Gutachten zur Bahnstruktur in und um Flensburg

3. Öffentlichkeitsbeteiligung, 19.02.2016

Europaraum (E67), Rathaus Flensburg

Ergebnis-Protokoll

1 Ziel der Veranstaltung

Auf Beschluss der Ratsversammlung im Februar 2014 hat die Stadt Flensburg gemeinsam mit der Region Syddanmark, der Kommune Apenrade und dem Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein ein Team aus Verkehrs- und Stadtplanern beauftragt, die möglichen Szenarien „Einrichtung eines neuen Fernbahnhofs“, „Reaktivierung der Bahnstrecke Flensburg – Niebüll“ und „Verknüpfung der Fern- und Regionalverkehre“ zu untersuchen und zu bewerten.

Die abschließenden Ergebnisse sind unter Berücksichtigung von Anregungen aus der Öffentlichkeit in enger Kooperation mit der interfraktionell besetzen Flensburger Arbeitsgruppe Bahngutachten erarbeitet und im nun vorliegenden Gutachten zusammengetragen worden.

Das Gutachten konnte ab dem 1.2.2016 auf www.flensburg.de eingesehen werden. Zu der Veranstaltung am Freitag, 19.2.2016 um 17 Uhr im Europaraum des Rathauses wurde die interessierte Öffentlichkeit aufgerufen, die Ergebnisse zu diskutieren. Das so entstandene Stimmungsbild steht zur Berücksichtigung im weiteren Prozess der politischen Willensbildung zur Verfügung.

2 Tagesordnung

17:00 **Begrüßung**
Simon Faber (OB Stadt Flensburg)

17:10 **Begrüßung**
Kurt Neumann (Sprecher AG Bahnstruktur)

17:15 **Vorstellung des Gutachtens**
Max Bohnet (ggr), Marten Maier (sma)

17:45 **Kurz Statements der Partner**
Thomas Andresen (Bürgermeister Aabenraa Kommune, DK)
Jochen Kiphard (NAH.SH)

17:55 **Diskussionsrunde**

- Schwerpunkt Optimierung heutiger Bahnhof
- Schwerpunkt Weiche
- Schwerpunkt ZOB
- Allgemeine Hinweise zum Gutachten

18:50 **Zusammenfassung**

19:00 **Schlusswort**
Simon Faber (OB Stadt Flensburg)

Moderation: Berit Erichsen, Joachim Kaulbars, Kai Steffen (Stadt Flensburg)

3 Eintreffen

Teilnehmerzahl: insgesamt ca. 100 Personen nahmen an der Veranstaltung teil.

Verteilung der teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger über das Stadtgebiet:

- Schwerpunkte Weiche / Innenstadt,
- Aber auch viele Interessierte aus der Region

4 Begrüßung OberbürgermeisterSimon Faber

Oberbürgermeister Simon Faber begrüßt die Gäste und führt kurz in das Thema ein:

- Bedeutung des Projekts für die strategischen Ziele der Stadt Flensburg
- Mögliche überregionale Effekte
- Vorläufer d. Gutachtens / Ratsbeschluss
- Potenziale f. verkürzte Fahrzeiten und Fahrgastzahlen
- Überblick: Investitionen in die Bahninfrastruktur in Schleswig Holstein:

s. Präsentation

5 Begrüßung Kurt Neumann

Kurt Neumann begrüßt die Gäste im Namen der AG Bahnstruktur, gibt einen kurzen Überblick über die bisherige Arbeit der AG und führt in den Ablauf des Abends ein.

6 Vorstellung des Gutachtens

Max Bohnet (ggr, unten) und Marten Maier (sma, oben) stellen die Ergebnisse des Gutachtens in zwei Teilen vor:

1. Teil (sma): Reaktivierung der Bahnstrecke Flensburg – Niebüll, Fernverkehrsangebot mit Beschleunigungsmöglichkeiten und untersuchte Fernverkehrsstandorte
2. 2. Teil (ggr): Modulares Konzept zur Änderung der Bahnstruktur, Nutzen für die Bevölkerung und Auswirkungen auf das jeweilige Standortumfeld

Für die Details der Vorstellung: s. Präsentation der Gutachter

7 Statements der Partner

Das Gutachten wurde gemeinsam mit Partnern von der Region Syddanmark, der Kommune Apenrade sowie dem Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (NAH.SH) auf den Weg gebracht und finanziert. Thomas Andresen (Bürgermeister Aabenraa Kommune, DK) und Jochen Kiphard (NAH.SH) erläutern die Motivation für ihr Engagement.

Thomas Andresen (Bürgermeister Aabenraa Kommune, DK)

