



TGP Landschaftsarchitekten

# FESTE FEHMARNBELT-QUERUNG

## SCHWERPUNKTTHEMA HALTEPUNKTE

Vorstellung des Projektstandes und Abstimmung mit den beteiligten Kommunen  
Scharbeutz, 7. November 2018

Roland Neumann (Agentur BahnStadt) / Tonio Trüper (TGP Landschaftsarchitekten)

# INHALT

- 1 Projekthintergrund
  - 1.1 Anlass und Ziele
  - 1.2 Projektverlauf
- 2 Stationsübergreifende Aussagen
  - 2.1 Landschaftsplanung
  - 2.2 Freiraumplanung und Architektur
  - 2.3 Verkehr
- 3 Die Stationen im Einzelnen: Planung und Kosten
  - 3.1 Timmendorfer Strand – Ratekau
  - 3.2 Scharbeutz
  - 3.3 Haffkrug
  - 3.4 Lensahn
  - 3.5 Oldenburg (Holst)
  - 3.6 Heiligenhafen – Großenbrode
- 4 Ausblick

# 1

## PROJEKTHINTERGRUND

# 1.1

## Anlass und Ziele



## Anlass

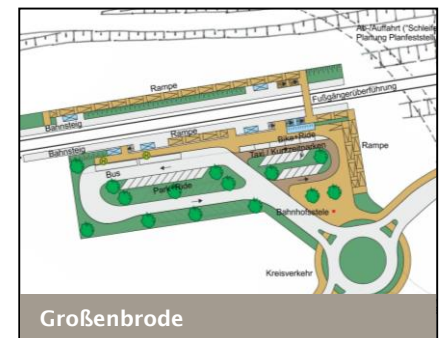
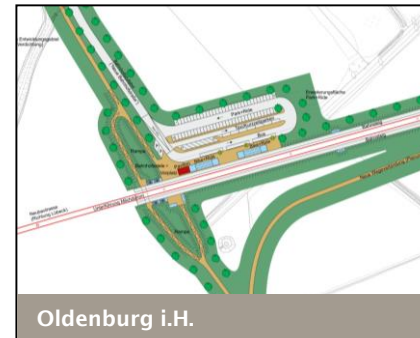
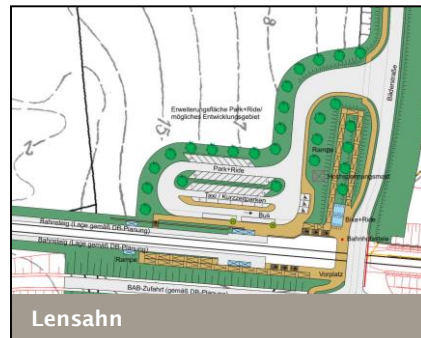
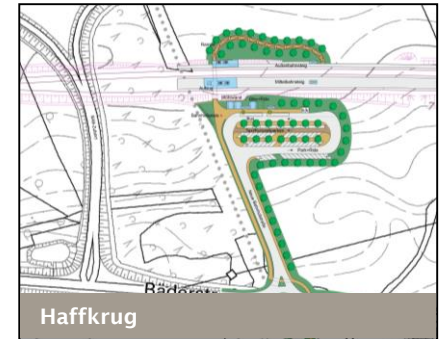
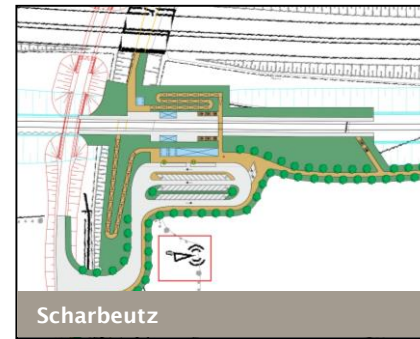
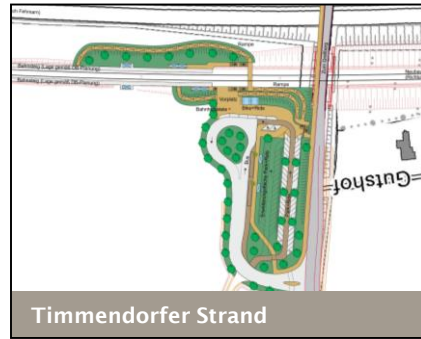
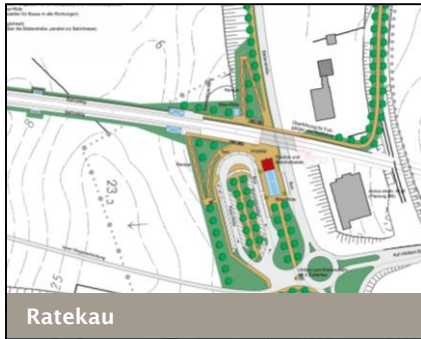
- Neutrassierung der Bahnstrecke zwischen Lübeck und Fehmarn im Zuge der neuen Fehmarnbelt-Querung („Hinterland-Anbindung“)
- Zuständigkeit der Deutschen Bahn für die Strecke, die Leit- und Sicherungstechnik sowie die Verkehrsstationen: Bahnsteige, unmittelbare Bahnsteigerschließung, Bahnsteigausstattung
- Die Verknüpfungsanlagen (ÖPNV, MIV, Fahrrad), die Anbindung (Straßen und Fuß-/Radwege) sowie Serviceangebote für Fahrgäste (z.B. Kiosk, Fahrkartenverkauf/Information, Wartebereich, öffentliches WC) sind Aufgabe der jeweiligen Kommune
- Das Land Schleswig-Holstein fördert die kommunalen Maßnahmen, sofern sie von verkehrlicher Bedeutung sind und den Fahrgästen dienen (keine Förderung kommerzieller/privater Angebote)
- Um die Planungen der Verkehrsstationen und der jeweiligen Bahnhofsumfelder abstimmen und miteinander in Einklang bringen zu können, müssen die kommunalen Maßnahmen bereits in einem frühen Planungsstadium in das Gesamtkonzept einbezogen werden; hierfür wurde seitens der NAH.SH Mitte 2015 eine Machbarkeitsstudie beauftragt, die ab Mai 2017 zu Vorplanungen der betreffenden Stationen weiterentwickelt wurde

## Ziele

- Entwicklung und Abstimmung tragfähiger Konzepte für die Bahnhofsumfelder
- Synchronisation der Umfeldplanungen mit den Planungen der DB (Trasse, Verkehrsstation); Definition und Abstimmung geeigneter Schnittstellen
- Erarbeitung grober Kostenschätzungen („Korridorkosten“) als Grundlage für weitere Abstimmungen (Kommunen intern / zwischen Kommune und Land)

## 1.2 Projektverlauf

# Machbarkeitsstudie: Lagepläne



## Machbarkeitsstudie: Visualisierungen



Ratekau



Timmendorfer Strand



Scharbeutz



Haffkrug

Machbarkeitsstudie:  
Visualisierungen  
(Stand April 2017)



Lensahn



Oldenburg i.H.



Großenbrode

## Weiterentwicklung: Vorplanungen

- Zukunftsfähige Konzepte für die Verkehrsverknüpfung:
  - mit dem Kreis Ostholstein und der NAH.SH abgestimmte Konzepte für den Busverkehr (quantitativ und qualitativ)
  - mit allen relevanten Beteiligten abgestimmte Konzepte für Park+Ride und Bike+Ride (quantitativ und qualitativ)
  - Berücksichtigung innovativer Aspekte (z.B. Elektromobilität und gesichertes Abstellen von Fahrrädern)
- Attraktive Gestaltung der Bahnhofsvorplätze und -umfelder; Entwicklung der jeweiligen Station als „Tor zum Ort“:
  - Berücksichtigung von Aufenthaltsqualität
  - Berücksichtigung von Barrierefreiheit (barrierefreie Bahnsteigerschließung, Bau von Rampen, Blindenleitsystem, Informationen für Sehbehinderte etc.)
- Erarbeitung grober Kostenschätzungen („Korridorkosten“) als Grundlage für weitere Abstimmungen (Kommunen intern / zwischen Kommune und Land)

## Abstimmungen

- Abstimmung mit allen Kommunen am 27.06.2016 in Scharbeutz
- Vorstellungen und Diskussionen der Planungsstände in den Kommunen:
  - Timmendorfer Strand und Ratekau: 31.10.2016 und 01.02.2017
  - Lensahn: 05.04.2017 und 26.04.2018
  - Scharbeutz: 08.03.2016, 08.12.2016, 23.02.2017 und 26.03.2018
  - Oldenburg i.H.: 21.07.2016 und 13.02.2017
  - Heiligenhafen und Großenbrode: 13.02.2017, 05.07.2018 und 02.08.2018
- Abstimmungen mit dem Kreis Ostholstein am 16.09.2015 und 24.07.2017 in Eutin
- Abstimmung mit dem LBV.SH am 09.05.2016 in Lübeck (weitere Abstimmung durch die DB)
- Vorstellungen der Planungsstände am „Runden Tisch Süd“ am 14.12.2016 und 05.04.2017
- Regelmäßige Projektworkshops in Hamburg

## Projektworkshops

- Seit Oktober 2016 in Hamburg in monatlichem Turnus
- Teilnehmer:
  - DB Netz AG
  - DB Station&Service AG
  - Land Schleswig-Holstein
  - NAH.SH
  - Planungsbüros
- Themen u.a.:
  - Abstimmung der Planungsstände und Termine (u.a.: Abgabe der Planfeststellungsunterlagen)
  - Definition der Schnittstellen (Zuständigkeitsbereiche DB / Kommunen)
  - Diskussion und Abstimmung inhaltlicher Details (z.B. Lösung/Gestaltung der Barrierefreiheit; Dimensionierung von Treppen, Brücken und Unterführungen)



## 2

# STATIONSÜBERGREIFENDE AUSSAGEN

## 2.1

# Landschaftsplanung

## Landschaftliche Besonderheiten



Hp Timmendorfer  
Strand - Ratekau



Hp Scharbeutz



Hp Haffkrug



Hp Lensahn



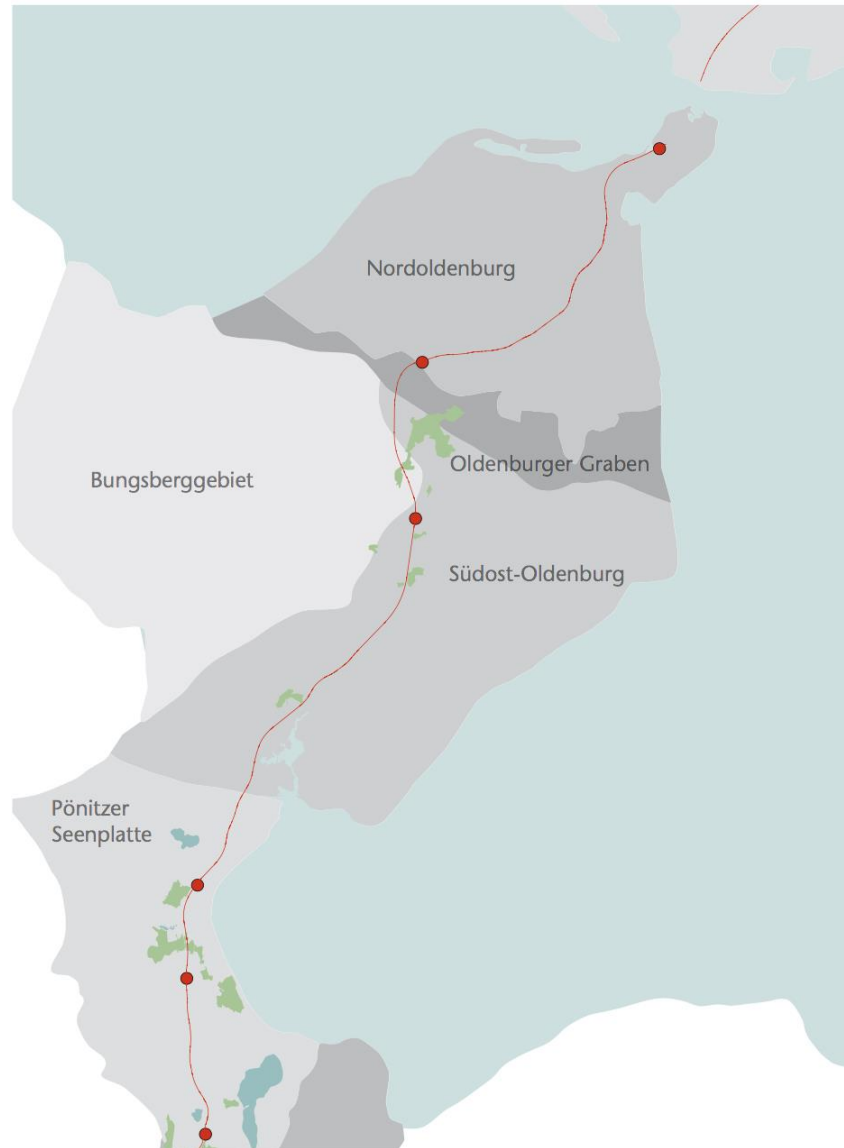
Hp Oldenburg (Holst)



Hp Heiligenhafen -  
Großenbrode



## Landschaftliche Besonderheiten



Hp Timmendorfer  
Strand - Ratekau



Hp Scharbeutz



Hp Haffkrug



Hp Lensahn



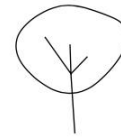
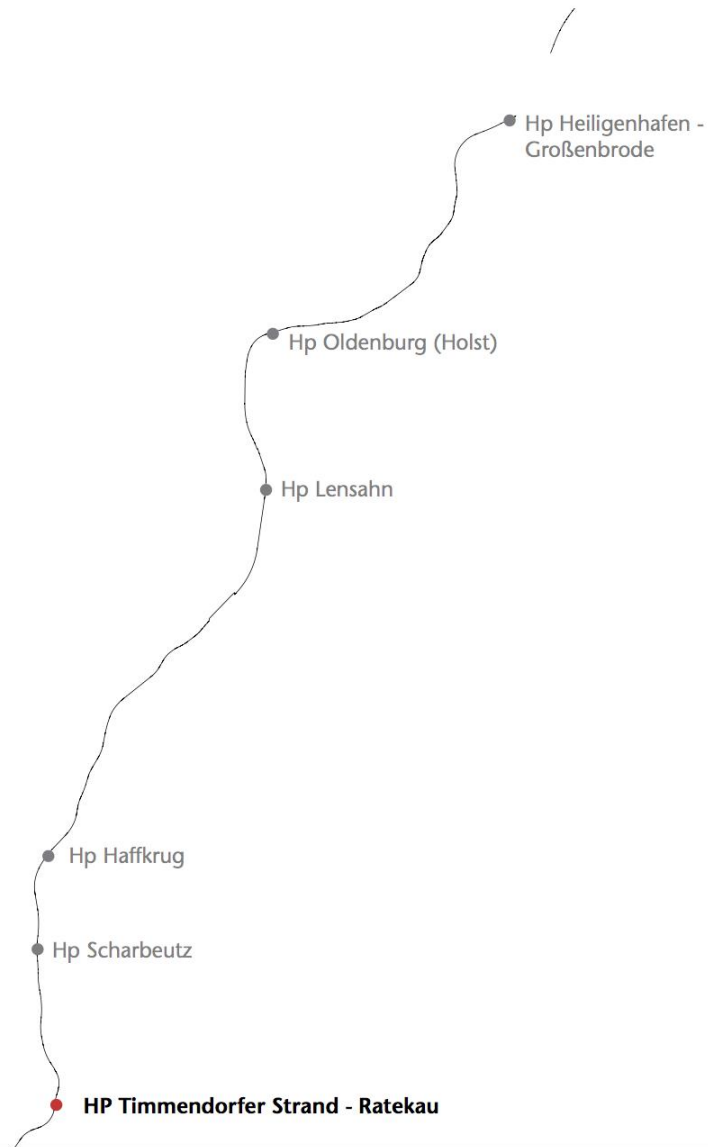
Hp Oldenburg (Holst)



