

# Zukünftige Bahnstruktur in Flensburg

## Bürgerveranstaltung

Flensburg, 25.09.2015



optimising railways



# Tagesordnung

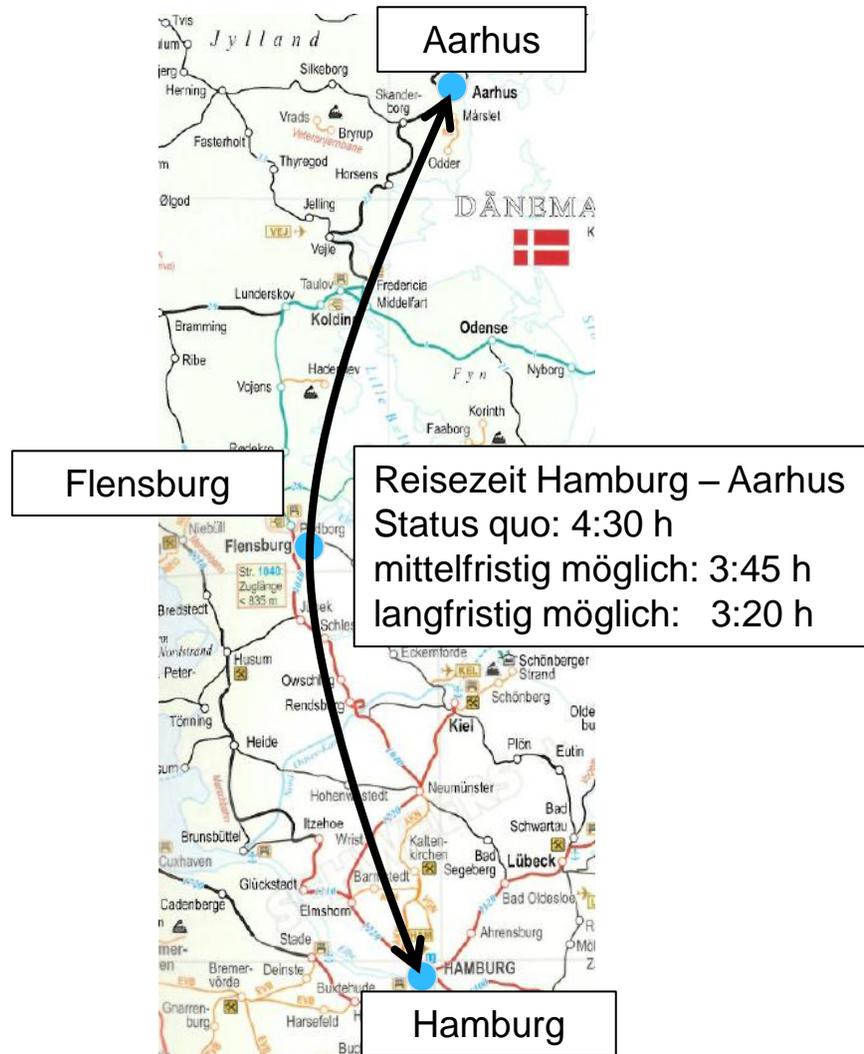
- 17.00 Uhr **Begrüßung** (OB Simon Faber)  
Ziel des Gutachtens (Moderation)
- 17.10 Uhr **Überblick:** Entwicklung und Bewertung möglicher Szenarien (Gutachter)  
*Rückfragen aus dem Publikum*
- 17.40 Uhr **Beteiligung der Öffentlichkeit:** Präsentation und Diskussion von vier Varianten, die sich im 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 Rügenapp, 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)

# Ziel des Projektes

## Optimierung der Bahnstruktur in Flensburg

- Besseres Fernverkehrsangebot zwischen Hamburg, Flensburg und Jütland
- Prüfung von Standorten für einen Fernbahnhof
- Reaktivierung der Bahnstrecke Flensburg – Niebüll
- Verknüpfung von Fern- und Regionalverkehr:  
Wie sind in den unterschiedlichen Varianten jeweils Anbindungen zum jetzigen Personenbahnhof oder alternativ zum ZOB zu bewerten?
- **Aufnahme Ihrer Fragen, Anregungen, Kritik und Hinweise für die abschließende Bewertung der Planfälle.**

# Perspektiven des Bahnverkehrs auf der Jütlandachse



## Regionalverkehr

- Voraussichtlich ab Dezember 2016: Systematisierung des Angebots durch einen schnellen konsequenten Stundentakt von Hamburg mit neuen Fahrzeugen

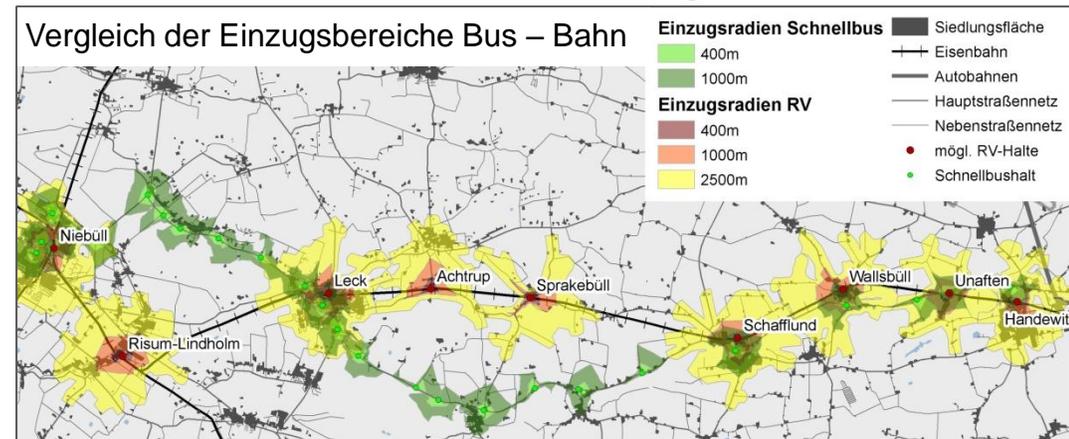
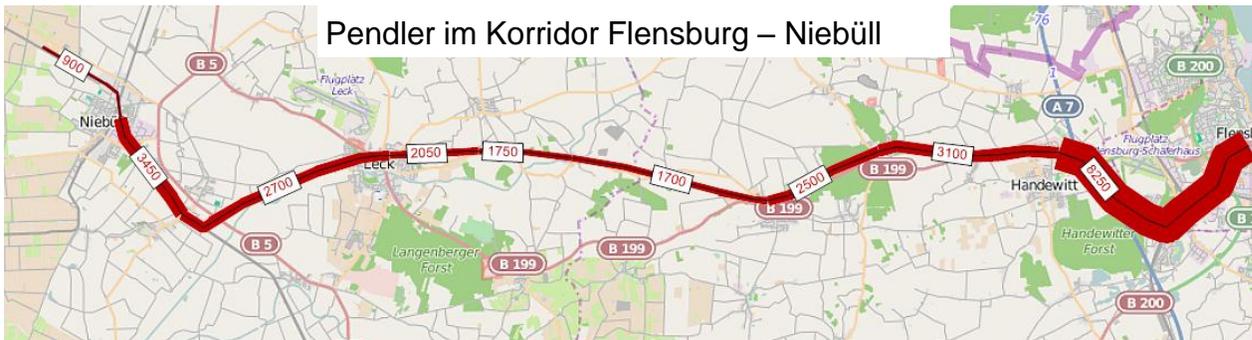
## Fernverkehr

