
Stefan Barkleit, Dorfstr. 60, 24223 Schwentidental, Landesvorsitzender

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

Schwentidental, 31.07.2020

Sehr geehrter Herr Bock,

anbei erhalten Sie die Stellungnahme des Fahrgastverbandes PRO BAHN e.V., Landesverband Schleswig-Holstein/ Hamburg, zum Entwurf des 4. Regionalen Nahverkehrsplanes (RNVP) für die Jahre 2020 bis 2024 für den Kreis Ostholstein.

Mit freundlichen Grüßen

Stefan Barkleit

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

Weiterentwicklung des ÖPNV

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, in der finalen Fassung des 4. Regionalen Nahverkehrsplanes (RNVP) für die Jahre 2020 bis 2024 für den Kreis Ostholstein ein Kapitel zur Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zu ergänzen, aus dem Grund, dass der SPNV auf den Bahnstrecken Kiel – Lübeck und Neustadt – Lübeck bereits heute das Rückgrat des ÖPNV bildet und diese Funktion mit einem weiteren Ausbau des Angebotes und der Infrastruktur weiter ausgebaut werden kann.

Wir sind uns dabei dessen bewusst, dass das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH der Aufgabenträger für den SPNV sind und der Kreis Ostholstein der Aufgabenträger für den ÖPNV ist. Dennoch halten wir es für sehr wichtig, dass der Kreis Ostholstein als Aufgabenträger für den ÖPNV gegenüber dem Land Schleswig-Holstein und der NAH.SH Überlegungen und Vorschläge zum Ausbau des SPNV formuliert.

Weiterentwicklung des SPNV

Bahnstrecke Kiel – Lübeck

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, nach Umsetzung der 1. Ausbaustufe im Streckenabschnitt Preetz – Ascheberg und der 2. Ausbaustufe im Streckenabschnitt Kiel – Preetz in einer 3. Ausbaustufe den Streckenabschnitt Ascheberg – Lübeck auszubauen, um die Fahrzeit auf der Bahnstrecke Kiel – Lübeck auf unter 60 Minuten zu verkürzen und Taktknoten in Kiel und in Lübeck zu den Minuten 00 und 30 einzuführen, und im Kreis Ostholstein folgende Angebotsmaßnahmen umzusetzen:

- Einführung einer Regionalexpress-Linie Kiel – Lübeck im 30-Minuten-Takt mit einer Fahrzeit von 58 Minuten, optional mit einer Fahrzeit von 55 Minuten¹, mit System-Halten in Timmdorf, Malente, Eutin und Bad Schwartau
- Verkürzung der Fahrzeit Malente – Lübeck von derzeit 29 bis 39 Minuten auf künftig 25 Minuten, optional auf künftig 22 Minuten²
- Verkürzung der Fahrzeit Eutin – Lübeck von derzeit 23 bis 33 Minuten auf künftig 20,5 Minuten, optional auf künftig 17,5³ Minuten
- Einführung einer Regio-S-Bahn-Linie Malente – Lübeck im 30-Minuten-Takt mit einer Fahrzeit von 35 Minuten mit System-Halten Malente Voßstraße, Eutin, Eutin Süd, Pönitz, Gleschendorf, Pansdorf und Bad Schwartau

1 Im Falle einer späteren Durchbindung der Regionalexpress-Linie Kiel – Lübeck nach und von Hamburg ist zur Herstellung der fahrplantechnischen Machbarkeit der System-Halt Bad Schwartau aufzugeben und die Fahrzeit um 3 Minuten zu verkürzen, um in Lübeck die erforderliche Standzeit für die Beistellung beziehungsweise die Flügelung eines Zugteiles Kiel – Lübeck – Hamburg zu gewinnen.

2 Im Falle einer späteren Durchbindung der Regionalexpress-Linie Kiel – Lübeck nach und von Hamburg ist zur Herstellung der fahrplantechnischen Machbarkeit der System-Halt Bad Schwartau aufzugeben und die Fahrzeit um 3 Minuten zu verkürzen, um in Lübeck die erforderliche Standzeit für die Beistellung beziehungsweise die Flügelung eines Zugteiles Kiel – Lübeck – Hamburg zu gewinnen.

3 Im Falle einer späteren Durchbindung der Regionalexpress-Linie Kiel – Lübeck nach und von Hamburg ist zur Herstellung der fahrplantechnischen Machbarkeit der System-Halt Bad Schwartau aufzugeben und die Fahrzeit um 3 Minuten zu verkürzen, um in Lübeck die erforderliche Standzeit für die Beistellung beziehungsweise die Flügelung eines Zugteiles Kiel – Lübeck – Hamburg zu gewinnen.