Hp Heiligenhafen -  
Großenbrode



## Hp Timmendorfer Strand - Ratekau



+



+



### Naturraum Pönitzer Seenplatte

Waldgebiet mit Stieleichen und Hainbuchen

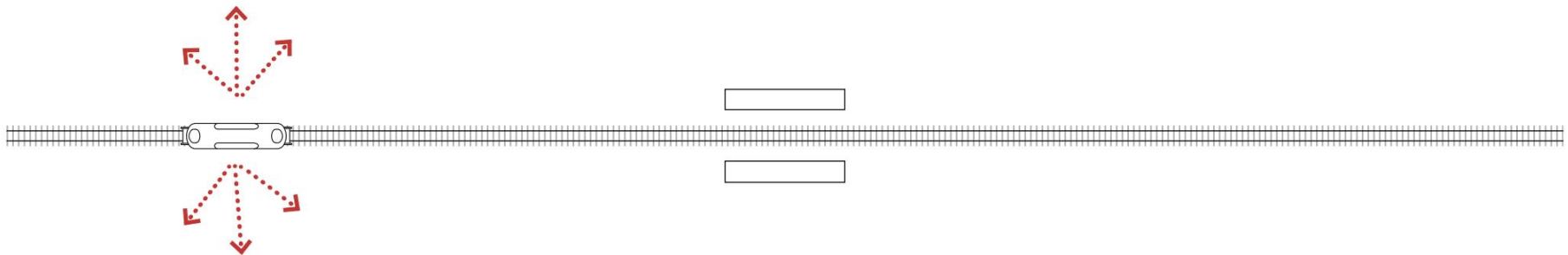


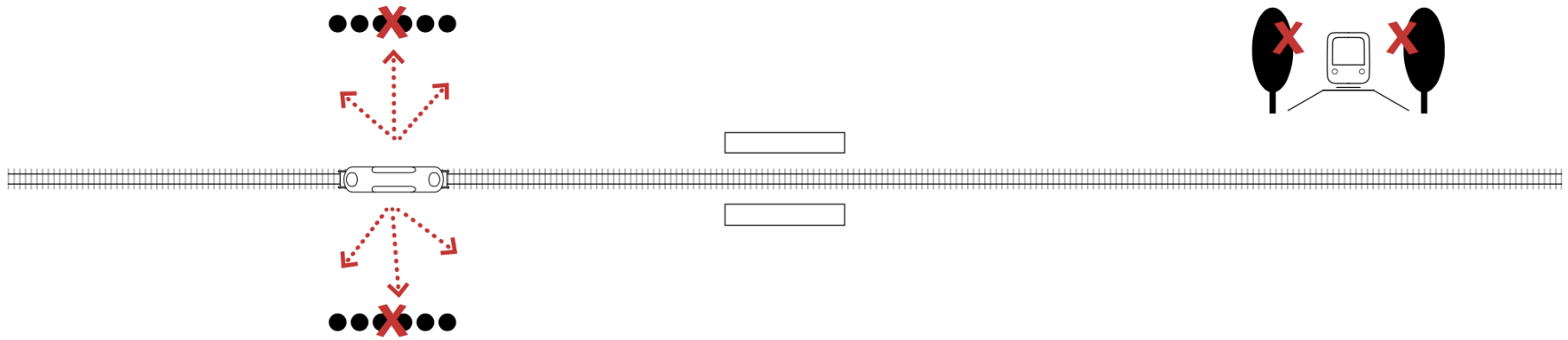
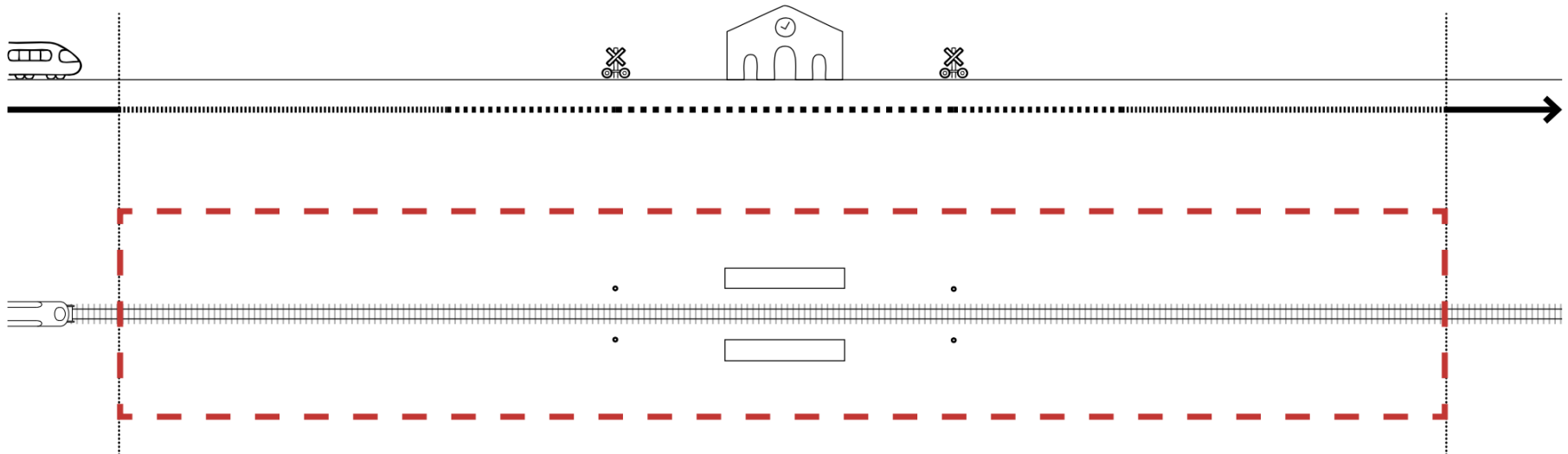
### Vegetation Stieleichen-Hainbuchenwald

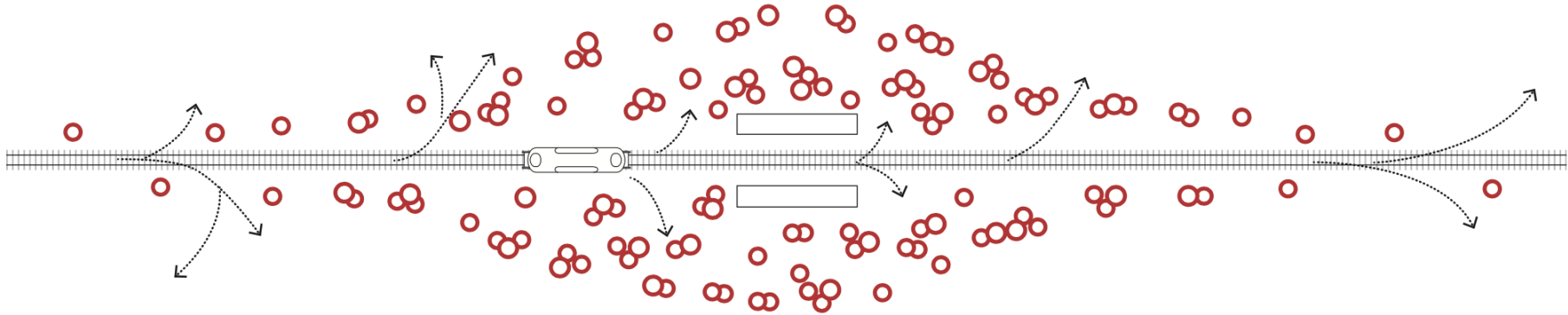
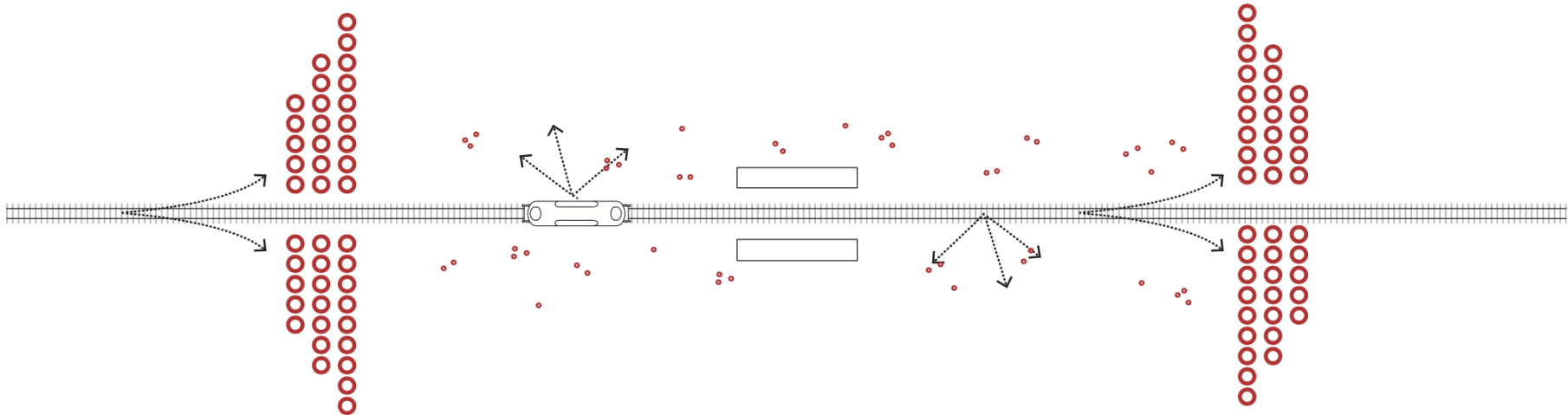
Erdbeer-Fingerkraut, Wald-Knäuelgras, Buschwindröschen, Wald-Ziest, Wald-Segge, Goldener Hahnenfuß, Große Sternmiere, Kleine Goldnessel



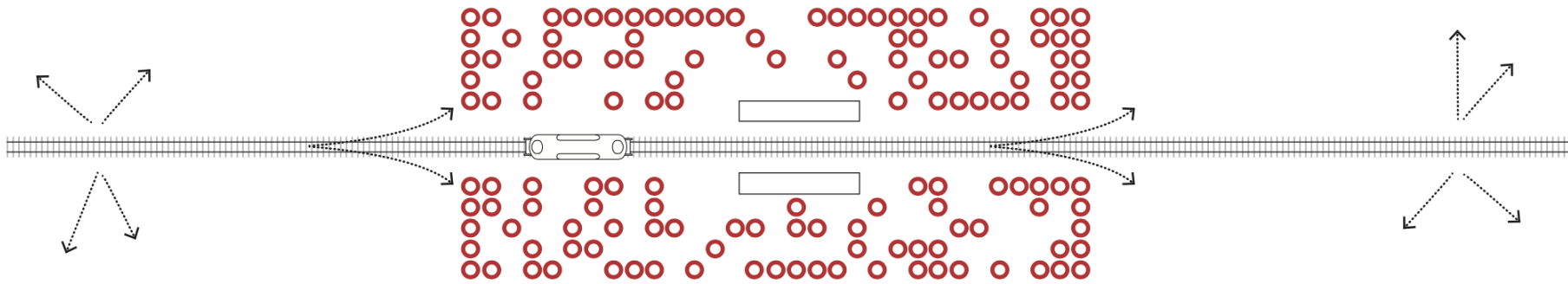
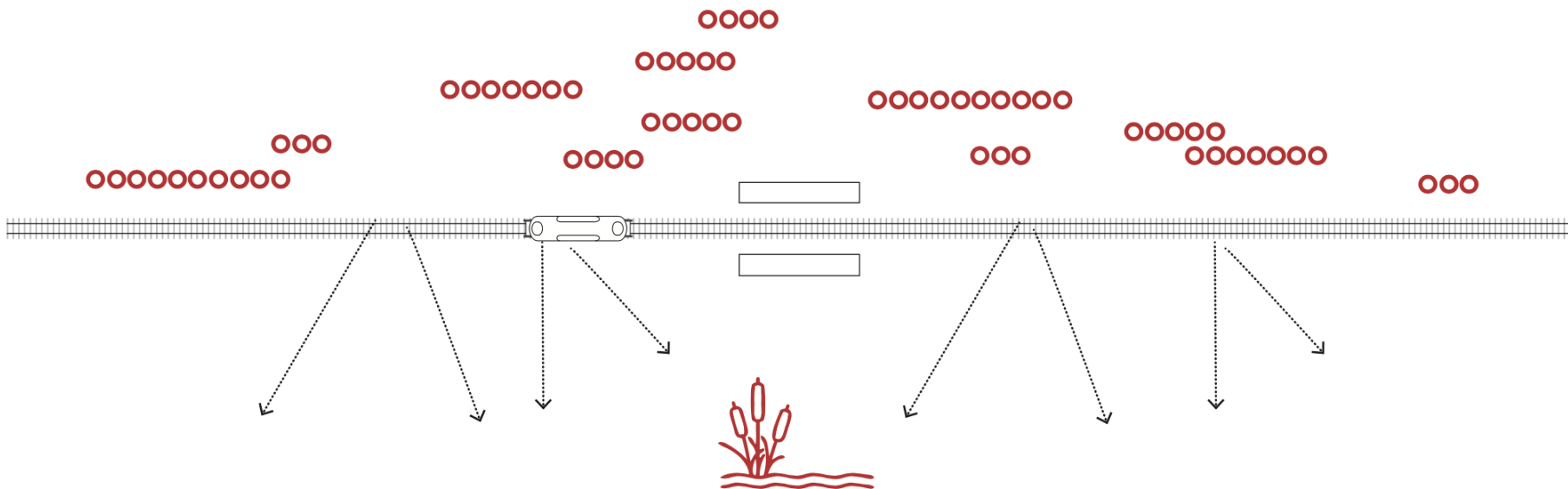


**Bahnlinie**

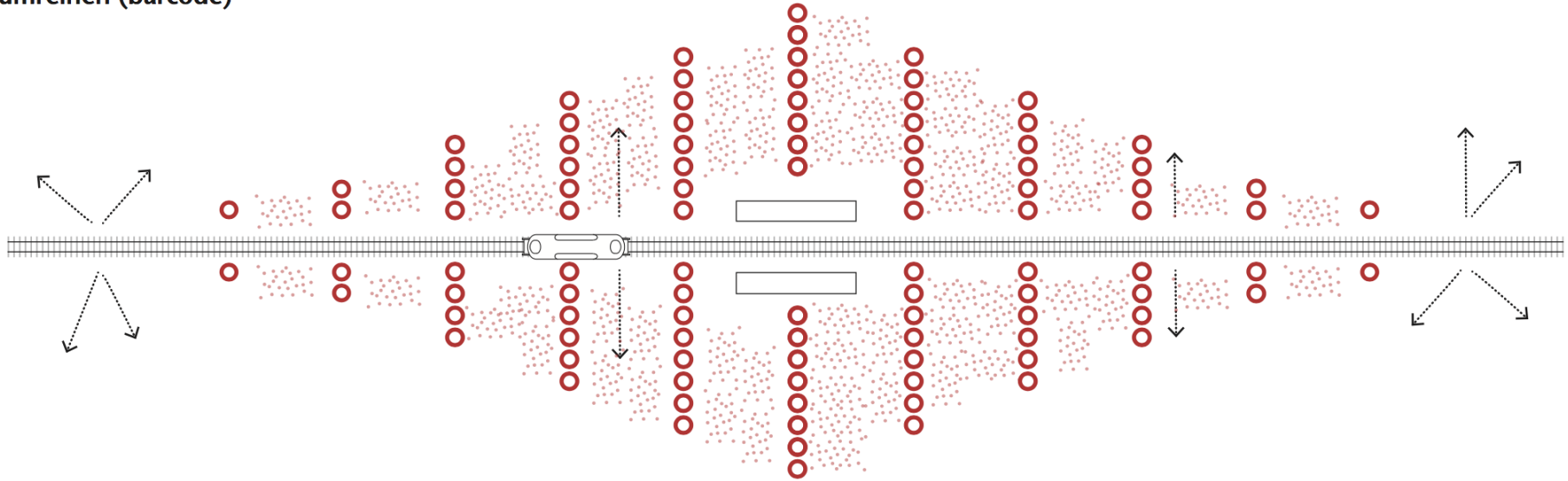
**Bahnlinie****Betrachtungsraum**

**Baumgruppen (clumps)****Landmarken**



**Wäldchen (Boskett)****Baumreihen**

## Baumreihen (barcode)



Ausgangspunkt für alle Stationen ist ein einheitlicher Gestaltungsansatz



Die vorhandene Umgebung gibt die Richtung vor



Vorhandene Raumkanten geben den Bearbeitungsbereich vor



Nutzungen werden integriert



Die einzelnen Stationen werden individualisiert



Die einzelnen Streifen können aus unterschiedlichen Elementen bestehen



Bäume  
Hecken  
Gräser / Stauden  
Bodenbelag



## Individuelle Elemente: Bäume

Timmendorfer  
Strand - Ratekau

Moorbirke  
*Betula pubescens*



Scharbeutz

Buche  
*Carpinus betulus*



Haffkrug

Stieleiche  
*Quercus robur* „Fastigata“



Lensahn

Weißdorn  
*Crataegus monogyna*



Oldenburg (Holst)

Kopfweide  
*Salix alba*



Heiligenhafen -  
Großenbrode

Schwarzerle  
*Alnus glutinosa*



## 2.2

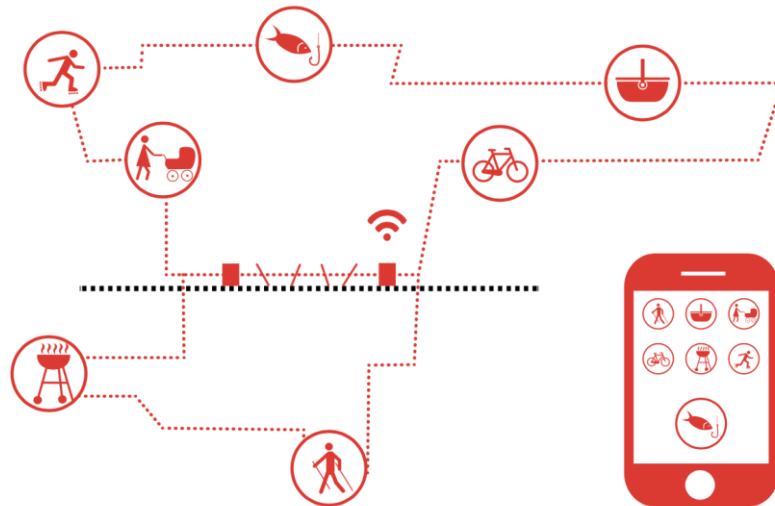
### Freiraumplanung und Architektur

## Lokale Identität und regionale Wiedererkennbarkeit

- Die Stationsplanungen reagieren auf die Gegebenheiten und Anforderungen vor Ort  
→ jede Station hat ein eigenes, unverwechselbares Gesicht
- Zugleich gibt es einen eindeutigen regionalen Bezug  
→ die regionale Zugehörigkeit der einzelnen Stationen ist an der Landschaftsarchitektur und der Architektur der Hochbauten ablesbar
- Die Architektur folgt dem Prinzip „alles unter einem Dach“ und ist modular aufgebaut; die Kubatur entspricht den jeweiligen Funktionen

