

Positionspapier der IG ZugzumZOB Flensburg

www.zugzumzob-flensburg.de

Flensburg, im Februar 2021

Der SPNV in SH aus Flensburger Sicht

A) Vorgeschichte

1848 wurde auf dem Gelände des heutigen ZOB der sogenannte englische Bahnhof errichtet, auf den der „Staatsbahnhof“ folgte, der 1906 eröffnet wurde. In den frühen zwanziger Jahren des vorigen Jahrhunderts wurde dann ein neuer, so genannter Hauptbahnhof, sozusagen an der südlichen Bebauungsgrenze der Stadt Flensburg, geplant und erbaut. Die Einweihung fand am 1. Dezember 1927 statt. Bis zum heutigen Tag ist dieser Bahnhof nie richtig von den Flensburgern angenommen worden und liegt im Vergleich zu anderen Städten in Schleswig-Holstein weit hinter den erhofften Fahrgastzahlen zurück.¹ Aufgrund dieser Tatsache gibt es seit Anfang dieses Jahrtausends Überlegungen, die Endhaltestelle zumindest für den Regionalverkehr wieder in Form eines Stadtbahnhofs an den Ort des ehemaligen Staatsbahnhofs zurück zu verlegen, zumal die Anbindung über die Trasse der sogenannten Hafenbahn nach wie vor besteht.

Im Jahr 2015 wurde beschlossen, ein Gutachten in Auftrag zu geben. Das Gutachten wurde in seiner Entstehung begleitet von einer Arbeitsgemeinschaft Bahn (AG Bahn), die sich aus je einem Vertreter der Ratsfraktionen, den Gutachtern, der Verwaltung, der NAH-SH und Vertretern aus Südjütland (Dänemark) zusammensetzte. Vorsitzender der AG Bahn war Herr Kurt Neumann von der CDU.

Die Kosten wurden von folgenden Akteuren mit unterschiedlichen Zielsetzungen getragen:

Akteur	Zielsetzung
Stadt Flensburg	Schaffung einer idealen Schnittstelle zwischen Bus und Bahn, um so die Attraktivität des ÖPNV zu steigern und die Strecke Flensburg-Weiche nach Lindholm (Niebüll) zu reaktivieren
Südjütland (DK)	Beschleunigung auf dem sogenannten Jütland-Korridor ²
Land Schleswig-Holstein (NAH SH)	eine Steigerung der Fahrgastzahlen im Regionalverkehr von mindestens 50 % ³

Das Gutachten⁴ wurde am 01.02.2016 vorgestellt. Seine zentralen Empfehlungen wie die Reaktivierung der Flensburger Hafenbahn zum ZOB wurden am 08.12.2016 in der Flensburger Ratsversammlung abgelehnt. Die Mehrheit der Flensburger Ratsversammlung favorisiert stattdessen die Einrichtung eines Fahrradschnellweges auf der Bahntrasse der Hafenbahn. Jedoch ist die NAH SH weiterhin an der Reaktivierung der Flensburger Hafenbahn interessiert. Dies ist im Zusammenhang der Reaktivierung der Bahnstrecke von Niebüll nach Flensburg zu sehen, die von der

¹ Vgl. <https://zugzumzob-flensburg.de/argumente/>

² Vgl. <https://zugzumzob-flensburg.de/wp-content/uploads/2019/12/Juetlandkorridor.pdf>

³ Vgl. Landesweiter Nahverkehrsplan (LNVP) für 2013-2017, <https://www.nah.sh/assets/pdf/LNVP-bis-2017web.pdf>

⁴ Vgl. https://www.flensburg.de/PDF/Bahngutachten.PDF?ObjSvrID=2306&ObjID=2894&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&_ts=

Norddeutschen Eisenbahngesellschaft NEG aus Niebüll angestrebt wird, und zu einer Attraktivitätssteigerung des SPNV beitragen soll. Daher herrscht derzeit eine Art Patt-Situation zwischen den verschiedenen Akteuren, die wir durch unsere Arbeit und durch dieses Positionspapier auflösen möchten. Wir möchten das Thema nicht zuletzt durch zwei aktuelle Entwicklungen forcieren.

1. Ein neues Förderprogramm des Bundes, das seit ca. einem Jahr besteht, macht es möglich, dass kaum Kosten für unsere Stadt anfallen werden. Auf dieser Grundlage erhält das Umstrukturierungsprojekt, dass eine große Chance für unsere finanzschwache Stadt und das Umland bedeutet, neuen Auftrieb und fordert von der Politik noch einmal darüber nachzudenken.
2. Ein weiterer Anlass ist das durch Corona noch einmal beschleunigte „Innenstadtsterben“. Ein „Zug zum ZOB“ könnte wie eine Infusion die Innenstadt beleben, weil Menschen aus dem Umland mit der Bahn direkt in die Innenstadt gelangen können, wie es z.B. auch in Kiel möglich ist.