Im Rahmen einer 3. Ausbaustufe sind im Streckenabschnitt Ascheberg – Lübeck in dem im Kreis Ostholstein gelegenen Streckenabschnitt folgende Infrastrukturmaßnahmen umzusetzen:

- Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit von derzeit 100 beziehungsweise 120 km/ h auf künftig 140 beziehungsweise 160 km/ h
- bauliche und planerische Berücksichtigung einer späteren Elektrifizierung
- Errichtung einer Kreuzungsstation in Timmdorf
- Errichtung eines zweigleisigen Streckenabschnitts südlich von Eutin
- Errichtung der neuen Bahnstationen Malente Voßstraße, Eutin Süd und Gleschendorf

Bahnstrecke Lütjenburg – Malente

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, den Streckenabschnitt Malente Nord – Malente der Bahnstrecke Lütjenburg – Malente zu reaktivieren, um die nördlichen Ortsteile der Gemeinde Malente einschließlich des Marktes und des Schulzentrums im SPNV zu erschließen und mit attraktiven Fahrzeiten an Lübeck und an Hamburg anzubinden, und folgende Angebotsmaßnahmen umzusetzen:

- Verlängerung der Regio-S-Bahn-Linie Malente – Lübeck im 30-Minuten-Takt nach Malente Nord mit einer Fahrzeit von 39,5 Minuten mit System-Halten Malente Nord, Malente Markt/ Schulzentrum, Malente, Malente Voßstraße, Eutin, Eutin Süd, Pönitz, Gleschendorf, Pansdorf und Bad Schwartau

Im Rahmen einer Reaktivierung sind im Streckenabschnitt Malente Nord – Malente folgende Infrastrukturmaßnahmen umzusetzen:

- Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 60 km/ h
- bauliche und planerische Berücksichtigung einer späteren Elektrifizierung
- Errichtung eines neuen Gleises 7 und eines neuen Bahnsteiges Gleis 7
- Errichtung von 3 neuen Weichen zur Anbindung des neuen Gleises 7 an beide Streckengleise des Streckenabschnitts Malente – Eutin
- Errichtung der neuen Bahnstationen Malente Nord und Malente Markt/ Schulzentrum

Darüber hinaus schlägt der Fahrgastverband PRO BAHN vor, den Streckenabschnitt Lütjenburg – Malente Nord durch einen Trassensicherungsvertrag zwischen der NAH.SH und einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen, welches für die Vorhaltung der Schieneninfrastruktur verantwortlich zeichnet, für eine spätere Reaktivierung zu sichern.

Die NAH.SH sollte sich in einem Trassensicherungsvertrag zu folgenden Aufgaben verpflichten:

- Sicherung eines nutzbaren Anschlusses der Schieneninfrastruktur an das regionale Schienennetz
- Sicherung eines Grundbetrages zur betriebsfähigen Vorhaltung der Schieneninfrastruktur (Zuschuss pro Streckenkilometer)

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen sollte sich in einem Trassensicherungsvertrag zu folgenden Aufgaben verpflichten:

- Sicherung der betriebsfähigen Vorhaltung der Schieneninfrastruktur
- Sicherung des Zugangs der Eisenbahnverkehrsunternehmen zu betriebsfähigen Vorhaltung der Schieneninfrastruktur

Bahnstrecke Grenze Dänemark – Lübeck

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, auf der im Rahmen der Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung geplanten Aus- und Neubaustrecke Grenze Dänemark – Lübeck im Kreis Ostholstein folgende Angebotsmaßnahmen umzusetzen, um das nördliche Gebiet des Kreises Ostholstein qualitativ hochwertig im SPNV zu erschließen und mit attraktiven Fahrzeiten an Lübeck und an Hamburg anzubinden:

- Einführung einer Regionalexpress-Linie Nykøbing – Burg auf Fehmarn – Oldenburg – Lübeck im 60-Minuten-Takt mit einer Fahrzeit von 103 Minuten mit System-Halten Nykøbing Vest, Rødby, Burg auf Fehmarn, Großenbrode, Heringsdorf, Göhl, Oldenburg, Lensahn, Altenkrempe und Haffkrug⁴
- Durchbindung der Regionalexpress-Linie Nykøbing – Burg auf Fehmarn – Oldenburg – Lübeck nach und von Hamburg als Regionalexpress-Sprinter ohne System-Halt im Streckenabschnitt Lübeck – Hamburg⁵
- optional Einführung einer Regionalexpress-Linie Heiligenhafen – Oldenburg – Lübeck im 60-Minuten-Takt mit einer Fahrzeit von 54 Minuten mit System-Halten Heringsdorf, Göhl, Oldenburg, Lensahn, Altenkrempe und Haffkrug⁶⁷⁸

