

Gutachten zur Bahnstruktur in und um Flensburg

2. Öffentlichkeitsbeteiligung, 25.09.2015

Europaraum (E67), Rathaus Flensburg

Ergebnis-Protokoll



1 Ziel der Veranstaltung

Auf Grundlage eines Beschlusses der Ratsversammlung wird zurzeit ein Gutachten „Über die zukünftige Bahnstruktur in und um Flensburg“ erarbeitet. Der Auftrag hierzu wurde im Oktober 2014 von der Stadt Flensburg gemeinsam mit den Partnern von der Region Syddanmark, der Kommune Apenrade und dem Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (NahSH) vergeben. Seitdem arbeitet ein Team aus Verkehrs- und Stadtplanern in enger Abstimmung mit der hierfür eingerichteten AG, die mit Mitgliedern aller Fraktionen besetzt ist, an der Entwicklung und Bewertung möglicher Szenarien.

Vor Abschluss des Gutachtens wurden nun die Varianten präsentiert, die sich im Zuge der Untersuchungen als realistische Perspektiven herausgestellt haben.

Die Gutachter haben dabei gemäß Ratsbeschluss zu folgenden Gesichtspunkten ein Zwischenfazit gezogen:

- Zu Möglichkeiten der Einrichtung eines neuen Fernbahnhofes (u.a. am Standort Flensburg-Weiche) und den damit verbundenen Auswirkungen;
- Zur Reaktivierung der Bahnstrecke Flensburg – Niebüll;
- Zur Verknüpfung der Fern- und der Regionalverkehre: Wie sind in den unterschiedlichen Varianten jeweils Anbindungen zum jetzigen Personenbahnhof oder alternativ zum ZOB zu bewerten?

In dem Workshop wurde gemeinsam mit der Öffentlichkeit reflektiert, welche Aspekte bei der abschließenden Bewertung der Planfälle besonders zu beachten sind.

Die Veranstaltung richtete sich an alle Einwohnerinnen und Einwohner der Region dies- und jenseits der Grenze.

Das Gutachten wird mit den Anregungen aus dem Workshop bis Ende des Jahres fertig gestellt. Die Präsentation der Ergebnisse auf einer dritten öffentlichen Veranstaltung ist für Anfang 2016 geplant.

2 Tagesordnung

- 17.00 Uhr Begrüßung (Oberbürgermeister Simon Faber)
Ziel des Gutachtens (Moderation)
- 17.10 Uhr **Überblick:** Entwicklung und Bewertung möglicher Szenarien (Gutachter)
Rückfragen aus dem Publikum
- 17.40 Uhr **Beteiligung d. Öffentlichkeit:** Präsentation und Diskussion von vier Varianten, die sich im Zuge der Untersuchungen als realistische Perspektiven herausgestellt haben
Kurzvorstellung der Planfälle (Gutachter)
Rückfragen, Kritik, Ergänzungen und Anregungen für die weitere Bearbeitung aus dem Publikum
- 18.50 Uhr Zusammenfassung und weiteres Vorgehen (Moderation)
- 19.00 Uhr Ende der Veranstaltung

Gutachter: Max Bohnet (Gertz Gutsche Rümenapp, Stadtentwicklung und Mobilität GbR, Hamburg/Berlin)
Marten Maier (sma + Partner, optimizing railways, Zürich, CH)