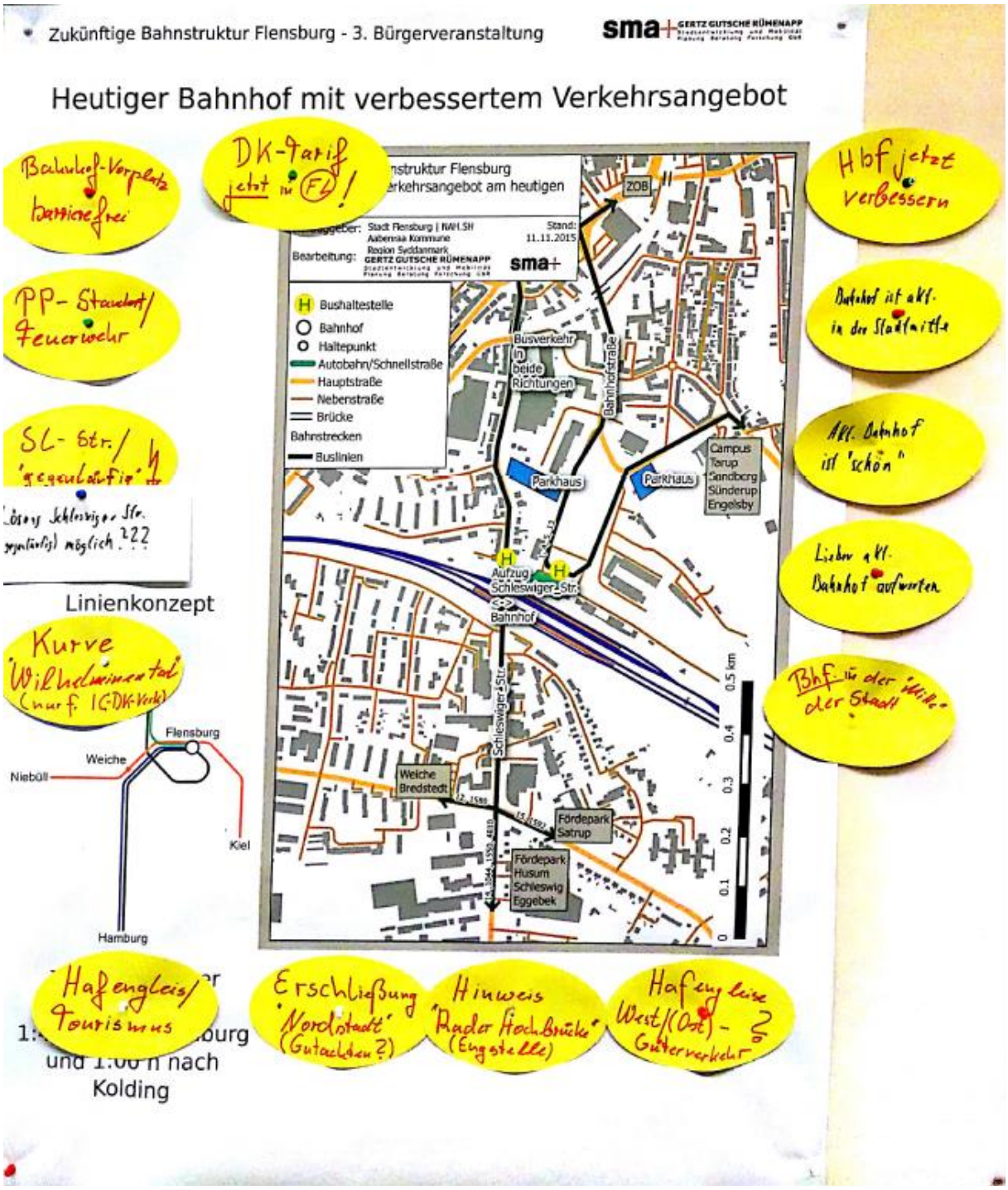
- Die Kommune Apenrade hat ein großes Interesse, die regionale Anbindung an die Nord-Süd-Achse Hamburg – Aarhus zu stärken. Es geht hier auch darum, die lokalen Arbeitsmärkte besser zu verknüpfen und die Mobilität der Arbeitskräfte zu verbessern. Dies ist auch für die ortsansässigen Betriebe von großer Bedeutung.
- Ein Fernbahnhofstandort auf der dänischen Seite der Grenze hätte natürlich viele Vorteile für die dänischen Einwohner der Region. Es ist aber im Prozess der Gutachtenerstellung deutlich geworden, dass es nur durch gemeinsame und partnerschaftliche Anstrengungen zu einer guten Lösung kommen kann, von der die gesamte Region profitiert. Wenn der Fernbahnhof in Pattburg nicht machbar ist, kann die dänische Seite auch mit Standorten in Flensburg- Weiche oder Citti-Park gut leben, vor allem wegen der Erreichbarkeit mit dem Pkw.
- Der Dank gilt bereits jetzt den Partnern für die gute Zusammenarbeit im Verlauf des Projektes. Dies ist eine gute Basis, die nächsten Schritte in Richtung Umsetzung zu gehen. Die dänische Seite freut sich auf das weitere Vorgehen, das Gutachten wird auch den Gremien in Apenrade vorgelegt. Gemeinsam mit der Region Syddanmark gibt es darüber hinaus jetzt ein sehr starkes Werkzeug, um in Kopenhagen für die Entwicklung der deutsch-dänischen Region zu werben.

Jochen Kiphard (NAH.SH)

- Ergebnisse des Gutachtens sprechen ein eindeutige Sprache: Mit Investitionen in die Bahninfrastruktur in und um Flensburg können die Fahrgastzahlen fast verdoppelt werden. Die Reaktivierung der Bahnstrecke Flensburg-Niebüll sowie der City-Halt am ZOB sind hier aus Sicht der NAH.SH besonders vielversprechend.
- Das vorgestellte Stufenkonzept stellt eine Grundlage dar, sich politisch zu verständigen, welche Punkte im Konsens getragen werden können. Andere Projekte der Investition in die Bahninfrastruktur(z.B. Nahverkehr Hamburg / Umland) zeigen deutlich: Eine klare kommunale politische Willensbekundung ist ein Grundvorraussetzung für die Realisierung.
- Auch die NAH.SH bedankt sich bei den Partnern für die gute Zusammenarbeit und geht mit großem Interesse in die weiteren Verhandlungen.