Im Rahmen der im Rahmen der Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung geplanten Aus- und Neubaustrecke Grenze Dänemark – Lübeck sind im Kreis Ostholstein folgende Infrastrukturmaßnahmen umzusetzen:

-
- 4 Die Fahrzeit Burg auf Fehmarn – Lübeck verkürzt sich von derzeit 84 Minuten auf künftig 57 Minuten, die Fahrzeit Oldenburg – Lübeck von derzeit 61 Minuten auf künftig 31,5 Minuten und die Fahrzeit Haffkrug – Lübeck von 25 Minuten auf künftig 12,5 Minuten.
 - 5 Die Fahrzeit Burg auf Fehmarn – Hamburg verkürzt sich von derzeit 146 Minuten auf künftig 98 Minuten, die Fahrzeit Oldenburg – Hamburg von derzeit 122 Minuten auf künftig 72,5 Minuten und die Fahrzeit Haffkrug – Hamburg von 86 Minuten auf künftig 53,5 Minuten.
 - 6 Im Falle einer späteren Einführung einer Regionalexpress-Linie Heiligenhafen – Oldenburg – Lübeck – Hamburg ist die Bahnstation Heringsdorf mit Deckungssignalen für die Beistellung beziehungsweise die Flügelung eines Zugteiles Heiligenhafen – Oldenburg – Lübeck – Hamburg herzurichten.
 - 7 Die Fahrzeit Heiligenhafen – Lübeck verkürzt sich von derzeit 93 Minuten auf künftig 54 Minuten.
 - 8 Die Fahrzeit Heiligenhafen – Hamburg verkürzt sich von derzeit 154 Minuten auf künftig 95 Minuten.

- Errichtung der neuen Bahnstation Großenbrode am ursprünglich geplanten Standort zwischen der Bundesautobahn 1 und der Nordlandstraße mit zwei Außenbahnsteigen mit einer Nutzlänge von 400 Metern⁹
- bauliche und planerische Berücksichtigung einer späteren Reaktivierung des Streckenabschnitts Heiligenhafen – Abzweig Lütjenbrode
- Errichtung der neuen Bahnstationen Heringsdorf, Göhl und Altenkrempe
- Erhaltung und Elektrifizierung des bestehenden Streckenabschnitts Oldenburg Nord – Oldenburg Süd für den SPFV und für den SPNV
- Errichtung der neuen Kreuzungsstation Oldenburg am bestehenden Streckenabschnitt Oldenburg Nord – Oldenburg Süd am Standort an der Göhler Straße mit einem Mittelbahnsteig mit einer Nutzlänge von 275 Metern¹⁰, um das Stadtgebiet von Oldenburg qualitativ hochwertig im SPFV und im SPNV zu erschließen und mit attraktiven Fahrzeiten an Lübeck und an Hamburg anzubinden
- optional Vorhaltung des bestehenden Streckenabschnitts Oldenburg Nord – Oldenburg Süd durch ein privates Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Streckenabschnitt Heiligenhafen – Abzweig Lütjenbrode

Darüber hinaus schlägt der Fahrgastverband PRO BAHN vor, den Streckenabschnitt Heiligenhafen – Abzweig Lütjenbrode durch einen Trassensicherungsvertrag zwischen der NAH.SH und einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen, welches für die Vorhaltung der Schienentrasse verantwortlich zeichnet, für eine spätere Reaktivierung zu sichern.

Die NAH.SH sollte sich in einem Trassensicherungsvertrag zu folgenden Aufgaben verpflichten:

- Sicherung einer Umsetzbarkeit eines Anschlusses der Schienentrasse an das regionale Schienennetz
- Sicherung eines Grundbetrages zur Vorhaltung der Schienentrasse (Zuschuss pro Streckenkilometer)

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen sollte sich in einem Trassensicherungsvertrag zu folgenden Aufgaben verpflichten:

- Sicherung der Vorhaltung der Schienentrasse
- Sicherung der Umsetzbarkeit eines Anschlusses der Schienentrasse an das regionale Schienennetz

9 Die beiden Außenbahnsteige mit einer Nutzlänge von 400 Meter ermöglichen sowohl einen System-Halt der Fernverkehrs-Linie Kopenhagen – Hamburg als auch einen System-Halt touristischer Fernverkehrs-Züge.

10 Der Mittelbahnsteig mit einer Nutzlänge von 275 Metern ermöglicht sowohl einen System-Halt touristischer Fernverkehrs-Züge als auch einen System-Halt der Regionalexpress-Linie Nykøbing – Burg auf Fehmarn –/ Heiligenhafen – Oldenburg – Lübeck – Hamburg.

