Potenzialanalyse zur Anschlussmobilität entlang der Wunderline

wunderline

A TICKET TO *TOMORROW*



Impressum

Auftraggeber

Provinz Groningen

Abteilung Verkehr

Sint Jansstraat 4

Postbus 610

9700 AP Groningen

Auftragnehmer

Planersocietät - Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstr. 34

44139 Dortmund

Telefon: 0049 (0) 231 / 58 96 96 - 0

info@planersocietaet.de

www.planersocietaet.de

Goudappel Coffeng – Adviseurs mobiliteit

Snipperlingsdijk 4

7417 BJ Deventer

Telefon: 0031 (0) 570 / 666 222

info@goudappel.nl

https://www.goudappel.nl

Gliederung

1 Hintergrund dieser Untersuchung 4
2 Anschlussmobilität 6
3 Bahnhof Bunde 13
4 Bahnhof Weener 17
5 Bahnhof Ihrhove 23
6 Bahnhof Leer 27
7 Bahnhof Augustfehn 33
8 Bahnhof Westerstede-Ocholt 38
9 Bahnhof Bad Zwischenahn 44
10 Bahnhof Oldenburg-Wechloy 49
11 Bahnhof Oldenburg 54
12 Bahnhof Hude 58
13 Bahnhof Delmenhorst 64
14 Fördermöglichkeiten 70
Abbildungsverzeichnis 71
Literaturverzeichnis 73
Anhang 75

Abkürzungen

INTERREG V A	Förderprogramm der Europäischen Union für grenzüberschreitende Initiativen im deutsch-niederländischen Grenzgebiet
OV-chipkaart	Buchungs- und Abrechnungssystem in den Niederlanden für den öffentlichen Personennahverkehr
UNESCO	Organisation der Vereinten Nationen für Bildung, Wissenschaft und Kultur
W-LAN	kabelloser Internetzugang

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind stets alle Geschlechter angesprochen.

1 Hintergrund dieser Untersuchung

Das Projekt Wunderline soll durch Qualitätsverbesserungen auf der Bahnstrecke zwischen den Städten Bremen und Groningen die Sozialökonomie der nördlichen deutsch/niederländischen Grenzregion stärken. Um dieses Ziel zu erreichen, sollen die erforderlichen Voraussetzungen für die grenzüberschreitende Mobilität geschaffen werden. Hierzu gehört auch die Verbesserung der Anschlussmobilität an jedem Bahnhof.

Mit dem Projekt Wunderline liegt der Schwerpunkt auf der Verbesserung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs. Ziel ist eine schnelle und komfortable Verbindung zwischen den Stadtzentren von Bremen und Groningen. Dazu arbeitet die Provinz Groningen intensiv mit den Ländern Niedersachsen und Bremen zusammen. Weitere Akteure sind unter anderem die Deutsche Bahn, ProRail und das niederländische Ministerium für Verkehr und Wasserwirtschaft.

Die Vorbereitungen für die Wunderline laufen seit dem Jahr 2011. Die Vorbereitungsphase wurde im Jahr 2015 abgeschlossen. Aktuell erfolgen Untersuchungen zu Bedienungsangeboten und Anforderungen an die Infrastruktur. Erstes Zwischenziel soll das Jahr 2024 sein, um die erste Bauphase abzuschließen und die Friesenbrücke wieder in Betrieb zu nehmen.

Dazu wurde eine Studie zur Verkehrsnachfrage und zum Fahrgastpotenzial erarbeitet: längerfristig werden täglich etwa 1.900 internationale Reisende der Wunderline nutzen. Darüber hinaus können mehr Reisende im inländischen Verkehr angesprochen werden. Um auch diese positiven Effekte zu erreichen, ist es wichtig, auch die Anschlussmobilität zu verbessern und die Hemmnisse in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit abzubauen, unter anderen im Bereich Arbeitsmarkt und Bildung.



Nicht alle Menschen wohnen im direkten Umfeld der Bahnhöfe der Wunderline. Daher ist es auch wichtig, die Attraktivität der Wunderline in die Region zu bringen. Dazu müssen alle Bahnhöfe als Umsteigepunkte zwischen der Wunderline und weiteren Mobilitätsangeboten optimiert werden. Dazu erfolgen bereits auf der niederländischen Seite Investitionen, um die Anschlussmobilität zu verbessern. In Ergänzung hierzu setzt das Projekt Wunderline – neben den Verbesserungen in der Schieneninfrastruktur – daran an, die Anschlussmobilität entlang der deutschen Bahnhöfe zu untersuchen. Das Projekt nimmt dazu eine wichtige Funktion in der Initiierung, Unterstützung und dem Austausch mit lokalen und regionalen Akteuren ein, um die Anschlussmobilität zu verbessern. Hierzu gehört auch der Auftrag diese Untersuchung durchführen zu lassen.

Das deutsche Ingenieurbüro CIMA – Institut für Regionalwirtschaft hat bereits im Jahr 2007 eine zusammenfassende Untersuchung möglicher Angebote zur Anschlussmobilität entlang der deutschen Bahnhöfe der Wunderline durchgeführt (vgl. Kapitel 2.1). Dieser Bericht greift die Inhalte dieser Studie auf und verknüpft diese mit einer konkreten Prüfung der Relevanz für Bahnhöfe auf dem deutschen Streckenabschnitt der Wunderline. In diesem Sinne wird die Studie von CIMA konkreter vertieft.

Der Fokus dieser Untersuchung liegt auf der Verbesserung der Anschlussmobilität. Empfehlungen und Lösungsansätze sind daher aus dieser Perspektive beschrieben. Dies bedeutet nicht, dass bei einer breiteren Herangehensweise, die alle Teilbereiche für die Umsetzung der Wunderline umfasst, möglicherweise andere Entscheidungen getroffen werden.