## Der Bahnhof als Ort der Kommunikation

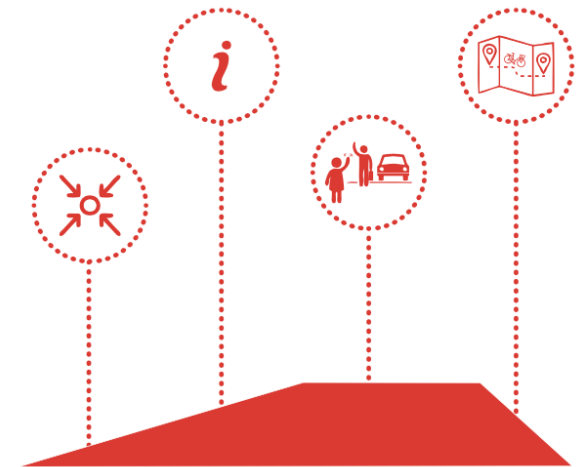
- Die Bahnhofsvorplätze bzw. Umfeld der erfüllen in erster Linie eine verkehrliche Funktion: Zugang zur Bahn, Verknüpfung mit den Zubringersystemen (ÖPNV/Bus, Fahrrad, Pkw) und fußläufige Erreichbarkeit (Wegeverbindungen in den Ort)
- Allerdings dienen die Vorplätze nicht nur der Erschließung und des Umstiegs: Sie sind zentrale Orte, die ankommenden und abfahrenden Reisenden eine Vielzahl an Informationen bieten (z.B. über mögliche Aktivitäten in der Umgebung, Freizeit- und Einkaufsmöglichkeiten u.v.m.)



**Aktivitäten entlang der Strecke**

## Der Bahnhofsvorplatz als öffentlicher Raum

- Zum „Funktionieren“ eines Bahnhofsvorplatzes gehört mehr als die Erfüllung technischer und verkehrlicher Ansprüche (z.B.: kurze Wege, Barrierefreiheit, ausreichendes Stellplatzangebot):
  - Information
  - Abholen und Verabschieden
  - Treffpunkt
  - öffentliches WLAN etc.
- Aufenthaltsqualität: Bahnhöfe haben eine Doppelfunktion als „Tor zur Bahn“ und „Tor zur Stadt/zum Ort“; es ist wichtig, wie die Reisenden „in Empfang genommen“ werden
- Daraus resultiert die Idee eines besonders gestalteten Bereichs als Übergang vom Bahnsteig zum öffentlichen Verkehrsraum (Bus, Parkplätze, Straßen und Wege): „roter Teppich“



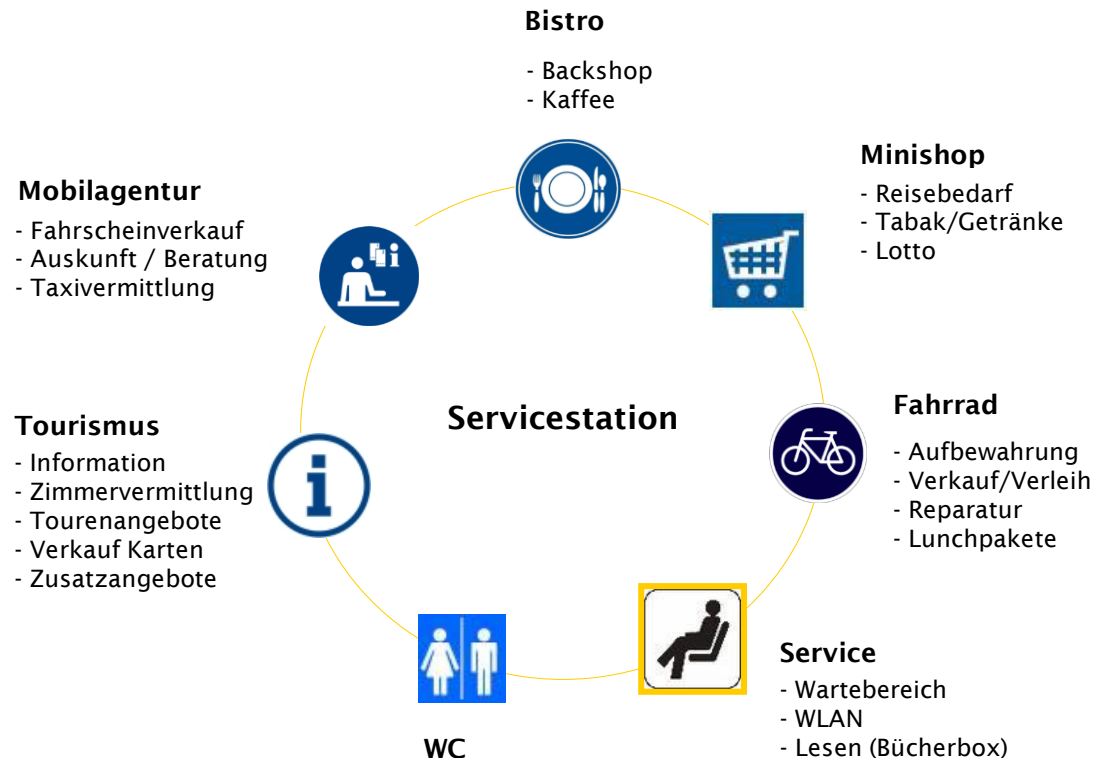
Plätze: Empfang und Information



**Material****Asphalt****Naturstein****Klinker**

## Fahrgastservice als Qualitätsmerkmal

- Zur Aufenthaltsqualität gehört auch ein über das Grundangebot (Fahrkartenautomat, Information durch Aushänge, ggf. Snack- und Getränkeautomat) hinausgehendes, attraktives Serviceangebot; hierzu zählt auch eine öffentliche, barrierefreie Toilette
- Von besonderer Bedeutung kann ein personenbesetzter Service sein (Aspekt der sozialen Sicherheit)



## Fahrgastservice als Qualitätsmerkmal

- Konsequenzen:
  - an allen Stationen wird eine öffentliche, barrierefreie Toilette vorgesehen
  - an den Stationen mit etwas höherem Fahrgastaufkommen und höherer touristischer Bedeutung (Timmendorfer Strand – Ratekau, Scharbeutz, Oldenburg (Holst), Heiligenhafen–Großenbrode) wird auf dem Vorplatz ein Servicegebäude mit Kioskfunktion und Tourismusinformation vorgesehen; die Funktionen öffentliche Toilette und Bike+Ride werden integriert, um die Hochbaukörper zu konzentrieren
  - an den übrigen Stationen (Haffkrug und Lensahn): Hochbau als städtebauliche Dominante mit öffentlicher Toilette und Wartefunktion (statt Kiosk/Tourismushaus); in Haffkrug: Integration der Bike+Ride-Funktion
  - bei allen Gebäuden: Berücksichtigung von Barrierefreiheit und Ökologie (Gründach)
  - hinzu kommt an allen Stationen eine Bahnhofstele (mit Informationen zur Station und Uhr)

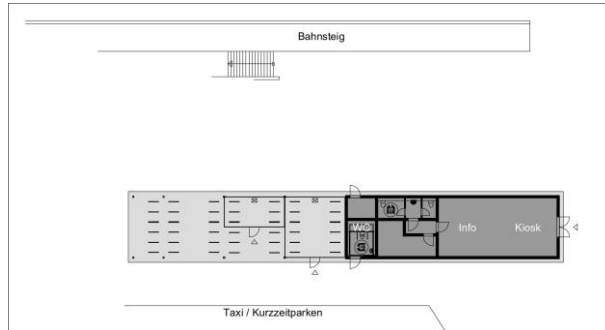


Servicegebäude in Lutherstadt Wittenberg Altstadt und Falkensee;  
Bahnhofstele in Wittenberg Altstadt

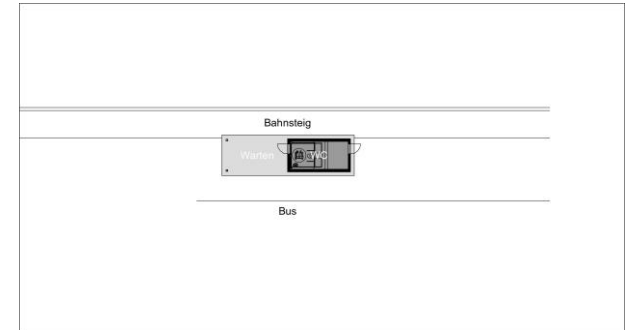
## Servicegebäude: funktionale Vorgaben

Station	Timmendorfer Strand - Ratekau	Scharbeutz	Haffkrug	Lensahn	Oldenburg (Holst)	Heiligenhafen - Großenbrode
Ein-/Aussteiger (werktäglich): Prognose	1350	550	350	200	500	400
B+R integriert	X	X	X	—	X	X
B+R separat	X	—	—	X	—	—
Öffentliches WC (barrierefrei)	X	X	X	X	X	X
Wartebereich Bus integriert	—	X	X	—	—	—
Wartebereich Bahn/Bus integriert	—	—	—	X	X	X
Kiosk	X	X	—	—	X	X
Tourismus-information	X	X	—	—	X	X
Bahnhofsstele als „Landmark“	X	X	X	X	X	X

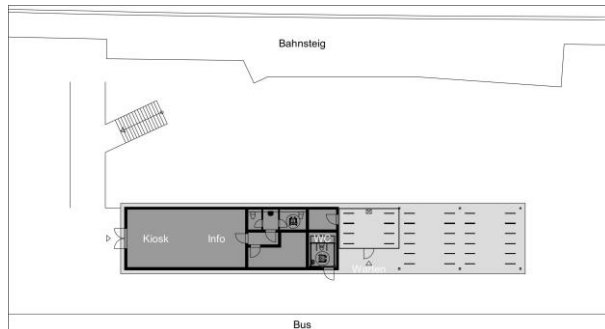
# Servicegebäude: Kubaturen und Grundrisse



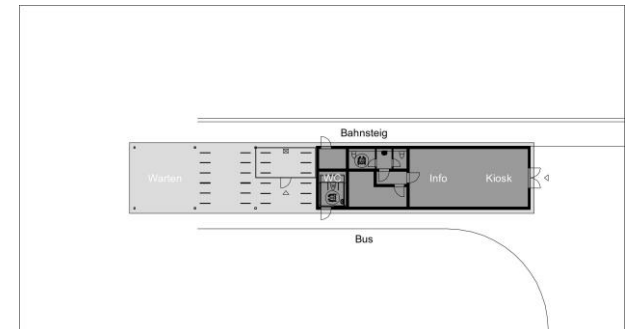
**Timmendorfer Strand - Ratekau**



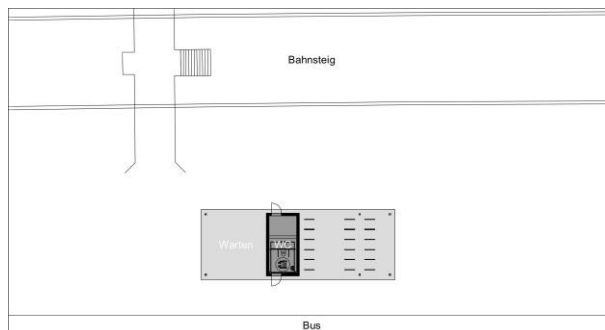
**Lensahn**



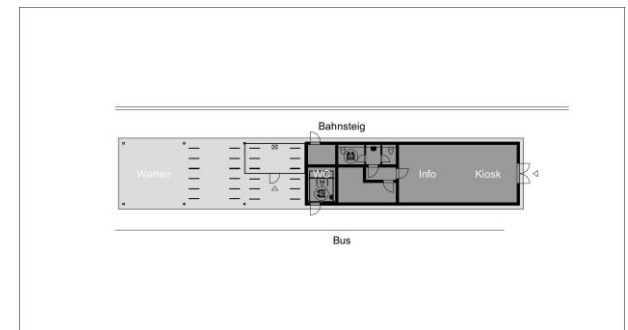
**Scharbeutz**



**Oldenburg (Holst)**



**Haffkrug**



**Heiligenhafen - Großenbrode**

## 2.3

### Verkehr



## Funktion und Gestaltung: Busverkehr

- Ausreichende Anzahl an Haltestellen
- Betrieblich flexibles und zukunftsfähiges Konzept: wenig Leerkilometer, flexible An- und Abfahrbarkeit der Haltestellen, Ausbaufähigkeit ohne Überdimensionierung
- Fahrgastfreundliche Gestaltung:
  - sicherer Zugang (Vermeidung von Gefahrenpotenzialen)
  - barrierefreies Ein-/Aussteigen
  - angemessener Witterungsschutz und Wartekomfort
  - Innovation, z.B.: digitale Anzeigen in Echtzeit
- Direkte und kurze Umsteigewege; wenn möglich: „Kombibahnsteig“ Bahn/Bus
- Gute Sichtbarkeit und Auffindbarkeit; Vorrang des ÖPNV vor dem MIV: Lage möglichst nah am Bahnsteig(zugang)

„Kombibahnsteig“ in Fürstenwalde (Spree) als ideale Umsteigebeziehung Bahn/Bus; Businsel mit Überdachung in Königs Wusterhausen; Integration der Bus-Wartefunktion in der Bike+Ride-Anlage in Büchen



## Funktion und Gestaltung: Bike+Ride

- Ausreichende Stellplatzanzahl mit Erweiterungsmöglichkeit
- Gute Sichtbarkeit und Auffindbarkeit; Lage möglichst nah am Bahnsteigzugang
- Zeitgemäße und fahrgastfreundliche Gestaltung:
  - Sicheres und bequemes Anschließen der Räder; Vermeidung von Beschädigungen (Rundrohr)
  - angemessener Witterungsschutz und Wartekomfort
  - Innovation: digitale Anzeigen in Echtzeit
- Berücksichtigung von gesicherten Abstellmöglichkeiten und innovativen Konzepten: „Sammelschließanlagen“ mit elektronischem Zugangssystem (Tastenfeld mit persönlichem PIN, RFID-Karte o.Ä.)
- Bei hohem Bedarf und wenig Platz: Doppelstockparker anstelle von Anlehnbügeln



Jübek



Lübeck-Travemünde Hafen

B+R-Anlagen-Typ „Schleswig-Holstein  
(entwickelt im Auftrag der NAH.SH)



## Funktion und Gestaltung: Bike+Ride

- Berücksichtigung von gesicherten Abstellmöglichkeiten und innovativen Konzepten:
- „Sammelschließanlagen“ mit elektronischem Zugangssystem (Tastenfeld mit persönlichem PIN, RFID-Karte o.Ä.)
- Serviceangebote (z.B. Reparatur-Station mit Luftpumpe und Werkzeug, Schlauch-Automat)
- Bei hohem Bedarf und wenig Platz: Doppelstockparker anstelle von Anlehnbügeln



Schließfachschrank und Reparatur-Station in Büchen; Doppelstockparker in Oranienburg



## Funktion und Gestaltung: Park+Ride und Vorfahrt

- Funktionale Gestaltung und Berücksichtigung ökologischer Aspekte: Pflasterung, Begrünung (Verschattung und Vermeidung von „Asphaltwüsten“)
- Berücksichtigung innovativer Aspekte (z.B. Elektromobilität)
- Ggf.: Berücksichtigung von Motorradstellplätzen



Herzberg (Elster)



Büchen

P+R-Anlage in Herzberg (Elster);  
Ladestation und Motorradstellplätze in Büchen



Büchen

## Prognostiziertes Verkehrsaufkommen und Lage des Vorplatzes

Station	Timmendorfer Strand - Ratekau	Scharbeutz	Haffkrug	Lensahn	Oldenburg (Holst)	Heiligenhafen - Großenbrode
Ein-/Aussteiger (werktäglich): Prognose	1350	550	350	200	500	400
Höhenlage	Straßenniveau (Bäderstraße), unter der Bahnanlage	Geländeniveau (Bövelstredder), über der Bahnanlage	Straßenniveau (Bäderstraße), unter der Bahnanlage	Bahnniveau	Bahnniveau	Bahnniveau
Seite	bahnseitig rechts	bahnseitig rechts	bahnseitig rechts	bahnseitig links	bahnseitig links	bahnseitig links
	(Richtung Fehmarn)	(Richtung Fehmarn)	(Richtung Fehmarn)	(Richtung Lübeck)	(Richtung Lübeck)	(Richtung Lübeck)