Streckenabschnitt Neustadt – Ratekau (der bestehenden Bäderbahn)

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, den Streckenabschnitt Neustadt – Ratekau der bestehenden Bäderbahn auszubauen und folgende Angebotsmaßnahmen umzusetzen, um die Gemeinden und Städte an der Lübecker Bucht qualitativ hochwertig zu erschließen und mit attraktiven Fahrzeiten an Lübeck und an Hamburg anzubinden:

- Einführung einer Regio-S-Bahn-Linie Neustadt – Lübeck mit einer Fahrzeit von 34,5 Minuten mit System-Halten in Neustadt-West, Sierksdorf-Hansapark, Sierksdorf, Haffkrug, Scharbeutz, Timmendorfer Strand, Ratekau und Bad Schwartau
- Durchbindung der Regio-S-Bahn-Linie Neustadt – Lübeck nach und von Hamburg mit System-Halten in Lübeck-Moisling, Reinfeld, Bad Oldesloe, Tremsbüttel, Bargteheide und Hamburg-Hasselbrook¹¹

Im Rahmen der im Rahmen der Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung geplanten Aus- und Neubaustrecke Grenze Dänemark – Lübeck sind im Streckenabschnitt Neustadt – Ratekau der bestehenden Bäderbahn folgende Infrastrukturmaßnahmen umzusetzen:

- Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit von derzeit 120 beziehungsweise 140 km/ h auf künftig 160 km/ h
- Elektrifizierung
- Errichtung eines Überwerfungsbauwerkes nördlich von Ratekau zur höhenfreien Einführung in die geplante Aus- und Neubaustrecke Grenze Dänemark – Lübeck
- Errichtung der neuen Bahnstationen Neustadt-West und Sierksdorf-Hansapark mit Mittelbahnsteigen mit einer Nutzlänge von 275 Metern
- barrierefreier Ausbau der Bahnstation Haffkrug des Streckenabschnitts Neustadt – Ratekau der bestehenden Bäderbahn mit einem Mittelbahnsteig mit einer Nutzlänge von 275 Metern
- barrierefreier Ausbau der Bahnstation Timmendorfer Strand mit einem Außen- und einem Mittelbahnsteig mit einer Nutzlänge von 275 Metern¹²
- Errichtung der neuen Bahnstation Ratekau an der Bahnüberführung Seeretzter Weg mit einem Mittelbahnsteig mit einer Nutzlänge von 275 Metern¹³

11 Im Falle einer Durchbindung der Regio-S-Bahn-Linie Neustadt – Lübeck nach und von Hamburg ist die Bahnstation Lübeck mit Deckungssignalen für die Beistellung beziehungsweise die Flügelung eines Zugteiles Neustadt – Lübeck – Hamburg herzurichten.

12 Die Bahnsteige mit einer Nutzlänge von 275 Metern ermöglichen sowohl einen System-Halt touristischer Fernverkehrs-Züge als auch einen System-Halt der Regio-S-Bahn-Linie Neustadt – Lübeck – Hamburg bei Einsatz einer Doppeltraktion aus fünfteiligen Doppelstock-Triebwagen.

13 Die Bahnsteige mit einer Nutzlänge von 275 Metern ermöglichen sowohl einen System-Halt touristischer Fernverkehrs-Züge als auch einen System-Halt der Regio-S-Bahn-Linie Neustadt – Lübeck – Hamburg bei Einsatz einer Doppeltraktion aus fünfteiligen Doppelstock-Triebwagen.

- optional Verlängerung der Bahnsteige der Bahnstationen Neustadt, Neustadt-West, Sierksdorf-Hansapark, Sierksdorf, Haffkrug, Scharbeutz und Timmendorfer Strand auf eine Nutzlänge von 400 Metern¹⁴
- optional Vorhaltung durch ein privates Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Weiterentwicklung des ÖPNV

Untersuchung zur Einführung eines Stadtbahn-Systems in der Relation Grömitz – Altenkrempe – Neustadt – Haffkrug – Scharbeutz – Timmendorfer Strand – Travemünde

Der Fahrgastverband PRO BAHN unterstützt den Vorschlag des VCD zum weiteren Ausbau des Angebotes und der Infrastruktur ÖPNV die Einführung eines auf die Anforderungen der Gemeinden und Städte an der Lübecker Bucht angepassten Stadtbahn-Systems in der Relation Grömitz – Altenkrempe – Neustadt – Haffkrug – Scharbeutz – Timmendorfer Strand – Travemünde zu untersuchen, aus dem Grund, dass ein Stadtbahn-System die Aus- und Neubaustrecke Grenze Dänemark – Lübeck, die der Anbindung des Kreises Ostholstein im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und im langlaufenden SPNV dient, und den Streckenabschnitt Neustadt – Ratekau der bestehenden Bäderbahn, die der Anbindung der Gemeinden und Städte an der Lübecker Bucht im SPNV dient, dahingehend ergänzt, dass der ÖPNV zwischen den Gemeinden und Städten an der Lübecker Bucht verbessert wird.