Der Bericht thematisiert jeden Bahnhof in einem eigenen Kapitel. Daher wurden auch die Handlungsfelder und einzelne Maßnahmen für jeden Bahnhof analog dem Auftrag dieser Untersuchung entwickelt. Sowohl Handlungsfelder, als auch einzelne Maßnahmen können für mehrere oder alle Bahnhöfe relevant sein. In diesen Fällen sind die Inhalte jedem Bahnhof erneut zugeordnet.

Abb. 1: Projekt Wunderline



2 Anschlussmobilität

Die Qualität der Anschlussmobilität wird durch zahlreiche Aspekte beeinflusst. Hierzu reicht eine Berücksichtigung der Qualität des Zuges (Fahrzeit, Takt, Komfort) nicht aus. Weitere wichtige Bausteine sind die Zugänglichkeit der Bahnhöfe und die Attraktivität von Umstiegen, was auch die Aufenthaltsqualität umfasst. Deutlich wird dies zudem durch mehrere Untersuchungen, welche von der Niederländischen Staatsbahn durchgeführt wurden. Hier wird beispielsweise deutlich, dass sich die Situation auf dem Bahnsteig (Episoden 3, 4 und 7) sowie beim Umstieg von/auf weitere Verkehrsmittel (Episoden 2 und 8) negativ auf das Reiseerlebnis auswirken kann. Mit der Aufwertung der Bahnhöfe als Zugangspunkt zum Zug bzw. Eingangstor zur Stadt kann das gesamte Reiseerlebnis deutlich verbessert werden. Darum berücksichtigt diese Studie zur Anschlussmobilität entlang der Wunderline nicht nur die Entwicklungen auf der Schiene, sondern gerade auch die Potenziale an den Bahnhöfen. Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität an den Bahnhöfen sind viele Akteure einzubeziehen, wie die Provinz Groningen und die Landesnahverkehrsgesellschaft als Besteller des Bahnangebots, den lokalen Aufgabenträgern als Beststellern des Busangebots, die Deutsche Bahn als Eigentümer der Bahninfrastruktur und den Kommunen als Eigentümer des Bahnhofsumfelds. Daher erfolgte während des Projekts unter anderem auch der Austausch mit den Kommunen vor Ort.

Abb. 2: Wahrnehmung einer Bahnfahrt



2.1 Gutachten zur multimodalen Anschlussmobilität

Das Potenzial der Wunderline ergibt sich auch durch eine optimale Verknüpfung mit weiteren Mobilitätsangeboten an den Bahnhöfen. Dies wurde durch die Studie *Optimierung der multimodalen Anschlussmobilität entlang der Wunderline* deutlich. Als Anschlussmobilität wird dazu die optimale Verknüpfung der Zubringer- und Anschlussverkehre mit einem höherwertigen Verkehrsträger, etwa einer Bahnlinie, verstanden. Die Optimierung der Anschlussmobilität verfolgt damit vor allem die Ziele, die Erschließungswirkung einer Bahnlinie weiter zu verbessern (Anbietersicht) und ein durchgehend attraktives Angebot zu schaffen (Nutzersicht).

Anschlussmobilität ist immer intermodal. Damit ein Fahrgast den Zielort erreicht, müssen mindestens zwei Mobilitätsangebote miteinander kombiniert werden. Der Umstieg erfolgt dazu zum Beispiel an einem Bahnhof.

Abb. 3: Beispiel für intermodale Mobilität



Die Wunderline erschließt ländlich geprägte Gebiete mit einer überwiegend geringen Einwohnerdichte. Hierdurch entstehen relativ hohe Entfernungen zu den Zielorten, was verbunden mit einem Busangebot im Sinne einer Daseinsvorsorge eine hohe Autonutzung bedeutet. Allerdings können bzw. wollen nicht alle Menschen immer das eigene Auto nutzen, zumal in der Region der Wunderline auch der Radverkehr von Bedeutung ist. Hierzu stellt die Studie fest, dass auch bei Autonutzern ein gewisses Potenzial für den Umstieg auf die Wunderline besteht, wenn die Anschlussmobilität über attraktive Mobilitätsangebote realisiert wird.

Anschlussmobilität setzt sich aus mehreren Bausteinen zusammen:

- Anschluss im Fußverkehr
  direkte und damit schnelle Wege von den Bahnsteigen in das Umfeld, Barrierefreiheit
- Anschluss mit dem Fahrrad
  komfortables Fahrradparken, Einrichtung von Radverleihsystemen usw.
- Anschluss mit dem Bus
  Anpassungen von Linienwegen, Einführung flexibler Bedienungsangebote, Förderung von Bürgerbussen usw.
- Anschluss mit dem Auto
  Kapazität P+R, Carsharing usw.
- Optimierungen im Tarif
  Abbau von Tarifgrenzen, All-inclusive-Angebote usw.
- Optimierung in der Organisation
  Mobilitätszentralen, bahnhofsübergreifende Konzepte usw.

Alle Bausteine sollen einen Anreiz zu einer möglichst klimafreundlichen Mobilität schaffen. Hinzu kommen weitere Effekte beispielsweise in Großstädten, welche einen Umstieg auf den Zug fördern (Parkdruck und -gebühren).