- Fernverkehr Hamburg – Flensburg – Jütland ist heute bedingt konkurrenzfähig zum Pkw.
- 2h-Takt Hamburg – Flensburg – Aarhus ist anzustreben
- Eine Attraktivitätssteigerung ist durch eine Beschleunigung, häufigeres Verkehren sowie systematische und kurze Anschlüsse möglich.

# Perspektiven für den Regionalverkehr Flensburg – Niebüll

- Die Reaktivierung der Bahnstrecke Niebüll – Flensburg ist vielversprechend:
  - Hohes Nachfragepotenzial
  - Kürzere Fahrzeiten als mit dem Bus
  - Sehr gute Anschlüsse in Flensburg, Niebüll und Schafflund (Bus-/Bahn-Konzept) möglich
  - Investitionskosten zwischen 35 und 90 Mio. €
  - Fahrgastpotenzial: mind. 1,2 Mio. Fahrgäste / Jahr
  - geringer Zuschussbedarf je Fahrgast im Vergleich zu anderen Strecken in Schleswig-Holstein
- **Die Reaktivierung sollte mit einer Nutzen-Kosten-Untersuchung weiter verfolgt werden.**

Pendler im Korridor Flensburg – Niebüll



# untersuchte Standorte für einen grenzüberschreitenden Fernverkehrsbahnhof



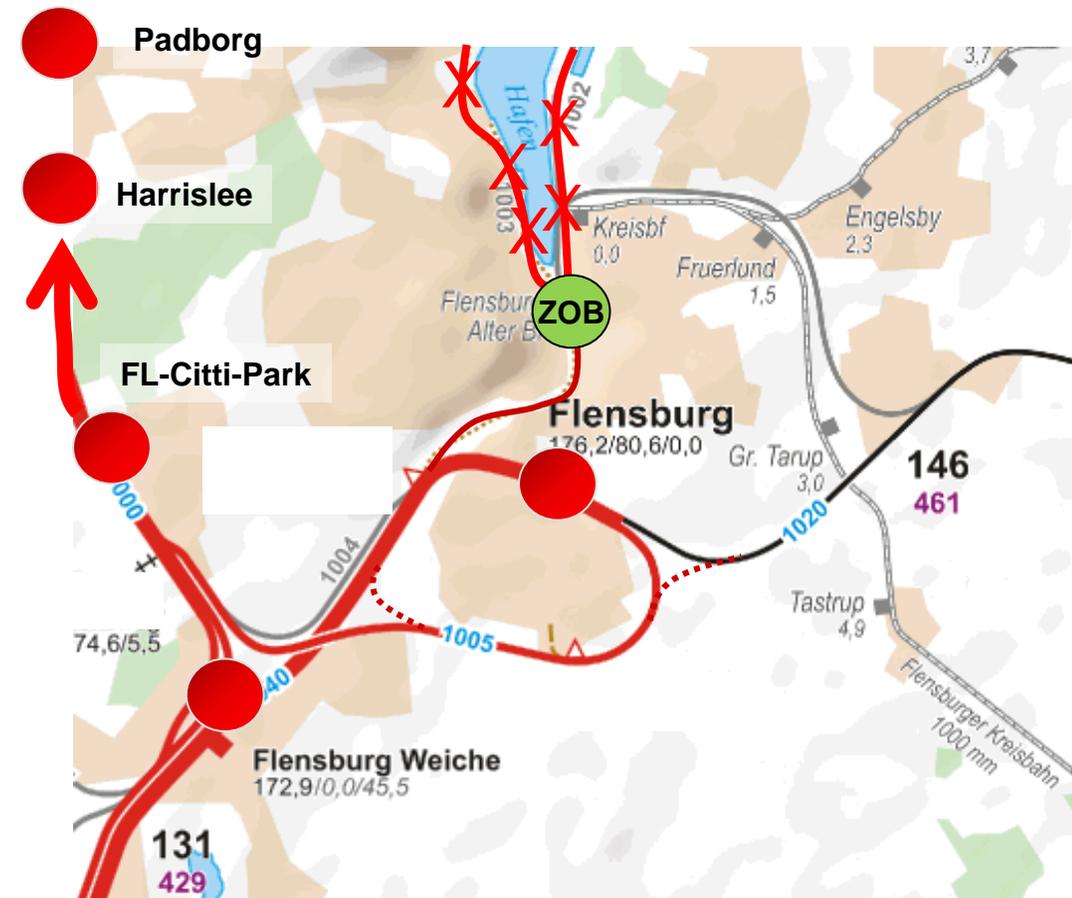
Quelle: Eisenbahnatlas Deutschland, Verlag Schweers und V

- Fünf Standorte wurden untersucht:
  - Flensburg-Weiche
  - CITTI-Park (zwischen Lilienthalstr. und Ochsenweg)
  - Hantslee im Bereich Industrieweg
  - Padborg
  - heutiger Bahnhof als Referenzfall
- Je Standort wurden mehrere Betriebskonzepte untersucht

# Neuordnung des Regionalverkehrs mit neuem Fernbahnhof



- Der Regionalverkehr bedient den neuen Fernbahnhof zur Herstellung der Verknüpfung mit dem Fernverkehr
- Voraussetzung: Betriebskonzept mit passenden Anschlüssen
- Darüber hinaus können weitere Halte bedient werden:
  - neuer Bahnhof gegenüber dem ZOB
  - heutiger Bahnhof sofern die ZOB-Variante nicht realisiert wird bzw. je nach Variante auch langfristig für den RE aus Kiel
- Eine Reaktivierung der Hafenvest- und -ostgleise wird nicht empfohlen.