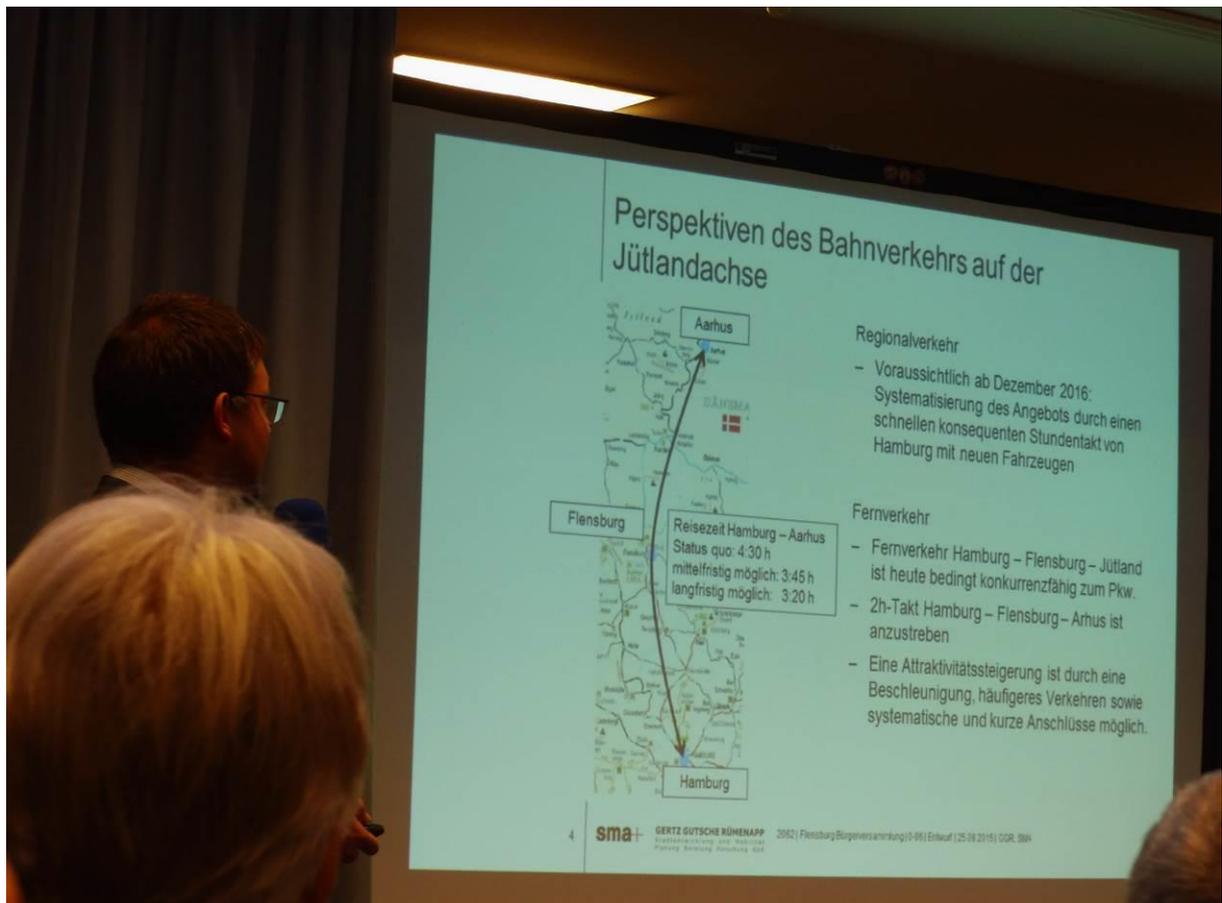
Moderation: Kurt Neumann (Sprecher der AG Bahnstruktur)
Anja Starick (Stadt Flensburg)



Fotos: Oberbürgermeister Simon Faber und Kurt Neumann begrüßen die Gäste.

3 Eingangsvortrag und thematische Zusammenfassung der Diskussionsbeiträge

Herr Maier vom Gutachter sma stellt die Perspektiven für einen verbesserten Fernverkehr auf der Jütlandachse sowie für eine Reaktivierung der Bahnstrecke Niebüll – Flensburg dar. Diese Perspektiven werden in der anschließenden Diskussion vom Publikum mit den Gutachtern diskutiert (s. auch Präsentation).



3.1 Perspektiven Fernverkehr

- mögliche Geschwindigkeiten und Fahrzeiten im Fernverkehr: Diese sind von der Streckenhöchstgeschwindigkeit (heute max. 160 km/h) sowie von den auf der Strecke verfügbaren Zeitfenstern und damit von den Trassenkonflikten mit dem Regionalverkehr abhängig. Zwei verfügbare Abfahrtszeiten pro Stunde erlauben Fahrzeiten von 1:45 zwischen Flensburg und Hamburg Hbf.
- für die nachfolgenden Generationen Potenziale erschließen: 1 Stunde schneller zwischen HH und FL: Eine deutliche Fahrzeitverkürzung nach Hamburg und Aarhus ist möglich. Mit einer Umfahrung von Rendsburg und einer weiteren Anhebung der Streckengeschwindigkeiten sind Fahrzeiten von Hamburg nach Flensburg von ca. 1:30 h langfristig denkbar. Eine Fahrzeit von einer Stunde ist nur mit extrem hohen Kosten einer neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke Hamburg – Neumünster – Flensburg denkbar, für die die Gutachter auch langfristig angesichts des Nachfragepotenzials keine Realisierungschance sehen.
- Erschließung neuer Fahrgastpotenziale und mögliche Fahrzeitreduktion durch einen neuen Fernbahnhof gegenüber einem Halt am heutigen Bahnhof: Mit der Infrastruk-