Um Anschlussmobilität entlang der Wunderline weiter zu verbessern, sind Rahmenbedingungen zu erfüllen:

- Zeit für Planung und Etablierung einplanen
- ausreichende Personalausstattung sicherstellen
- Flächenverfügbarkeit in Bahnhofsnähe prüfen
- ausreichende Finanzmittel bereitstellen
- kommunale Gestaltungsmacht nutzen
- Konkurrenzdenken überwinden
- Nachfragepotenzial bestimmen
- Zielgruppen gezielt ansprechen
- Integration von Mobilitätsangeboten
- Einbindung in regionale Mobilitätsmanagementkonzepte
- Anschlussmobilität haltestellengenau erfassen
- Chancen der Digitalisierung nutzen

2.2 Inklusion/Barrierefreiheit

Neben dem Selbstanspruch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen eine bestmögliche und selbstbestimmte Mobilität zu bieten, ist dieser Gedanke die Grundlage der Behindertenrechtskonvention der Vereinten Nationen.

„Die Vertragsstaaten treffen wirksame Maßnahmen, um für Menschen mit Behinderungen persönliche Mobilität mit größtmöglicher Unabhängigkeit sicherzustellen. […]."

Vereinte Nationen, Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen, Artikel 20 (Auszug)

Entsprechend sind diese Anforderungen auch in Gesetzen der Bundesrepublik Deutschland aufgenommen.

„Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. […]"

Bundesrepublik Deutschland, Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen, § 8 Absatz 5 (Auszug)

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. […]"

Bundesrepublik Deutschland, Personenbeförderungsgesetz, § 8 Absatz 3 (Auszug)

Die Potenzialanalyse für die Anschlussmobilität muss daher auch auf die speziellen Anforderungen der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen eingehen. Um die barrierefreie Nutzung als ganzheitliches Thema zu verbessern, muss ein Verständnis dafür bestehen, wer als mobilitätseingeschränkt gilt. Hierzu wird ein Ansatz gewählt, der neben Menschen mit körperlichen und/oder geistigen Behinderungen auch zum Beispiel Fahrgäste mit Kinderwagen umfasst. Je nach Mobilitätseinschränkung entstehen dabei unterschiedliche Ansprüche an die Barrierefreiheit. Diese dürfen sich nicht gegenseitig ausschließen. Daher ist für die Umsetzung an jedem Bahnhof der Ansatz des *Zwei-Sinne-Prinzips* zu integrieren. Der Ansatz sieht vor, dass von den wesentlichen Sinnen in der Mobilität (Sehen, Hören, Fühlen) immer mindestens zwei Sinne gleichzeitig angesprochen werden. Dies sind am Beispiel der Fahrgastinformation auf dem Bahnsteig die Sinne Sehen und Hören.

Barrierefreiheit als ganzheitlicher Ansatz bedeutet nicht nur Bahnsteige, Bushaltestellen und Fahrzeuge zu berücksichtigen. Hierzu gehört genauso das Zusammenspiel zwischen Bahnsteighöhe und Fahrzeugboden für einen stufenlosen Ein-/Ausstieg ohne größeren Spalt an der Bahnsteigkante und barrierefreie Verbindungswege (zum Beispiel zwischen Bahnsteig und Bushaltestelle).

Abb. 4: Vielfältige Anforderungen bei der Barrierefreiheit



2.3 Aufbau der Potenzialanalyse

Zielsetzung

Mit der Potenzialanalyse wird eine Übersicht erstellt, mit welchen Maßnahmen der jeweilige Bahnhof aufgewertet werden sollte. Diese Maßnahmen verbessern die Funktionalität jedes Bahnhofs als einen Einstiegspunkt zur Wunderline und der weiteren dort verkehrenden Bahnlinien. Dazu wurde für jeden Bahnhof der optimale bzw. gewünschte Zustand ermittelt, der auch auf Erfahrungen mit anderen Bahnhöfen derselben Gruppe beruht.

Typologie und Vergleich der Bahnhöfe

Die Bahnhöfe entlang der Wunderline unterscheiden sich nach Lage und Verkehrsfunktion. Daher wurde auf Basis von bereits erfolgten Untersuchungen sowie dem Umfeld jedes Bahnhofs ein Schema entwickelt, um die Bahnhöfe in Gruppen einteilen und vergleichen zu können.

- regionaler Knotenpunkt
- Vorstadtbahnhof
- ländlicher Bahnhof

Regionaler Knotenpunkt

Bahnhöfe dieser Kategorie liegen in verdichteten Siedlungsbereichen. Es besteht eine hohe Erschließungswirkung, da im Einzugsbereich viele Menschen wohnen, arbeiten und Erledigungen durchführen. Der Bahnhof selbst ermöglicht Bahn- und Busverbindungen in mehrere Richtungen. Er ist somit auch von Bedeutung für Umstiege. Entlang der Wunderline ist der Bahnhof Leer ein Beispiel für diese Kategorie.



Abb. 5: Bahnhof Leer

Vorstadtbahnhof

Ein Bahnhof dieser Kategorie hat meist zwei Funktionen. Für das Umfeld ist dieser Start für die Einwohner und Ziel für Beschäftigte. Aufgrund der Lage ist eine Verknüpfung mit Buslinien nicht immer erforderlich. Dafür gewinnt die Verknüpfung mit Auto und Fahrrad an Bedeutung, damit Fahrten in Stadtzentren auf den Zug verlagert werden können. Entlang der Wunderline ist der Bahnhof Wechloy ein Beispiel für diese Kategorie.



Abb. 6: Bahnhof Wechloy

Ländlicher Bahnhof

Ein Bahnhof dieser Kategorie dient der Erschließung der Siedlungsstrukturen im Umfeld, welche auch einen verdichteten Charakter mit Mischnutzungen wie Wohnen, Arbeiten und Freizeit haben können. Besondere Bedeutung kommt den ländlichen Bahnhöfen in der weiteren Erschließung entfernt liegender Ortschaften zu. Daher sind hier neben dem Bus auch das Auto und das Fahrrad ein wichtiger Baustein in der Anschlussmobilität. Entlang der Wunderline ist der Bahnhof Augustfehn ein Beispiel für diese Kategorie.