Quelle: Eisenbahnatlas Deutschland, Verlag Schweers und Wall

# Bewertungskriterien

## **Verkehrliche Aspekte**

- Reisezeiten Fernverkehr
- Erreichbarkeit mit Pkw (aus Flensburg und der Region auf deutscher und dänischer Seite)
- Erreichbarkeiten mit dem ÖV (Richtung Hamburg, DK, zu Flensburger Zielen)
- Erreichbarkeit zu Fuß/Rad von wichtigen Zielen

## **Betriebliche Aspekte**

- Wirtschaftlichkeit des Bahnbetriebs
- Betriebsstabilität, Engpässe

## **Städtebauliche Aspekte/ Integration**

- Umfeldnutzung (Aufenthaltsqualität)
- Entwicklungsmöglichkeiten bzw. geplante Entwicklungen
- strassenseitige Erschließung
- Flächenverfügbarkeit für Bahnanlagen und Parkplätze
- Eigentumsverhältnisse, Altlasten
- Lärmschutzaspekte
- Umsetzungshorizont

## **Kosten: Infrastruktur und Betrieb**

# Bewertungsergebnis

- Harrislee und Padborg haben sich als ungeeignet für einen Fernbahnhof erwiesen:
  - Verknüpfung mit dem Regionalverkehr aufgrund der Lage aufwändig
  - Erreichbarkeit für die Mehrzahl der Nutzer deutlich schlechter als am heutigen Standort
  - Standort Harrislee ist aus Dänemark mit Pkw schlechter zu erreichen als CITTI-Park oder Weiche
- Vier Planfälle (3 Standorte) sind zur weiteren Bearbeitung ausgewählt:
  - Fernbahnhof Weiche + heutiger Bahnhof
  - Fernbahnhof Weiche + heutiger Bahnhof + ZOB
  - Fernbahnhof Citti-Park + heutiger Bahnhof
  - heutigen Bahnhof mit optimiertem Verkehrsangebot

# Weitere Schritte

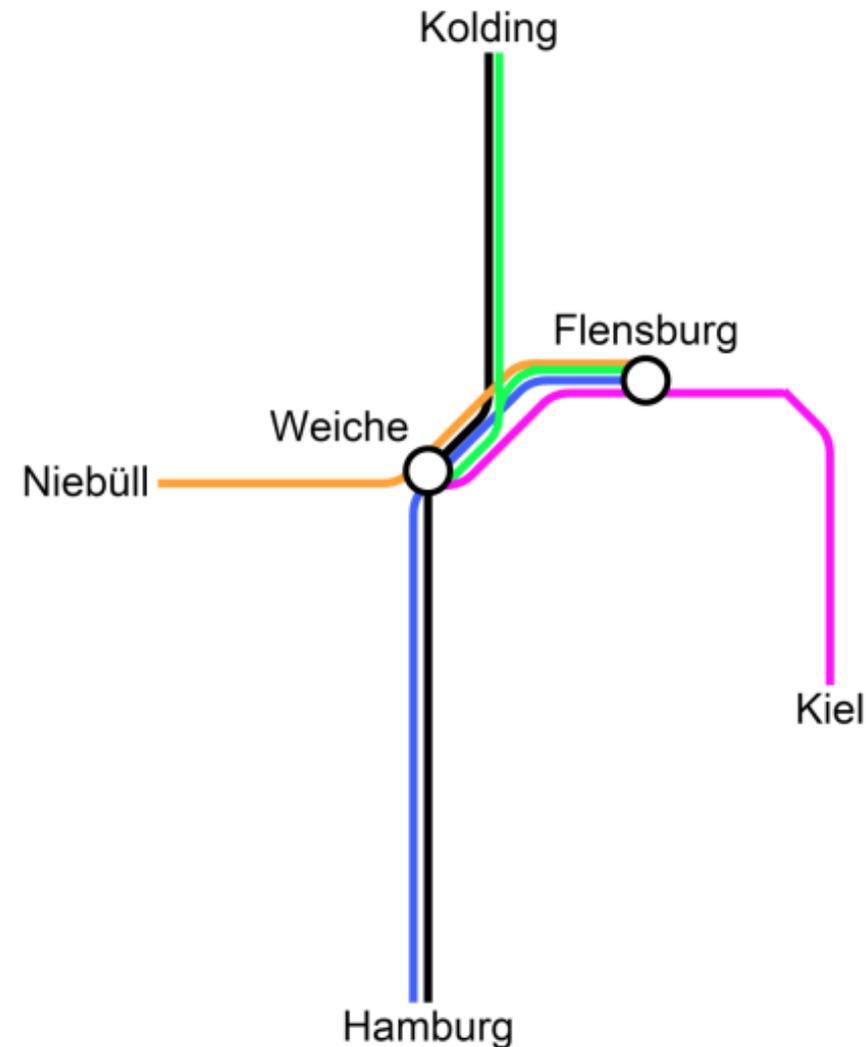
Vertiefte Untersuchung der ausgewählten Planfälle

- weitere Optimierung Fahrpläne Bahn+Bus
- Stadtentwicklungspotenziale
- Auswirkungen auf Verkehrsströme im Umfeld
- Investitions- und Betriebskosten
- Erreichbarkeitswirkungen
- grobe Abschätzung Fahrgastpotenziale
- Umsetzungsplan mit Planungs- und Bauzeiten

Wir freuen uns auf Ihre Hinweise, Kritik und Anregungen.