B) Grundsätzliche Zielsetzung

Es ist unbestritten, dass der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) eine Reihe von Vorteilen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr aufweist.⁵ Die Voraussetzung für eine intensive Nutzung des ÖPNV und damit auch des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) vor Ort ist dessen **Attraktivität**. Die Attraktivität des SPNV muss insgesamt so hoch sein, dass die Fahrgäste nicht nur mit der Bahn fahren können, sondern sie müssen es wollen!

Grundsätzlich und selbstverständlich gehört dazu auch, dass man die Fahrgäste dorthin fahren muss, wohin sie wollen bzw. wo sie alle weiterführenden Busverbindungen durch ein einfaches Umsteigen erreichen.

Wir als IG ZugzumZOB Flensburg treten also – ebenso wie viele weitere Gruppierungen wie z.B. der VCD Nord oder Pro Bahn - für eine deutliche Steigerung der Attraktivität des SPNV in und um Flensburg ein.

C) Merkmale eines attraktiven SPNV

Im Folgenden stellen wir dar, durch welche Merkmale ein attraktiver SPNV gekennzeichnet ist und wenden dies auf die Region in und um Flensburg an.

1. Fossilfreie und energiesparende Antriebe

- Wir bevorzugen elektrisch angetriebene Triebfahrzeuge, sie haben sicherlich den höchsten Wirkungsgrad.
 - Bei einer Energiezuführung über eine Oberleitung dürfte der Wirkungsgrad nahe 100 % sein. Die Reichweite ist unbegrenzt.
 - Akkutriebfahrzeuge haben auch einen sehr hohen Wirkungsgrad, die Reichweite ist aber durch die Kapazität der Akkus (sehr) begrenzt.
- Eine weitere Alternative ist der Wasserstoffantrieb, jedoch ist der Wirkungsgrad von durch Elektrolyse hergestelltem Wasserstoff nur etwa 60 %, immerhin noch besser als von modernen Dieselmotoren.

⁵ Vgl. <https://zugzumzob-flensburg.de/argumente/>

- Keinesfalls sollten Dieseltriebwagen und Diesellokomotiven eingesetzt werden, da sie klimatisch schädlich sind und keine Akzeptanz bei klimabewussten Fahrgästen erzielen.

2. Kurze Fahrtzeiten

Verdeutlicht am Beispiel der Strecke Kiel-Flensburg

- Länge: 81 km
- Fahrzeit: 1 Stunde und 15 Minuten
- Durchschnittsgeschwindigkeit: 65 km/h

Fazit: Zu lange Fahrtzeit, daher unattraktiv

Gründe:

- Niedrige Fahrgeschwindigkeit im nördlichen Abschnitt mit nur 80 km/h, im südlichen Abschnitt sind teilweise 120 km/h möglich.
- Anzahl der sieben Zwischenhalte. Durchschnittlich alle 10 km muss abgebremst, angehalten und wieder beschleunigt werden (8 x zwischen Kiel und Flensburg). Die Standzeiten werden im Mittel mit 2 Minuten pro Haltestelle angegeben.
- Die Beschleunigung ist sehr stark von der Antriebsart abhängig, wobei die aus klimatischen Gründen nicht akzeptablen Dieselantriebe bei etwa 0,6 m/s² liegen. Mit einer guten Beschleunigung kann man bei vielen Haltestellen deutlich Zeit und damit auch an Attraktivität gewinnen.

3. Pünktlichkeit

Sie erfordert ein hohes Maß an Instandhaltung der gesamten Eisenbahninfrastruktur, sodass (un-)vorhersehbare Ereignisse nach aller Möglichkeit nicht auftreten. Es sei an die Marschbahn erinnert, die in den letzten Jahren regelmäßig wegen genau dieser Dinge in der Kritik stand. Gleichwohl ist es von Nöten, wegen nicht vorhersehbarer Ereignisse, eine gewisse (Reserve-) Zeit vorzuhalten, um Unregelmäßigkeiten aufzufangen. Pünktlichkeit bedeutet Attraktivität.