Abb. 7: Bahnhof Augustfehn

Bausteine für einen attraktiven Bahnhof

Ein attraktiver Bahnhof und ein damit verbundenes hohes Potenzial für die Anschlussmobilität setzt sich aus vier Teilbausteinen zusammen. Hierbei gilt es insbesondere auf die Aufenthaltsqualität einzugehen. Diese schafft einen Wohlfühlfaktor für die gesamte Reise und ist prägend, da Umsteigen immer auch mit Wartezeiten verbunden ist.

Abb. 8: Bausteine für einen attraktiven Bahnhof



Hierzu wird bei den zur Reaktivierung vorgesehenen Bahnhöfen Bunde und Ihrhove ein städtebaulich und verkehrlich integrierter Standort angenommen, welcher auch in der aktuellen Umsetzungsdiskussion ist. Dies ist für Bunde ein Standort am Bahnübergang Neuschanzer Straße und für Westoverledingen (Bahnhof Ihrhove) am Bahnübergang Deichstraße. Beide Standorte liegen damit am übergeordneten Straßennetz und erschließen die Orts- und Nahversorgungszentren durch kurze Fußwege.

Stadtentwicklung

Ein städtebaulich verdichtetes Umfeld fördert die Nutzung der Wunderline, da mehr Menschen mit kurzen (Fuß-)Wegen erreicht werden. Dazu gilt es die Verkehrsinfrastruktur von Bahnhofsgeländen weiterzudenken. Ein wichtiger Grundsatz ist hier: je langsamer das Fortbewegungsmittel, desto direkter muss die Wegeführung sein. Der Fußweg sollte immer der direkte Weg zwischen Bahnhof und Ziel sein. Stadtentwicklung betrifft dabei auch den Bahnhof selbst, wenn eine Reaktivierung vorgesehen ist. Erfolgt diese in verdichteten baulichen Strukturen mit einer Nutzungsmischung (zum Beispiel am Ortszentrum) steigt das Fahrgastpotenzial. Die erforderliche Barrierefreiheit ergibt sich dazu aus dem Selbstanspruch keinen potenziellen Nutzer von der Wunderline auszuschließen und den (inter-)nationalen Vorgaben (vgl. Kapitel 2.2).

Die Bewertungskriterien für diesen Baustein:

- Anzahl der Einwohner in einem Radius von 1.600 Meter
- Nutzungen und Planungen im Bahnhofsumfeld
- Barrierewirkung des Bahnhofs

Abb. 9: Städtebauliche Entwicklung am Bahnhof Augustfehn



Verknüpfung

Für die Verknüpfung mit den Bus- und Bedarfslinien gibt das geplante Angebot der Wunderline wichtige Vorgaben. Diesbezüglich gehören die Takte und Verkehrszeiten dazu, um regelmäßige Anschlüsse zwischen Bahn und Bus sicherzustellen. Hierzu gehört neben der Abstimmung der Angebote auch der weitere organisatorische Rahmen wie ein einheitliches Angebot (zum Beispiel Tarif und Information/Kommunikation).

Bewertungskriterien für diesen Baustein sind:

- Fahrzeiten in umliegende Zentren
  ohne Umstieg nach Groningen, Leer, Oldenburg und Bremen
- Anschluss mit Buslinien
  Anzahl der über den gesamten Tag und auch in den Ferien verkehrenden Buslinien mit Anschluss Wunderline
- Qualität der Wege zwischen den Bahnsteigen und Bushaltestellen
- Tarifintegration von Bahn und Bus

Abb. 10: Verknüpfung am Bahnhof Bad Zwischenahn



Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität trägt wesentlich dazu bei, dass eine Reise als angenehm empfunden wird und sich der Fahrgast entschließt, zukünftig wieder auf den Zug bzw. auf die Wunderline umzusteigen. Die Aufenthaltsqualität umfasst auch bauliche Aspekte, so dass hier auch eine Schnittmenge mit dem Baustein Stadtentwicklung besteht. Dies gilt umso mehr, wenn Bahnhöfe städtebaulich als Tor zur Stadt inszeniert werden sollen (zum Beispiel Bahnhof Winschoten). Zusätzlich zur baulichen Qualität ist die Qualität von Dienstleistungen wichtig. Diese umfasst Gastronomie (beispielsweise Bäcker), Einkaufsmöglichkeiten und Informationsangebote (zum Beispiel Mobilitätszentralen).

Bewertungskriterien für diesen Baustein sind:

- Angebot an Gastronomie
- Angebot an Informationsmöglichkeiten
- städtebauliche Qualität und Instandhaltung
- Unterhaltungsangebote zur Überbrückung von Wartezeiten
  zum Beispiel W-LAN und Edutainment

Abb. 11: Stadtgestaltung am Bahnhof Winschoten



Anschlussmobilität

Die weitere Anschlussmobilität, umfasst den Umstieg zwischen Wunderline und dem Auto (P+R) bzw. Fahrrad (B+R). Entsprechend sind hier sichere Stellplatzangebote in ausreichender Kapazität zu integrieren. Je nach Standort können auch weitere Angebote wie Carsharing, Elektromobilität und Leihradangebote relevant sein.

