahrgastverbandes PRO BAHN

Bahnstrecke Lübeck - Lüneburg

- Einführung eines exakten 30-Minuten-Taktes im Streckenabschnitt Lübeck - Ratzeburg ("Regio-S-Bahn Lübeck")
- Errichtung einer neuen Bahnstationen in Lübeck-Buntekuh/ Roter Löwe
- Errichtung eines neuen Außenbahnsteiges an Gleis 2 im Bahnhof Mölln
- Einsatz neuer Triebwagen mit alternativen Antriebsformen, mit einer Ausstattung analog zur NAH.SH-Ausstattung "Netz Mitte" und mit Mehrzweckräumen nach Vorbild des Lastenheftes für neue Nahverkehrs-Fahrzeuge des Fahrgastverbandes PRO BAHN

Bahnstrecke Hamburg - Lübeck

- Einführung eines exakten 30-Minuten-Taktes, auch abends sowie samstags und sonntags
- Einführung einer Sprinter-Linie im 60-Minuten-Takt, die montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit nonstop ohne Halt zwischen Hamburg Hauptbahnhof und Lübeck Hauptbahnhof verkehrt
- Errichtung einer neuen Bahnstation Lübeck-Moisling und Bedienung im exakten 30-Minuten-Takt
- Einsatz neuer Doppelstock-Triebwagen, mit einer Ausstattung analog zur NAH.SH-Ausstattung "Netz Mitte" und mit Mehrzweckräumen nach Vorbild des Lastenheftes für neue Nahverkehrs-Fahrzeuge des Fahrgastverbandes PRO BAHN

Bahnstrecke Kiel - Lübeck

- Errichtung eines neuen Außenbahnsteiges an Gleis im Bahnhof Pansdorf und einer neuen barrierefreien Zuwegung zum Bahnhof
- Einführung von System-Halten der Regionalexpress-Linie 83 Kiel - Lübeck in Pönitz und in Pansdorf
- Einführung eines exakten 30-Minuten-Taktes im Streckenabschnitt Eutin - Lübeck mit einer einheitlichen Fahrtzeit von 27 Minuten
- Einsatz neuer Triebwagen mit alternativen Antriebsformen, mit einer Ausstattung analog zur NAH.SH-Ausstattung "Netz Mitte" und mit Mehrzweckräumen nach Vorbild des Lastenheftes für neue Nahverkehrs-Fahrzeuge des Fahrgastverbandes PRO BAHN