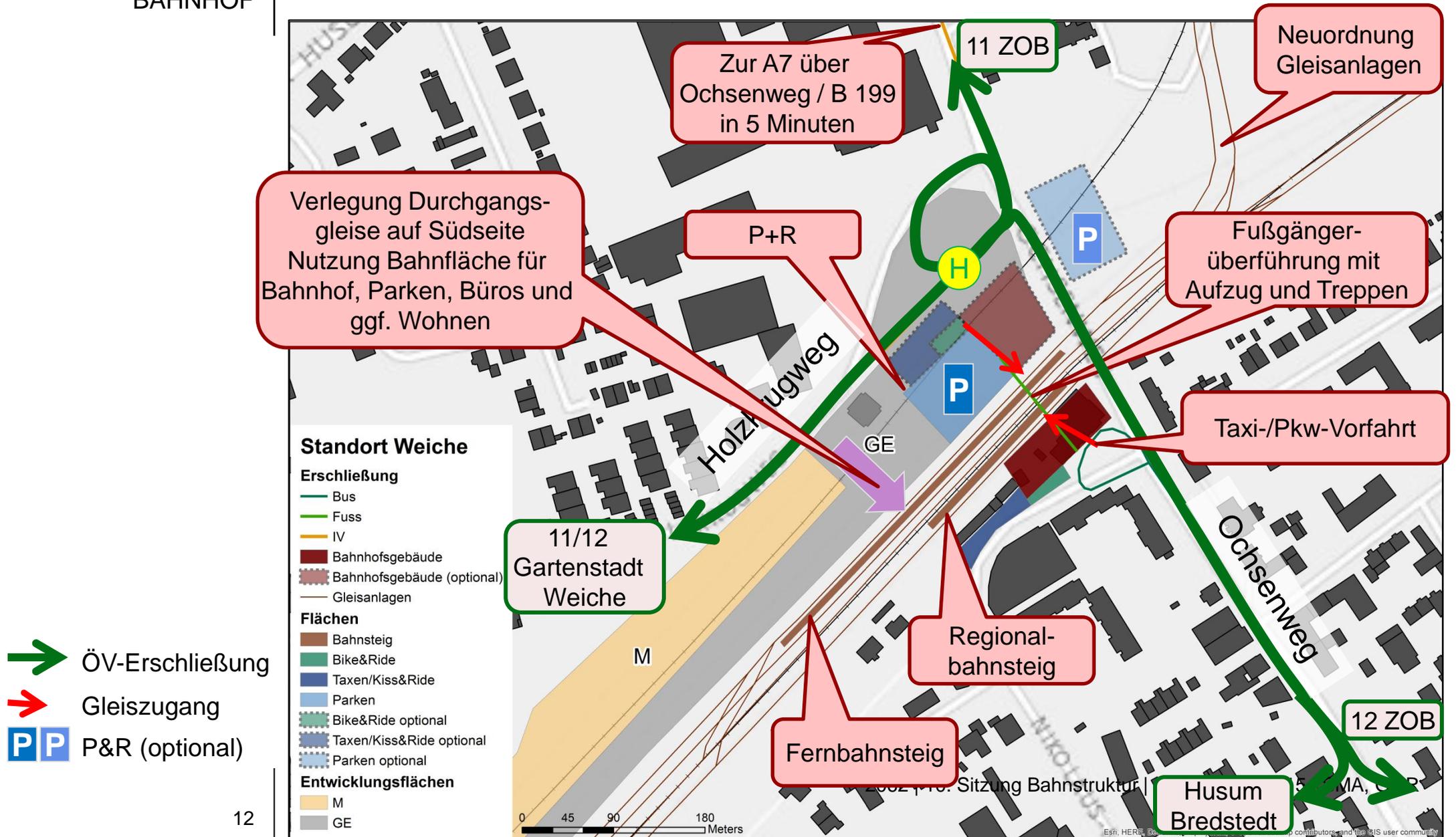
# Linienetzplan

FERNBAHNHOF  
WEICHE + HEUTIGER  
BAHNHOF



- Fernzug (schwarz) alle zwei Stunden über Weiche
- Regionalzüge von Hamburg (blau) und Niebüll (braun) über Weiche zum heutigen Bahnhof
- Regionalzug von Kiel (lila) über heutigen Bahnhof nach Weiche
- Zug aus Dänemark (grün) alle zwei Stunden nach Weiche und zum heutigen Bahnhof

# Fernbahnhof Weiche



# Kosten

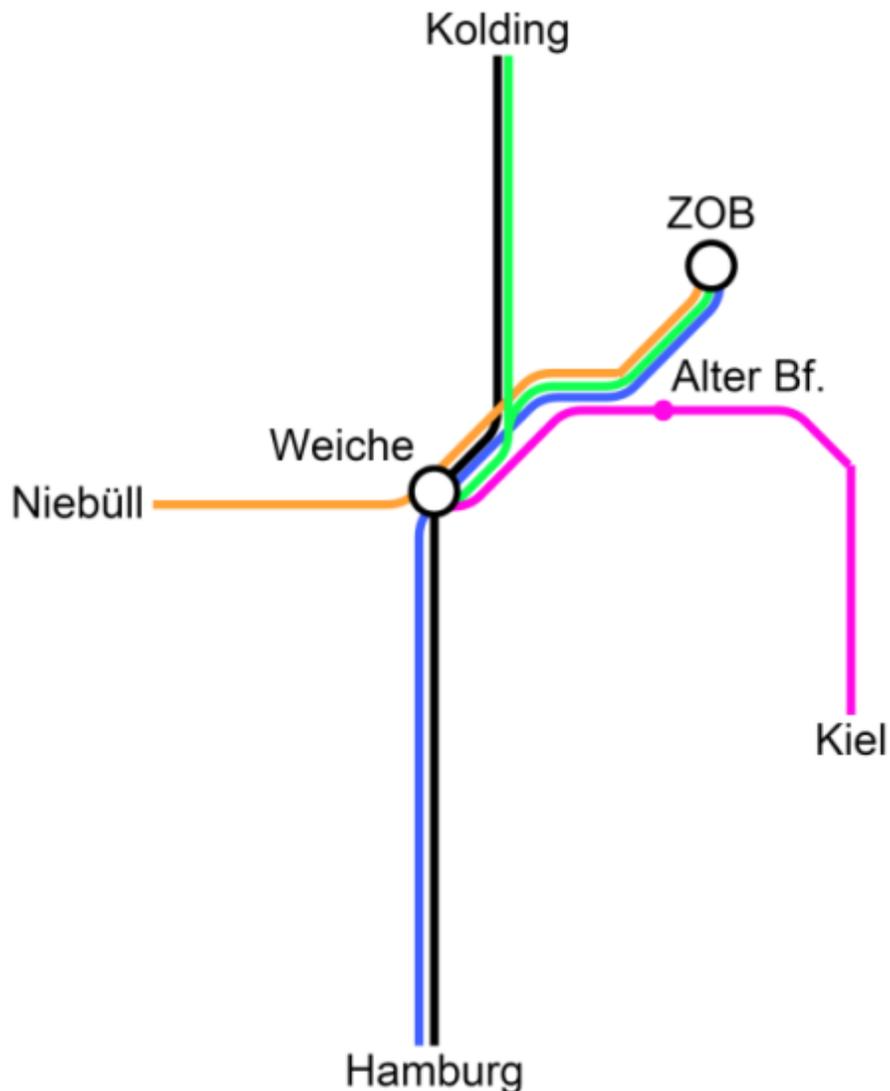
- Spurplananpassungen Bahnhof Weiche
- Neubau/Sanierung von Brücken
- Neubau Bahnsteige, Unterführung, Treppen, Aufzüge
- Bahnhofsgebäude und Außenanlagen, Verkehrsflächen
- P+R-Plätze auf Bahngelände
- Optimierung Verkehrssituation am heutigen Bahnhof
  