Bewertungskriterien für diesen Baustein sind:

- Angebot für Umsteiger zwischen Zug und Auto (P+R)
- Angebot für Umsteiger zwischen Zug und Fahrrad (B+R) frei zugänglich und gesichert
- Angebote an Elektromobilität
- Sharing-Angebote

Abb. 12: Carsharing am Bahnhof Wechloy



Zusammenfassung

Für alle Bahnhöfe wurde die heutige Qualität von Bahnhof, Anschlussmobilität und Umgebung bewertet. Diese Bewertung wurde pro Bahnhof in eine Netzgrafik zusammengefasst. Diese Grafik besteht aus den vier Bausteinen der Anschlussmobilität, welche die Grundlage für diese Untersuchung darstellen.

Abb. 13: Bausteine und Kriterien der Netzgrafiken

	Busanschlüsse: Takt, Verbindungen, Fußweg zur Haltestelle
	Tarif: integrierte Fahrkarten Bahn/Bus, OV-chipkaart
	Zugverbindungen: Takt, Fahrzeiten
	Information: Beschilderung, Echtzeit, Fahrpläne, Unterhaltung, W-LAN
	Warten: Gastronomie, Wetterschutz, Toiletten, Sicherheit
	Instandhaltung: Sauberkeit, Vandalismus, Beleuchtung, Umfeld
	Anschluss zu Fuß: Anbindung Bahnhof, Barrierefreiheit, Wegeführung
	Anschluss Auto: Kapazität P+R, E-Ladesäule
	Anschluss Fahrrad: Kapazität B+R, Rahmenbügel, Dach, Fahrradgarage
	Stadtentwicklung: Einwohner und Dichte im direkten Umfeld (1.600 m)
	Stadtstruktur: Nutzungen im Bahnhofsumfeld
	Stadtentwicklung: Barrierefreiheit, Bahnhof ist keine Barriere

7 Bahnhof Augustfehn

7.1 Bahnhof und Umgebung

Der Bahnhof Augustfehn ist derzeit der einzige Bahnhof in der Gemeinde Apen (Landkreis Ammerland). Dieser liegt an der Wunderline zwischen den Städten Leer und Bremen. Apen ist eine Gemeinde mit mehr als 11.500 Einwohnern (77 Einwohner/km²). Es leben etwa 41 % der Einwohner im Ortsteil Augustfehn. Der Sitz der Gemeindeverwaltung Apen liegt fünf Kilometer entfernt. Die Gemeinde hat mit Apen und Augustfehn zwei Grundzentren. Die Stadt Leer und das nächste Mittelzentrum Westerstede sowie das nächste Oberzentrum Oldenburg liegen beide entlang des Projekts Wunderline. Der Bahnhof Augustfehn wird stündlich durch die Bahnlinien RE1 und InterCity zwischen den Städten Emden, Oldenburg und Bremen angebunden. Auf diesem Abschnitt ist der InterCity mit Fahrscheinen des Nahverkehrs nutzbar. Zwischen Bahnhof und dem Ort Apen verkehrt die Buslinie 366. Der weitere regionale Einzugsbereich erstreckt sich nach Norden (Wiesmoor) und Süden (Barßel). Im Radius von 1.600 m um den Bahnhof wohnen etwa 4.800 Menschen. Vom Bahnhof liegen dicht bebaute Siedlungsgebiete in Richtung Norden und Süden. Der Ortsteil Augustfehn ist neben dem Ortsteil Apen Schwerpunkt für Arbeiten, Versorgung und Bildung. Das Freizeitziel Eisenhütte liegt direkt südlich am Bahnhofsgelände. In fußläufiger Entfernung sind in den kommenden Jahren städtebauliche Entwicklungen geplant. Hierzu gehört ein neues Wohngebiet zwischen der Bahnstrecke und dem Wohnpark Am Augustfehn Kanal mit etwa 300 Wohneinheiten. Direkt nördlich des Bahnhofs wird ein Gebiet mit Mischnutzungen aus Wohnen, Einzelhandel, Gastronomie und Verkehr entwickelt. Es erfolgt parallel der barrierefreie Ausbau der Bahnsteige. Eine Brücke mit Fahrstühlen wird die Bahnsteige mit den Gebieten zu beiden Seiten der Bahnstrecke verbinden. Der Busbahnhof wird auf der nördlichen Seite barrierefrei neu gebaut. Mit einem neuen Fuß- und Radweg wird die Verbindung zwischen Schulzentrum (IGS Augustfehn), Busbahnhof und Bahnhof qualifiziert.

Abb. 44: Bahnhof Augustfehn im Sommer 2018



Abb. 45: Erschließungswirkung durch Bahnhof Augustfehn



Legende vgl. Anhang

7.2 Verknüpfung mit Buslinien

Vom Bahnhof Augustfehn ist die Stadt Leer mit dem Zug in 13 Minuten erreichbar, die Stadt Oldenburg in 24 Minuten und die Stadt Bremen in einer Stunde. Am Bahnhof bestehen Anschlüsse zu den regelmäßig verkehrenden Buslinien 623 nach Leer über Detern und zur Linie 366 in die Kreisstadt Westerstede. Die Umsteigezeit zwischen Zug und Bus liegt bei etwa zehn Minuten, wobei der Fahrplan der Linie 366 auf den Anschluss nach Oldenburg ausgerichtet ist. Diese Linie ist die Einzige, welche den Ort Apen mit dem Bahnhof Augustfehn verbindet. Nicht bei jeder Zugfahrt kann zum Bus umgestiegen werden. Die Buslinie verkehrt montags bis freitags stündlich, samstags alle zwei Stunden. Abends und am Wochenende werden keine Fahrten angeboten. Die Buslinien werden ergänzt durch Linien, welche auf die Anfangs- und Endzeiten der Schulen und Wohnorte der Schüler ausgerichtet sind. Dies betrifft die Linie 689, die daher auch nur an Schultagen verkehrt. Für den Bahnhof gilt ein Verbundtarif für Bahn und Bus (Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen).