4. Wenige Umsteigeerfordernisse

1 x umsteigen kostet laut Aussagen von Bahnexperten etwa 10 % der möglichen Fahrgastzahlen. Wir wollen die Umsteigeerfordernisse durch folgendes Modell verringern:⁶

- Zwischen Kiel und Flensburg sowie zwischen Flensburg und Niebüll (Westerland) verkehren Kurstriebwagen, bestehend aus jeweils zwei Wagen.
- Die Fahrgäste müssen beim Zusteigen in den richtigen Wagen einsteigen
- Beispiel: Der Zug aus Kiel wird in Flensburg geteilt:
 - Der vordere Triebwagen fährt nach Niebüll und wird in Flensburg-Weiche mit aus Flensburg (ZOB) kommenden Triebwagen gekuppelt.
 - Der hintere Triebwagen fährt nach Flensburg zum ZOB.

Auch diese Maßnahme steigert die Attraktivität.

⁶ Dieses Modell ist auf unserer Homepage als Animation dargestellt: <https://zugzumzob-flensburg.de>

5. Moderner Fahrzeugpark

Ein attraktiver SPNV erfordert einen modernen Fahrzeugpark mit folgenden Merkmalen:

- Sauberes und ordentliches äußeres Erscheinungsbild
- Ansprechende Gestaltung des Innenraums
- Hohe Funktionalität
- Hohe Sauberkeit, nicht nur in den sanitären Einrichtungen
- Großzügiges Sitzplatzangebot, das Stehen von Fahrgästen sollte vermieden werden.
- Sitzplätze sind von Gepäckstücken freizuhalten (Zugpersonal soll darauf achten)

6. Mehr Bahnverbindungen

Natürlich beeinflusst auch das Angebot an Bahnverbindungen die Attraktivität des SPNV. Für unsere Region fordern wir

- Die Wiederinbetriebnahme der Trasse Flensburg-Weiche nach Lindholm (Verbindung Flensburg-Niebüll-Westerland)⁷ mit der Anbindung von Flensburg-ZOB
- Die Einrichtung von Stadtbahnen in Flensburg, die u.a. die Haltestellen Campus/Zentralkrankenhaus⁸, Citti-Park und Fördepark bedienen.
- Die Einrichtung einer neuen direkten Bahnverbindung Flensburg-Jübek-Husum.⁹ Dieses ist bereits jetzt ohne Investitionen in die Bahninfrastruktur möglich, indem ein Kurstriebwagen von Flensburg nach Jübek fährt und dort mit dem RE 74, der aus Kiel kommend nach Husum fährt, zusammengekoppelt wird.

Auch eine Verbindung Flensburg-Padborg-Tinglev ist in diese Überlegungen mit einzubeziehen. In Tinglev hat man Anschluss an den zweimal täglich verkehrenden Zug København-Sønderborg und zurück.

7. Nachhaltigkeit

Bei allen Maßnahmen, die im Rahmen der Umstrukturierung geplant und umgesetzt werden müssen, ist Nachhaltigkeit im höchsten Maße geboten. Nachhaltigkeit bedeutet, im hohen Maße auch in die Zukunft schauen. Wenn heute von einem Fahrplan im Stundentakt ausgegangen wird, so ist morgen mit dem 30-Minutentakt zu rechnen und übermorgen wird auf manchen Strecken (-abschnitten) auch ein 20- oder 15-Minutentakt nötig sein. Dementsprechend muss die Bahninfrastruktur bereits jetzt für die Zukunft geplant werden. Das gilt nicht nur für die Gleisanlagen, sondern insbesondere auch für Bahnhöfe, Haltestellen, und Endhaltestellen einschließlich der Zuwegungen zu den Bahnsteigen.

⁷ Vgl. LNVP, <https://www.nah.sh/assets/pdf/LNVP-bis-2017web.pdf>

⁸ Dies entspricht der Forderung der Allgemeinen Studierendenausschüsse beider Flensburger Hochschulen.

⁹ Vgl. <https://zugzumzob-flensburg.de/verbindungen/ideen-fuer-weitere-verbindungen/husum/>

D) Gestaltung der Bahninfrastruktur in Flensburg

In diesem Abschnitt stellen wir unsere Vorstellungen zur von uns angestrebten Bahninfrastruktur in Flensburg begründet dar. Im folgenden Abschnitt E) erweitern wir dann unsere Betrachtung auf das Umland.

1. Fern- Grenz- und Umsteigebahnhof Flensburg-Weiche als Verkehrsknotenpunkt

Flensburg-Weiche ist der Verkehrsknotenpunkt des SPNV, da hier die Bahntrassen aus allen vier Himmelsrichtungen zusammenlaufen. Die Magistrale ist die von Aarhus (Jütland, DK) über Flensburg und Neumünster bis nach Hamburg zweigleisige **Nord-Süd-Verbindung**, die von unserem nördlichen Nachbarn als „Jütland Korridor“ bezeichnet wird.