tur im Status quo werden durch die direkte Führung der Fernverkehrszüge statt der Führung über die Schleife in Flensburg etwa 5 bis 7 Minuten Reisezeit gewonnen. Bei einem Ausbau der direkten Verbindung können etwa weitere 1,5 Minuten eingespart werden. Die Reisezeit über die Schleife kann mit Ausbaumaßnahmen um etwa 2 Minuten beschleunigt werden. Damit spart ein neuer Fernbahnhof mit optimierter Infrastruktur ca. 5 bis 7 Minuten Reisezeit gegenüber einem Halt am heutigen Standort mit ebenfalls optimierter Infrastruktur ein.

- die Rendsburger Schleife ist deutlich kürzer als die Flensburger Schleife und kann mit einem höheren Geschwindigkeitsniveau befahren werden. Ein direkter Abzweig im Bereich Wilhelminental vom heutigen Bahnhof Richtung Dänemark nützt durchfahrenden Zügen kaum, da der Fahrtrichtungswechsel die Reisezeitgewinne kompensieren würde.
- Interesse der DB an mehr Fernverkehr und an neuem Fernbahnhof? Konkurrenz durch Fernbusse: Die Fernverkehrsstrategie 2015 der DB sieht langfristig einen 2-Stunden-Takt im Fernverkehr nach Flensburg vor. Die Entscheidung über den Umfang von Fernverkehrsverbindungen, die sich eigenwirtschaftlich tragen müssen, wird letztlich von den Eisenbahnverkehrsunternehmen getroffen.
OB Faber kündigt an, dass im November ein Gespräch mit Vertretern der DB stattfinden wird. Auch die dänische Seite ist an einer Verbesserung des Bahnverkehrs interessiert.
- Interessenkonflikt zwischen deutschen und dänischen Fahrgästen: Bei der Anreise zum Fernbahnhof von der dänischen Seite und aus den umliegenden Landkreisen hat die Erreichbarkeit mit dem Pkw eine größere Bedeutung als für Fahrgäste aus der Stadt Flensburg, für die eine Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem ÖPNV wichtiger ist. Im Gutachten werden die Vor- und Nachteile der einzelnen Standorte für P+R-Nutzer und Fahrgäste, die zu Fuß und mit dem ÖV anreisen, räumlich differenziert in Kartenform dargestellt. Der zukünftige Standort eines Fernbahnhofs muss letztlich beide Interessen möglichst gut berücksichtigen.
- Halt in Padborg: Der heute zweistündlich verkehrende dänische IC, der in Flensburg endet, ist von der Reiseweite und der mittleren Haltestellenabstände eher mit einem deutschen Regionalexpress als mit einem deutschen InterCity zu vergleichen. Daher sollte dieser Zug auch in Zukunft in jedem Fall in Padborg halten. Ein Fernverkehrszug Hamburg – Aarhus bedient deutlich weniger Halte und würde zwischen Flensburg und Kolding keinen bis max. einen Zwischenhalt bedienen. Dieser Fernverkehrszug würde daher auch nicht in Padborg halten. *Hinweis: Den Berechnungen liegt bereits der Fahrplanentwurf der DB und DSB ab Dezember 2015 zugrunde.*
- Vor dem Hintergrund der zunehmenden Flüchtlingsströme wurde die hypothetische Frage nach möglichen Grenzkontrollen zwischen Deutschland und Dänemark und dem Einfluss auf das Projekt gestellt. Da Grenzkontrollen in der Regel im Zug stattfinden, haben sie zunächst keine Auswirkungen auf den Bahnbetrieb. Sollten die politischen Rahmenbedingungen dies erforderlich machen, könnten im Fernbahnhof aber auch Räume für den Grenzschutz vorgesehen werden.

3.2 Reaktivierung Niebüll - Flensburg

- Wirtschaftlichkeit einer Reaktivierung Niebüll – Flensburg: Die Gutachter sehen ein hohes Nachfragepotenzial, können auf Basis der vorliegenden Daten aber zunächst nur eine grobe Potenzialabschätzung durchführen. Sie empfehlen, nach Abschluss des Gutachtens eine detaillierte Nachfrageprognose und eine standardisierte Bewertung der Nutzen und Kosten durchzuführen.

