

Stellungnahme zum Vorschlag einer Parallelführung von Rad- und Eisenbahnverkehrs auf dem Bahndamm der Flensburger Hafenbahn (Till Schwarzer).

Die künftige Nutzung des Bahndamms der Flensburger Hafendamm ist bekanntlich umstritten:

- Die Mehrheit der Flensburger Ratsversammlung (CDU, SPD, Grüne, Linke) befürwortet eine Nutzung als Radschnellweg.
- Andere Fraktionen (SSW, FDP, WiF) möchten den Bahndamm wieder für den Eisenbahnverkehr (Regionalverkehr) nutzbar machen. Auch Gruppen der Zivilgesellschaft (VCD; Pro Bahn sowie die Asten der Flensburger Hochschulen) unterstützen diese Position. Die positiven Wirkungen einer Bahnverbindung in die Flensburger Innenstadt werden unterstützt durch:
 - Landesweiter Nahverkehrsplan (LNVP) von 2013
 - Flensburger Bahngutachten von 2015 (SMA und Partner AG sowie Gertz Gutsche Rümenapp GbR)
 - Wirtschaftlichkeitsprognosen der kcw zur Reaktivierung der Hafenbahn (2017) sowie zur Reaktivierung der Strecke Niebüll-Flensburg (2018)
 - OdeS-Gutachten: Optimierung des Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein (2021)
 - LNVP-Entwurfssfassung 2021

Zur möglichen Auflösung dieses scheinbar unversöhnlichen Konflikts hat Till Schwarzer (Student zum Bauingenieur an der Hochschule Karlsruhe für Technik und Wirtschaft) eine Masterarbeit verfasst, die auch von der nah.sh begleitet wurde. Die folgenden Äußerungen beziehen sich auf die Präsentation vom 16.03.2020 zur Masterthesis, die hier verfügbar ist:

https://nord.vcd.org/fileadmin/user_upload/Nord/Flensburg/Dateien/Schwarzer-Masterthesis-Bahn-Schiene-FL-Praesentation.pdf

Die Präsentation:

1. **Flensburg: Oberzentrum mit einem Mobilitätsproblem.**
Auf vier Seiten wird in sehr übersichtlicher Art und Weise dieses Problem dargestellt, insbesondere betrifft das für die Grafiken auf Seite 4 und 6 zu.
2. **Mobilitätsachse mit Potenzial: Die alte Hafenbahn-Trasse (Seite 8)**
Es werden zwei Optionen vorgestellt:
 - Option 1 ist die Reaktivierung der Eisenbahnstrecke
 - Option 2 ist die Umnutzung der Trasse zum Radschnellweg
 - Es werden jeweils fünf Argumente aufgeführt.
 - Die Argumente für Option 1 sind nicht zu bemängeln.
 - Mängel zu den Argumenten für Option 2
 - Es wird behauptet, dass die Umnutzung der Hafenbahn-Trasse zu einem Radschnellweg bereits durch ein Gutachten der Stadt Flensburg beurteilt wurde. Dieses Gutachten ist in Flensburg weder bekannt noch ist auch nur andeutungsweise ein Ergebnis durchgesickert!
 - Auch fehlt an dieser Stelle schon der Hinweis darauf, dass die Hafenbahntrasse das Firmengelände von Mitsubishi Hightech Papers durchquert und Mitsubishi kategorisch einen Rad-/Fußweg durch ihr

Firmengelände ablehnt. Folglich müsste der Radschnellweg um das Firmengelände herumgeführt werden.

- Das Nachfragepotenzial wird von Herrn Schwarzer für den Radschnellweg auf der Hafensbahn-Trasse mit bis zu 6.300 pro Tag angegeben. Diese Zahl ist uns nicht bekannt und erscheint uns auch deutlich zu hoch. Hier wäre eine prognostizierte durchschnittliche Nutzung sinnvoll gewesen, da der Radverkehr bekanntlich nicht nur saisonal stark schwankt sondern auch stark wetterabhängig ist.

Der Autor kommt zu dem Schluss, dass beide Ansätze „große Chancen für eine nachhaltige Mobilität“ bieten und schlägt eine „Parallelführung beider Verkehre entlang der Achse und somit Stärkung des Umweltverbundes Rad + Bahn“ vor.

Auch wir als IG ZugzumZOB sind der Meinung, dass man sowohl Bahnreisenden als auch Radfahrenden eine Lösung anbieten müssen, hier verweisen wir auf Position D5 in unserem Positionspapier zum SPNV in Flensburg: <https://zugzumzob-flensburg.de/wp-content/uploads/2021/07/A-Positionspapier-ZZZ-2021.pdf>

3. **Konzept einer Rad- und Bahntrasse:** Auf den Seiten 9 bis 26 entwickelt der Autor, Herr Till Schwarzer, die technische Umsetzung eines Radwegs auf der Bahntrasse einschließlich der Anschlüsse an das übrige Verkehrswegesystem. Die sehr detaillierte Ausarbeitung weist die folgenden Schwachstellen auf:
 - Die angestrebte Breite von 4 Metern für den Radschnellweg ist nicht an allen Stellen aus Platzgründen möglich.
 - Auf die Weigerung von Mitsubishi Hitec Paper, einen Rad-/Fußweg über ihr Firmengelände zu führen, wurde bereits eingegangen.
 - Es fehlt, dass der Radschnellweg in Flensburg-Weiche angebunden werden muss. Hierzu ist eine Überquerung mehrerer Bahngleise und der Nikolaibeek erforderlich. Diese Kosten scheinen nicht mit erfasst zu sein, sodass insgesamt das Nutzen-Kosten-Verhältnis (Seite 28) zu hoch erscheint.

Kritische Beurteilung der Präsentation von Herrn Till Schwarzer durch die IG Zug zum ZOB:

Die technische Umsetzung seiner Idee, den Radschnellweg und die Bahn parallel auf der Hafensbahn zu führen, wird akribisch dargestellt und erscheint technisch machbar. Diese Schwachstellen haben wir benannt. Auch wenn diese Schwachstellen eventuell gelöst werden könnten, stellt sich für uns eine entscheidende Frage:

Kann der Eisenbahnverkehr auch bei einer nur ingleisigen Streckenführung der Hafensbahn im Hinblick auf Fahrplansicherheit und Resilienz vor dem Hintergrund eines 30-minuten-Taktes im Regionalverkehr ohne ein zweites redundantes Gleis sichergestellt werden?

Wir von der IG ZugzumZOB fordern einen zweigleisigen Ausbau von der Haltestelle ZOB bis zum Werksgelände von Mitsubishi Hitec Paper (vgl. Position D4 in unserem Positionspapier, <https://zugzumzob-flensburg.de/wp-content/uploads/2021/07/A-Positionspapier-ZZZ-2021.pdf>)

Daher schlagen wir vor, dass die nah.sh eine externe gutachterliche Stellungnahme zu dieser Frage abgibt, zum Beispiel durch das Ingenieurbüro, welche das bereits erwähnte OdeS-Gutachten erstellt hat.

Für die IG Zug zum ZOB
Dr. Harro Teichmann