8 Diskussionsrunde

8.1 Hinweise zum jetzigen Bahnhof



Alter Bahnhof mit verbessertem Verkehrsangebot. (Stimmungsbild)

- Der Hauptbahnhof sollte ein Aushängeschild für Flensburg sein- und nicht marodem Verfall ausgesetzt sein (Bahnsteige, Gleise, Gebäude, Halle, Vorplatz). Bevor neuer Fernbahnhof gebaut wird, sollte die Bahnstrecke Hamburg – Dänemark erst als Fernstrecke ausgelegt werden (Bahnübergänge, Schranken, Bahnkörper, NOK-Brücke, Tarper Bahnübergang, starke Loks – siehe zur Zeit Sylt)! Die DB muss die Voraussetzung schaffen.
- Von einem Bahnhof halten nur die Dänen etwas, aber fast alle Flensburger hatten eine längere Anreise (mit dem Auto, mit weniger Parkplätzen!)

- Der Bahnhof liegt zentral! Streckenverbesserungen in RD wären wichtiger! Zudem wäre es billiger!
- Lieber aktuellen Bahnhof aufwerten
- Aktueller Bahnhof ist „schön“
- Bahnhof ist aktuell in der Stadtmitte
- HBF jetzt verbessern
- Bahnhof in der „Mitte“ der Stadt

Kommentar d. Gutachter

Die Optimierung des bestehenden Bahnhofs stellt eine sinnvolle Möglichkeit im untersuchten Variantenfächer dar. Bei deutlich geringeren Kosten können jedoch auf der Schiene damit in Flensburg keine entscheidenden Verbesserungen erreicht werden. Die Verbesserungen beziehen sich auf die Zugänglichkeit und das Umfeld des Bahnhofs.

Barrierefreiheit (Stimmungsbild)

- Mehr Barrierefreiheit am Flensburger Bahnhof für Menschen mit Behinderung.
- Leichte Sprache, wie Bilderaushänge Menschen mit Behinderung.
- Bahnhofvorplatz barrierefrei

Kommentar d. Gutachter

Bei allen Neu- und Umbauvorhaben ist die Umsetzung von barrierefreien Lösungen nach dem Allgemeinen Gleichstellungsgesetzt AGG und verschiedenen Verwaltungsvorschriften vorgeschrieben. Dies beinhaltet auch eine frühzeitige Abstimmung der Entwürfe mit Vertretern der Behindertenverbände.

Verkehr / Parkraum (Stimmungsbild)

- Parkplatz-Ausfallstraße neue Feuerwehr? (gem. Gutachten)
  Wie stellt man sich die Finanzierung eines Parkhauses vor, da besonders die Pendler es sich nicht leisten können, täglich die Parkgebühren für etwa 10 Stunden zu bezahlen? Das würde vermutlich zu einer ganz erheblichen Fahrgastreduzierung führen.
- Lösung Schleswiger Straße (gegenläufig?) möglich? Hierzuwird angemerkt, dass dies zu Problemen im unteren Bereich der Schleswiger Str. führen würde.

Kommentar d. Gutachter

Der Bau und Betrieb von P+R-Anlagen kann in der Regel mit Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetztes (GVFG) gefördert werden. Hierzu sind Anträge beim Land zu stellen. Eine Beteiligung der Nutzer an den Kosten in Höhe von bis zu 2 € / Tag ist bundesweit bei vielen P+R-Anlagen üblich.

Im südlichen Teil der Schleswiger Straße ist eine gegenläufige Verkehrsführung gut möglich. Zwischen Munketoft und der Innenstadt sind verschiedene Varianten einer Führung der Verkehre denkbar. Diese wären im Rahmen eines Verkehrsgutachtens näher zu untersuchen.