- Schnellbus bietet heute gutes Angebot: Ein abgestimmtes Bahn- / Buskonzept ist für den Korridor erforderlich.

4 Vier möglichen Varianten: Zusammenfassung der Diskussion

Daraufhin stellt Herr Bohnet vom Gutachter GGR vier Planfälle vor (s. Präsentation)

Verschiedene Aspekte werden jeweils im Anschluss an die Präsentation der einzelnen Planfälle intensiv diskutiert. Zum Abschluss der Veranstaltung werden insbesondere Fragen zum weiteren Vorgehen angesprochen. Zudem nutzen viele Bürgerinnen und Bürger die Gelegenheit, nach der Veranstaltung anhand der Plakate Fragen zu klären und den Gutachtern weitere Hinweise für die weitere Bearbeitung mit auf den Weg zu geben.

Dieses Protokoll dokumentiert im Folgenden die Präsentationen der Gutachter und die vorgestellten Plakate sowie die auf Karten gesammelten Fragen und Anregungen. Zu jedem Planfall werden die einzelnen Diskussionsbeiträge und die Stellungnahmen der Gutachter nach Themenfeldern gegliedert und zusammengefasst sowie ein kurzes Fazit der Diskussion gezogen.

4.1 Variante 1 Fernbahnhof Weiche / Regionalhalt: Alter Bahnhof

Sticky Notes (Left Side):

- Frage nach Chance ist höherer PKW-Arbeits (D73-Standort für 40)
- Lage: Weiter in Richtung Altholzkrug wäre sinnvoll
- Heutiger Bahnhof aus Angeln per PKW besser zu erreichen
- Standort hält Verkehre aus der Stadt heraus
- Standort 5 km von Stadt nachteilig?
- Erreichbarkeit Fernbahnhof Weiche (4-geteilter Stadtteil)
- Weiche: Unterführung als Barriere
- Flächenkonkurrenz zu Wohnungsfläche Ausgleichsflächen
- Bei Gleisverlagerung: Güterverkehr?
- Standortverlagerung Fernbahnhof Weiche in Richtung Altholzkrug problematisch?
- Wo bleibt d. Güterverkehr?
- Auswirkung auf d. Quartier, Schulweg etc.?
- FL BRAUCHT KÜRZERE FAHRZEITEN -> OPTIMIERUNG, FAHRZEUGE
- Veränderung Fahrzeit 4 oder 8 Minuten?

Diagram Content:

- Linienkonzept:** Shows a route from Niebüll to Hamburg via Weiche and Flensburg.
- Veränderung der Pkw-Erreichbarkeit gegenüber heutigem Bahnhof:** A map showing different zones of accessibility.
- Betriebskonzept:** A table showing train schedules between stations like Kolding, Niebüll, Hamburg, Flensburg, and Kiel.

4.1.1 Karten zum Poster

- Flächenkonkurrenz zu Ausgleichsflächen für Wohnungsbau
- Erreichbarkeit Fernbahnhof Weiche schwierig (4-geteilter Stadtteil)
- Standort hält Verkehre aus der Stadt heraus
- Lage: Weiter in Richtung Altholzkrug wäre sinnvoll
- Verkürzung Fahrzeit 4 oder 8 min?
- FL braucht kürzere Fahrzeiten -> Optimierung, neue Fahrzeuge
- Auswirkung auf d. Quartier, Schulweg etc.
- Standortverlagerung Fernbahnhof Weiche in Richtung Altholzkrug problematisch?
- Schnellbus contra Bahnreaktivierung FL-Niebüll
- „neuer Standort“: Harrisleer Umgebung + Tram Richtung Innenstadt
- Zentrale Achse Aarhus- FL-Weiche-HH / Anbindung FL-Zentrum über Tram
- Heutiger Bahnhof aus Angeln per PKW besser zu erreichen
- Standort Innenstadt nachteilig?
- Weiche: Unterführung als Barriere
- Wo bleibt der Güterverkehr?
- Bei Gleisverlagerung: Güterverkehr?