Einführung eines Buslinien-Grundnetzes

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, im Kreis Ostholstein ein Buslinien-Grundnetz einzuführen, welches folgende Buslinien umfassen sollte:

- Sierksdorf – Haffkrug – Scharbeutz – Timmendorfer Strand (– Travemünde)
- Timmendorfer Strand – Pansdorf – Ratekau (– Bad Schwartau – Lübeck)
- (Kiel – Lütjenburg) – Weißenhäuser Strand – Oldenburg
- Oldenburg – Dahme
- (Lütjenburg –) Schönwalde – Neustadt
- Oldenburg – Heiligenhafen – Großenbrode – Burg auf Fehmarn¹⁵
- Heiligenhafen – Dahme – Grömitz – Neustadt
- (Rickling – Trappenkamp – Tensfeld –) Bosau – Eutin
- Eutin – Lensahn – Oldenburg

¹⁴ Die Verlängerung der Bahnsteige auf Nutzlänge von 400 Metern ermöglicht sowohl einen System-Halt touristischer Fernverkehrs-Züge und einen System-Halt der Regio-S-Bahn-Linie Neustadt – Lübeck – Hamburg bei Einsatz einer Doppeltraktion aus fünfteiligen Doppelstock-Triebwagen als auch einen System-Halt einer Stadtbahn mit einer Länge von 90 Metern (maximale Länge, die mit einer Ausnahmegenehmigung nach Betriebsordnung Straßenbahn möglich ist).

¹⁵ Im Falle einer Reaktivierung des Streckenabschnitts Heiligenhafen – Abzweig Lütjenbrode kann die Buslinie Oldenburg – Heiligenhafen – Großenbrode – Burg auf Fehmarn im Streckenabschnitt Oldenburg – Heiligenhafen entfallen.

- Eutin – Neustadt
- (Bad Segeberg –) Ahrensböök – Pönitz – Scharbeutz – Haffkrug

Verkehrsangebot des Buslinien-Grundnetzes

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt als Verkehrsangebot täglich einen 60-Minuten-Takt¹⁶¹⁷ vor.

Der Bedienungs-Zeitraum sollte montags bis freitags von 04.00 bis 01.00 Uhr, samstags von 05.00 bis 01.00 Uhr sowie sonntags von 06.00 bis 01.00 Uhr gehen.

Montags bis freitags sollten 19 Buspaare, samstags 18 Buspaare sowie sonntags 17 Buspaare angeboten werden¹⁸.

Qualitätsmerkmale des Buslinien-Grundnetz

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt abhängig von der erwarteten Fahrgastnachfrage den Einsatz von niederflurigen Solo- beziehungsweise Gelenkwagen mit einer Sitzplatzkapazität von 35 beziehungsweise 45 Sitzplätzen vor.

Die eingesetzten Solo- beziehungsweise Gelenkwagen sollten über Klappische in der Reihenbestuhlung und jeweils eine Steckdose pro Doppelsitz verfügen. Weiterhin sollten die Fahrzeuge über jeweils einen Mehrzweckraum mit einer Stellfläche für 2 Rollstuhlplätze oder 3 Kinderwagenplätze verfügen.

Darüber hinaus sollten die Fahrzeuge über eine Klimaanlage, ein Fahrgast-Informationssystem mit einer automatischen Haltestellen-Ansage und TFT-Monitoren für die Echtzeit-Information sowie über die technische Ausstattung zur Nutzung von WLAN verfügen.

Die Fahrzeuge sind sowohl innen als auch außen in der einheitlichen Gestaltung der NAH.SH zu gestalten.

Haltestellen des Buslinien-Grundnetzes

Die Haltestellen der Buslinien des Buslinien-Grundnetzes sollten möglichst zügig barrierefrei ausgebaut und mit angemessen dimensionierten Wartehäuschen versehen werden. An zentralen Haltestellen sind Busziel-Anzeiger für die Echtzeit-Information vorzusehen. Die Haltestellen sind in der einheitlichen Gestaltung der NAH.SH zu gestalten.