- Gesamt-Investitionskosten: 15 bis 30 Mio. €





# Linienetzplan

FERNBAHNHOF  
WEICHE + HEUTIGER  
BAHNHOF + ZOB



- Fernzug (schwarz) alle zwei Stunden über Weiche in beschleunigter Trasse
- Regionalzüge von Hamburg (blau) und Niebüll (braun) über Weiche zum ZOB
- Regionalzug von Kiel (lila) über heutigen Bahnhof nach Weiche
- Zug aus Dänemark (grün) alle zwei Stunden nach Weiche und zum ZOB

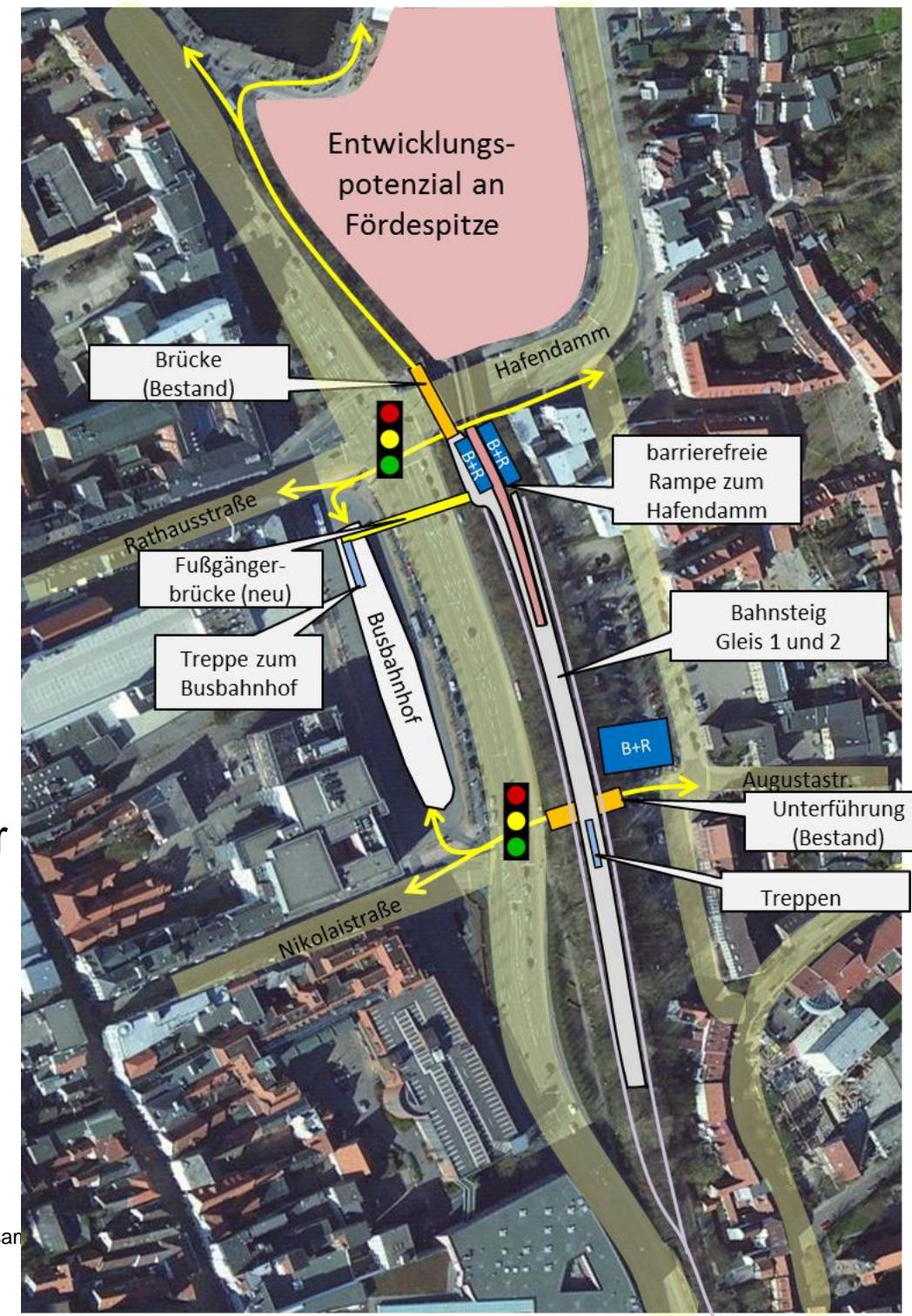
# Bahnhof am ZOB

Zwei- bis dreigleisiger Bahnhof

- Rampe zur Hafenstraße (Barrierefreier Zugang)
- Treppen zu Unterführung Höhe Nikolaistr./Augustastr.
- Nutzung vorhandene Brücke über Hafendamm als Zugang zur Fördespitze
- ggf. Fußgängerbrücke über Süderhofenden zum ZOB denkbar
- Bike+Ride, aber kein Park+Ride

Zwei Gleise sind zunächst ausreichend.

Erweiterung auf drei Gleise ggf. möglich.