4.1.2 Zusammenfassung der Diskussion

- Lage des Fernbahnhofs Weiche: Verschiebung vom Ochsenweg Richtung Altholzkrug: Die Gutachter werden bei der weiteren Bearbeitung prüfen, ob eine Verschiebung aus bahnbetrieblichen, verkehrlichen oder städtebaulichen Gründen sinnvoll ist.
- Barrierewirkung der Bahn in Weiche / Bahnhof als verbindendes Element: Der Stadtteil Weiche ist durch die Bahn geteilt. Zusätzlicher Verkehr durch den neuen Fernbahnhof sollte nicht zu Lasten der Verkehrssicherheit (Schulwege) gehen. Vielmehr sollte die Barrierewirkung der Bahn und der Unterführung am Ochsenweg gemindert werden. Die Gutachter werden diesen Aspekt in der weiteren Bearbeitung besonders berücksichtigen.
- Flächenpotenziale / Ausgleichsflächen: Eine Bebauung von Flächen, die als Ausgleichsflächen für Wohnungsbau vorgesehen sind, ist nicht sinnvoll. Im Gutachten sollten die städtebaulichen Entwicklungsperspektiven am Standort Weiche herausgearbeitet werden.
- Erreichbarkeit von Weiche mit dem Pkw: Die Karten stellen dar, aus welchen Richtungen ein Fernbahnhof Weiche besser bzw. schlechter erreichbar ist als der heutige Bahnhof. Insgesamt ergibt sich eine bessere Erreichbarkeit für die mit dem Pkw anreisenden Fahrgäste.
- Erreichbarkeit für ÖV-Nutzer: Eine Anbindung des Standorts auch für Kunden ohne Pkw ist besonders zu berücksichtigen. Hier legen die Gutachter Vorschläge vor.
- Verlagerung Gleise: Durchfahrtsgleis für den Güterverkehr sollte berücksichtigt werden.

4.1.3 Fazit

Die Diskussion drehte sich vor allem darum, wie ein neuer Fernbahnhof in den Stadtteil und seine Funktionalität eingepasst werden kann. Welche neuen Bezüge / Barrieren entstehen, welche Auswirkungen hat der Bahnhof auch für den Alltag im Quartier (Schulwege, etc.)? Kann FL-Weiche mit dem Bahnhof weitere (und wenn ja welche) Entwicklungsimpulse erhalten? Wie ist der Standort aus gesamtstädtischer Perspektive zu bewerten, wie wird die Anbindung an das Flensburger Zentrum sicher gestellt? Zu diesen Aspekten sollten im Gutachten im Rahmen der Möglichkeiten noch Aussagen werden.

4.2 Variante 2: Fernbahnhof Weiche / Regionalhalt: ZOB + Alter Bahnhof

ZOB
Eingleisigkeit schränkt ein, aber Konzept machbar

Frage nach Anzahl der Züge am ZOB

Variante I.2: Kieler Zug über Weiche zum ZOB?

IG östliche Altstadt „Kein Bahnhof am ZOB“

Belebung der Innenstadt durch ZOB-Bhf. + Schülerverkehr optimieren

→ Ablehnung ZOB-Bhf. / Verlagerung des ZOB (Bus)

Standort ZOB nah an den Fahrgastpotenzialen

Fernbahnhof Weiche / Regionalhalt: ZOB + Alter Bahnhof

Möglicher Bahnhof am ZOB

Linienkonzept

Kolding
Weiche
Niebüll
Hamburg
ZOB
Alter Bf.
Kiel

Betriebskonzept

Kolding
Flensburg ZOB
Flensburg Weiche
Flensburg
Niebüll
Hamburg
Kiel

Entwicklungspotenzial an Fördespitze

Wohlfühl-Altstadt
Fußgänger-Brücke
Treppe zum Busbahnhof
Bahnhofstraße
Bahnhof
Bahnhof
Bahnhof

+ Regionalzüge aus Hamburg und Niebüll direkt in die Innenstadt
+ Optimale Verknüpfung am ZOB zu allen Buslinien
+ Hohes Nachfragepotenzial
+ Bequeme Anschlüsse von DK nach Hamburg und Niebüll in Weiche
+ Anschluss vom Fernzug aus DK nach Niebüll und Kiel
+ Weiterbedienbarkeit heutiger Bahnhof
+ Weitere Ausbaustufe möglich: auch Kieler Züge zum ZOB

- Lange Standzeiten des Zugs aus Flensburg Richtung ZOB in Weiche wegen Trassenkonflikten
- keine direkte Verbindung ZOB->Kiel
- Eher geringe Übersichtlichkeit aufgrund der verschiedenen Haltestellen in Flensburg