16 Auf den Buslinien Sierksdorf – Haffkrug – Scharbeutz – Timmendorfer Strand (– Travemünde), Heiligenhafen – Grube – Dahme – Grömitz – Neustadt im Streckenabschnitt Dahme – Grömitz – Neustadt und Timmendorfer Strand – Pansdorf – Ratekau (– Bad Schwartau – Lübeck) sollte montags bis freitags von 05.00 bis 21.00 Uhr sowie samstags und sonntags von 07.00 bis 21.00 Uhr ein 30-Minuten-Takt angeboten werden.

17 Die Buslinie Oldenburg – Dahme kann abhängig von der Fahrgastnachfrage im schleswig-holsteinischen Sommerfahrplan mit Solo- oder Gelenkwagen und im schleswig-holsteinischen Winterfahrplan mit Anruflinientaxen bedient werden, um die heute nur selten und nur mit im Vergleich zum MIV nicht attraktiven Fahrzeiten angebotene Relation Kiel – Lütjenburg – Weißenhäuser Strand – Oldenburg – Dahme künftig regelmäßig und mit im Vergleich zum MIV attraktiven Fahrzeiten anbieten zu können.

18 Auf den Buslinien Sierksdorf – Haffkrug – Scharbeutz – Timmendorfer Strand (– Travemünde) und Timmendorfer Strand – Pansdorf – Ratekau (– Bad Schwartau – Lübeck) sollten montags bis freitags 35 Buspaare, samstags 32 Buspaare sowie sonntags 31 Buspaare angeboten werden.

Verkehrsverträge des Buslinien-Grundnetzes

In Anlehnung an das Landesbahn-Netz sollten die Verkehrsverträge für das Buslinien-Grundnetz Zielwerte für die Anschlusssicherung, die Pünktlichkeit, die Sauberkeit und die Zuverlässigkeit der Buslinien-Grundnetze umfassen.

Stadtverkehrs-Systeme

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, im Kreis Ostholstein in folgenden Städten Stadtverkehrs-Systeme einzuführen:

- Burg auf Fehmarn
- Heiligenhafen
- Plön, Bad Malente-Gremsmühlen, Eutin (kreisübergreifend)
- Neustadt

Stadtverkehrs-System Burg auf Fehmarn

Das Stadtverkehrs-System Burg auf Fehmarn sollte folgende Buslinie umfassen:

- Burg auf Fehmarn, Bahnhof – Burgstaaken

Für eine optimale Verknüpfung zwischen der Regionalexpress-Linie Nykøbing – Burg auf Fehmarn – Oldenburg – Lübeck – Hamburg und dem Stadtverkehrs-System Burg auf Fehmarn sollte an der Haltestelle Burg auf Fehmarn, Bahnhof ein Taktknoten zu den Minuten 00 und 30 eingerichtet werden.

Stadtverkehrs-System Heiligenhafen

Das Stadtverkehrs-System Heiligenhafen sollte folgende Buslinien umfassen:

- Steinwarder – Wilhelmplatz (durchgebunden im 60-Minuten-Takt auf die Buslinie Heiligenhafen – Dahme – Grömitz – Neustadt)
- Fachklinik – Wilhelmplatz – Ortmühle

Für eine optimale Verknüpfung zwischen den Buslinien Oldenburg – Heiligenhafen – Großenbrode – Burg auf Fehmarn und Heiligenhafen – Dahme – Grömitz – Neustadt des Buslinien-Grundnetzes und dem Stadtverkehrs-System Heiligenhafen sollte an der Haltestelle Heiligenhafen, Wilhelmplatz ein Taktknoten zu den Minuten 00 und 30 eingerichtet werden.

Stadtverkehrs-System Plön, Malente-Gremsmühlen, Eutin

Das kreisübergreifende Stadtverkehrs-System Plön, Malente-Gremsmühlen, Eutin sollte folgende Buslinien umfassen:

- Ascheberg – Plön, ZOB/ Bhf. (alternierend durchgebunden im 60-Minuten-Takt auf die Buslinien Neumünster – Wankendorf – Ascheberg und Bad Segeberg – Tensfeld – Ascheberg)
- Plön, ZOB/ Bhf. – Parnaß
- Plön, ZOB/ Bhf. – Malente, ZOB/ Bhf. – Eutin, ZOB/ Bhf.
- Fissau – Eutin, ZOB/ Bhf.
- Neudorf – Eutin, ZOB/ Bhf.
- Eutin, ZOB/ Bhf. – Friedlandstraße

Für eine optimale Verknüpfung zwischen der Regionalexpress-Linie Kiel – Lübeck, der Regio-S-Bahn-Linie Malente Nord – Lübeck und dem Stadtverkehrs-System Plön, Malente-Gremsmühlen, Eutin sollten an folgenden Haltestellen Taktknoten eingerichtet werden:

- Ascheberg, Bahnhof/ ZOB zu den Minuten 00 und 30
- Plön, Bahnhof/ ZOB zu den Minuten 00 und 30
- Malente-Gremsmühlen, Bahnhof/ ZOB zu den Minuten 00 und 30
- Eutin, Bahnhof/ ZOB zu den Minuten 00 und 30

Stadtverkehrs-System Neustadt

Das Stadtverkehrs-System Neustadt sollte folgende Buslinien umfassen:

- Bahnhof – Dörpstedt (durchgebunden im 60-Minuten-Takt auf die Buslinie Eutin – Neustadt)
- Wagrienring – Bahnhof – Pelzerhaken – Rettin

Für eine optimale Verknüpfung zwischen der Regio-S-Bahn-Linie Neustadt – Lübeck – Hamburg Bahnverkehr und dem Stadtverkehrs-System Neustadt sollte an der Haltestelle Neustadt, Bahnhof ein Taktknoten zu den Minuten 15 und 45 eingerichtet werden.

Verkehrsangebot der Stadtverkehrs-Systeme

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt als Verkehrsangebot montags bis freitags von 04.00 bis 21.00 Uhr einen 30-Minuten-Takt und von 21.00 bis 01.00 Uhr einen 60-Minuten-Takt, sowie samstags und sonntags von 06.00 bis 21.00 Uhr einen 30-Minuten-Takt und von 21.00 bis 01.00 Uhr einen 60-Minuten-Takt vor.

Der Bedienungs-Zeitraum sollte montags bis freitags von 04.00 bis 01.00 Uhr sowie samstags und sonntags von 06.00 bis 01.00 Uhr gehen.

Montags bis freitags sollten 38 Buspaare sowie samstags und sonntags 34 Buspaare angeboten werden.

Qualitätsmerkmale der Stadtverkehrs-Systeme

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt abhängig von der erwarteten Fahrgastnachfrage den Einsatz von niederflurigen Solowagen mit einer Sitzplatzkapazität von 35 Sitzplätzen vor.

Die eingesetzten Solowagen sollten über Klapptische in der Reihenbestuhlung und jeweils eine Steckdose pro Doppelsitz verfügen. Weiterhin sollten die Fahrzeuge über jeweils einen Mehrzweckraum mit einer Stellfläche für 2 Rollstuhlplätze oder 3 Kinderwagenplätze verfügen.

Darüber hinaus sollten die Fahrzeuge über eine Klimaanlage, ein Fahrgast-Informationssystem mit einer automatischen Haltestellen-Ansage und TFT-Monitoren für die Echtzeit-Information sowie über die technische Ausstattung zur Nutzung von WLAN verfügen.

Die Fahrzeuge sind sowohl innen als auch außen in der einheitlichen Gestaltung der NAH.SH zu gestalten.

Haltestellen der Stadtverkehrs-Systeme

Die Haltestellen der Buslinien der Stadtverkehrs-Systeme sollten möglichst zügig barrierefrei ausgebaut und mit angemessen dimensionierten Wartehäuschen versehen werden. An zentralen Haltestellen sind Busziel-Anzeiger für die Echtzeit-Information vorzusehen. Die Haltestellen sind in der einheitlichen Gestaltung der NAH.SH zu gestalten.

Verkehrsverträge der Stadtverkehrs-Systeme

In Anlehnung an das Landesbahn-Netz sollten die Verkehrsverträge für die Stadtverkehrs-System Zielwerte für die Anschlusssicherung, die Pünktlichkeit, die Sauberkeit und die Zuverlässigkeit der Stadtverkehrs-Systeme umfassen.

Anruflinientaxen

Für eine Verbesserung der Nutzbarkeit und der Nutzung von Anruflinientaxen ist der Zeitraum, in dem Fahrgäste Anruflinientaxen bestellen können, im Kreis Ostholstein einheitlich auf montags bis freitags von 04.00 bis 01.00 Uhr sowie samstags und sonntags von 06.00 bis 01.00 Uhr auszuweiten und die Frist, bis zu der Fahrgäste Anruflinientaxen bestellen können, im Kreis Ostholstein einheitlich auf 30 Minuten zu verkürzen.

Integraler Taktfahrplan

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, im Kreis Ostholstein auf der Grundlage der heute bestehenden Taktknoten im SPNV und der künftig geplanten Angebotsmaßnahmen¹⁹ im SPNV und im ÖPNV folgende Taktknoten einzurichten beziehungsweise zu erhalten:

¹⁹ Die Regionalexpress-Linie Nykøbing – Burg auf Fehmarn – Oldenburg – Lübeck – Hamburg sollte den Taktknoten Burg auf Fehmarn zur Minute 00, den Taktknoten Oldenburg zur Minute 30 sowie den Taktknoten Lübeck zur Minute 00 bedienen.