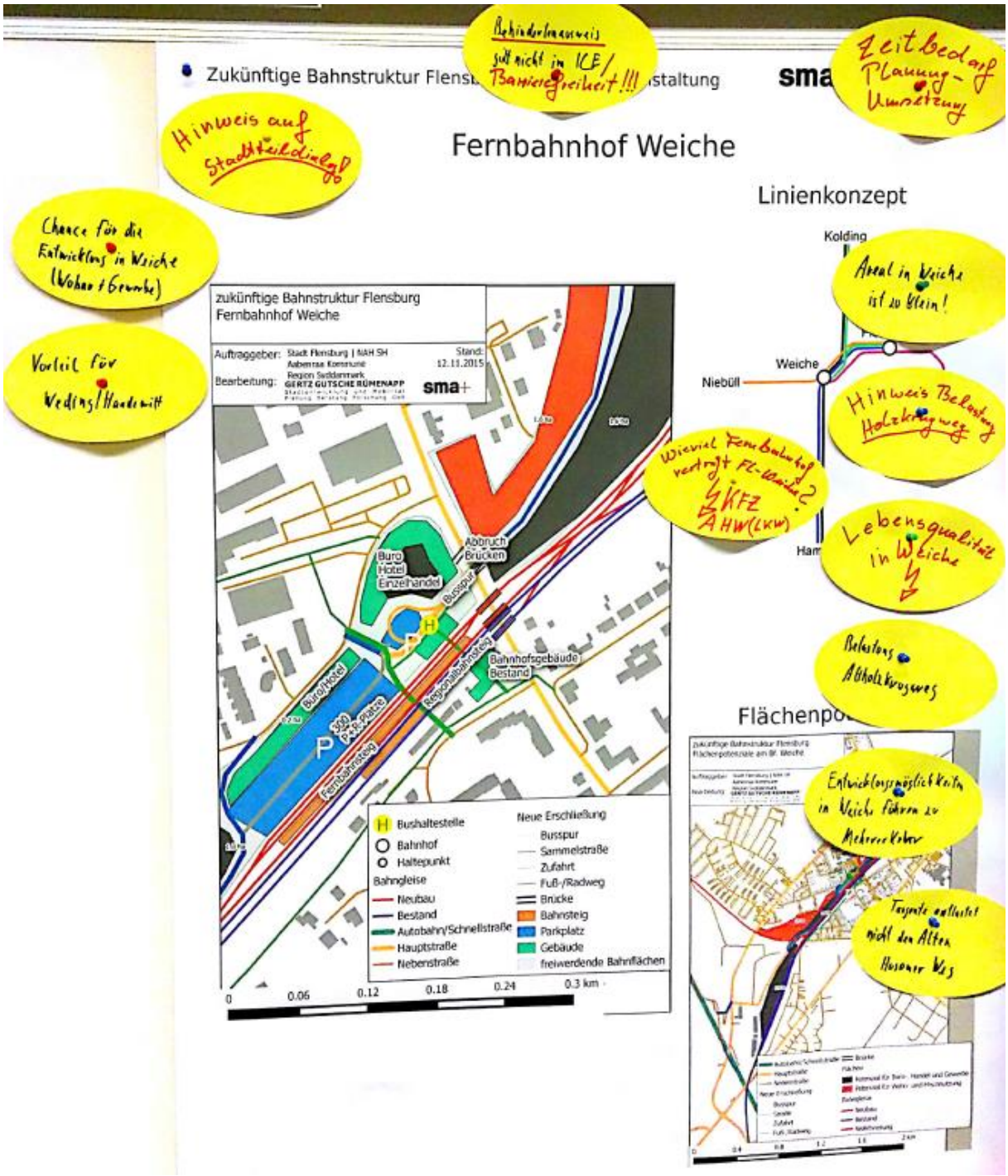
Bahnstruktur (Stimmungsbild)

- Kurve „Wilhelminental“ (nur für IC-DK-Verkehr)
- Die Kurve Wilhelminental sollte mehr Beachtung finden.

Kommentar d. Gutachter

Der Wiederaufbau der Kurve Wilhelminental – Friedensweg ist nur sinnvoll, wenn die in Flensburg endenden Züge aus Dänemark langfristig zum heutigen Bahnhof fahren. Bei einer Führung dieser Züge via Flensburg-Weiche zum heutigen Bahnhof oder über die Hafengleise zum ZOB kann diese Kurve nicht mehr sinnvoll genutzt werden und stellt eine verlorene Investition dar. Allerdings würde die Verbindungskurve die Flexibilität erlauben, Regionalzüge aus Dänemark direkt zum ZOB zu führen. Für Fernverkehrszüge von Hamburg in Richtung Jütland ist die Kurve nicht sinnvoll nutzbar, da ein Fahrtrichtungswechsel mit einer Reisezeitverlängerung durchgeführt werden muss.

8.2 Hinweise zum Fernverkehrsstandort Flensburg-Weiche



Fernverkehrstandort(Stimmungsbild)

- Wer wird gerne spontan in Weiche aussteigen. Visitenkarte der Stadt – Touristische Potenziale – zerfallene katholische Kirche? Besitzt nur drei Kirchen als Kultur Denkmäler + Haus des Apothekers Reeve
- Lärmschutz Gartenstadt Rapsbogen: Für mich kommt nur ein Fernbahnhof in Weiche in Frage, Regionalbahnhof am ZOB (Jens Sörensen aus FL Gartenstadt)
- Vorteil für Weding/ Handewitt
- Hinweis auf Stadtdialog

Kommentar d. Gutachter

Die mit dem Bahnhof Flensburg-Weiche mögliche Beschleunigung des Fernverkehrs führt zu einem Nachfragewachstum, das ermöglichen würde zusätzliche Züge zwischen Hamburg und Jütland zu führen und somit die Erreichbarkeit der Stadt Flensburg verbessert. Zudem ist Flensburg Weiche die Voraussetzung für eine Reaktivierung der Hafengleise zum ZOB.

Wieviel Fernbahnhof verträgt der Stadtteil Weiche? (Stimmungsbild)

- Kein Bahnhof in Weiche, evtl. Zusteigemöglichkeit wie es schon einmal war. Wo bleiben die Bürger aus Weiche bzw. aus den anderen Stadtteilen. Längere Fahrzeiten u.a. von Mürwik und Weiche. Ein Stadtteil wir zerstört durch Verkehrschaos
- Areal in Weiche ist zu klein
- Chance für die Entwicklung in Weiche (Wohnort+ Gewerbe)
- Hinweis Belastung Holzkrugweg und Altholzkrugweg
- Lebensqualität in Weiche…
- Entwicklungsmöglichkeiten in Weiche führen zu Mehrverkehr
- Tangente entlastet nicht den Alten Husumer Weg