Die diese in Flensburg-Weiche kreuzende **Ost-West Verbindung** ist die von Kiel über Eckernförde kommende eingleisige Nebenstrecke, die dann von Flensburg-Weiche nach der Reaktivierung bei Lindholm in die Marschbahn einfädelt und so eine Verbindung bis Westerland (Sylt) über Niebüll ermöglicht.

Der Verkehrsknotenpunkt **Flensburg-Weiche** wird derzeit nicht mehr als Bahnhof genutzt. Er muss wieder als Bahnhof hergerichtet werden, um seine zukünftige Funktion als **Fern- Grenz- und Umsteigebahnhof** aufnehmen zu können. Für diese Aufgaben bietet der Standort die besten Voraussetzungen. Für einen P&R-Parkplatz ist ein ausreichend großes Areal vorhanden.¹⁰

2. Endhaltestelle des Regionalverkehrs (SPNV) am ZOB in Flensburg

Wir fordern den Bau einer Endhaltestelle am ZOB in Flensburg. Entsprechend den Empfehlungen des Bahngutachtens¹¹ sind ausreichend Gleiskapazitäten an der Endhaltestelle ZOB notwendig, um gleichzeitig folgende Züge aufzunehmen:

- den RE 77 aus Hamburg (Neumünster),
- den IC aus Dänemark (IC entspricht dem Regionalverkehr in Deutschland)
- den Regionalverkehr aus Kiel und Niebüll (letztere auf einem Gleis)

Das erfordert Baumaßnahmen, insbesondere wenn man unter den Bahngleisen einen Wartesaal mit Kiosk/Imbiss, Fahrkartenschalter und Auskunft der Bahn, Fahrrad-Unterstellmöglichkeiten, Unterbringungsmöglichkeit für Bahnangestellte usw. schaffen möchte. Unter Beibehaltung des östlichen Bahndammabhangs einschließlich seiner Begrünung muss dann nach Westen hin zum ZOB der jetzige Geh- und Radweg überkragt werden. Nur so ist es möglich einen ausreichend breiten Bahnsteig, aus dem auch eine Treppe und Fahrstuhl zum Mauseloch nach unten auf die ZOB-Ebene für die Fahrgäste angelegt werden kann. Dieser Innenstadtbahnhof bedeutet für Flensburg große Chancen, u.a.:¹²

- Verknüpfung von Bus und Bahn am ZOB
- Reduzierung des Auto-Innenstadtverkehrs
- Steigerung der Attraktivität der Innenstadt durch eine Bahnanbindung als wirksames Instrument gegen das „Innenstadtsterben“.

¹⁰ Vgl. <https://zugzumzob-flensburg.de/haltestellen/weiche/>

¹¹ Vgl. <https://www.flensburg.de/PDF/Bahngutachten.PDF?ObjSvrID=2306&ObjID=2894&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&ts=>, Seite 110 ff.

¹² Vgl. <https://zugzumzob-flensburg.de/argumente/weitere-vorteile/>

3. Der Flensburger Hauptbahnhof

Der so genannte **Flensburger Hauptbahnhof** ist von der Anlage her ein Durchgangsbahnhof, wird aber zurzeit vornehmlich nur als Kopfbahnhof genutzt, obwohl er von beiden Seiten angefahren wird. Er liegt eindeutig an der Nebenstrecke Kiel-Flensburg, etwa 3,5 Streckenkilometer vom Knotenpunkt Flensburg-Weiche entfernt. Der Personenfernverkehr von und nach Dänemark wurde früher durch die sogenannte Schleife geführt. Dieses bedeutet einen Umweg von etwa 7,5 km. Die DB Fernverkehr ist nicht mehr bereit, diesen Umweg zu fahren und zieht es offensichtlich vor, in Flensburg nicht mehr zu halten. Die zukünftige Nutzung des nun seit fast 100 Jahren bestehenden Bahnhofs ist noch offen. Es gibt zwei Möglichkeiten, die qualitativ nur von geringem Unterschied sind.

a.) Weitere Nutzung als Haltestelle für den Bahnverkehr Kiel-Flensburg.