## Busverkehr: Mengengerüst und funktionale Anforderungen

Station	Timmendorfer Strand - Ratekau	Scharbeutz	Haffkrug	Lensahn	Oldenburg (Holst)	Heiligenhafen - Großenbrode
Ein-/Aussteiger (werktäglich): Prognose	1350	550	350	200	500	400
Bushaltestellen (geeignet für 18-m-Bus)	4	2	2	2	3	2
Bus-Insel	X	—	—	—	—	—
Durchgehende Kante	—	X	X	—	—	—
„Kombibahnsteig“ Bahn/Bus	—	—	—	X	X	X
Überliegerplätze	—	—	—	—	—	—
Unabhängiges Einfahren aller Busse	—	—	—	—	—	—
Unabhängiges Ausfahren aller Busse	X	X	X	X	X	X

## Bike+Ride: Mengengerüst und funktionale Vorgaben

Station	Timmendorfer Strand - Ratekau	Scharbeutz	Haffkrug	Lensahn	Oldenburg (Holst)	Heiligenhafen - Großenbrode
Ein-/Aussteiger (werktäglich): Prognose	1350	550	350	200	500	400
Anzahl Stellplätze (überdacht)	144	64	36	24	48	48
Davon frei zugänglich	104	48	36	36	36	36
Davon in Sammel-schließanlage	36	16	—	—	12	12
Berücksichtigung von Schließfächern	X	X	X	X	X	X
Berücksichtigung von Lade-möglichkeiten	X	X	X	X	X	X

## Park+Ride: Mengengerüst und funktionale Vorgaben

Station	Timmendorfer Strand - Ratekau	Scharbeutz	Haffkrug	Lensahn	Oldenburg (Holst)	Heiligenhafen - Großenbrode
Ein-/Aussteiger (werktäglich): Prognose	1350	550	350	200	500	400
Anzahl Stellplätze (inkl. Behindertenstellplätze)	140	55	35	20	50	40
Vorfahrt („Kiss+Ride“) / Taxi	15	8	6	4	7	6
Berücksichtigung von Ladeinfrastruktur	X	X	X	X	X	X

# 3

## DIE STATIONEN IM EINZELNEN: PLANUNG UND KOSTEN



## 3.1

### Timmendorfer Strand – Ratekau

# Landschaftsräumliche Analyse

## Analyse Landschaft



## Freizeitroute



## Vegetation Feuchtwiese und Niedermoor, Strand und Düne



Moorbirke (*Betula pubescens*), Kiefer (*Pinus sylvestris*)



Strandnelke, Wollgras, Wasserdost, Wiesenschaumkraut, Binse in Sorten, Stranddiestel, Sonnentau, Feldhainsimse, Flatterbinse, Binse in Sorten

Timmendorfer Strand - Ratekau



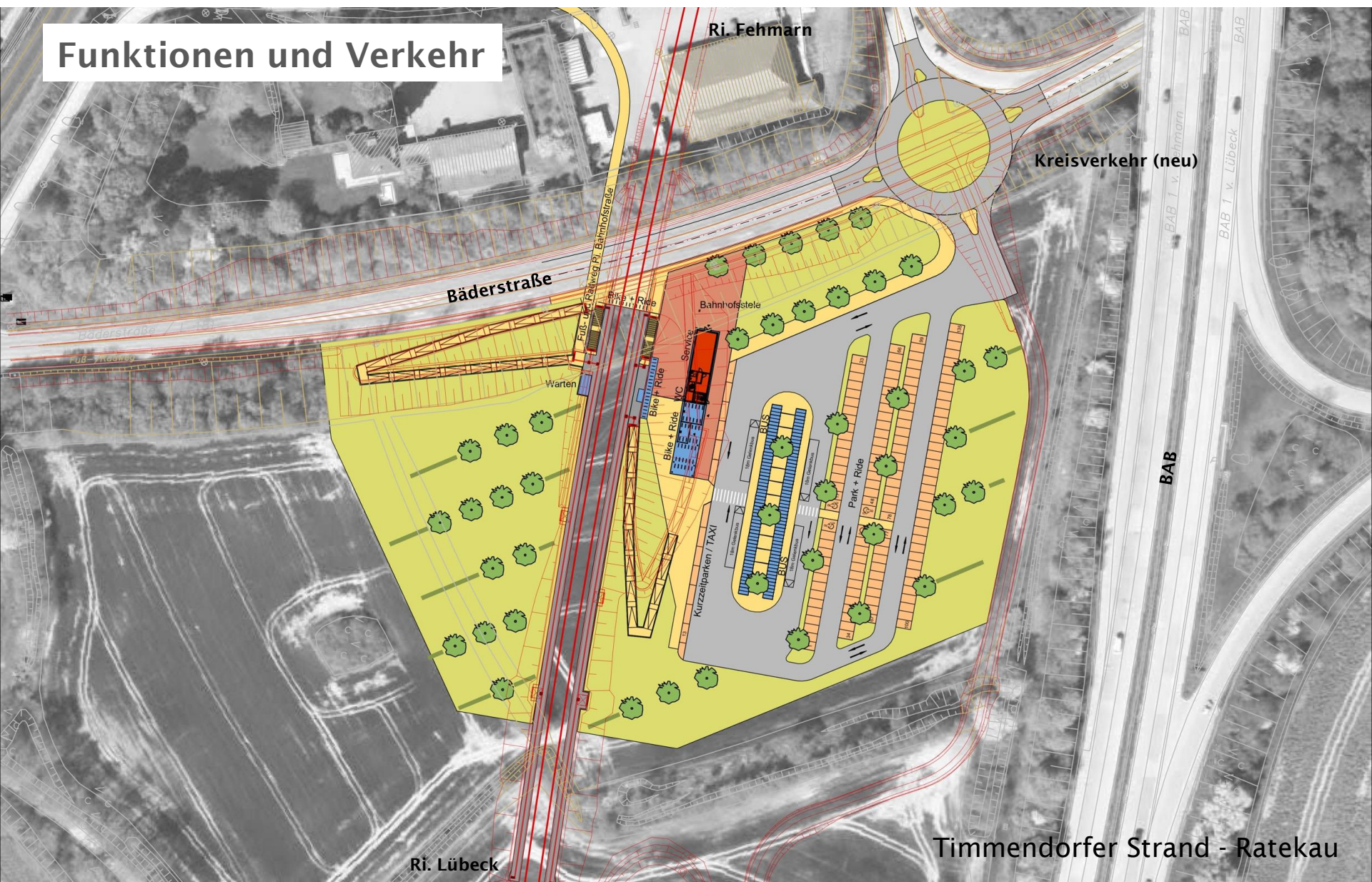
## Landschaftsarchitektur



Timmendorfer Strand - Ratekau

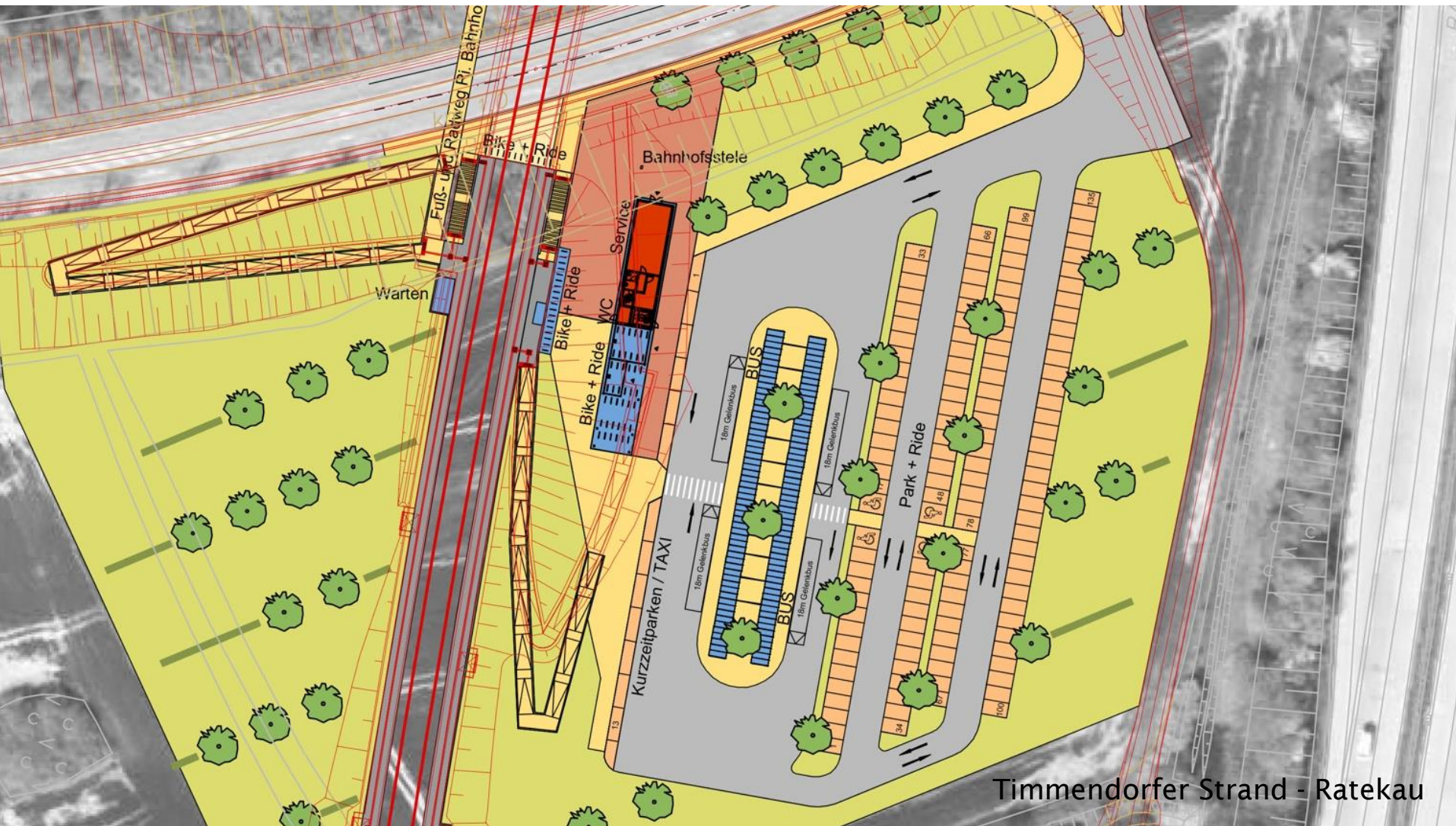


# Funktionen und Verkehr





## Funktionsplan: Bahnhofsvorplatz



Timmendorfer Strand - Ratekau



## Städtebau (Visualisierung)



Timmendorfer Strand - Ratekau

## Städtebau (Visualisierung)



Timmendorfer Strand - Ratekau



## Projektgrenzen

- Zuständigkeit der Kommune für:
  - Vorplatz mit Verknüpfungsanlagen (Bus, P+R, B+R)
  - angrenzende Grünflächen
  - Servicegebäude
  - aufgeweitete Fläche unter der Bahntrasse
  - Fuß-/Radweg Richtung Bahnhofstraße
- Zuständigkeit der DB für:
  - Bahntrasse und Verkehrsstation mit Zugängen (Treppen und Rampen)
  - angrenzende Böschungsbereiche
  - Anbindung an das öffentliche Straßen-/Wegenetz
  - bahnbegleitende Straßenanbindung Richtung Süden
  - Umgestaltung Bäderstraße (wegen Brückenbauwerk)
    - *nicht farblich dargestellt*
- Zuständigkeit des Landes / LBV-SH ist zu klären:
  - Kreisverkehr mit Anpassungen der Bäderstraße
  - Anpassungen am Fuß-/Radweg (Bäderstraße)



rot: Zuständigkeit DB  
 blau: Zuständigkeit Kommune  
 grün: Zuständigkeit ist zu klären  
 (Bäderstraße als Landesstraße)

Timmendorfer Strand - Ratekau

## Kostenschätzung

Planungsstufen	Baukosten netto (in €)	Planungskosten netto (in €)	Bau- und Planungs- kosten netto (in €)	Bau- und Planungs- kosten brutto (in €)
Bahnhofsvorplatz	3.451.000,00	690.000	4.141.000	4.928.000
Kreisverkehr und Fuß-/ Radweg Bäderstraße	318.000	64.000	382.000	454.000
Brücke und Fuß-/Radweg zur Bahnhofstraße	788.000	158.000	946.000	1.125.000
<b>Summe</b>	<b>4.557.000</b>	<b>911.000</b>	<b>5.568.000</b>	<b>6.507.000</b>

### Nicht enthalten:

- Grunderwerb
- Verkehrsstation (Bahnsteige), Bahnsteigausstattung und Witterungsschutz
- Bahnsteigerschließung (Treppen und Rampen) und Böschungen/Stützwände zur Bahn, da Maßnahmen der DB
- Erweiterter Witterungsschutz auf dem Bahnsteig Richtung Lübeck (gemäß Bestellung NAH.SH)

Timmendorfer Strand - Ratekau

## 3.2

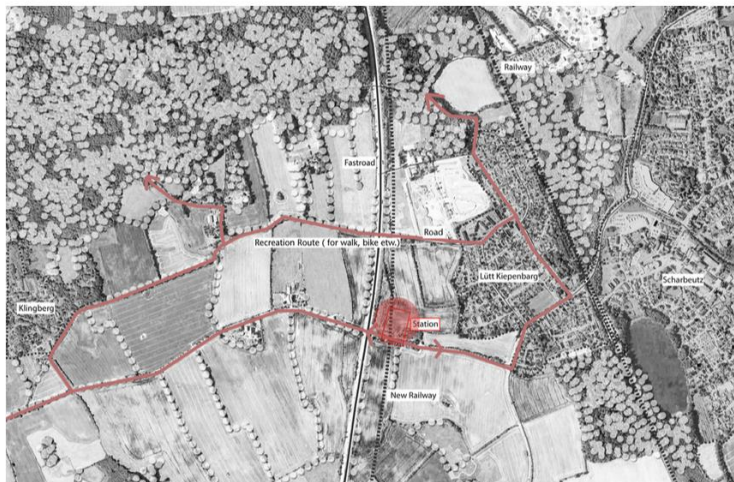
### Scharbeutz

# Landschaftsräumliche Analyse

## Analyse Landschaft



## Freizeitroute



## Vegetation Hainsimsen-Buchen



Buche (*Carpinus betulus*), Blut-Buche (*Fagus sylvatica* „*Purpurea Latifolia*“)

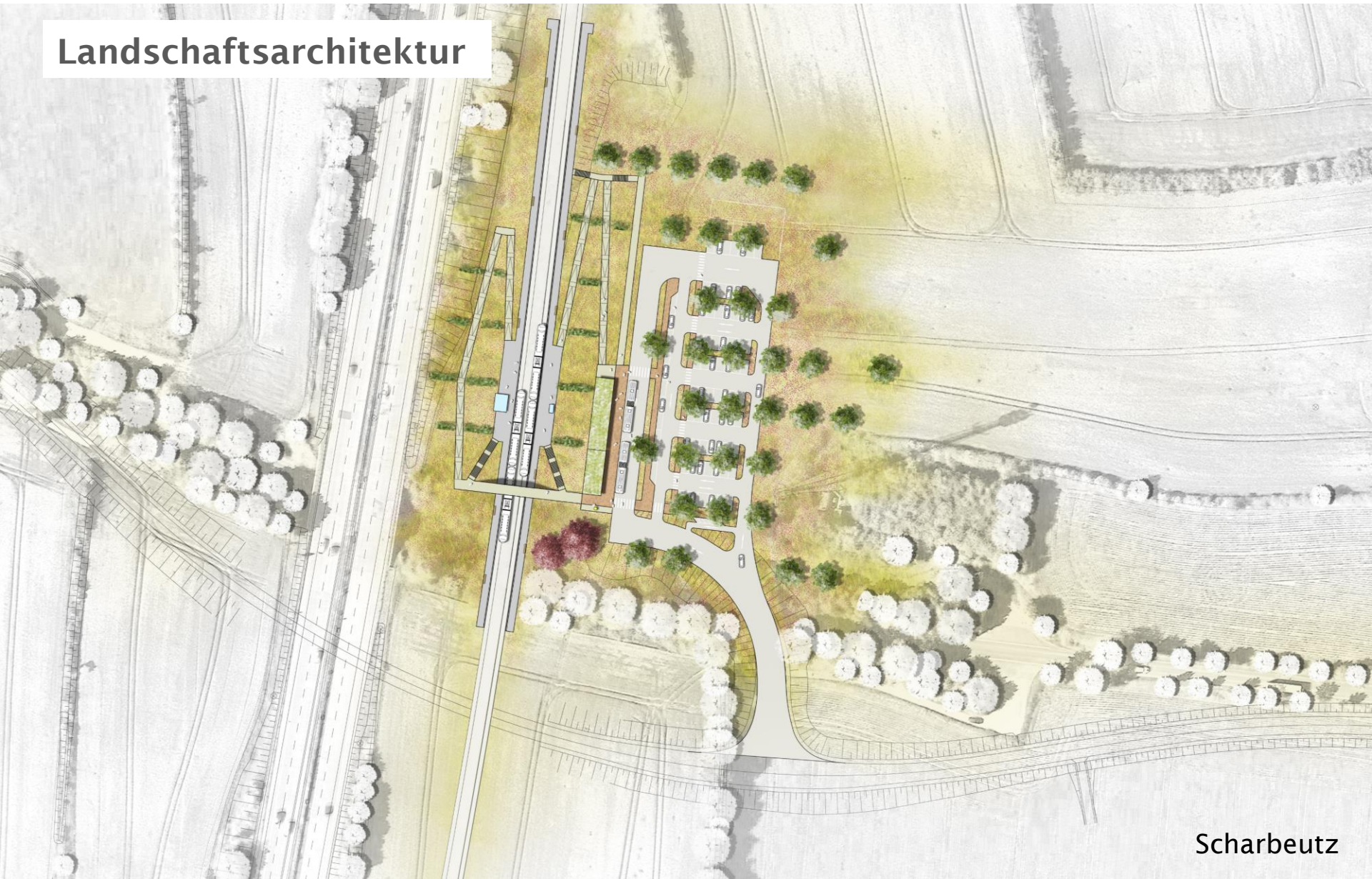


Schattenblume, Hasenlattich, Waldhainsimse, Weißliche Hainsimse, Waldmeister, Waldsauerklee, Drahtschmiele, Bingelkraut, Europäischer Siebenstern, Heidelbeere