Abb. 46: Bushaltestelle am Bahnhof



7.3 weitere Anschlussmobilität

Südlich der Bahnstrecke sind Parkplätze für Umsteiger zwischen Auto und Wunderline vorhanden. Diese können kostenlos genutzt werden und sind stark ausgelastet. Daher sind mit der Entwicklung des nördlichen Bahnhofsumfelds die Einrichtung weiterer P+R-Stellplätze vorgesehen, die ebenfalls kostenlos genutzt werden können (bis zu 120 Stellplätze). Für das Fahrradparken bestehen zwei Angebote auf der südlichen Bahnhofsseite. Beide Parkmöglichkeiten sind überdacht und bieten hochwertige Rahmenbügel zur Sicherung des Fahrrads. Neben kostenlosen und öffentlich zugänglichen Fahrradparkplätzen kann alternativ eine Fahrradgarage genutzt werden. Diese Nutzung wird über die Gemeinde Apen organisiert und ist kostenpflichtig. Die Nutzung kostet drei Euro im Monat. Dieses kostenpflichtige Angebot hat ebenfalls eine hohe Nachfrage. Auf der nördlichen Seite des Bahnhofs sind weitere rund 100 Stellplätze für Fahrräder geplant.

Abb. 47: Anschlussmobilität Auto und Fahrrad (südliche Bahnhofsseite)



7.4 Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität unterscheidet sich derzeit noch stark je nach Bereich des Bahnhofs. Das Bahnhofsgebäude sowie der südliche Bahnhofsbereich haben eine hohe Aufenthaltsqualität. Dazu wurde das Bahnhofsgebäude in den vergangenen Jahren komplett saniert. Zusätzlich befindet sich seit der Sanierung ein gastronomisches Angebot in der Form eines Bäckers mit Cafébetrieb und einer Gaststätte im Bahnhofsgebäude. Im Bereich der Stellplätze für Fahrräder sind eine öffentliche Toilette und eine Wartehalle vorhanden.

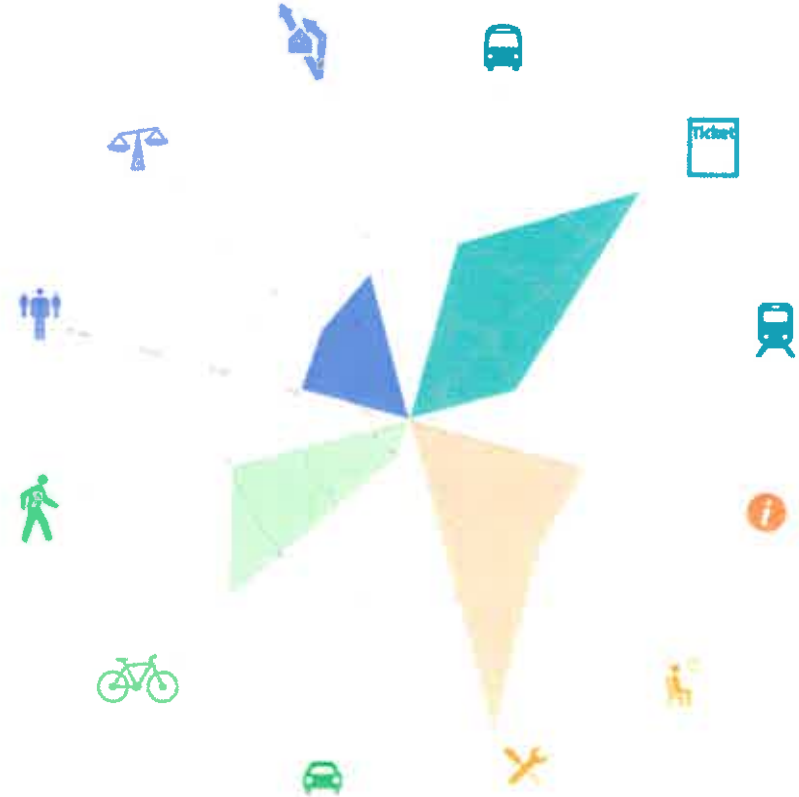
Auch die weiteren Angebote für die Anschlussmobilität mit Bus, Auto und Fahrrad werden gepflegt und instandgehalten und fördern so eine positive Aufenthaltsqualität. Kritisch sind noch die Bahnsteige zumal hier kaum Wetterschutz und wenige Sitzmöglichkeiten vorhanden sind. Zusammen mit dem weiteren barrierefreien Ausbau werden die Bahnsteige jedoch komplett modernisiert. Auch die Planungen für den Bereich nördlich des Bahnhofs werden mehrere hochwertige Aufenthaltsbereiche umfassen.

Abb. 48: Aufenthaltsqualität durch Gastronomie



7.5 Zusammenfassung

Abb. 49: Potenzialbewertung



7.6 Bausteine für mehr Anschlussmobilität

Barrierefreier Ausbau
Die Anschlussmobilität soll allen Menschen zur Verfügung stehen. Daher ist ein barrierefreier Ausbau der Bahnsteige und Bushaltestellen erforderlich. Hierzu bestehen seitens der Gemeinde zusammen mit der Entwicklung der nördlich der Bahngleise liegenden Flächen, konkrete Planungen. Der Erfolg eines barrierefreien Ausbaus erstreckt sich gleichzeitig entlang aller Bahnhöfe der Wunderline sowie relevanter Haltestellen der Buslinien, welche auch am Bahnhof Augustfehn halten. Dazu müssen auch alle Fahrzeuge auf niederflur umgestellt werden.