- Burg auf Fehmarn zur Minute 00
- Eutin zu den Minuten 00 und 30
- Haffkrug zu den Minuten 00 und 30
- Heiligenhafen zur Minute 00
- Malente-Gremsmühlen zu den Minuten 00 und 30
- Neustadt zu den Minuten 15 und 45
- Oldenburg zur Minute 30
- Pansdorf zu den Minuten 15 und 45

Vernetzung des ÖPNV-Systems

Vernetzung von Bahn-, Bus- und Individualverkehr

Für eine Verbesserung der Vernetzung von Bahn-, Bus- und Individualverkehr sind die Bahnstationen Altenkrempe, Bad Schwartau, Burg auf Fehmarn, Eutin, Göhl, Großenbrode, Haffkrug, Heringsdorf, Lensahn, Malente-Gremsmühlen, Neustadt, Oldenburg, Pansdorf, Pönitz, Scharbeutz, Ratekau und Timmendorfer Strand zu Mobilitätsstationen mit Haltestellen für den Busverkehr, Bike&Ride- und Park&Ride-Plätzen, Bike- und Carsharing und Fahrradstationen auszubauen. Eine sowohl für den Bahn- als auch den Busverkehr nutzbare dynamische Fahrgastinformation ist vorzusehen.

Die Haltestellen für den Busverkehr sind dergestalt zu errichten, dass die einzelnen Haltestellen für den Busverkehr auch im Falle einer starken Auslastung der gesamten Haltestellenanlage ohne Rangieren des Busses und ohne Fahrzeitverlust bedient werden können.

Sofern Gemeinden oder Städte und Nahversorger in Kooperation Interesse haben, ist eine Förderung der Herrichtung bestehender Bahnhofsgelände beziehungsweise der Errichtung neuer Bahnhofsgelände mit Fahrkarten-Verkauf und Nahversorgung durch das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH zu initiieren.

Vernetzung von Bus- und Individualverkehr

Für eine Verbesserung der Vernetzung von Bus- und Individualverkehr sind die Zentralen Omnibusbahnhöfe in Ahrensböök, Bad Schwartau, Dahme, Grömitz, Heiligenhafen, Landkirchen, Neustadt, Schönwalde, Süsel und Timmendorfer Strand zu Mobilitätsstationen mit Haltestellen für den Busverkehr, mit Bike&Ride- und Park&Ride-Plätzen, Bike- und Carsharing und Fahrradstationen ausbauen. Eine dynamische Fahrgastinformation für den Busverkehr ist vorzusehen.

Die Haltestellen für den Busverkehr sind dergestalt zu errichten, dass die einzelnen Haltestellen für den Busverkehr auch im Falle einer starken Auslastung der gesamten Haltestellenanlage ohne Rangieren des Busses und ohne Fahrzeitverlust bedient werden können.

Sofern Gemeinden oder Städte und Nahversorger in Kooperation Interesse haben, ist eine Förderung der Herrichtung bestehender Gebäude beziehungsweise der Errichtung neuer Gebäude mit Fahrkarten-Verkauf und Nahversorgung durch das Land Schleswig-Holstein und der NAH.SH zu initiieren.

Barrierefreiheit

Fahrzeuge

Hinsichtlich der Beschaffung barrierefreier Solo- und Gelenkwagen ist über den niederflurigen Ein- und Ausstieg hinaus ein Anteil der im Innenraum ohne Stufen zu erreichenden Sitzplätze von mindestens 40 Prozent der gesamten Anzahl an Sitzplätzen vorzusehen.

Haltestellen

Aufbau eines Haltestellenkatasters und eines Haltestellen-Ausbauprogramms unter besonderer Berücksichtigung der Aspekte „Barrierefreiheit“

Abgleich des Haltestellen-Ausbauprogramms mit der Straßenbau-Leitplanung und Unterstützung der Kommunen beim Um- und Neubau von Haltestellen

Für eine zügige Verbesserung der Aufenthaltsqualität an den Haltestellen ist zu untersuchen, ob der Kreis Ostholstein als Aufgabenträger für den ÖPNV in Kooperation mit den Städten und Gemeinden zentral eine standardisierte Wartehalle im Corporate Design der NAH.SH beschaffen kann, die der Kreis Ostholstein jährlich in einer größeren Anzahl zentral vorab beschafft und den Gemeinden und Städten zügig nach einem Beschluss zum Um- und Neubau von Haltestellen zu einem aufgrund der größeren Anzahl an bestellten Wartehallen attraktiven Preis bereitstellen kann.