Scharbeutz



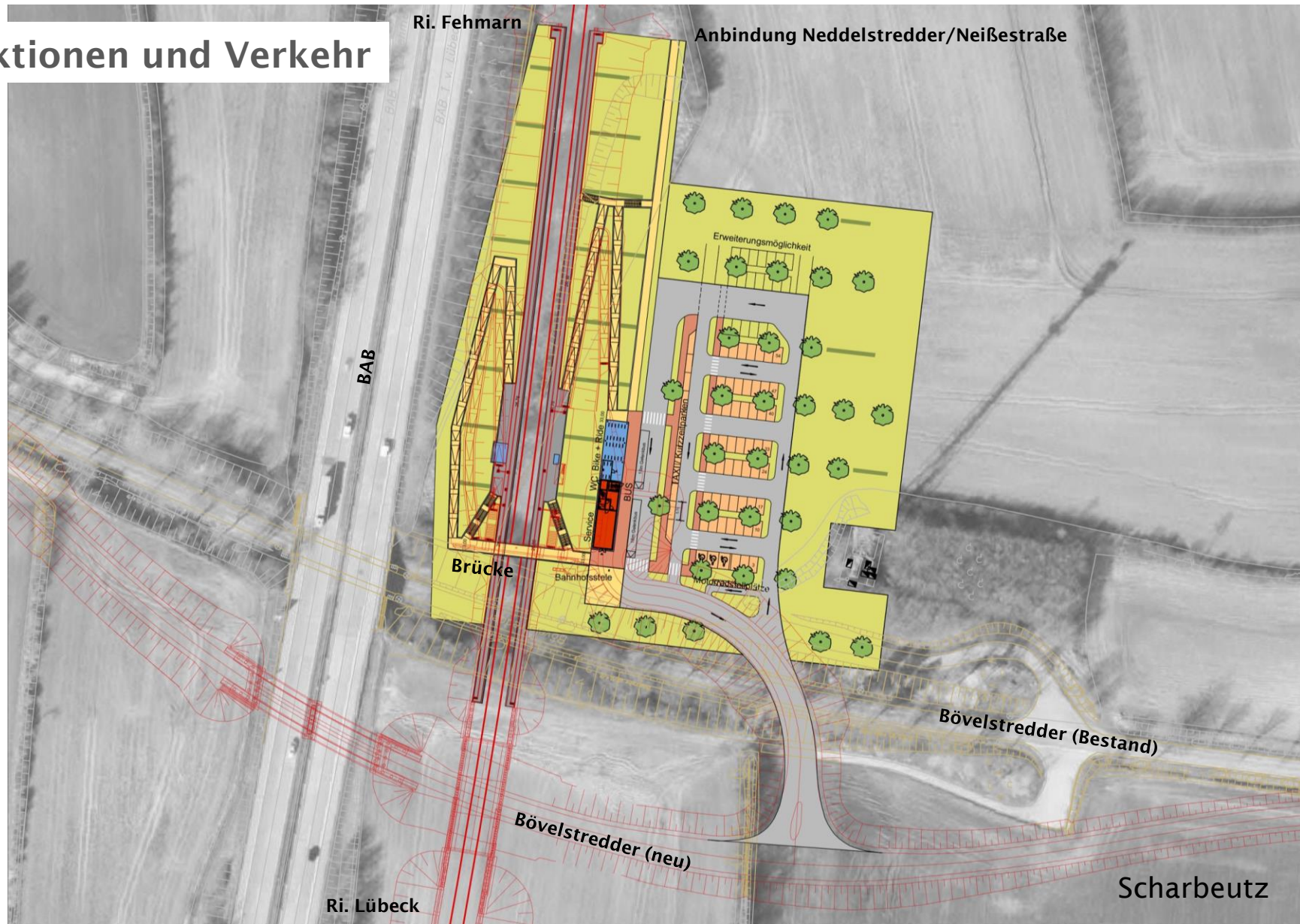
# Landschaftsarchitektur



Scharbeutz



# Funktionen und Verkehr





# Funktionsplan: Bahnhofsvorplatz



Scharbeutz

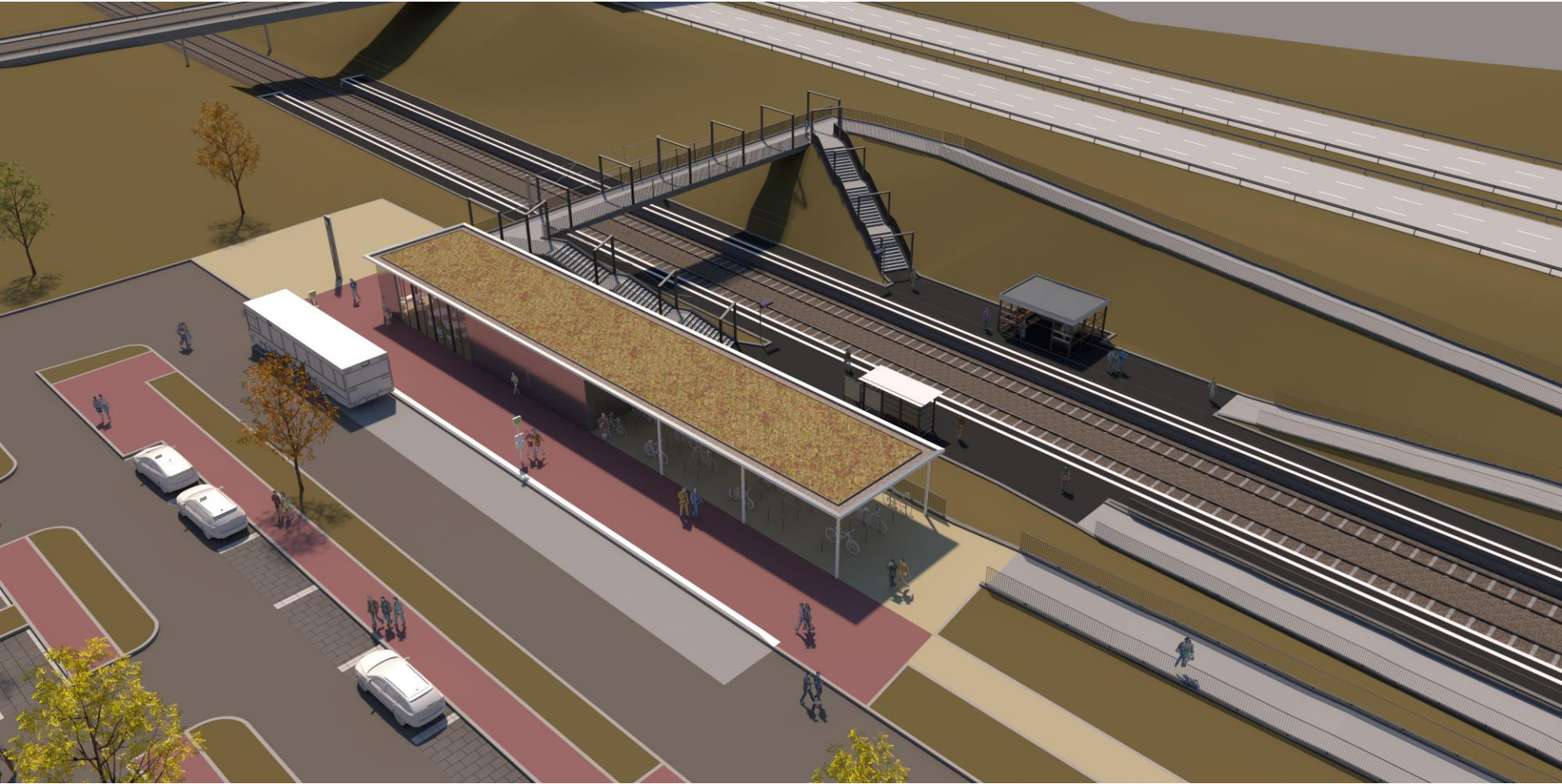


## Städtebau (Visualisierung)



Scharbeutz

## Städtebau (Visualisierung)

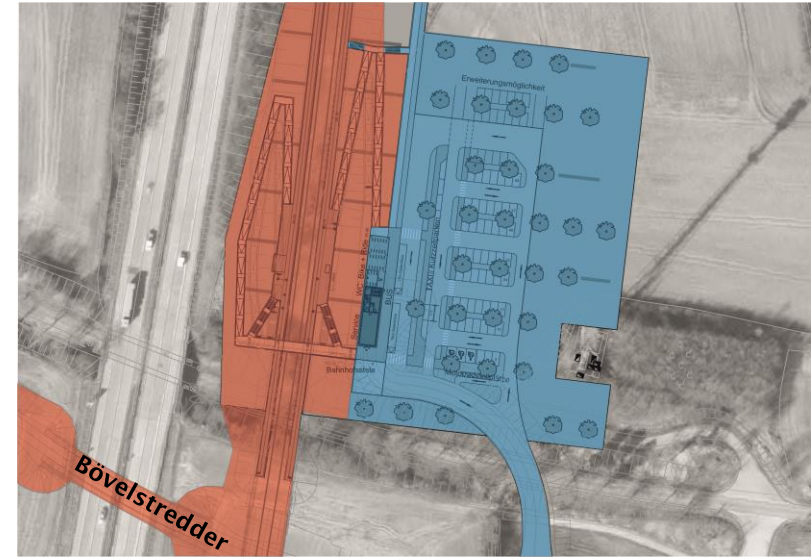


Scharbeutz



## Projektgrenzen

- Zuständigkeit der Kommune für:
  - Zufahrt vom Bövelstredder und Vorplatz mit Verknüpfungsanlagen (Bus, P+R, B+R)
  - angrenzende Grünflächen
  - Servicegebäude
  - Treppen zum Bahnsteig am Wendepunkt der Rampe
  - Fuß-/Radweg Richtung Neddeltredder/Neißestraße
- Zuständigkeit der DB für:
  - Bahntrasse und Verkehrsstation mit Zugängen (Treppen und Rampen)
  - angrenzende Böschungsbereiche
  - Anbindung an das öffentliche Straßen-/Wegenetz
  - Straßen- und Brückenbauwerk Bövelstredder



rot: Zuständigkeit DB  
blau: Zuständigkeit Kommune

Scharbeutz

## Kostenschätzung

Planungsstufen	Baukosten netto (in €)	Planungskosten netto (in €)	Bau- und Planungs- kosten netto (in €)	Bau- und Planungs- kosten brutto (in €)
Bahnhofsvorplatz	1.965.000	393.000	2.358.000	2.805.000
Fuß-/Radweg Richtung Neddelstredder/Neißestraße	184.000	37.000	220.000	262.000
<b>Summe</b>	<b>2.148.000</b>	<b>430.000</b>	<b>2.578.000</b>	<b>3.067.000</b>

### Nicht enthalten:

- Grunderwerb
- Verkehrsstation (Bahnsteige), Bahnsteigausstattung und Witterungsschutz
- Bahnsteigerschließung (Treppen und Rampen) und Böschungen/Stützwände zur Bahn, da Maßnahmen der DB
- Erweiterter Witterungsschutz auf dem Bahnsteig Richtung Lübeck (gemäß Bestellung NAH.SH)

Scharbeutz

## 3.3 Haffkrug

# Landschaftsräumliche Analyse

## Analyse Landschaft



## Freizeitroute



## Vegetation Strand und Düne



Stieleiche (*Quercus robur*, 'Fastigata'), Amerikanische rot-Eiche (*Quercus rubra*)



Strandhafer, Sandsegge, Erdbeerklee, Strand Tausendgüldenkraut, Skabiose, Strandroggen, Melde, Strandaster, Stranddiestel, Strandnelke