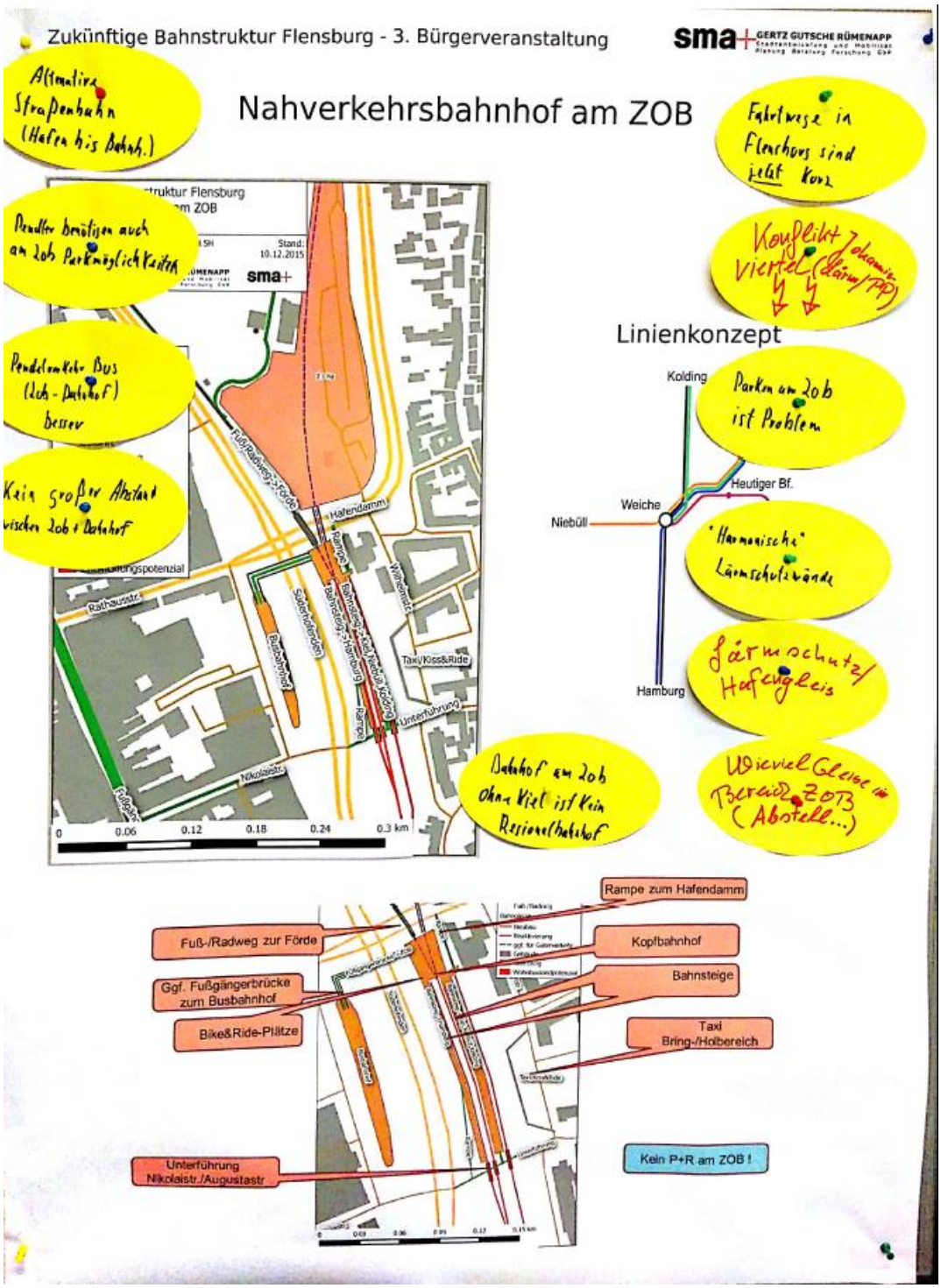
Kommentar d. Gutachter

Im Gutachten wurde eine Grobabschätzung der durch den Bahnhof erzeugten Kfz-Verkehre dargestellt. Falls der Bahnhof realisiert werden sollte, ist ein Verkehrsgutachten für Weiche im Rahmen des Planungsverfahrens erforderlich. Dies gilt auch, falls Teile der im Gutachten dargestellten Flächenpotenziale auf heutigem Bahngelände, für Wohn- oder Gewerbenutzungen entwickelt werden sollten. Im Rahmen dieses Verkehrsgutachtens sind auch die Wirkungen einer bahnparallelen Straße Richtung Altholzkrug zu näher zu untersuchen.

Der Stadtteil Weiche könnte durch Entwicklung des heute teilweise brachliegenden Bahngeländes mit einem Fernbahnhof und ergänzenden Nutzungen profitieren, da

- der Bahnhof für Fern- und Regionalverkehr die regionale und überregionale Erreichbarkeit von Weiche deutlich verbessert,
- eine Ansiedlung von Arbeitsplätzen und Gastronomie am Bahnhof auch für Bewohner des Stadtteils genutzt werden kann,
- heutige Bahnflächen für Wohnungsbau, aber auch Grünflächen umgenutzt werden können,
- der Umbau der Bahnanlagen den Lärmschutz der Gebäude an der Bahn verbessert.
- eine neue Querung der Bahn für Fußgänger und Radfahrer – unabhängig vom Ochsenweg – den Stadtteil rechts und links der Bahn besser verknüpfen wird.

8.3 Hinweise zum ZOB



Standort Regionalverkehrshalt (Stimmungsbild)

- Bahnhof am ZOB ohne Kiel ist kein Regionalbahnhof
- Entfernungsvergleich: ZOB-Hauptbahnhof~800m; Nordermarkt-Südermarkt~800m; 1) Wird auch eine Bahnverbindung zwischen Nordermarkt und Südermarkt empfohlen? 2) Wurde eine Rückverlegung des ZOB an den Bahndamm untersucht?
- Fahrtwege in Flensburg sind jetzt kurz
- Kein großer Abstand zwischen ZOB und Bahnhof
- ZOB kann ich mir sehr gut vorstellen.