Regionales Marketing und lokale Thematisierung der Bahnhöfe
Eine Identifikation der Nutzer mit der eigenen Mobilität und ein positives Reiseerlebnis sind wichtige Voraussetzungen, um regelmäßig die Angebote der Wunderline zu nutzen. Hierzu gehört auch die Aufenthaltsqualität und das Erscheinungsbild von Bahnhofsumfeld und -gebäude. Das Marketing der Wunderline sowie lokale Bezüge aus der Gemeinde Apen (zum Beispiel Eisenhütte) sollten daher in die Gestaltung des Bahnhofs aufgenommen werden. Zusammen mit weiteren gestalterischen Elementen (zum Beispiel Lichtkonzepten) bietet sich zudem die Möglichkeit, den Bahnhof städtebaulich als Tor zur Gemeinde Apen aufzuwerten.

Anschluss mit dem Zug
Studenten stellen ein großes Potenzial für den öffentlichen Personennahverkehr dar. Daher sollten wichtige Bildungseinrichtungen wie Universitäten, die gleichzeitig Arbeitsplatzschwerpunkte sind, ohne Umstieg erreichbar sein. Für die Region um den Bahnhof Augustfehn, kann dies durch eine Verlängerung der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachen erfolgen, indem die Standzeiten am Bahnhof Bad Zwischenahn für eine Verlängerung bis Augustfehn genutzt werden. Diese perspektivische Maßnahme erfordert eventuell den Bau eines weiteren Abstellgleises am Bahnhof.

Anschluss mit dem Bus
Mit dem Neubau des Busbahnhofs entsteht eine optimale Verknüpfung. In der Stadt Westerstede liegt auch der Bahnhof von Apen nicht im Ortszentrum. Das Grundzentrum Apen ist etwa fünf Kilometer vom Bahnhof Augustfehn entfernt. Daher kommt der Anbindung zwischen Bahnhof und Ortszentrum eine besondere Bedeutung zu. Ziel sollte es daher sein, dass die Linie 366 zu allen Fahrten der Wunderline einen Anschluss in das bzw. aus dem Gemeindezentrum Apen ermöglicht. Hier können neue Möglichkeiten auch in der autonomen Mobilität liegen. Zusammen mit alternativen Antrieben kann parallel der Klimaschutz verbessert werden. Ein Pilotprojekt zur autonomen Mobilität mit Bussen könnte dazu Erfahrungen aus der Gemeinde Oldambt nutzen.

Anschluss mit dem Fahrrad und dem Auto
Auf Grund der Topografie hat der Radverkehr eine große Bedeutung für die Verknüpfung mit dem Schienenverkehr. Entsprechend wichtig sind eine ausreichende Kapazität an attraktiven Radparkangeboten, welche über Rahmenbügel und Überdachungen verfügen. Zudem besteht am Bahnhof bereits eine große Nachfrage nach Fahrradgaragen. Ebenso übersteigt die Nachfrage beim Autoparken die bestehenden Kapazitäten. Daher sind die bereits bestehenden Planungen zur Entwicklung der Flächen nördlich der Gleise mit einer Ausweitung von Auto- und Fahrradparken verbunden. Zusätzlich ist es wichtig, das touristische Potenzial durch den Fahrradtourismus für die Wunderline zu nutzen. Dies kann eine zusätzliche Auslastung der Fahrten in den eher nachfrageschwächeren Zeiten (vor allem am Wochenende) bringen. Hierzu müssen die Bahnhöfe in die touristischen Radwege eingebunden werden. Vergleichbare Konzepte werden in der Eifel (EifelBahnSteig) und in Südtirol (Vinschgaubahn) bereits für den Fahrrad- und Wandertourismus angeboten. Ein zusätzlicher Nutzen ergibt sich, wenn entlang der gesamten Wunderline vernetzte Verleihangebote für Fahrräder etabliert werden können. Dies bietet die größtmögliche Flexibilität und damit auch Attraktivität bei der Kombination von Wunderline und Fahrrad (zum Beispiel Vinschgaubahn).

Abb. 50: Kombination Bahn mit Wandern/Fahrrad: EifelBahnSteig



Anschluss im Fußverkehr

Mit der weiteren städtebaulichen Entwicklung entstehen an mehreren Standorten nördlich der Gleise neue Quartiere für Wohnen, Handel und Arbeiten. Ebenso liegt das Schulzentrum nördlich der Gleise. Je langsamer die Geschwindigkeit einer Fortbewegungsart, desto direkter muss die Wegeführung sein; eine wichtige Maßgabe im Fußverkehr. Daher sind die mit dem barrierefreien Ausbau der Bahnsteige vorgesehene Brücke und der neue Fuß- und Radweg ein wichtiger Bestandteil, um die Bahnsteige schnell und direkt von allen Seiten erreichbar zu machen.

Erleichterung der Orientierung

Mit dem Projekt Wunderline sollen neben den bestehenden Fahrgästen auch neue regelmäßige Nutzer genauso gewonnen werden, wie Gelegenheitsfahrgäste und Touristen. Für die letzten beiden Gruppen ist eine einfache und schnelle Orientierung am Bahnhof wichtig, auch um das Sicherheitsgefühl zu stärken. Hierfür sollte die Beschilderung an den Bahnsteigen auf dem aktuellen Stand sein, Ziele auch außerhalb der Anschlussmobilität ausweisen (zum Beispiel Eisenhütte) und Teil der regelmäßigen Pflege der Infrastruktur sein.

Weitere Tarifintegration

Der Bahnhof gehört bereits zum Verbundtarif Bremen/Niedersachsen, sodass bei einer Fahrt mit Bahn und Bus nur ein Fahrschein erforderlich ist. Werden mit dem Projekt Wunderline auch umsteigefreie Fahrten in die Niederlande möglich, sollte ein Terminal für die OV-chipkaart ergänzt werden.