Haffkrug



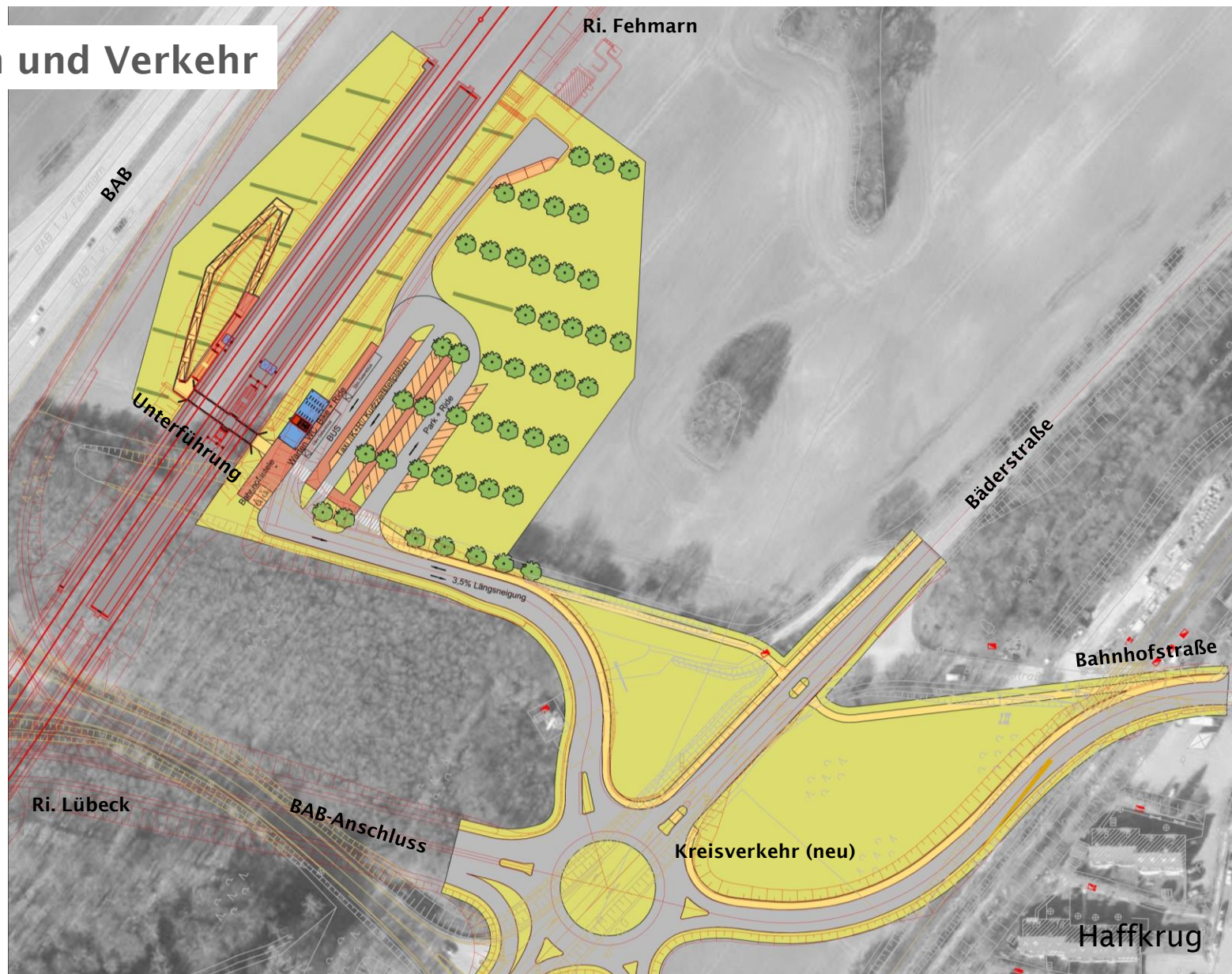
## Landschaftsarchitektur



Haffkrug

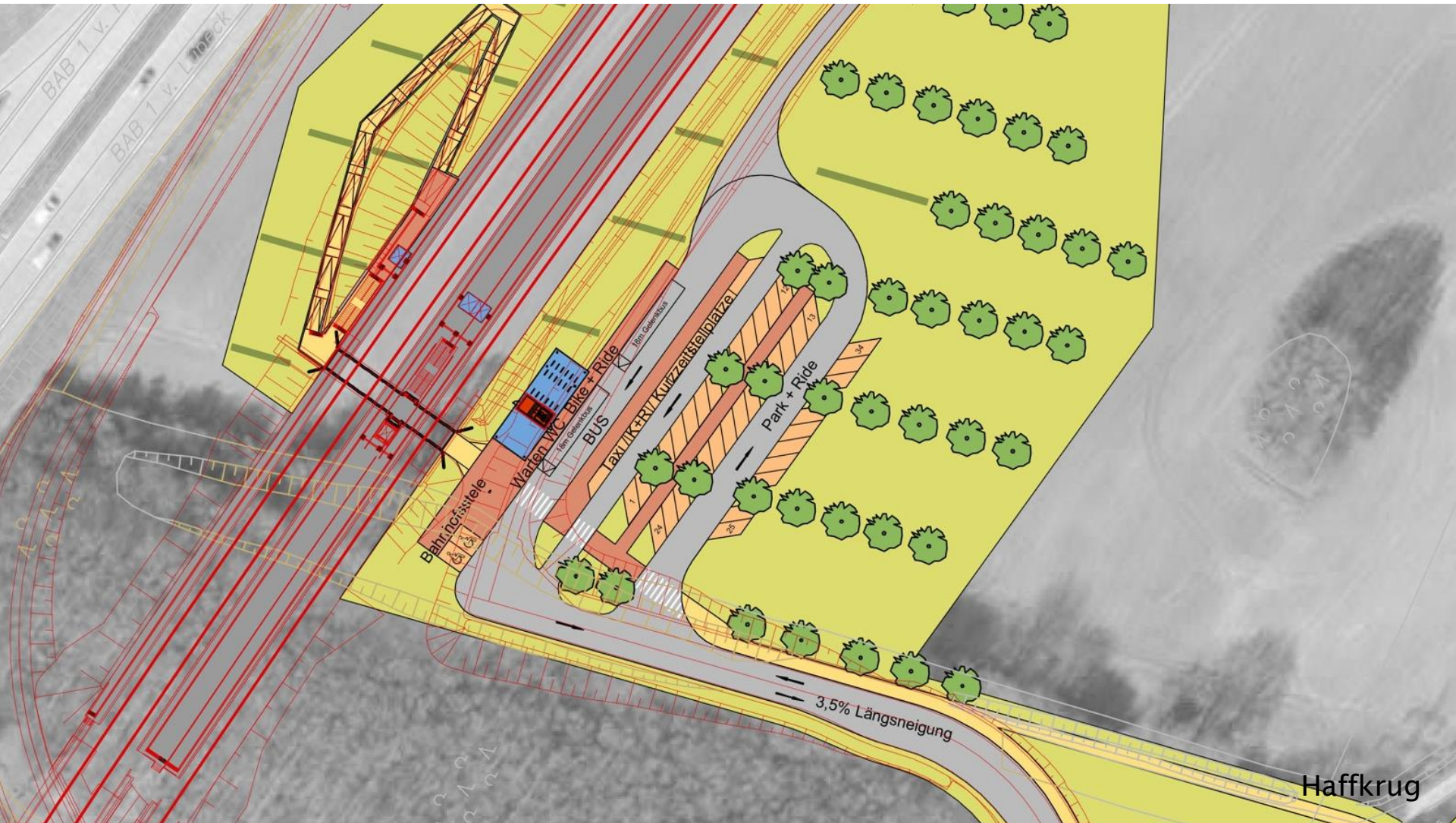


## Funktionen und Verkehr





## Funktionsplan: Bahnhofsvorplatz



## Städtebau (Visualisierung)



Haffkrug



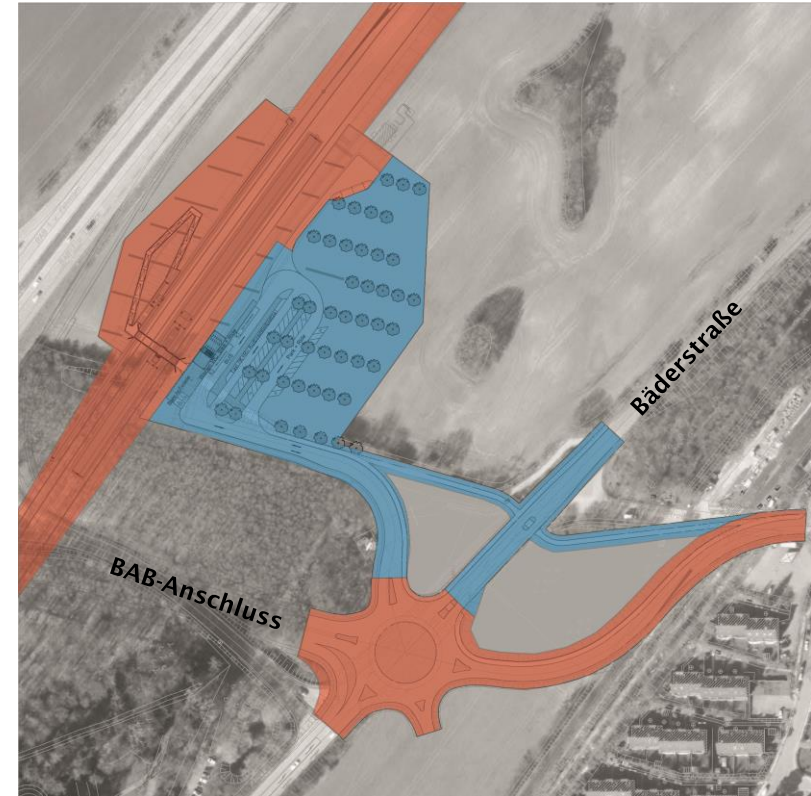
## Städtebau (Visualisierung)



Haffkrug

## Projektgrenzen

- Zuständigkeit der Kommune für:
  - Zufahrt vom neuen Kreisverkehr und Vorplatz mit Verknüpfungsanlagen (Bus, P+R, B+R)
  - angrenzende Grünflächen
  - Servicegebäude (öffentliches WC / B+R)
  - Fuß-/Radweg Richtung Bahnhofstraße mit Anpassung Bäderstraße und Querungshilfe
- Zuständigkeit der DB für:
  - Bahntrasse und Verkehrsstation mit Zugängen (Treppen, Rampen und Aufzug zum Mittelbahnsteig)
  - angrenzende Böschungsbereiche
  - Anbindung an das öffentliche Straßen-/Wegenetz
  - Kreisverkehr (Bäderstraße) und Verbindung zur Autobahn bzw. zur Bahnhofstraße



rot: Zuständigkeit DB  
blau: Zuständigkeit Kommune

Haffkrug

## Kostenschätzung

Planungsstufen	Baukosten netto (in €)	Planungskosten netto (in €)	Bau- und Planungs- kosten netto (in €)	Bau- und Planungs- kosten brutto (in €)
Bahnhofsvorplatz	1.310.000	262.000	1.572.000	1.870.000
Verbindung zur Bahnhofstraße	489.000	98.000	567.000	698.000
<b>Summe</b>	<b>1.799.000</b>	<b>360.000</b>	<b>2.159.000</b>	<b>2.569.000</b>

### Nicht enthalten:

- Grunderwerb
- Verkehrsstation (Bahnsteige), Bahnsteigausstattung und Witterungsschutz
- Bahnsteigerschließung (Treppen und Rampen) und Böschungen/Stützwände zur Bahn, da Maßnahmen der DB

Haffkrug

## 3.4 Lensahn



# Landschaftsräumliche Analyse

## Analyse Landschaft



## Freizeitroute



## Vegetation Knicklandschaft



Weißdorn (*Crataegus monogyna*), Kolchischer Blut-Ahorn (*Acer cappadocicum* „Rubrum“)



Schlehe, Haselnuss, Weide, Vogelkirsche, Brombeere, Weißdorn, Stieleiche, Feldahorn, Pfaffenhütchen, Schneeball

Lensahn



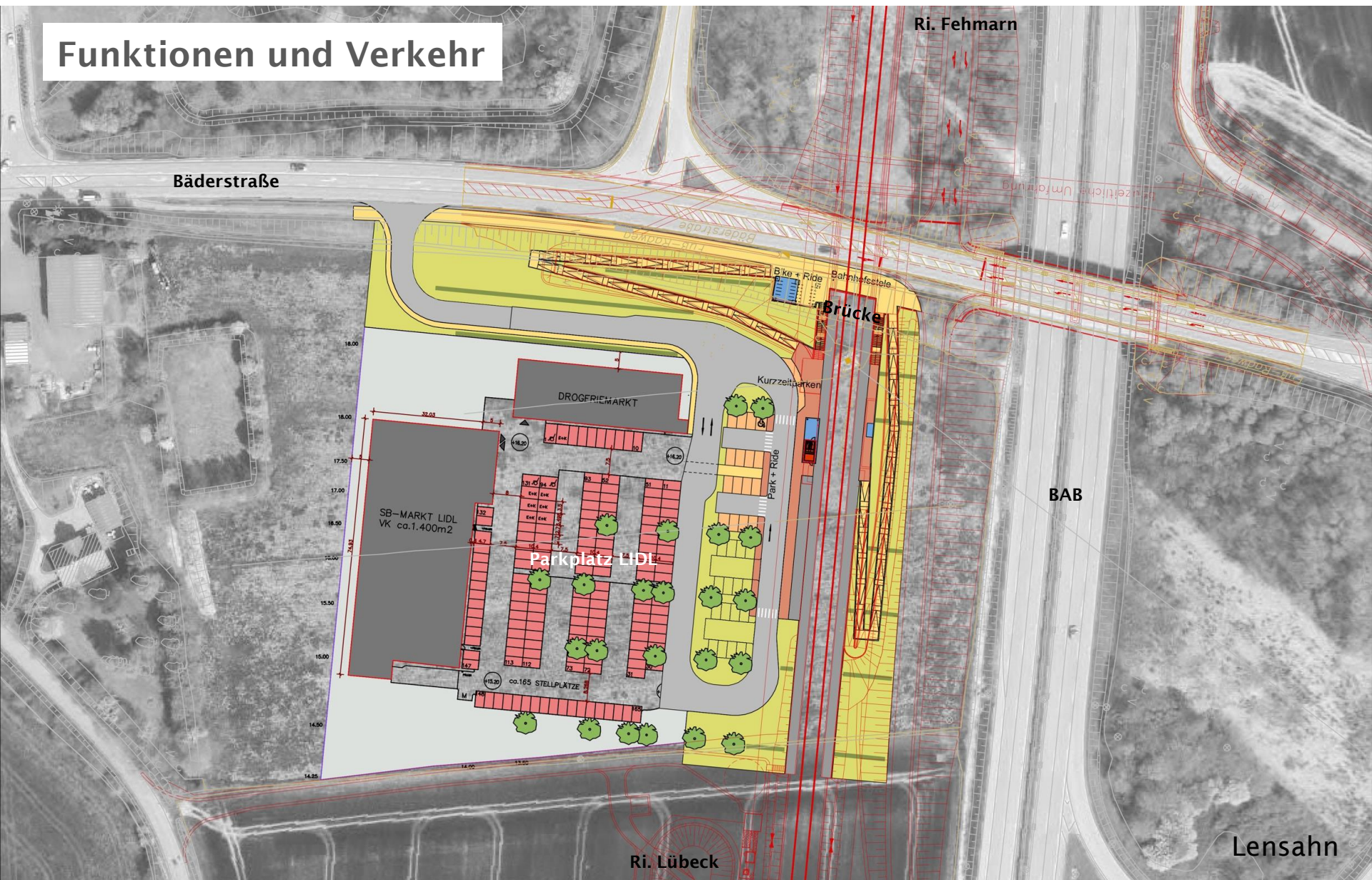
# Landschaftsarchitektur



Lensahn



# Funktionen und Verkehr





# Funktionsplan: Bahnhofsvorplatz



Lensahn

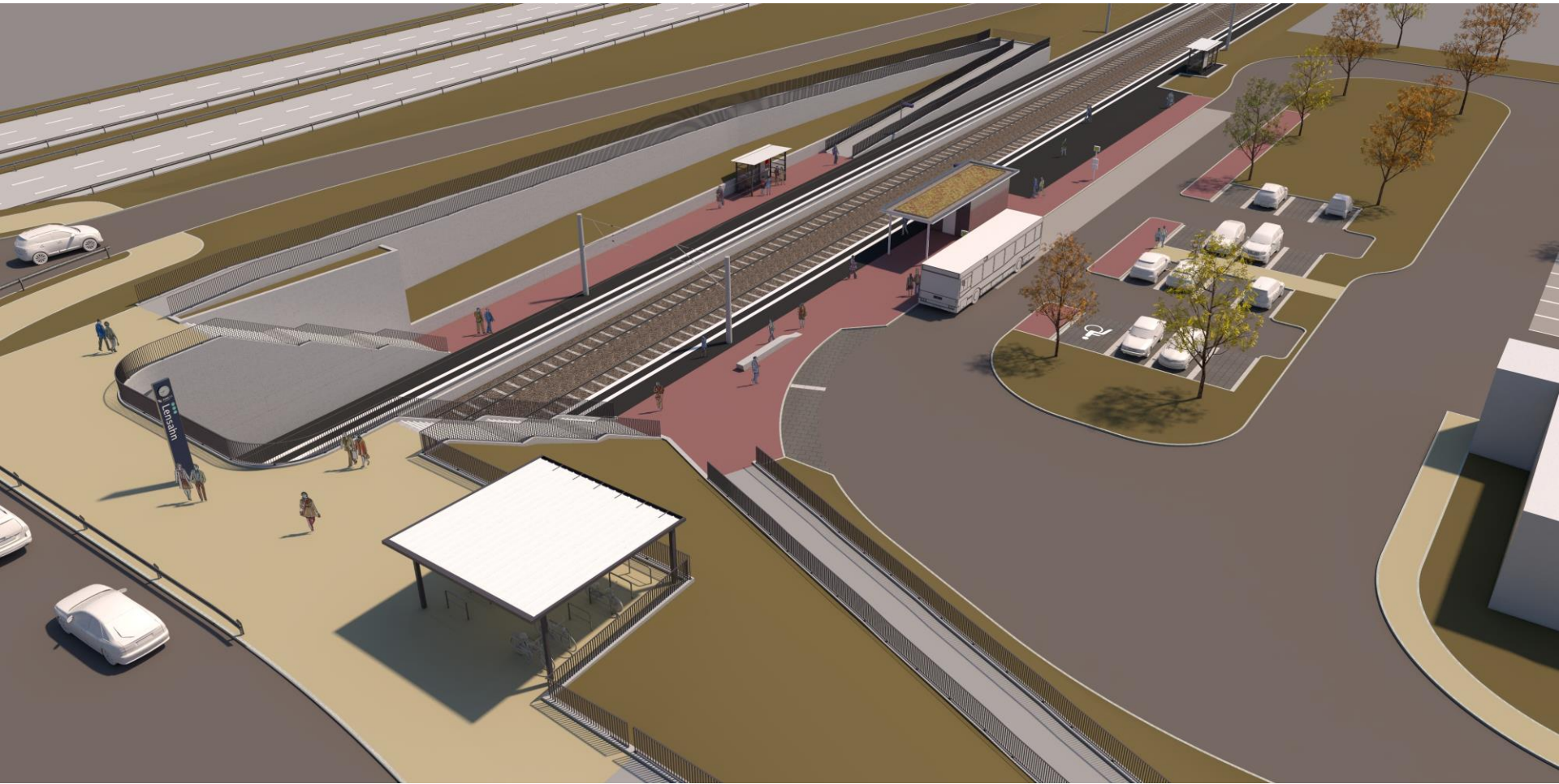


## Städtebau (Visualisierung)



Lensahn

## Städtebau (Visualisierung)

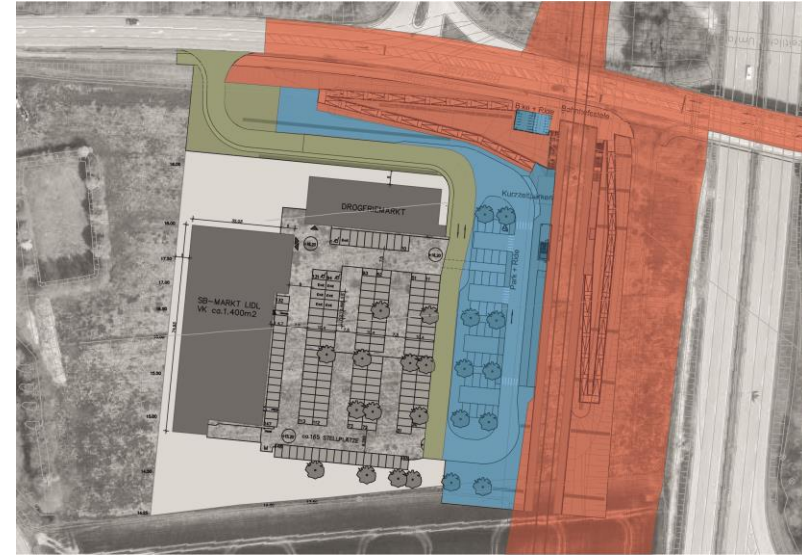


Lensahn



## Projektgrenzen

- Zuständigkeit der Kommune für:
  - Vorplatz mit Verknüpfungsanlagen (Bus, P+R)
  - angrenzende Grünflächen
  - Servicegebäude
  - B+R-Anlage (mit Erweiterungsfläche) an der Bäderstraße
- Zuständigkeit der DB für:
  - Bahntrasse und Verkehrsstation mit Zugängen (Treppen und Rampen)
  - angrenzende Böschungsbereiche
  - Anbindung an das öffentliche Straßen-/Wegenetz
  - Straßen- und Brückenbauwerk Bäderstraße und Autobahn-Zufahrt
- Zuständigkeit Dritter bzw. zu klären:
  - Zufahrt Nahversorger (LIDL) – *dient gleichzeitig als Bahnhofszufahrt*



rot: Zuständigkeit DB  
blau: Zuständigkeit Kommune  
grün: Zuständigkeit Dritter bzw. zu klären