4.2.1 Karten zum Poster

- Standort ZOB nah an den Fahrgastpotenzialen
- Belebung der Innenstadt durch ZOB-Bhf. + Schülerverkehr optimieren
- Ablehnung ZOB-Bhf. / Verlagerung des ZOB (Bus)
- Variante I.2: Kieler Zug über Weiche zum ZOB?
- IG östliche Altstadt „Kein Bahnhof am ZOB“!
- Frage nach der Anzahl der Züge am ZOB
- ZOB: Eingleisigkeit schränkt ein, aber Konzept machbar

4.2.2 Zusammenfassung der Diskussion

- Nah.SH bekundet großes Interesse an integriertem Standort für den Regionalverkehr, um zusätzliche Fahrgastpotenziale zu erschließen.
- Schülerverkehr mit einbinden: Die Gutachter werden die Möglichkeiten einer besseren Integration des Schülerverkehrs z. B. durch zusätzliche Halte prüfen.
- Technische Machbarkeit einer Verbindungskurve vom heutigen Bahnhof zum ZOB: Eine direkte Verbindung vom heutigen Bahnhof zum ZOB ist aus Gutachtersicht aufgrund der Kurvenradien und Höhenunterschiede nicht realisierbar. Es wäre ein Kurvenradius von etwa 50 Metern erforderlich, der meist nicht einmal bei schmalspurigen Gebirgsbahnen verwendet wird.
- Nutzung der Hafenost- und westgleise nördl. der Hafenstraße: Eine Reaktivierung für den Personenverkehr wird nicht empfohlen. Eine zukünftige Nutzung im Güter-

verkehr ist davon unberührt, wenn Güterkunden im Hafen gewonnen werden können.

- Lärmbelastung bei Reaktivierung der Bahnstrecke: Die Lärmemissionen sind aufgrund der niedrigen Geschwindigkeiten im Bereich des ZOB relativ gering. Dennoch empfehlen die Gutachter, bei einer Reaktivierung zusätzliche Maßnahmen d. Lärmschutzes zu prüfen und umzusetzen. Die Gutachter werden diesen Aspekt im Gutachten berücksichtigen.
- Verkehrsentlastung der Innenstadt: Am Standort ZOB sollten keine P+R-Plätze entstehen. Mit dem Pkw anreisenden Bahnkunden sollten vielmehr am Fernbahnhof parken.
- Kieler Zug nicht am alten Bahnhof sondern zum ZOB: Die Gutachter werden weitere Vorschläge für eine betriebliche Integration des Kieler Zugs am ZOB als Ausblick prüfen (Variante Fernbahnhof Weiche + ZOB)
- Shuttlezüge oder Straßenbahn vom Fernbahnhof zum ZOB: Aus Gutachtersicht sollten Regionalzüge zumindest aus Hamburg und Niebüll direkt bis zum ZOB durchgebunden werden, da die Wendezeiten eine Durchbindung ohne zusätzlichen Fahrzeugbedarf ermöglichen und zudem Fahrgäste ohne Umsteigen zum ZOB durchfahren können.
- Hauptbahnhof als Fahrradbahnhof: Eine attraktive Verknüpfung mit dem Fahrrad wird am Fernbahnhof und am ZOB berücksichtigt.
- ZOB-Bahnhof: Geld zum Fenster raus? Die Mehrkosten für eine Reaktivierung der Bahnstrecke zum ZOB werden dargestellt. Die Gutachter empfehlen eine vertiefte Nutzen-Kosten-Untersuchung einer ZOB-Anbindung auf der Basis einer fundierten Fahrgastprognose durchzuführen.
- IG Östliche Altstadt: Wollen keinen Bahnhof am ZOB / Mit Widerstand der IG muss gerechnet werden („zweites Hotel am Ostufer!“)

4.2.3 Fazit:

Der Verkehrshalt ZOB wird kontrovers diskutiert: Für die Regionalverkehre könnten hier vielversprechend Kundenpotenziale erschlossen werden. Mit Widerständen der Anwohner (IG Östliche Altstadt) ist aber zu rechnen.

