

Zug zum ZOB – Das Bahnkonzept für Flensburgs Zukunft

Im folgenden folgt ein Auszug aus dem Bahngutachten (11.12.2015, linke Spalte) zum Ablauf der Umsetzung der Neustrukturierung der Bahnstruktur in Flensburg. In der rechten Spalte lesen Sie Kommentare von Jochen Schulz von der zuständigen Landesbehörde NAH.SH aus dem Herbst 2016 zu den einzelnen Sachverhalten.

Bahngutachten (Abschnitt 8.3, Seite 134 f.)	Kommentare von Jochen Schulz (NAH.SH GmbH)
Für eine Umsetzung sind Schritte auf zwei Ebenen erforderlich.	
Zum einen sollte die Region Flensburg/Sønderjylland und das Land Schleswig-Holstein Gespräche mit der DB und der DSB über das mittel- bis langfristige Fernverkehrsangebot im Jütlandkorridor während und nach den Bauarbeiten am Fehmarnbelt – Tunnel sowie die Perspektiven für einen neuen Fernbahnhof führen.	Hier können wir unsere Unterstützung anbieten. Federführend sollten jedoch MWAVT, Stadt Flensburg und die dänischen Partner sein. Es geht hier ja um das Fernverkehrsangebot
Zum anderen sollte als Grundlage für die weiteren anstehenden Entscheidungen die Planungen für einen Fernbahnhof, eine Reaktivierung zum ZOB und für eine Reaktivierung der Bahnstrecke Niebüll - Flensburg vorangetrieben werden.	Einmal vorweg gestellt: Sollte sich Flensburg für weitere Untersuchungen entscheiden, dann sehe ich hier ganz klar die NAH.SH in der Federführung. Der Bahnhof Weiche sollte – wenn denn da wirklich viel Fernverkehr fahren würde – dann in ein Gesamtkonzept für den Schienenverkehr in und um Flensburg passen und dann könnten wir den konzeptionell auch mit berücksichtigen.
<ul style="list-style-type: none"> • Aufbau eines regionalen Verkehrsnachfragemodells, das für eine fundierte Nachfrageprognose incl. der Verlagerungseffekte vom MIV auf den ÖPNV benötigt wird. Hierbei sollten die Synergieeffekte genutzt werden, die sich aus einem integrierten, regionalen Modell ergeben, das für folgende Fragestellungen im Zusammenhang mit den anstehenden Entscheidungen genutzt werden kann: <ul style="list-style-type: none"> ○ Fahrgastprognose incl. Verlagerungswirkungen vom MIV für eine Reaktivierung der Bahnstrecke Niebüll – Flensburg ○ Fahrgastprognose incl. Verlagerungswirkungen vom MIV für eine Reaktivierung der Bahnstrecke zum ZOB für verschiedene Planfälle ○ Verkehrsaufkommensberechnung der zu untersuchenden Bahnhofsstandorte ○ bahnhofsbezogene Verkehre und Verkehrsaufkommen städtebaulicher ○ Ansiedlungen), Umlegung der Nachfrage auf das angrenzende Straßennetz für ein Verkehrsgutachten zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit ○ Wirkungsabschätzung einer Anpassung des Busverkehrs und des ○ Fahrgastaufkommens durch eine Verlagerung von Bahnhöfen • Fahrgastprognose für grenzüberschreitende Bahnverbindungen nach Dänemark 	Das würde unter Federführung der NAH.SH in enger Zusammenarbeit mit der Stadt gemacht werden. Da es in erster Linie um die Vorbereitung von Investitionen in die regionale Bahninfrastruktur geht, sehe ich uns in der Verantwortung.