In diesem Falle wäre nur eine Verbindungskurve, die schon einmal bestanden hat und als Nordkurve bezeichnet wurde, nötig. Laut Bahngutachten hat die Kombination von Flensburg-Weiche, Flensburg Hauptbahnhof und Innenstadtbahnhof (ZOB) die höchsten zu erwartenden Fahrgastzuwächse.¹³

b.) Stilllegung ohne Entwidmung zur Nutzung der Gleisanlagen

Diese Möglichkeit setzt an der in Abschnitt C 7 genannten Nachhaltigkeit an. genannt. Das jetzige Bahnhofsgelände kann auch bei Stilllegung des Bahnhofs eine wichtige Funktion erfüllen, indem Abstellgleise bereitgehalten werden. Denn Züge müssen gewaschen werden, die WC's gereinigt und entleert sowie die Frischwassertanks aufgefüllt werden. Auch Abstellmöglichkeiten müssen als Puffer vorgehalten werden.

Für die Umleitung der Kieler Strecke auf den südlichen Teil der Flensburger Schleife werden ca. vier weitere Verbindungskurven nötig.¹⁴

4. Ausgestaltung der Hafенbahn

Für das erklärte Ziel, den gesamten schienengebundenen Regionalverkehr zum ZOB durch zu leiten, ist der Abschnitt der Hafенbahn das Rückgrat der neu zu schaffenden Infrastruktur. Die Endhaltestelle am ZOB und der Gleisabschnitt bis zum Wilhelmental müssen daher so ausgelegt werden, dass zukünftig ausreichend Kapazität vorhanden ist, um zusätzliche Zugverbindungen (Husum, Tinglev, usw.) und zum Beispiel auch eine Stadtbahn problemlos aufnehmen zu können. Auch ist die Kapazität auf eine Verkürzung der Taktzeit im Fahrplan von 1 Stunde auf 30 Minuten anzupassen. Spätere Erweiterungen bei laufendem Betrieb sind nicht vorstellbar. Daher muss die Umstrukturierung mit dem Ausbau der Endhaltestelle ZOB und danach des Streckenabschnittes bis zum Wilhelmental begonnen werden.

Von der Endhaltestelle am ZOB sollte bis zur Brücke über die Husumer Straße ein zweigleisiger Ausbau der Strecke erfolgen, zumal sonst die aus gutem Grund geplante Haltestelle „Deutsches Haus“ bei Eingleisigkeit leicht zu Blockierungen

¹³ Vgl. <https://www.flensburg.de/PDF/Bahngutachten.PDF?ObjSvrlID=2306&ObjID=2894&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&ts=>, Seite 121 ff.

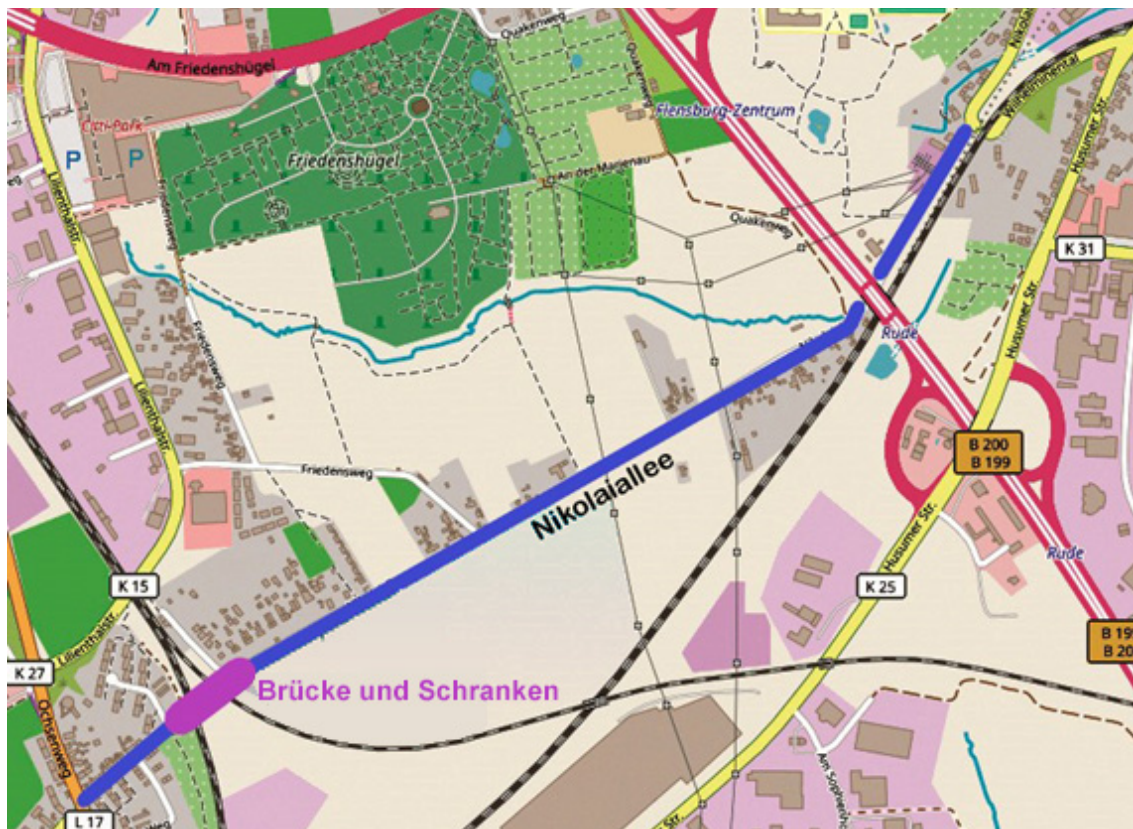
¹⁴ Vgl. <https://zugzumzob-flensburg.de/verbindungen/verbindungskurven/>