4.3 Variante 3: Fernbahnhof Citti-Park / Regionalhalt: Alter Bahnhof



4.3.1 Karten zum Poster

- Erreichbarkeit mit Bus? Wirkt abgehängt!
- Von Waldstr. 45 min

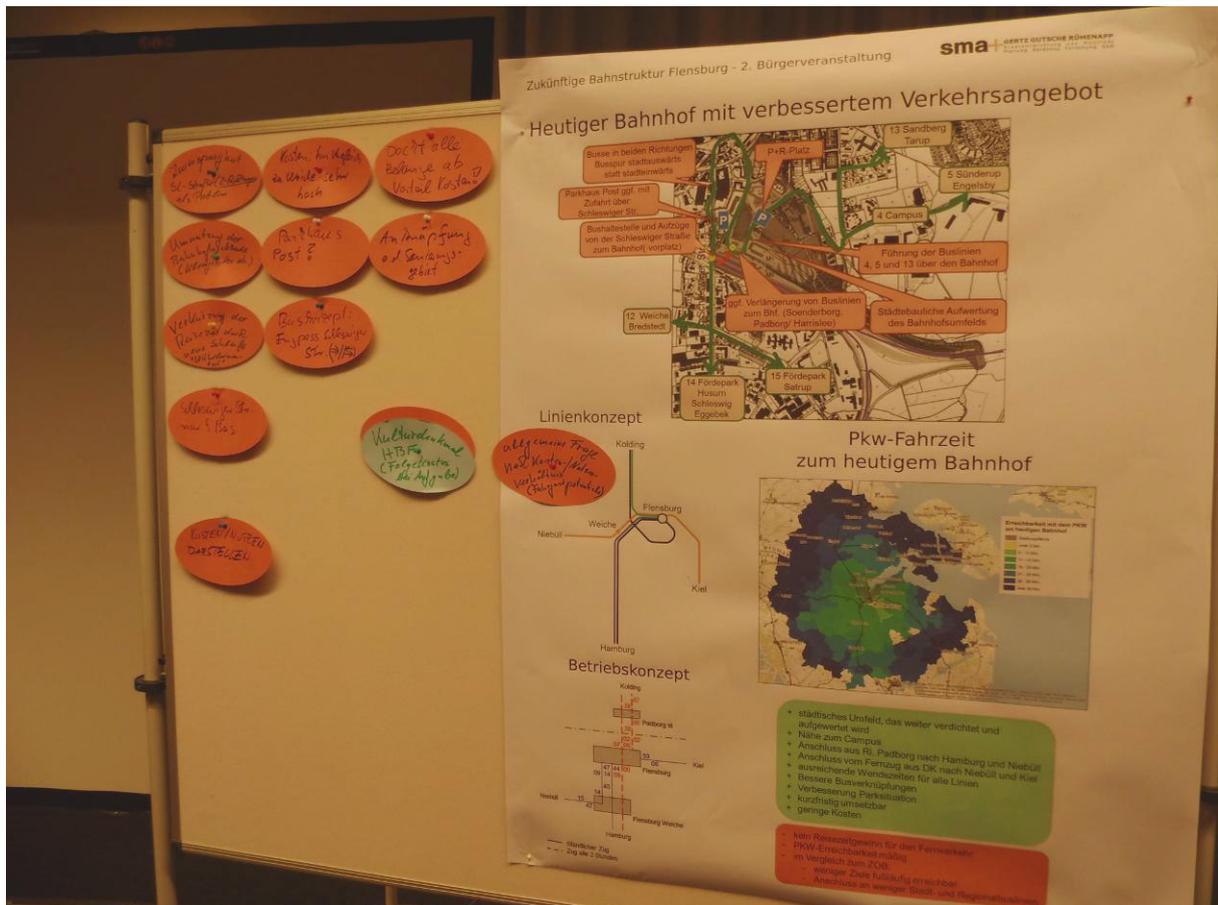
4.3.2 Zusammenfassung der Diskussion

- Schlechte Busanbindung: Eine bessere Integration eines Fernbahnhofs am Citti-Park in das städtische und regionale Busnetz wird im weiteren Verlauf vertieft betrachtet.
- Kosten zwischen Weiche und Citti-Park gleich hoch? Die Kosten für einen Fernbahnhof Weiche liegen nach ersten Schätzungen zwischen 3 und 6 Mio. € über denen eines Fernbahnhofs am Citti-Park, da in Weiche ein stärkerer Umbau der vorhandenen Gleisanlagen erforderlich ist.

4.3.3 Fazit

Der Standort Citti-Park hinterlässt beim Publikum zunächst ein Fragezeichen. Die Lage im Stadtgebiet (umgeben von einem Gewerbegebiet) wird als abgehängt empfunden, die ausbleibende Reaktion (nur zwei Wortmeldungen) zeigt, dass hier noch etwas mehr Ausformulierung notwendig ist, um ein Projekt an diesem Standort mit Leben zu füllen und die Idee greifbar zu transportieren.