- Ich vermisse eine intensive S-Bahn-Anbindung für den Nahbereich auf den vorhandenen Strecken
- 2. Die Buslinie 110 (Sydtrafik) fährt nur zum ZOB. Bei Errichtung eines Regionalbahnhofs am ZOB wäre eine Verbindung hergestellt, Frage nach Fernverkehrsanbindung. Es fehlen Parkplätze am jetzigen Bahnhof
- Teil der Osttrasse der Hafenbahn offensichtlich benötigt als Abstellgleis, da Strecke eingleisig
- Wie viel Gleise braucht es im Bereich ZOB (inkl. Abstellgleise)

Kommentar d. Gutachter
Für den Innenstadtbahnhof sind zwei Gleise und zwei Bahnsteigkanten vorgesehen. Je nach Planfall sind auch 3 Gleise erforderlich und auf dem vorhandenen Bahndamm baulich realisierbar. Der ZOB hat eine sehr gute Lage. Eine Verlegung an einen anderen Standort ist nicht sinnvoll. Er liegt deutlich näher zu den wichtigsten Zielen in Flensburg als der heutige Bahnhof. Für ein S-Bahn-System ist die Siedlungsdichte im Raum Flensburg zu gering. Allerdings wird im Gutachten empfohlen, zusätzliche Haltepunkte an den Regionalstrecken Richtung Kiel, Schleswig, Niebüll und Dänemark zur Erschließung der Nachfragepotenziale näher zu prüfen.

Technische Umsetzung (Stimmungsbild)
- Elektrifizierung der Strecke zum ZOB??
- Alternative Straßenbahn (Hafen bis Bahnhof)
- Pendlerverkehr (ZOB-Bahnhof) besser?
- Nicht unbedingt kompatibel mit schneller Radtrasse (Mürwik/Engelsby/Hafen Ost→ Bahnhof)

Kommentar d. Gutachter
Der Regionalzug aus Hamburg muss zwingend zum ZOB geführt werden. Hierfür ist die Strecke zu elektrifizieren. Eine Straßenbahn ist für Flensburg aufgrund der Topologie und Stadtgröße nicht das geeignete Verkehrsmittel.

Hafengleise hinter dem ZOB (Stimmungsbild)
- Was passiert, wenn Deutschland die geringe Zahl der Panzer vergrößert, schließlich standen noch in den 1980er ganze Wagons mit Panzern bei der FFG (sollen die Panzer dann die Straße belasten?)
- Hafengleis/ Tourismus
- Erschließung „Nordstadt“ (Gutachten?)
- Hafengleise West/(Ost) –Güterverkehr?
- Freunde des Schienenverkehrs Flensburg e.V.: Angeln Bahn als Bespieler der Hafenbahn gefragt?
- Hafenbahn als touristisches Potential wie Rasender Roland?

Kommentar d. Gutachter

Eine Reaktivierung der Hafengleise nördlich des ZOB für den Personenverkehr ist mit einem hohen betrieblichen und infrastrukturellen Aufwand verbunden. Der Nutzen rechtfertigt diesen Aufwand nicht. Sofern eine ausreichende Nachfrage nach Schienengüterverkehr besteht, kann dieser weiterhin sowohl auf den West- als auch Ostgleisen ermöglicht werden. Ggf. sind hierfür bauliche Sonderlösungen (z.B. kom-

binierte Bahn-Fußgängerbrücke) erforderlich. Für eine touristische Nutzung scheint im Vergleich zu anderen Museumsbahnen das Potential zu gering und gleichzeitig das erschließbare bzw. durchfahrene Gebiet aus touristischer Sicht zu wenig attraktiv.

Auswirkungen für die Anwohner (Stimmungsbild)

- Konflikt Johannisviertel (Lärm/Parkplätze)
- Lärmschutz für Bewohner des Johannisviertels?? Lärmschutz/Hafengleis
- Harmonische Lärmschutzwände
- Pendler benötigen auch am ZOB Parkmöglichkeiten
- Keine weiteren Parkmöglichkeiten im Johannisviertel
- Parken am ZOB ist Problem

Kommentar d. Gutachter

Für den Bahnhof am ZOB ist ein Planfeststellungsverfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Da es sich um eine wesentliche Änderung der vorhandenen Bahnanlagen handelt, müssen die strengen Lärmschutzgrenzwerte der 16. BundesImmisionsschutzVerordnung eingehalten werden. Aufgrund der geringen Geschwindigkeiten ist dies grundsätzlich möglich. Hierzu könnte es ggf. erforderlich sein, einige alte Stahlbrücken zu entdröhnen oder auszutauschen. Zudem könnten niedrige, ca. 80 cm hohe Lärmschutzwände in sensiblen Bereichen Roll- und Bremsgeräusche weiter mindern.

Die Gutachter empfehlen am ZOB als Innenstadtbahnhof keine P+R-Parkplätze einzurichten. Zum ZOB können Nutzer aus Flensburg und den Umlandkommunen sehr gut mit 34 Buslinien anreisen. P+R-Kunden sollten den am Fernbahnhof Weiche vorgesehenen P+R-Platz nutzen.