führen kann. Hinzu kommt noch, dass bei Fahrplanunregelmäßigkeiten diese von einer Zweigleisigkeit leichter verkraftet wird.

Eine Eingleisigkeit durch das Gelände des Industriebetriebs von Mitsubishi Papers wird aus Platzmangel bestehen bleiben müssen. Dieser „Flaschenhals“ sollte jedoch so kurz wie möglich gehalten werden, um nachhaltig die Zuverlässigkeit des Bahnverkehrs zu sichern, insbesondere bei einer bereits erwähnten Verkürzung der Taktzeiten. Es sei weiter angemerkt, dass Mitsubishi Papers auf seinem Gelände zwar den Zugverkehr toleriert, jedoch nicht einen parallel geführten Fuß- oder Radweg. Hierzu nehmen wir im folgenden Abschnitt noch Stellung.

5. Fahrradschnellweg nach Flensburg-Weiche

Auf der letzten digitalen Podiumsdiskussion des VCD Nord wurde vorgeschlagen, dass die Planung eines Fahrradschnellwegs parallel mit der weiteren Diskussion über das Thema Umstrukturierung der Bahninfrastruktur in um Flensburg stattfinden sollte. Auf Seite sechs haben wir bereits dargestellt, warum auf dem Bahndamm kein Fahrradschnellweg eingerichtet werden kann. Erst nach Einmünden der Straße Wilhelmental in die Nikolaiallee besteht die Möglichkeit für eine schnelle Radwegverbindung nach Flensburg-Weiche herzustellen. Die Nikolaiallee endet als Sackgasse vor den Eisenbahntrassen nach Padborg sowie zum südlichen Schleifenanteil. An dieser Stelle muss eine Rad-Fußgängerbrücke über die Nikolaibeek führen und die Querung der Gleise durch Schranken gesichert werden.



6. Weitere wichtige Haltestellen

Wir schlagen die Einrichtung der folgenden Haltestellen vor.

1) Deutsches Haus

Obwohl nur 600 m von der Endhaltestelle ZOB entfernt, ist diese Haltestelle von tatsächlicher Bedeutung. Erstens verkürzt sie die Reisezeiten für Menschen, die das Deutsche Haus, das Rathaus oder andere Stellen in der Nähe aufsuchen. Zweitens sie die Endhaltestelle am ZOB, da der fünfteilige RE 7 aus Hamburg über 750 Fahrgäste (einschließlich Stehplätze) transportieren kann. Diese hohe Anzahl würde an der Endhaltestelle ZOB zu erheblichen Belastungen auf dem Bahnsteig und den Wegen führen.

2) Exe/Wilhelminenthal

Eine für Pendler wichtige Haltestelle, da in 550 m Entfernung die Exe als P&R-Parkplatz zur Verfügung steht. Außerdem befinden sich in unmittelbarer Nähe der Haltestelle zwei berufsbildende Schulen mit insgesamt ca. 4.000 Schülern, größtenteils kommen diese aus der Region und viele benutzen derzeit das eigene Auto für den Schulweg. Außerhalb der Schulzeiten kann der Parkplatz an der Friesischen Lücke auch für Bahngäste genutzt werden.

3) Campus/Zentralkrankenhaus

Vom Campus Gelände zu einem Halt in Peelwatt beträgt die Luftlinie ca. 600 m, wo Fußwege, die auch von Radfahrern benutzt werden, Richtung Peelwatt verlaufen. Vom Zentralkrankenhaus, dessen Bau noch nicht begonnen wurde, dürfte die Entfernung von der Haltestelle bis zum Krankenhaus eine etwa 200 m betragen.