Zug zum ZOB – Das Bahnkonzept für Flensburgs Zukunft

Bahngutachten (Abschnitt 8.3, Seite 134 f.)	Kommentare von Jochen Schulz (NAH.SH GmbH)
Hierfür sind folgende Schritte erforderlich:	
<ul style="list-style-type: none"> • Permanente enge Abstimmung mit den Infrastrukturbetreibern, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträgern, um verlorene Investitionen zu vermeiden. 	Das ist selbstverständlich und wäre Teil der weiteren Vorbereitung des Projektes.
<ul style="list-style-type: none"> • Investitionskostenermittlung für die verschiedenen Bahnhofstandorte sowie die Reaktivierungen nach Niebüll und zum ZOB 	
<ul style="list-style-type: none"> • Standardisierte Bewertung der entsprechenden Planfälle mit Ermittlung des Nutzen-Kosten-Faktors 	
<ul style="list-style-type: none"> • Abgabe einer Bestellergarantie durch die NAH.SH 	Das ist normalerweise immer Bestandteil von Verträgen mit Bauherren (in diesem Fall wahrscheinlich mit der DB Netz AG)
<ul style="list-style-type: none"> • Vorhabenträger für einen Fernbahnhof (DB Netz) und für die Reaktivierungen Niebüll + ZOB klären (DB Netz oder Übernahme durch ggf. anderes Eisenbahninfrastrukturunternehmen, z. B. durch die Neg oder AKN) 	Vermutlich wäre für alles die DB Netz AG der Vorhabenträger. Denen gehört nun einmal die Infrastruktur.
<ul style="list-style-type: none"> • Einleitung und Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens incl. UVP mit Lärmgutachten für die Bahnhofstandorte und die Reaktivierung zum ZOB 	Wenn in den vorhergehenden Untersuchungen die Standorte als geeignet und wirtschaftlich tragfähig herauskommen würden (wovon ich für den ZOB-Bahnhof auf alle Fälle von ausgehe) dann ist das selbstverständlich. Würde vom Vorhabenträger durchgeführt werden (DB Netz, Planfeststellungsbehörde wäre das EBA).
<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung eines Finanzierungskonzepts mit allen Beteiligten 	Das dürfte vergleichsweise einfach sein. In erster Linie handelt es sich um ein regionales Eisenbahnprojekt. Hier wären Land und NAH.SH in der (auch finanziellen) Verantwortung. Die Kommunen müssten ihre Beiträge bei den Verknüpfungsanlagen und den Bahnhofsumfeldern leisten:
<ul style="list-style-type: none"> • frühzeitige Diskussion und Beteiligung der Stadtgesellschaft 	Das ist selbstverständlich.
<p>Wenn die Machbarkeitsstudien zu den Themen „Fernbahnhof“, „Reaktivierung Niebüll - Flensburg*“ und „Nahverkehrsbahnhof am ZOB“ im Jahr 2016 begonnen werden, könnte 2017 eine fundierte Grundlage für eine Entscheidung über eine Umsetzung und Finanzierung vorliegen, die mit allen Partnern abgestimmt werden müsste. Über die Planungs- und Baukosten müsste hierbei eine entsprechende Finanzierungsvereinbarung zwischen den Partnern abgeschlossen werden. Zudem sind die Fragen des Grunderwerbs der heutigen Bahnflächen zu klären. Das Planfeststellungsverfahren könnten im günstigsten Fall innerhalb von zwei Jahren bis 2019 abgeschlossen werden.</p>	<p>Dieser Zeitplan ist definitiv zu optimistisch; Untersuchungen in 2017 und 2018. Planfeststellungsverfahren dann bis 2020/21. Hier sollte man sich wirklich Zeit nehmen. Auch für die Beteiligung der Öffentlichkeit im Verfahren.</p>

Zug zum ZOB – Das Bahnkonzept für Flensburgs Zukunft

Zusatzfrage	Antwort von Jochen Schulz (NAH.SH GmbH)
Wie sehen Sie die Chancen der Beschleunigung der Strecke Kiel Flensburg? Das ist ja die Voraussetzung für die Lösung Weiche und ZOB. Die Gutachter erwähnten ja, dass etwa 4 min fehlten für diese Kombination. Aber es wäre sehr schön, wenn wir wegen zusätzlicher Haltepunkte noch etwas mehr Zeit gewinnen könnte.	Hier eine Lösung zu finden, ist m.E. leichter als gedacht. Die 4 min durch Beschleunigungen der Strecke herauszuholen, dürfte nicht so schwierig sein. Vielleicht hilft ja auch ein anderes Fahrplankonzept.