Lensahn

## Kostenschätzung

Planungsstufen	Baukosten netto (in €)	Planungskosten netto (in €)	Bau- und Planungs- kosten netto (in €)	Bau- und Planungs- kosten brutto (in €)
Bahnhofsvorplatz	942.000	188.000	1.130.000	1.345.000
Erschließung Nahversorger/LIDL	257.000	52.000	309.000	368.000
<b>Summe</b>	<b>1.199.000</b>	<b>240.000</b>	<b>1.439.000</b>	<b>1.713.000</b>

### Nicht enthalten:

- Grunderwerb
- Verkehrsstation (Bahnsteige), Bahnsteigausstattung und Witterungsschutz
- Bahnsteigerschließung (Treppen und Rampen) und Böschungen/Stützwände zur Bahn, da Maßnahmen der DB

Lensahn



## 3.5

### Oldenburg (Holst)

# Landschaftsräumliche Analyse

## Analyse Landschaft



## Freizeitroute



## Vegetation Oldenburger Bruch



Kopfweide (*Salix alba*), Trauer-Weide (*Salix alba* „Tristis“)

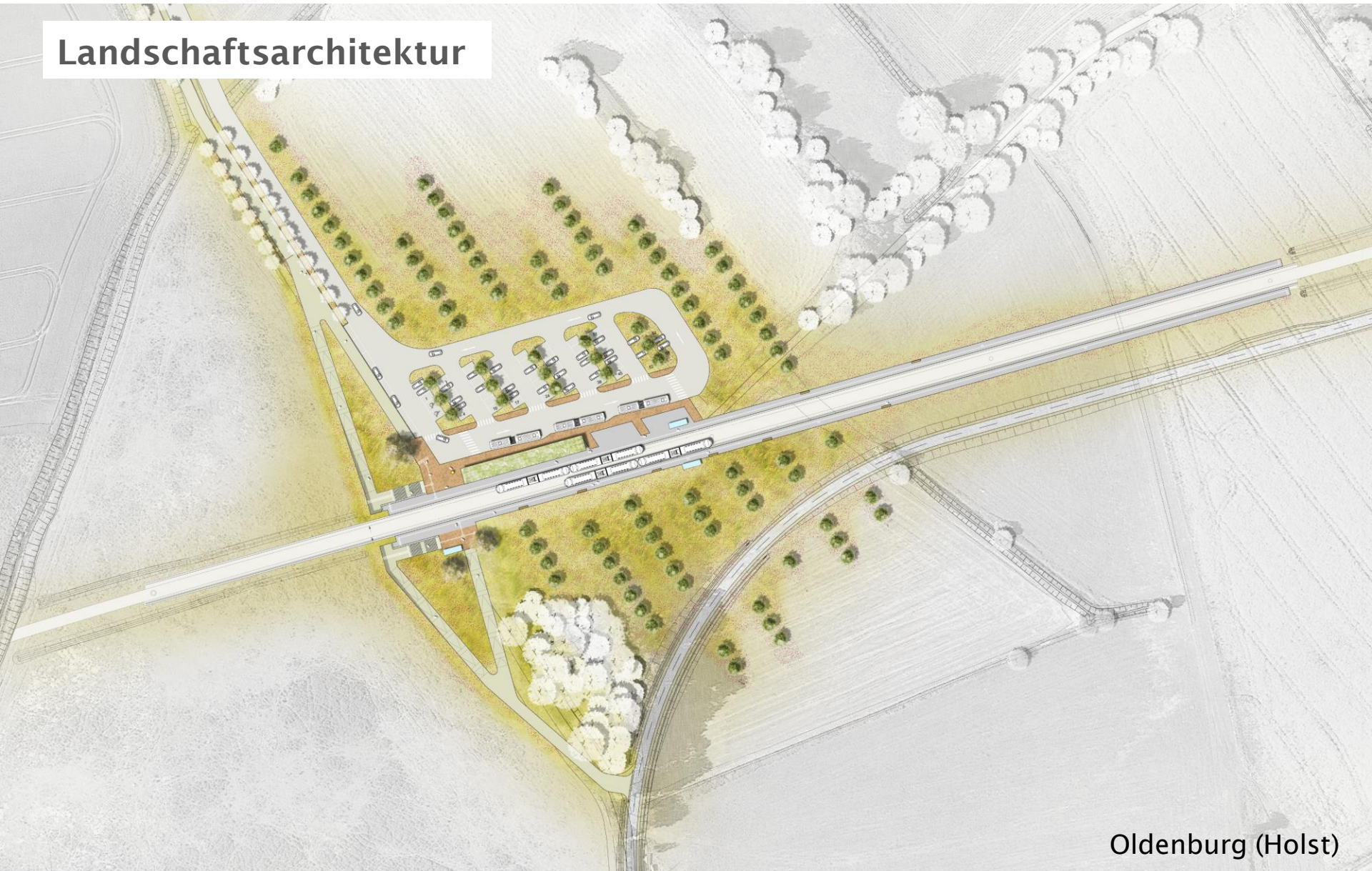


Kopf-Weide, Karthäuser Nelke, Fieberklee, Knabekraut, Binse in Sorten  
Simse in Sorten, Gelbe Wiesenraute, Sumpfteilchen, Röhricht, Binse in Sorten

Oldenburg (Holst)



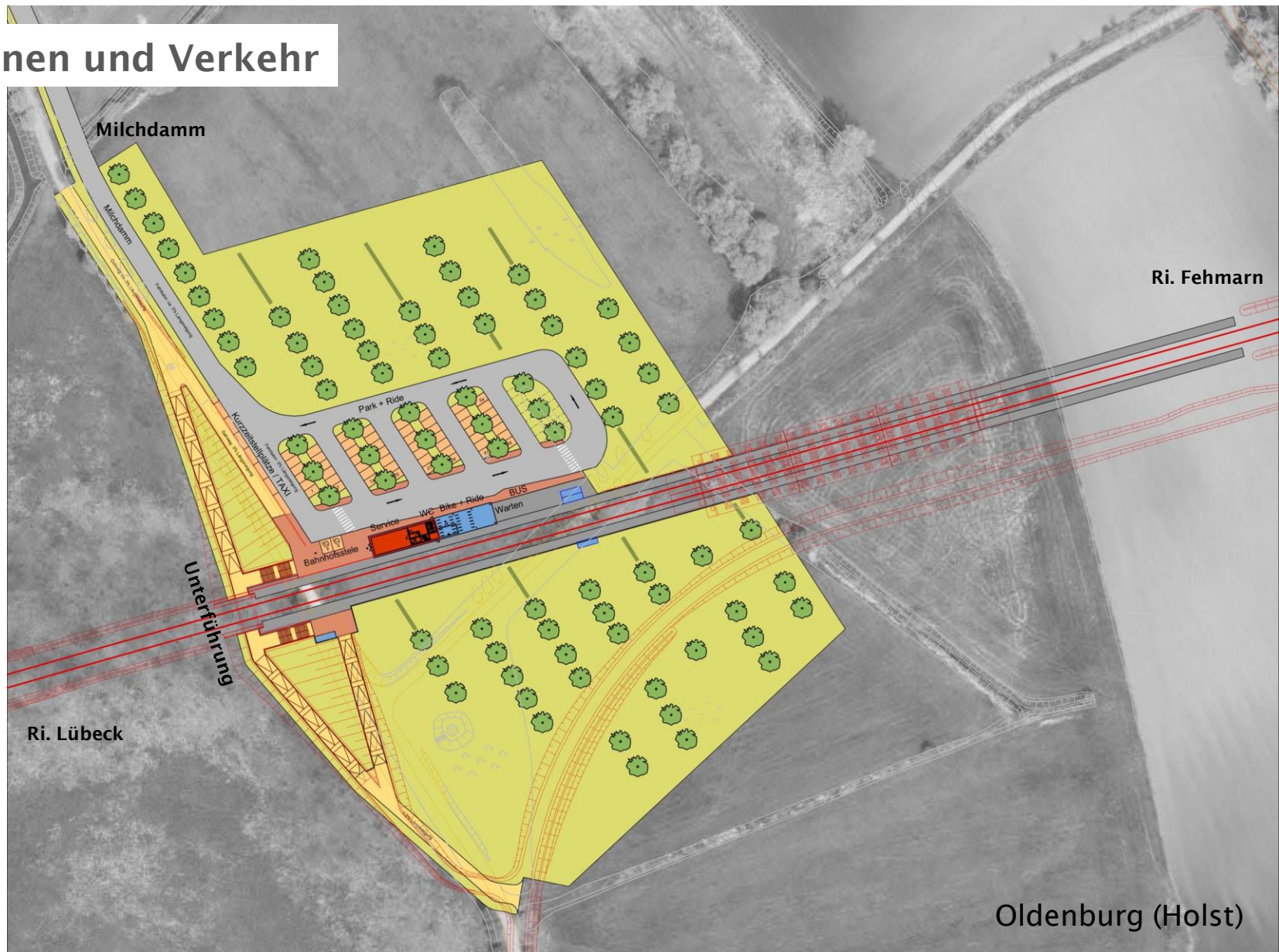
## Landschaftsarchitektur



Oldenburg (Holst)

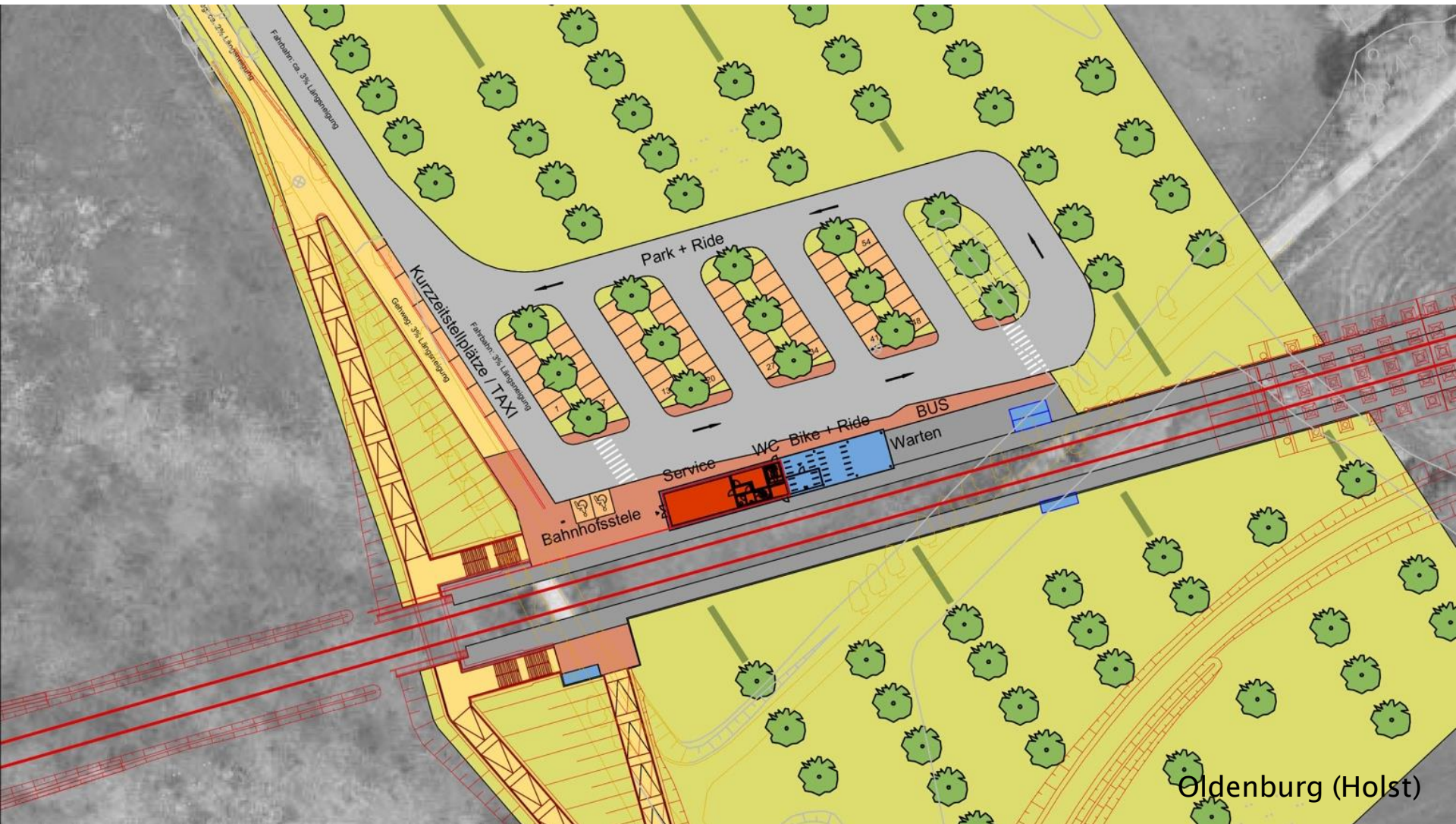


## Funktionen und Verkehr





## Funktionsplan: Bahnhofsvorplatz



## Städtebau (Visualisierung)



Oldenburg (Holst)



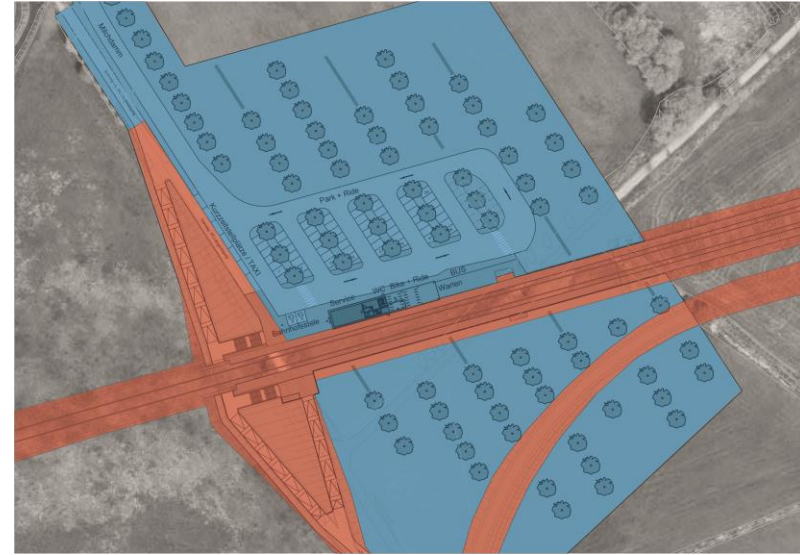
## Städtebau (Visualisierung)



Oldenburg (Holst)

## Projektgrenzen

- Zuständigkeit der Kommune für:
  - Vorplatz mit Verknüpfungsanlagen (Bus, P+R, B+R)
  - angrenzende Grünflächen
  - Servicegebäude
  - Fuß-/Radweg Milchdamm (bis zur bestehenden Straße) und Straßenanbindung Milchdamm als Bahnhofszufahrt
- Zuständigkeit der DB für:
  - Bahntrasse und Verkehrsstation mit Zugängen (Treppen und Rampen)
  - angrenzende Böschungsbereiche
  - Anbindung an das öffentliche Straßen-/Wegenetz
  - Unterführung in Verlängerung des Milchdamms als Bahnsteigerschließung
  - Wegeverbindung südlich der Bahntrasse als Ersatzmaßnahme für weggefallene Verbindung



rot: Zuständigkeit DB  
blau: Zuständigkeit Kommune

Oldenburg (Holst)

## Kostenschätzung

Planungsstufen	Baukosten netto (in €)	Planungskosten netto (in €)	Bau- und Planungs- kosten netto (in €)	Bau- und Planungs- kosten brutto (in €)
Bahnhofsvorplatz	2.140.000	428.000	2.568.000	3.055.000
Milchdamm (Anbindung an die Göhler Straße)	795.000	159.000	954.000	1.136.000
<b>Summe</b>	<b>2.935.000</b>	<b>587.000</b>	<b>3.522.000</b>	<b>4.191.000</b>