Diese Haltestelle sollte mit einer Unterstellmöglichkeit für Fahrräder ausgerüstet sein und die Zuwegungen für Campus und Zentralkrankenhaus müssten noch geschaffen werden.

7. Weitere mögliche Haltestellen:

Es handelt sich hierbei um Haltestellen, die zum Teil nicht im Bahngutachten diskutiert wurden. Auch wenn eine Einrichtung einer Haltestelle auf der Strecke kein hoher Aufwand ist, so muss doch untersucht und abgewogen werden, ob aus bahntechnischer Sicht alle Voraussetzungen erfüllt sind und ob ein wirklicher Bedarf nachgewiesen werden kann. Ein zusätzlicher Halt wird immer mit dem Nachteil einer Verlängerung der Fahrzeit erkauft, was aus Attraktivitätsgründen vermieden werden sollte.

4) Tarup

Hinter dem neu erbauten Einkaufszentrum könnte nach unseren Vorstellungen eine Haltestelle geschaffen werden. Dieser Halteort hat aus unserer Sicht eine niedrige Priorität, die Beschleunigung der Strecke Kiel-Flensburg sollte vorher fertiggestellt sein.

5) Citti-Park

Diese Haltestelle wurde im Bahngutachten erwähnt, jedoch in einem anderen Zusammenhang. Es besteht also die bahntechnische Machbarkeit. Dieser Standort wäre für die zahlreichen aus Dänemark kommenden Kunden, die im Citti-Park einkaufen, ein Vorteil. Die Gewerbesteuern sind gut für die Stadtkasse.

6) Fördepark/Bauhaus

Letzteres gilt auch für diesen Standort. Aus Gerechtigkeitsgründen sollte man den zuvor genannten Standort und diesen gleichbehandeln. Zu beachten ist noch, dass, wenn die Haltestelle Hauptbahnhof bestehen bleibt, fahrplanmäßig die Südschleife nicht durchfahren wird und müsste dann mit einer Stadtbahn angefahren werden.

Die vorab aufgeführten wichtigen Haltestellen sind für ein Gelingen der Umstrukturierung der Bahn Infrastruktur in Flensburg unverzichtbar. Bei den weiteren möglichen Haltestellen muss abgewogen werden, ob die vermutete Nachsteigerung die Fahrtzeitverlängerung rechtfertigt.

Der zusätzliche durch die Haltestellen bedingte Zeitverlust muss durch die Sicherstellung von Geschwindigkeiten von durchgehend 120 km/h auf den Trassen von/nach Kiel und Niebüll kompensiert werden. Diese Trassen werden im folgenden Abschnitt thematisiert.

E) Gestaltung der Bahninfrastruktur im nördlichen Schleswig-Holstein

1. Die Eisenbahntrasse Kiel-Flensburg

Diese Strecke muss, wie oben mehrfach erwähnt, beschleunigt werden. Außerdem halten wir eine Elektrifizierung nicht nur aus funktionellen Gründen (Beschleunigung), sondern auch aus klimatischen Gründen für erforderlich, dies muss aber im Zusammenhang mit den nachfolgenden Strecken erfolgen.

Es besteht unserer Kenntnis nach vom Landkreis Schleswig-Flensburg der Wunsch, die Haltestelle Lindaunis zu reaktivieren. Da im Bereich der Brücke über die Schlei sicherlich mit reduzierter Geschwindigkeit gefahren wird, würde ein kurzer Halt dort die Zeitachse auch nicht so stark belasten. Die Reaktivierung dieser Haltestelle unterstützen wir. Es bleibt zu hoffen, dass eine Elektrifizierung dieser Strecke trotz der vorhandenen Klappbrücke umsetzbar bleiben wird.

2. Die Eisenbahntrasse Flensburg-Weiche nach Lindholm

Die Reaktivierung dieser Strecke wurde im Bahngutachten thematisiert und befürwortet. Im Rahmen der Reaktivierung sollte hier auch gleich eine Ertüchtigung auf 120 km/h erfolgen. Die Elektrifizierung unterliegt den gleichen Bedingungen wie zuvor, sollte bei der Reaktivierung jedoch mit vorbereitet werden.