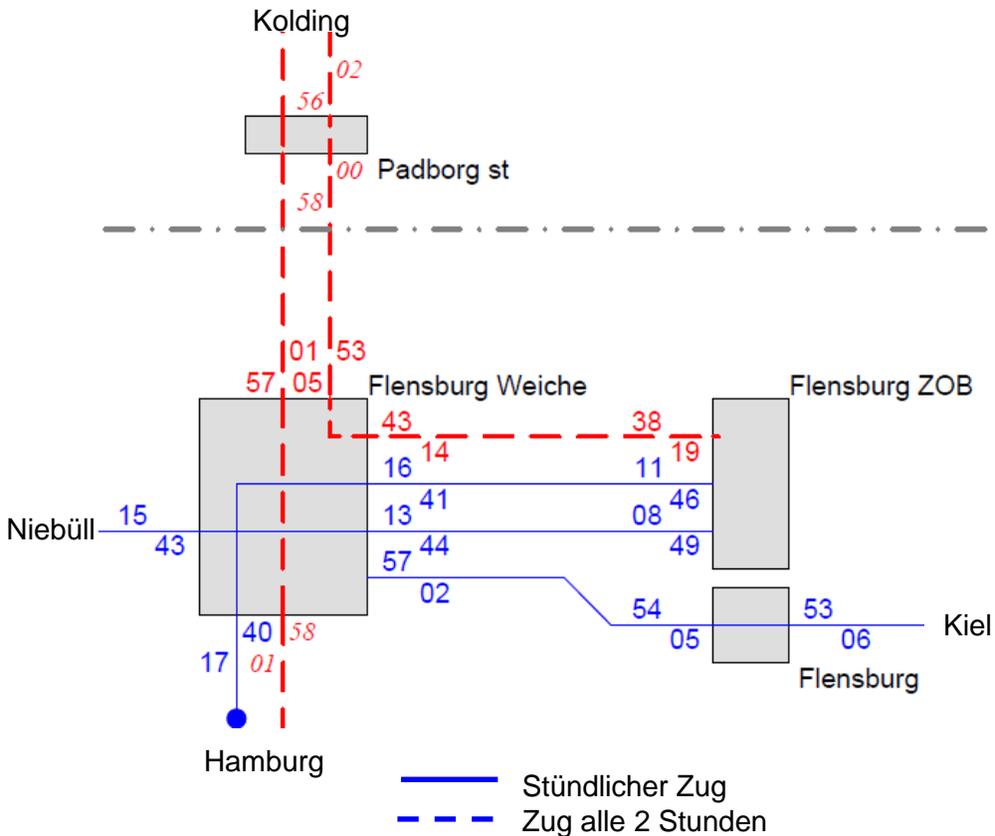


# Kosten

- Kosten für Fernbahnhof Weiche (15 bis 30 Mio. €)
  - Reaktivierung Abzweig Wilhelminental – ZOB
  - Neubau/Sanierung von Brücken
  - Umbau Gleisanlagen am ZOB
  - Neubau Bahnsteige und Rampen und Treppen am ZOB
  - Fußgängerbrücke zum ZOB
  - Bike+Ride-Anlagen
- Summe: 13 bis 29 Mio. €

**Gesamtsumme Investitionskosten von 28 bis 59 Mio. €**

# Vor- und Nachteile Angebotskonzept

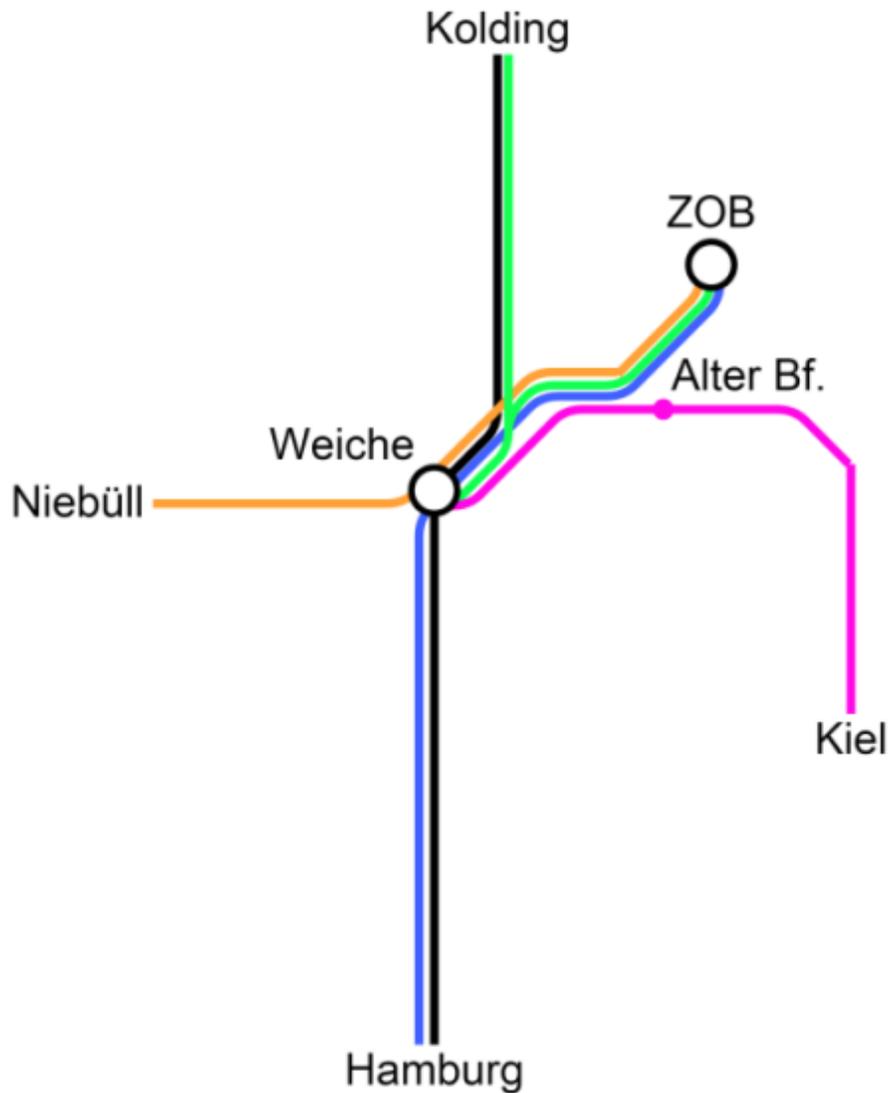


- + Regionalzüge aus Hamburg und Niebüll direkt in die Innenstadt
- + Optimale Verknüpfung am ZOB zu allen Buslinien
- + Hohes Nachfragepotenzial
- + Bequeme Anschlüsse von DK nach Hamburg und Niebüll in Weiche
- + Anschluss vom Fernzug aus DK nach Niebüll und Kiel
- + Weiterbedienung heutiger Bahnhof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