### Nicht enthalten:

- Grunderwerb
- Verkehrsstation (Bahnsteige), Bahnsteigausstattung und Witterungsschutz
- Bahnsteigerschließung (Treppen und Rampen) und Böschungen/Stützwände zur Bahn, da Maßnahmen der DB

Oldenburg (Holst)



## 3.6

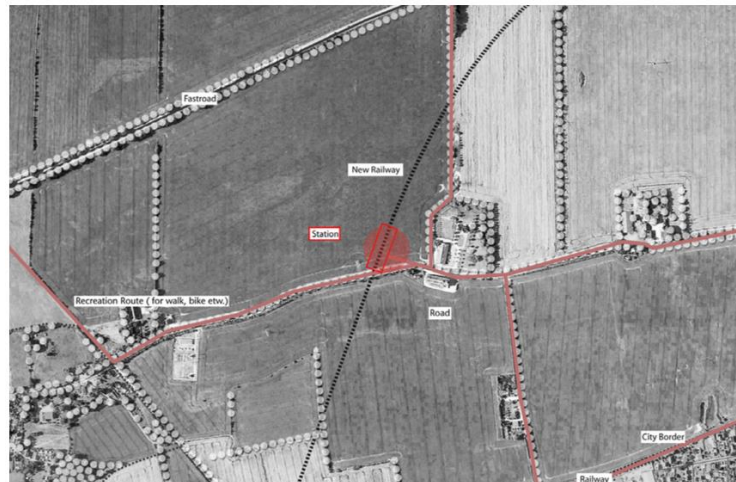
### Heiligenhafen – Großenbrode

# Landschaftsräumliche Analyse

## Analyse Landschaft



## Freizeitroute



## Vegetation Salzwiesen



Schwarzerle (*Alnus glutinosa*), Amberbaum (*Liquidambar styraciflua*)



Strand-Milchkraut, Strandaster, Strandsode, Strandflieder, Portulak-Keilmelde  
Rotschwinge, Binse, Strand-Dreizack, Strandbeifuß, Binse

Oldenburg (Holst)



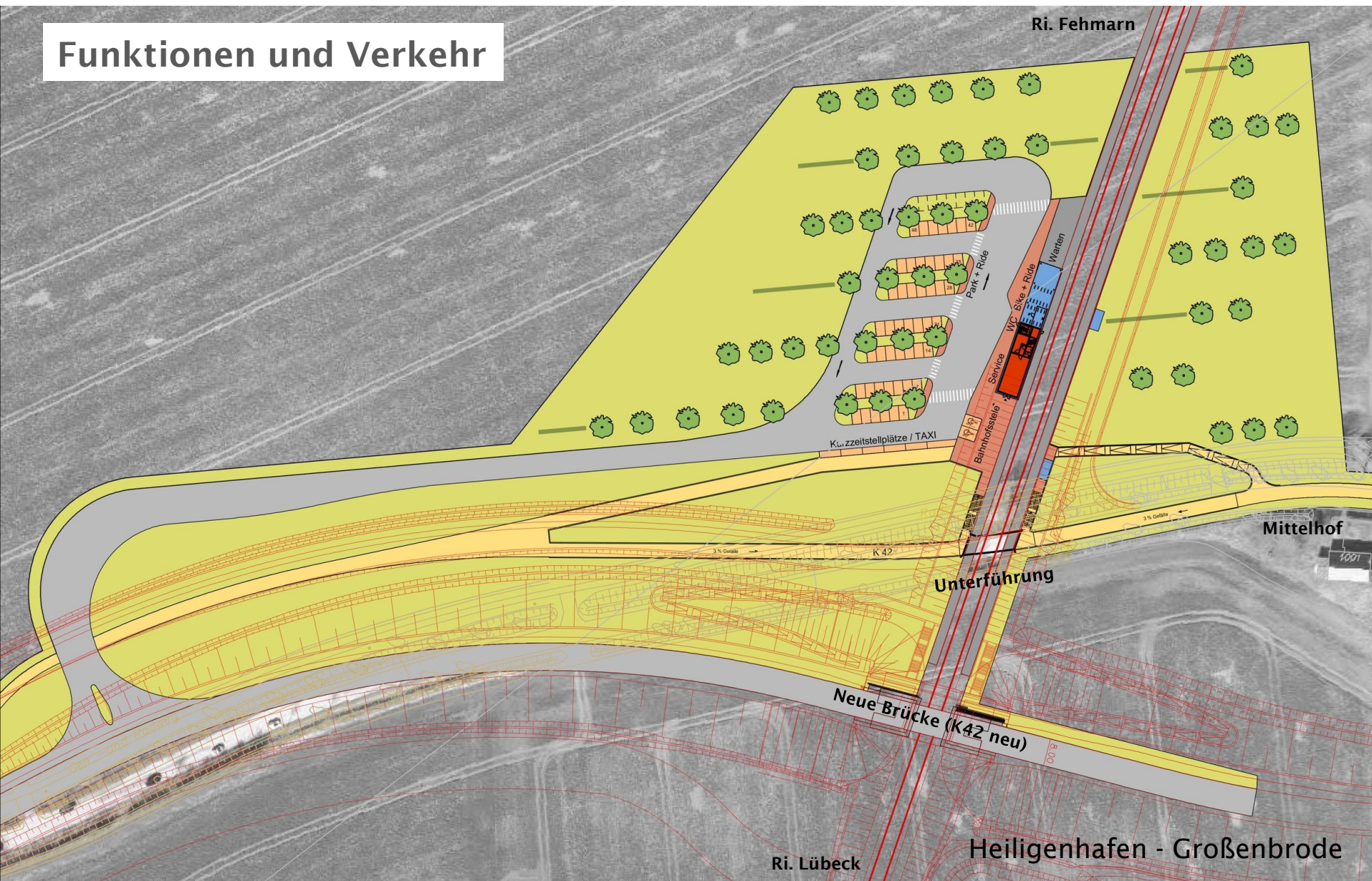
## Landschaftsarchitektur



Heiligenhafen - Großenbrode



# Funktionen und Verkehr





## Funktionsplan: Bahnhofsvorplatz



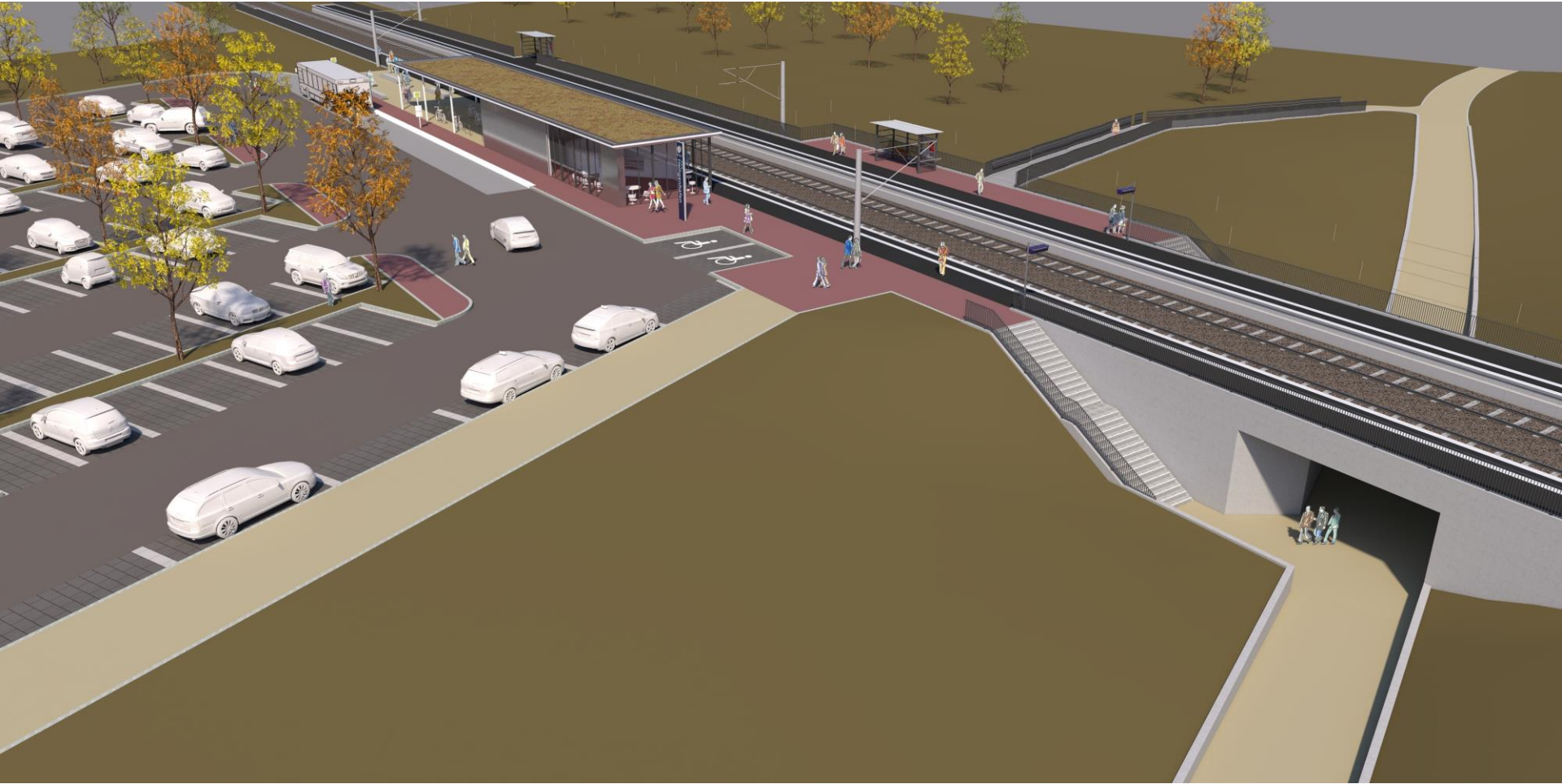
## Städtebau (Visualisierung)



Heiligenhafen - Großenbrode



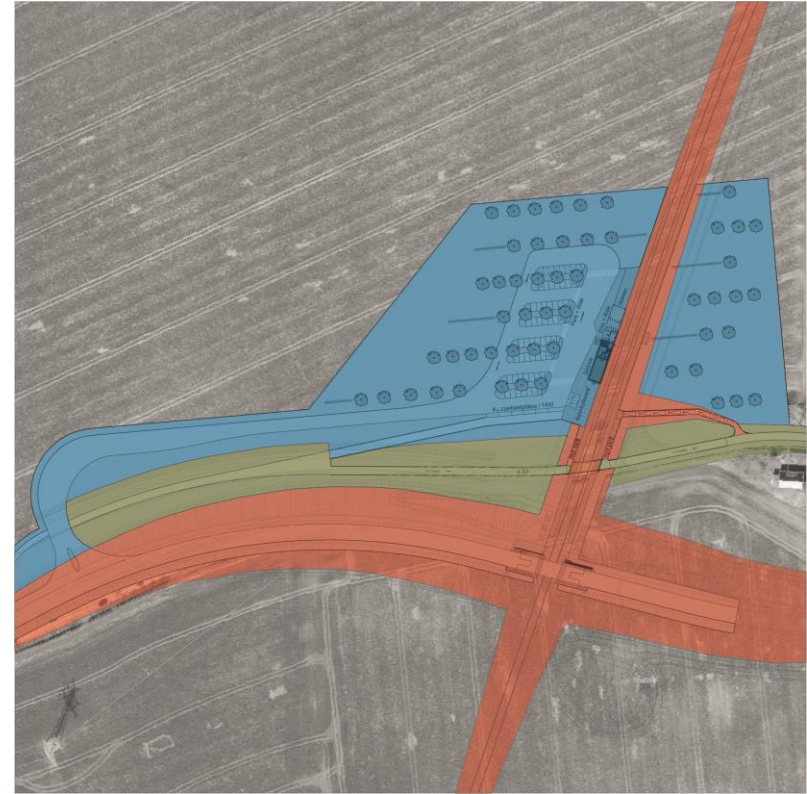
## Städtebau (Visualisierung)



Heiligenhafen - Großenbrode

## Projektgrenzen

- Zuständigkeit der Kommune für:
  - Vorplatz mit Verknüpfungsanlagen (Bus, P+R, B+R)
  - angrenzende Grünflächen
  - Servicegebäude
  - Straßenanbindung zur neuen Überführung (DB-Maßnahme) und begleitender Fuß-/Radweg
- Zuständigkeit der DB für:
  - Bahntrasse und Verkehrsstation mit Zugängen (Treppen und Rampen)
  - angrenzende Böschungsbereiche
  - Anbindung an das öffentliche Straßen-/Wegenetz
  - Straßenüberführung über die Bahn als Ersatz für die heutige Verbindung Mittelhof
- Zuständigkeit des Kreises bzw. zu klären:
  - Fuß-/Radwegeverbindung im Zuge der heutigen K42 als Unterführung
  - angrenzende Böschungsbereiche



rot: Zuständigkeit DB  
blau: Zuständigkeit Kommune  
grün: Zuständigkeit Kreis bzw. zu klären

Heiligenhafen - Großenbrode

## Kostenschätzung

Planungsstufen	Baukosten netto (in €)	Planungskosten netto (in €)	Bau- und Planungs- kosten netto (in €)	Bau- und Planungs- kosten brutto (in €)
Bahnhofsvorplatz	2.535.000	507.000	3.042.000	3.620.000
Fuß-/Radwegeverbindung entlang der K42	1.140.000	228.000	1.368.000	1.628.000
<b>Summe</b>	<b>3.675.000</b>	<b>735.000</b>	<b>4.410.000</b>	<b>5.248.000</b>

### Nicht enthalten:

- Grunderwerb
- Verkehrsstation (Bahnsteige), Bahnsteigausstattung und Witterungsschutz
- Bahnsteigerschließung (Treppen und Rampen) und Böschungen/Stützwände zur Bahn, da Maßnahmen der DB

Heiligenhafen - Großenbrode



# 4

## AUSBLICK

## Zusammenfassung des Planungsstandes

- Die Vorplanung liegt vor und ist weitgehend mit der DB-Planung synchronisiert; letzte, geringfügige Abweichungen (z.B. bezüglich der exakten Rampen-Geometrien, der in den Plänen eingetragenen Böschungen und Anschlüsse an den Straßenraum) müssen noch beseitigt werden
- Abzustimmen sind insbesondere noch die Planungsinhalte, mit denen die Planfeststellungsunterlagen eingereicht werden; hier gibt es aufgrund der zeitlichen Abhängigkeiten und des hohen Aufwandes, der mit einer Korrektur der Planfeststellungsunterlagen verbunden ist, mehr oder weniger deutliche Abweichungen vom abgestimmten Planungsstand
- Wichtig für die Einreichung der Planfeststellungsunterlagen ist eine belastbare Umfeldplanung; diese muss auf einer Entwurfsplanung beruhen und muss bestätigt sein

## Zusammenfassung der Kostenschätzung

- Die Kostenschätzungen für die einzelnen Stationen liegen vor; die Planungskosten sind mit 20% der Baukosten pauschal ermittelt
- Für die Baustelleneinrichtungen wurden pauschal 8% angesetzt; hinzu kommt ein pauschaler Aufschlag von 10% für Unvorhergesehenes
- Die Einheitspreise und pauschalen Schätzungen beruhen auf aktuellen Kostenständen; Preissteigerungen bis zum Baubeginn sind nicht kalkuliert
- Die Gesamtkosten für alle dargestellte Maßnahmen außerhalb des DB-Projektes (alle Standorte) belaufen sich auf
  - ca. 16,3 Mio. € netto (nur Baukosten)
  - ca. 19,6 Mio. € netto (Bau- und Planungskosten)
  - ca. 23,3 Mio. € brutto (Bau- und Planungskosten)
- Hierbei ist nicht im Detail unterschieden, wer diese Kosten zu tragen hat; mögliche Co-Finanzierungen durch den Kreis Ostholstein sowie Investitionsförderungen durch das Land Schleswig-Holstein (NAH.SH) sind nicht ermittelt, da diese primär von politischen Abstimmungen und Entscheidungen abhängen



## Weiteres Vorgehen: die nächsten Schritte

- Abstimmung der Vorplanung mit allen unmittelbar Beteiligten (v.a. beteiligte Kommunen, Kreis Ostholstein, Land Schleswig-Holstein / NAH.SH, DB)
- Ggf. Korrekturen der Planungskonzepte und abschließende Bestätigung der Vorplanungen; Berücksichtigung der Schnittstellen mit den DB-Projekten
- Beauftragung von Objektplanungen für die einzelnen Stationen durch die jeweilige Kommune
- Weiterentwicklung der Vorplanungen zu Entwurfs- und Genehmigungsplanungen (Lph. 3-4 HOAI) als Grundlage für belastbare, mit der DB-Planung abgestimmte Konzepte

Kontakt:

Roland Neumann  
Agentur BahnStadt  
Bötzowstraße 38  
10407 Berlin  
Tel.: 030 – 40 50 577-0  
neumann@bahnstadt.de  
www.bahnstadt.de