Abb. 51: Integration der OV-chipkaart am Bahnhof Weener



Digitalisierung entlang der Wunderline

Digitale Lösungen können auch die intermodale Nutzung der Wunderline vereinfachen. Hierzu gehört die Bereitstellung von W-LAN. Hierfür laufen die Vorplanungen bereits. Die Umsetzung ist in 2019 vorgesehen. Dieses digitale Angebot soll zum Beispiel die gefühlte Wartezeit vor allem bei Verspätungen zu verringern. Wie auch schon bei weiteren Bahnhöfen entlang der Wunderline, sollte für die Buslinien auch eine Echtzeitinformation vorhanden sein. Eine weitere Möglichkeit bietet die Digitalisierung durch die Vernetzung und Organisation der Fahrradgaragen entlang der Wunderline, wenn dies eine flexiblere intermodale Nutzung von Wunderline und Fahrrad fördert. Dies kann auch auf die Vernetzung der touristischen Fahrradverleihangebote erweitert werden.

14 Fördermöglichkeiten

Zur Förderung der Anschlussmobilität stehen unterschiedliche Fördermöglichkeiten zur Verfügung. Inwieweit die Förderungen tatsächlich genutzt werden können ist auch abhängig von den einzelnen Maßnahmen. So richtet sich zum Beispiel das Niederländische Nahverkehrsgesetz speziell an den öffentlichen Personennahverkehr, während bei weiteren Fördermöglichkeiten der öffentliche Personennahverkehr nur ein Teilbaustein ist.

INTERREG V A-Programm Deutschland – Nederland 2014–2020
Hierbei handelt es sich um eine Gemeinschaftsinitiative des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung. Die Zusammenarbeit der Staaten der Europäischen Union sowie der angrenzenden Nichtmitgliedsstaaten soll verbessert werden. Gefördert werden grenzüberschreitende Maßnahmen der Zusammenarbeit bei Infrastrukturvorhaben, öffentlicher Versorgungsunternehmen, gemeinsamen Aktionen für Umweltschutz, der Raumplanung sowie Bildung und Kultur. Wichtig für das Projekt Wunderline ist hier die Ausrichtung A. Diese umfasst die grenzüberschreitende Zusammenarbeit. Die Förderung umfasst daher vor allem den Bereich Organisation und Kommunikation. Die Förderung von Infrastruktur ist nicht möglich.

Sofortprogramm Saubere Luft 2017 bis 2020
Dieses Sofortprogramm soll Kommunen mit regelmäßigen Überschreitungen der NO_x-Belastungen helfen, die Schadstoffausstöße kurz- bis mittelfristig zu senken. Mit dieser Voraussetzung kann nur die Stadt Oldenburg von diesem Förderprogramm profitieren. Hier ist im Einzelfall zu prüfen, welche Maßnahmen für die Wunderline im Kontext der Fördermöglichkeiten dieses Sofortprogramms möglich sein könnten. Schnittstellen könnten hier die Förderfelder Elektrifizierung des Verkehrs (Ladesäulen an Bahnhöfen) und Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme (Echtzeit zu freien Kapazitäten für Auto- und Fahrradparken) sein.

Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz
Mit diesem Gesetz will das Land Niedersachen im Sinne der Daseinsvorsorge eine Grundversorgung mit öffentlichem Personennahverkehr gewährleisten. Dazu werden unter anderem Vorgaben zu Organisation, Ausgleichszahlungen und finanziellen Unterstützung vorgegeben. Diese finanzielle Unterstützung umfasst auch Förderungsmöglichkeiten für die Weiterentwicklung des Busverkehrs (vgl. § 7b Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz).

Konjunkturprogramm für Bahn und Bus
Das Konjunkturprogramm ist ein weiterer Teil für Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs in Niedersachsen. Dies umfasst im Bahnverkehr den Neubau bzw. die Modernisierung von Bahnhöfen (inkl. Empfangsgebäude) und den Ausbau vorhandener Schienenstrecken. Hinzu kommen die vielfältigen Förderungsmöglichkeiten für den Busverkehr. Im Kontext der Anschlussmobilität des Projekts Wunderline sind hier besonders wichtig: Bushaltestellen, Bahnhofsumfelder mit Auto- und Fahrradparken sowie Digitalisierung von Informationen über Echtzeit.

Städtebauförderung des Bundes und der Länder
Diese Förderung können Kommunen in Anspruch nehmen. Es besteht kein klarer Bezug zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Förderfelder sind Erneuerung von Stadtteilen, städtebaulicher Denkmalschutz, Stadtumbau in vom Leerstand betroffenen Wohnquartieren, soziale Stadt und Entwicklung neuer Stadtteile in besonderen städtebaulichen Lagen. Daher muss im Einzelfall bewertet werden, ob in diesem Kontext auch die Infrastruktur für den öffentlichen Personennahverkehr als ein Baustein einer gebietsbezogenen Städtebauförderung mit aufgenommen werden kann.

Förderung über Nationale Klimainitiative
Diese Initiative wurde im Jahr 2008 vom Bundesumweltministerium gestartet, um mehr Klimaschutzprojekte zu starten. Ziel ist ein klimaneutrales Deutschland, so dass auch kleine Projekte förderfähig sind. So wurde zum Beispiel in der Stadt Dortmund die Sanierung der Beleuchtungsanlage am Bahnhof Stadtgarten über diese Möglichkeit gefördert.

Anhang


Bahnhof


Gastronomie


Supermarkt


Bildung


Krankenhaus


Entwicklungsflächen