3. Die Marschbahn

Unsere Kenntnisse innerhalb der Interessengemeinschaft Zug zum ZOB Flensburg sind im Vergleich zu den bisher angesprochenen Themen nur als gering zu bezeichnen, weshalb wir auf Einzelheiten nicht eingehen werden. Gleichwohl haben wir natürlich mit Interesse die Berichte in der Presse und im Fernsehen verfolgt. So können wir uns nicht des Eindrucks erwehren, dass ganz erhebliche Mängel infrastruktureller Art bestehen, die insbesondere die Gleisanlagen als auch das rollende Material betreffen. Es muss natürlich alles dafür getan werden, dass ein reibungsloser Bahnbetrieb erfolgen kann. Das unterstützen wir ausdrücklich. Die Elektrifizierung dieser Strecke bis Westerland halten wir im Zusammenhang mit den beiden zuvor genannten Strecken für dringend erforderlich.

4. Tramtrain = Letbane

Ein solches System ist überall dort, wo schon ein Straßenbahnnetz in Normalspurweite besteht und der Aktionsradius der Straßenbahn auf Bundesbahnstrecken erweitert werden soll, eine wirklich gute Lösung. Diese Voraussetzung bestehen in Flensburg nicht.

Gleichwohl ist der Gedanke, die Stadt Sønderborg im Rahmen der Neustrukturierung der Bahninfrastruktur in und um Flensburg mit einzubinden, verlockend, da Flensburg jetzt schon über den Schienenweg (Flensburg-Padborg-Tinglev-Sønderborg = 70 km) mit Sønderborg verbunden ist.

Jedoch ist diese Verbindung nicht mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) konkurrenzfähig, da über die Straße der Bus bzw. ein PKW nur eine Strecke von gut 40 km nach Sønderborg zurücklegen muss.

Eine neue Streckenführung, die den Schienenweg auf eine konkurrenzfähige Länge reduziert, müsste entlang des Westufers direkt an der Werft vorbei küstennah über Kruså bis Rinkenæs geführt werden, um dort in die bestehende Trasse Tinglev-Sønderborg eingefädelt zu werden. Hierfür müssten aber massive Trassenneubauten in zum Teil schwierigem Gelände erfolgen, daher ist diese Option volkswirtschaftlich nicht sinnvoll.

Dieses Thema wurde am Rande während der Entstehung des Bahngutachtens auch in der AG Bahn mit den Kollegen aus Südjütland diskutiert und abgelehnt.

Einen anderweitigen Einsatz des Tramtrain-Systems sehen wir nicht, zumal bei nur einem System zu bleiben auch deutliche Vorteile bietet und zu mehr Flexibilität beim Einsatz des rollenden Materials führt.

Weitere Argumente gegen das Tramtrain-/Letbane-System haben wir auf unserer Homepage in einer ausführlichen Stellungnahme aufgeführt.¹⁵

F) Zusammenfassung der wichtigsten Forderungen und Vorteile für Flensburg

Dieses Positionspapier, das im Einklang mit dem Bahngutachten vom 11.12.2015¹⁶ steht, schließt mit einer Zusammenfassung der wichtigsten Forderungen und Vorteile. Unsere Kernforderungen lauten:

- 1) Den Ausbau von Flensburg-Weiche als Fern-, Grenz- und Umsteigebahnhof
- 2) Die Einrichtung einer Endhaltestelle am ZOB in Flensburg und die Reaktivierung der Hafenbahn.
- 3) Weitere Bahnhaltstellen im Flensburger Stadtgebiet (insbesondere Deutsches Haus, Exe/Wilhelmental, Zentralkrankenhaus/Campus)
- 4) Die Beschleunigung der Trasse Kiel-Flensburg durchgängig auf 120 km/h
- 5) Die Reaktivierung der Trasse Niebüll/Lindholm-Flensburg bei einer Geschwindigkeit von 120 km/h
- 6) Die Einrichtung weiterer Bahnverbindungen: Husum, Tinglev, Stadtbahn Flensburg

¹⁵ Vgl. <https://zugzumzob-flensburg.de/verbindungen/ideen-fuer-weitere-verbindungen/apenrade-und-sonderburg/>

¹⁶ Vgl. <https://www.flensburg.de/PDF/Bahngutachten.PDF?ObjSvrID=2306&ObjID=2894&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&ts=>

Mit diesem Maßnahmenpaket werden u.a. die folgenden Vorteile¹⁷ erzielt.

- 1) Die Steigerung der Attraktivität des SPNV und die ideale Schnittstelle zwischen Bahn und Bus am ZOB in Flensburg
- 2) Der Zug zum ZOB ist eine Infusion zur Wiederbelebung der Innenstadt und wirkt somit dessen Sterben entgegen
- 3) Die Einsparung von 25.000 t CO²-Äquivalenten pro Jahr

¹⁷ Vgl. <https://zugzumzob-flensburg.de/argumente/weitere-vorteile/>