4.4 Variante 4: Heutiger Bahnhof mit verbessertem Verkehrsangebot



4.4.1 Karten zum Poster

- Grüne Schleife
- Kosten / Nutzen darstellen
- Allgemeine Frage nach Kosten- / Nutzenverhältnis (Fahrgastpotenzial)
- Schleswiger Str. nur f. Bus
- Buskonzept: Engpass Schleswiger Str.
- Verkürzung der Reisezeit durch neue Verbindungskurve „Wilhelminental“
- Anknüpfung an den Sanierungsbetrieb
- Parkhaus Post?
- Umnutzung der Bahnhofsgebäude (Kleingewerbe etc.)
- Zweispurigkeit SL-Str (2-Richtungen) als Problem
- Kosten: Im Vergleich zu Weiche sehr hoch
- Deckt alle Belange ab / Vorteil Kosten
- Kulturdenkmal HBF (Folgekosten bei Aufgabe)

4.4.2 Zusammenfassung der Diskussion

- Denkmalschutz für den heutigen Bahnhof, den Bahndamm und Brücken: Der Hinweis auf den Denkmalschutz wird in der weiteren Bearbeitung berücksichtigt werden.

- Umbau Busspur auf Schleswiger Str. Staugefahr, PKW auf Schleswiger Str. sperren: Die Hinweise werden in der weiteren Bearbeitung aufgegriffen und verschiedene Varianten der Verkehrsführung dargestellt.
- Fördermöglichkeiten eines Parkhauses am ZOB aus Stadtsanierungsmitteln: Die Fördermöglichkeiten für einzelne Bausteine des Konzepts werden im Gutachten dargestellt.
- Schleife einsparen? In der weiteren Bearbeitung wird dargestellt, welche Bahnflächen in welcher Variante für andere Nutzungen freierwerden.

4.4.3 Fazit

Der heutige Bahnhof hat auch seine Qualitäten, die durch die vorgeschlagenen Verbesserungen noch deutlicher werden können. Die Synergien mit den Planungen für das Sanierungsgebiet im Bahnhofsumfeld müssten noch stärker herausgearbeitet werden. Stichwort: Welche Investitionen werden im Zuge der Sanierung sowieso getätigt? Die vorgestellten Planungen für die Buslinienführung Schleswiger Str. werden vom Publikum zunächst kritisch beurteilt.

5 Schlussbetrachtungen



Fotos: Anja Starick (Stadt Flensburg) und Max Bohnet (ggr)

5.1 Weiteres Vorgehen

- Wer entscheidet am Ende? Das Gutachten zeigt zunächst nur die Perspektiven für eine Optimierung der Bahnstruktur in Flensburg auf. Entscheidungen über eine Umsetzung einer Variante müssen im Nachgang gemeinsam von den Beteiligten (Stadt Flensburg, Region Syddanmark, Kommune Apenrade, Deutsche und dänische Bahn, Nah.SH) getroffen werden.
- Transparenz: Wie kommt am Ende die Entscheidung zu Stande? Eine Entscheidung über einen möglichen Standort wird nicht mit dem Gutachten getroffen. Das Gutachten ist die Grundlage für den weiteren politischen Willensbildungsprozess, auch gemeinsam mit den Partnern.
- Sind die Daten des Gutachtens zugänglich? Ausführliche Informationen zu den angesprochenen Fragestellungen werden mit dem Abschlussbericht des Gutachtens im November 2015 vorgelegt. Das Gutachten wird vor der dritten Öffentlichkeitsbeteiligung Anfang 2016 zur Verfügung gestellt.

5.2 Fazit Oberbürgermeister Simon Faber



- Die Komplexität des Gutachtens wurde nur in Teilen sichtbar, hinter den gezeigten Folien stecken noch viel mehr Informationen und Analysen, die in der Untersuchung ihre Berücksichtigung gefunden haben.
- Entscheidung wird vor allem auch ein Willensbildungsprozess gemeinsam mit den dänischen Partnern sein.

5.3 Karten von den Stehtischen:

Folgende Stichpunkte wurden vom Publikum im Nachgang zur der Veranstaltung noch auf den bereitgestellten Karten vermerkt:

- Citti-Park und Weiche: Verknüpfung mit Flugplatz; auf dem Weg zur Großstadt!
- Bahnhof FL aufwerten und ausbauen
- Strecke Niebüll-FL zukünftig
- Niebüll-FL in ca. 42 min wäre super