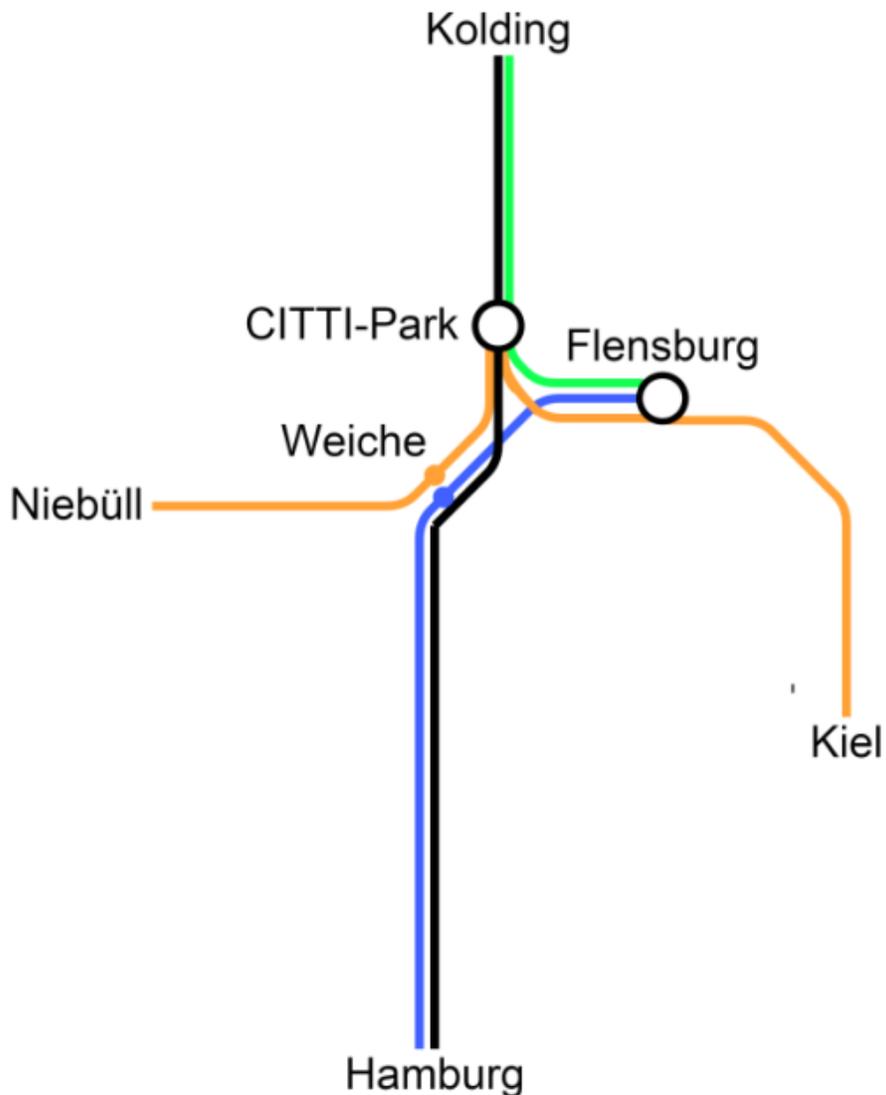
- Lange Standzeiten des Zugs aus Padborg Richtung ZOB in Weiche wegen Trassenkonflikten
- keine direkte Verbindung ZOB<->Kiel
- Eher geringe Übersichtlichkeit aufgrund drei verschiedenen Haltestellen in Flensburg

FERNBAHNHOF WEICHE  
+ HEUTIGER BAHNHOF +  
ZOB

# Ihre Fragen, Kritik, Anregungen ?



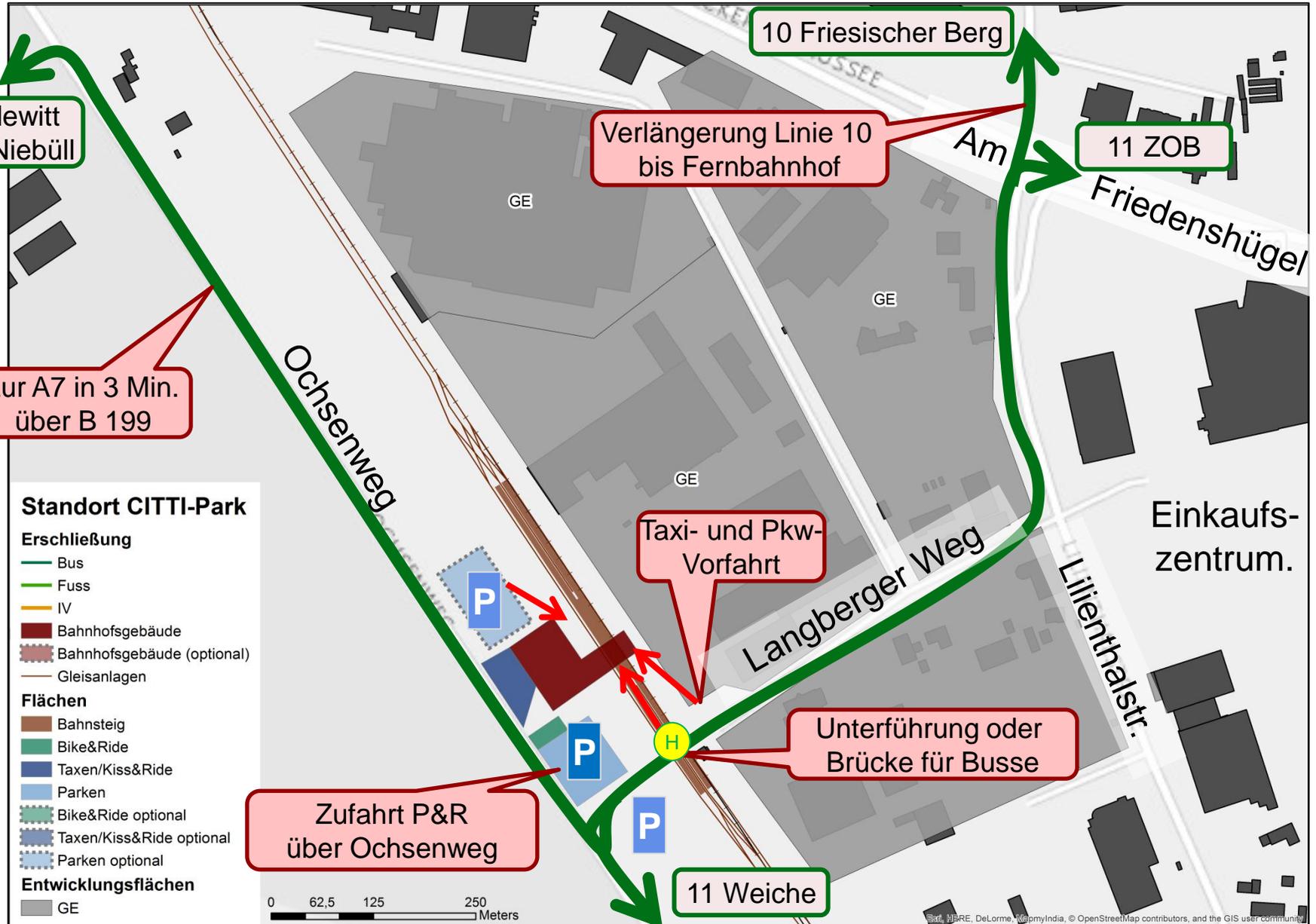
# Linienetzplan



- Fernzug (schwarz) alle zwei Stunden über Fernbahnhof Citti-Park in beschleunigter Trasse
- Regionalzüge von Hamburg (blau) zum alten Bahnhof
- Regionalzüge von Niebüll (braun) über Citti-Park zum alten Bahnhof und weiter nach Kiel
- Zug aus Dänemark (grün) alle zwei Stunden nach über Citti-Park zum alten Bahnhof