8.4 Flensburg-Niebüll

- Fl-Niebüll: Woher kommen die 1,2 Mio Fahrgäste? A)Orte? B) Auto/Bus?
- Bahnstrecken müssen elektrifiziert werden. Kiel-Flensburg- Niebüll- Westerland. Es gab bis in die 50er Jahre diese Verbindung
- Nein: Gründe für eine Umnutzung zu einem Radweg der Strecke sind folgende: Wesentlich geringer Kosten. Die Elektrifizierung würde noch dazu kommen. Lärm- und Emissionsarm. Touristisch hochwertiger. Gesünder durch mehr Bewegung. Bike& Bus Möglichkeiten mit dem Schnellbus. Stichpunkte: Klimapakt +Region Flensburg; Modal Split: siehe dänisches Beispiel in Kopenhagen. Hier werden mehr Radwege gebaut.

Kommentar d. Gutachter

Heute nutzen ca. 0,8 – 1,0 Mio. Fahrgäste die Busse zwischen Niebüll, Leck, Handewitt und Flensburg. Durch eine Reaktivierung können je nach Planfall zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden, die heute den Pkw nutzen. Hinzu kommen Fahrgäste im Durchgangsverkehr Kiel – Sylt.

Eine Elektrifizierung wurde nicht betrachtet. Vermutlich ist diese volkswirtschaftlich nicht sinnvoll. Es können auch ohne Elektrifizierung optimale Anschlüsse in Flensburg und Niebüll hergestellt werden. Zudem ist die Belastung der Strecke mit einem Stundentakt im Personenverkehr und nahezu keiner Relevanz für den Güterverkehr zu gering.

8.5 Allgemeine Hinweise

Untersuchungsmethode (Stimmungsbild)

- 6km Bahnschleife ergeben berechnet ca. 100 km/h durchsch. Geschwindigkeit eines Zuges in Schleswig-Holstein. (3x60)/100 = 3,6 Minuten. Die 7 Minuten schließen Abbremsen und Anfahren ein, kann man aber nicht wegrechnen.
- Wie werden die Potenziale, die vermutet werden, berechnet? Welche Basis an Daten liegt dazu vor?
- Wo ist die Zeitverschwendung für den Stopp in Padborg ausgewiesen? Sind mehr als sieben Minuten, wenn man es überschlägt.

Kommentar d. Gutachter

Der Umweg über die Bahnschleife beträgt 7 Kilometer. Bei einer Maximalgeschwindigkeit von 90 km/h (je nach Abschnitt sind jedoch tiefere Geschwindigkeiten zulässig) ergibt sich ein Fahrzeitverlust von maximal etwa 7 Minuten. Die Beschleunigung der Fernverkehrszüge durch den Entfall von Halten (u.a. auch Padborg) ist im Gutachten im Detail erläutert und wird zum Fahrzeitgewinn durch den Entfall der Bahnschleife addiert.
Die Nachfragepotenziale wurden auf Basis der relationsspezifischen Gesamtverkehrsnachfrage, der heutigen Fahrgastnachfrage im Bus- und Bahnverkehr sowie den reduzierten Reisezeiten und Umsteigenotwendigkeiten abgeschätzt. Die Methotik ist im Gutachten dargestellt.

Verhältnis von Kosten und Nutzen (Stimmungsbild)

- Extrem hohe Kosten für wenig Ergebnis?!
- Hamburg-Frankfurt 3Std!!; Hamburg-Flensburg über 2 Std; Fl = 7 Min ?? viel zu teuer!! A) RD-Kanaltunnel Bahn+Straße b) NMS-> Direkt Hamburg Flughafen ins HH-Netz; Keine Milchkannentour über Elmshorn. Das bringt Zeit!!
- Kurz nach der Elektrifizierung der Strecke HH-Fl war die Fahrzeit im InterRegio ca. 1 Stunde 45 Min
- Welche Zielgruppe braucht die täglich eingesparten Bahnminuten? Berufspendler? Touristen? Geschäftsleute? Kranke? Arbeitssuchende? Familien? Schüler? Studierende? Wie viele wären das?

Kommentar d. Gutachter

In der Verkehrsplanung wird üblicherweise bei Infrastrukturmaßnahmen mit einem Aufwand von 100 Mio Euro pro Minute Fahrzeitgewinn gerechnet. Der Kanaltunnel bei Rendsburg bringt bei Kosten in Milliardenhöhe einen ähnlich hohen Fahrzeitgewinn. Eine Fernverkehrsfahrzeit von etwa 1:45 wird angestrebt und im Gutachten für den Zustand ohne neue Kanalquerung unterstellt. Jeder Bahnreisende profitiert von verkürzten Reisezeiten.

Verknüpfung mit der Region (Stimmungsbild)

- Grenzüberschreitender Nahverkehr: Welche Verbindungen sind z.B. von Apenrade, Sonderburg, Esbjerg als Zugverbindungen nach Flensburg angedacht?
- Lärmschutz an den Strecken(alt+neu) eingehend prüfen, insbesondere auch an den früheren Strecken im Außenbereich
- Für Dänemark interessanter- Problem an Flensburg vorbei
- Der heutige DSB-Fahrplan gewährleistet keine Verbindungen gen Süden in Tingleff

- DK- Tarif jetzt in Flensburg
- Betr. Verbindungen von und nach Sønderborg DK
-

  Kommentar d. Gutachter
  Im Gutachten wird in Kap. 2.2.3 eine Verdichtung des Angebots im Regionalverkehr nach Dänemark und die Prüfung von Direktverbindungen Flensburg Stadt– Apenrade sowie optimierte Anschlüsse nach Sønderborg, Haderslev und Esbjerg empfohlen. Dies würde die Bahn auch für den grenzüberschreitenden Regionalverkehr attraktiv machen.

Umsetzung (Stimmungsbild)

- Sehr frühzeitig (d.h. nicht warten, ob die Dänen ihre Hausaufgaben machen) Optionen/Vorkaufsrechte an den Orten/ für die Bahnhöfe benötigte Flächen wahrnehmen durch die Stadt ist die wichtigste Entscheidung.
- Zeitbedarf Planung – Umsetzung
- Was sagt Anbieter DB zur Kundennachfrage, zu Nutzerverhalten, zu Rentabilität? Warum ist der Anbieter DB hier nicht vertreten? Wo ist Analyse der DB zu finden?

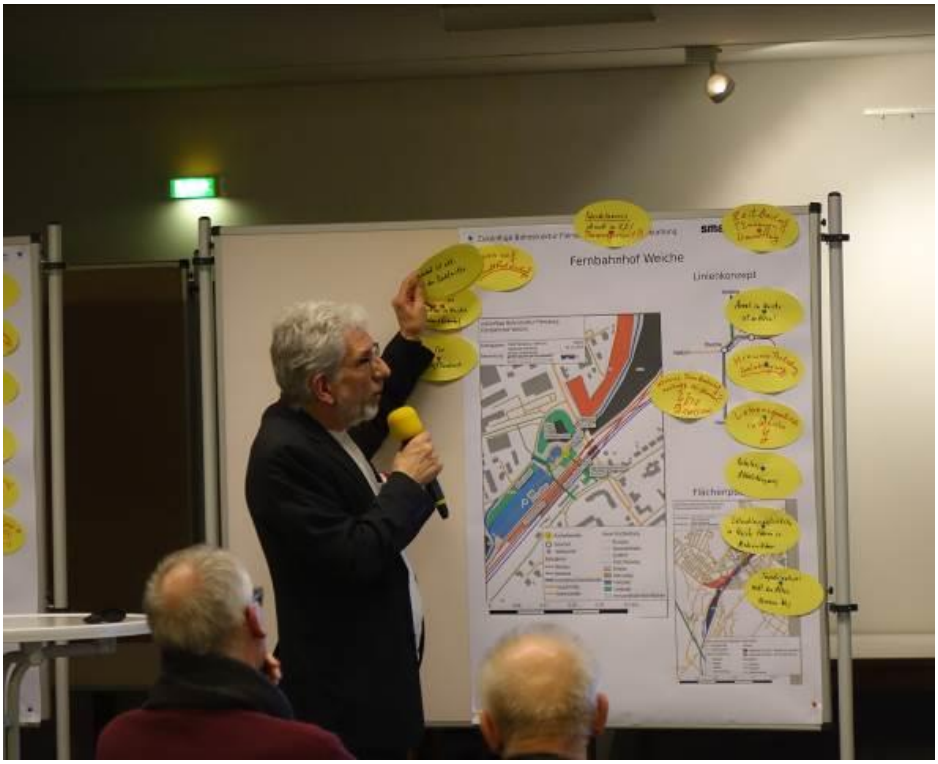
  Kommentar d. Gutachter

  Ein Einbezug der DB wird vorbereitet. Für den Regionalverkehr (z.B. Reaktivierung Flensburg – Niebüll) ist die am Gutachten beteiligte NAH.SH der richtige Ansprechpartner.

Weitere Hinweise (Stimmungsbild)

- Behindertenausweis gilt nicht im ICE/ Barrierefreiheit!
- Hinweis „Rader Hochbrücke“ (Engstelle)
- Kieler Bahn Sörup Süderbrarup Dänische Bahn Apenrade und Sonderburg mehr als Stundentakt! 20-30 Minuten (Reinhold Sager Grunslandweg 22)
- Fahrpreissenkung bei der Bahn!

9 Zusammenfassung



- Es sind für die einzelnen Elemente des Stufenkonzepts noch einmal wichtige Hinweise eingegangen.
- Neben positiven Aspekten beispielsweise im Bereich Tourismus wurden dabei vor allem Bedenken und auch Ängste geäußert, die von Anwohnern des Stadtteils Weiche und dem Johannisviertel vorgetragen wurden. Hier gibt es eine große Betroffenheit. Auf die damit verbundenen Fragestellungen z.B. von erhöhter Lärmbelastung oder erhöhtem Verkehrsaufkommen muss im weiteren Prozess gemeinsam mit der Bewohnerschaft eine Antwort gefunden werden.
- Die Stadt hat sich der erweiterten Bürgerbeteiligung mit der Richtlinie zur EinwohnerInnenbeteiligung selbst verpflichtet. Dies gilt auch für die folgenden Planungen zum Bahngutachten.

10 Schlusswort

- Dank an die Teilnehmenden für die aktive Mitarbeit, die Hinweise sind angekommen und werden der politischen Diskussion zugeführt. Auf der lokalen Ebene müssen hierzu ergänzende Diskussionen stattfinden (Stichwort Standortkonferenzen).
- Dank auch an die Mitglieder der AG Bahnstruktur für ihren Einsatz und ihr Engagement sowie auch an die Verwaltung für die Begleitung des Prozesses sowie für die Organisation und Durchführung der Veranstaltungen.
- Weitere Gespräche mit den relevanten Akteuren (auch DB / DSB) werden geführt, auch um Möglichkeiten der Umsetzung auszuloten und die politische Willensbildung voranzubringen
- Großer Dank an die Partner für die Unterstützung!