# Bahnhof Citti-Park

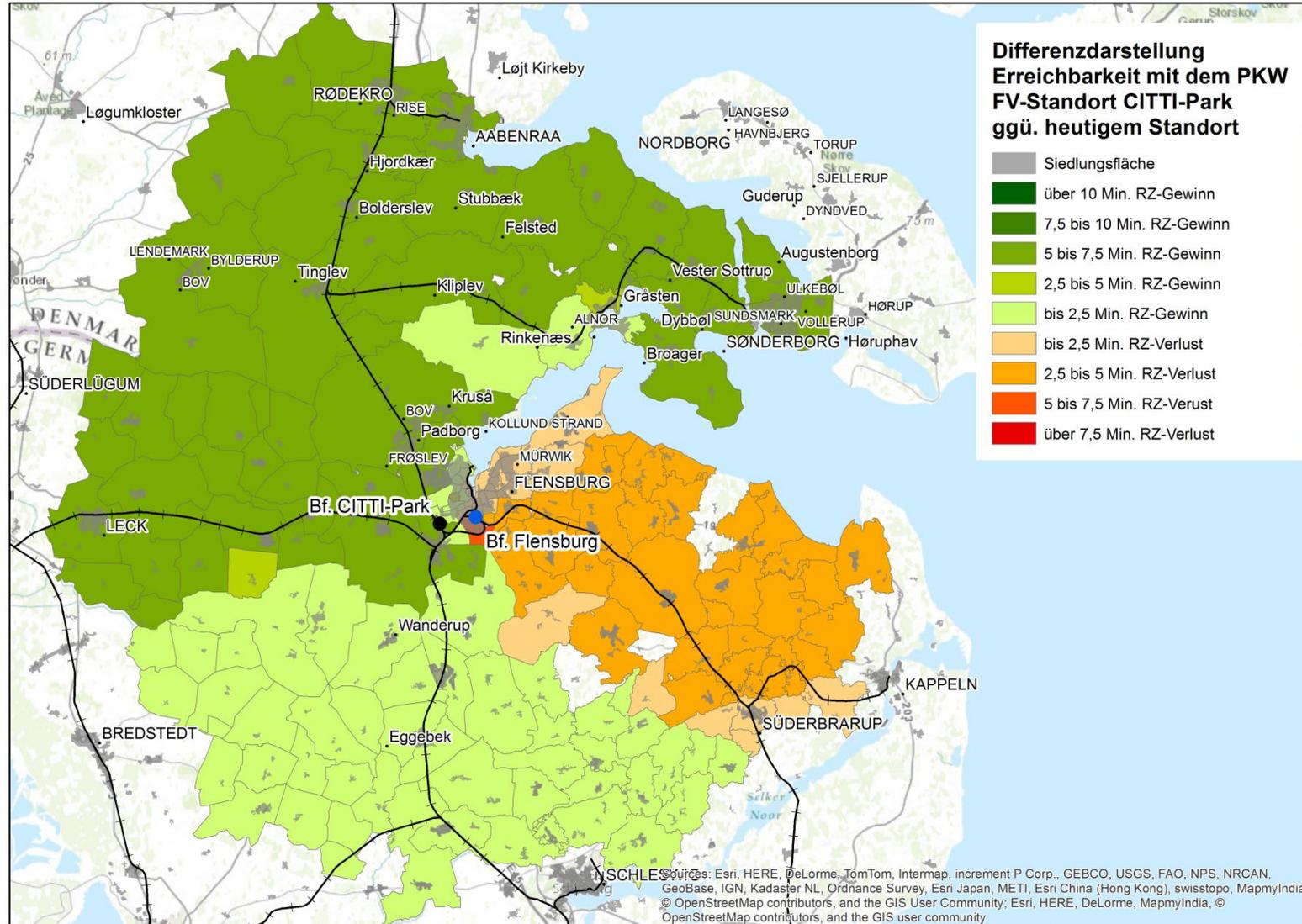
Platz für aufwändige Bahnhofslösung mit mehreren Gleisen analog Plan vorhanden; zunächst jedoch zweigleisige Lösung ausreichend



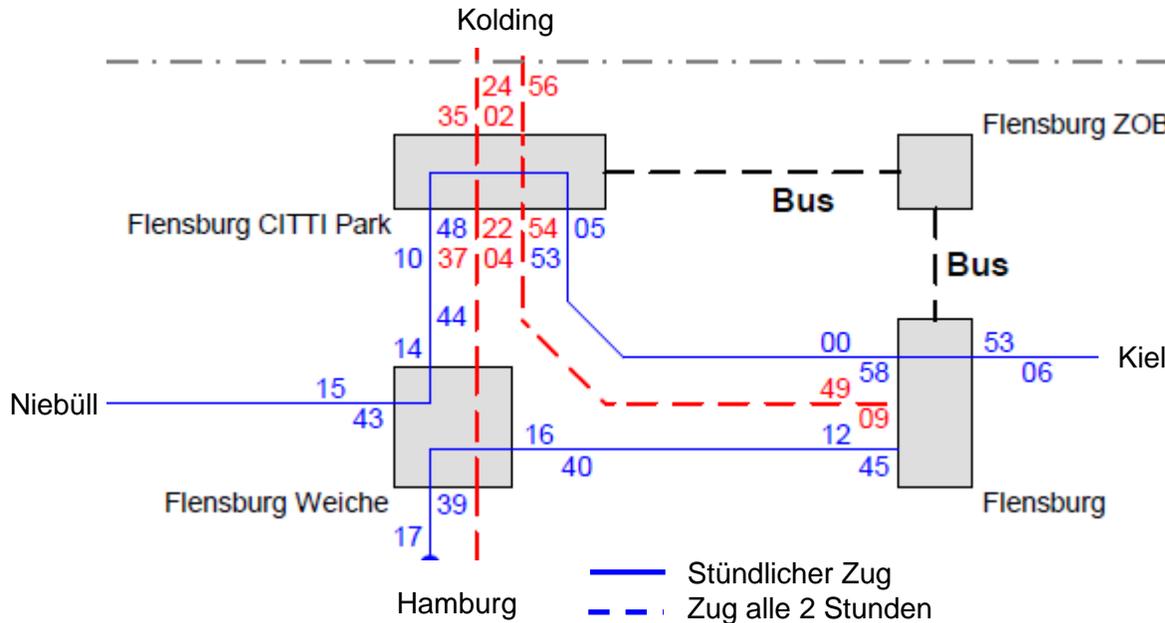
# Kosten

- Spurplananpassungen am Fernbahnhof
- Neubau Bahnsteige, Unterführung, Brücken, Treppen, Aufzüge
- Bahnhofsgebäude und Außenanlagen, Verkehrsflächen
- Bushaltestellen
- P+R-Plätze am Ochsenweg
- + Optimierung Verkehrssituation am heutigen Bahnhof
  
- Gesamt-Investitionskosten: 12 bis 24 Mio. €

# Veränderung der Pkw-Fahrzeit Citti-Park gegenüber heutigem Bahnhof



# Vor- und Nachteile Angebotskonzept

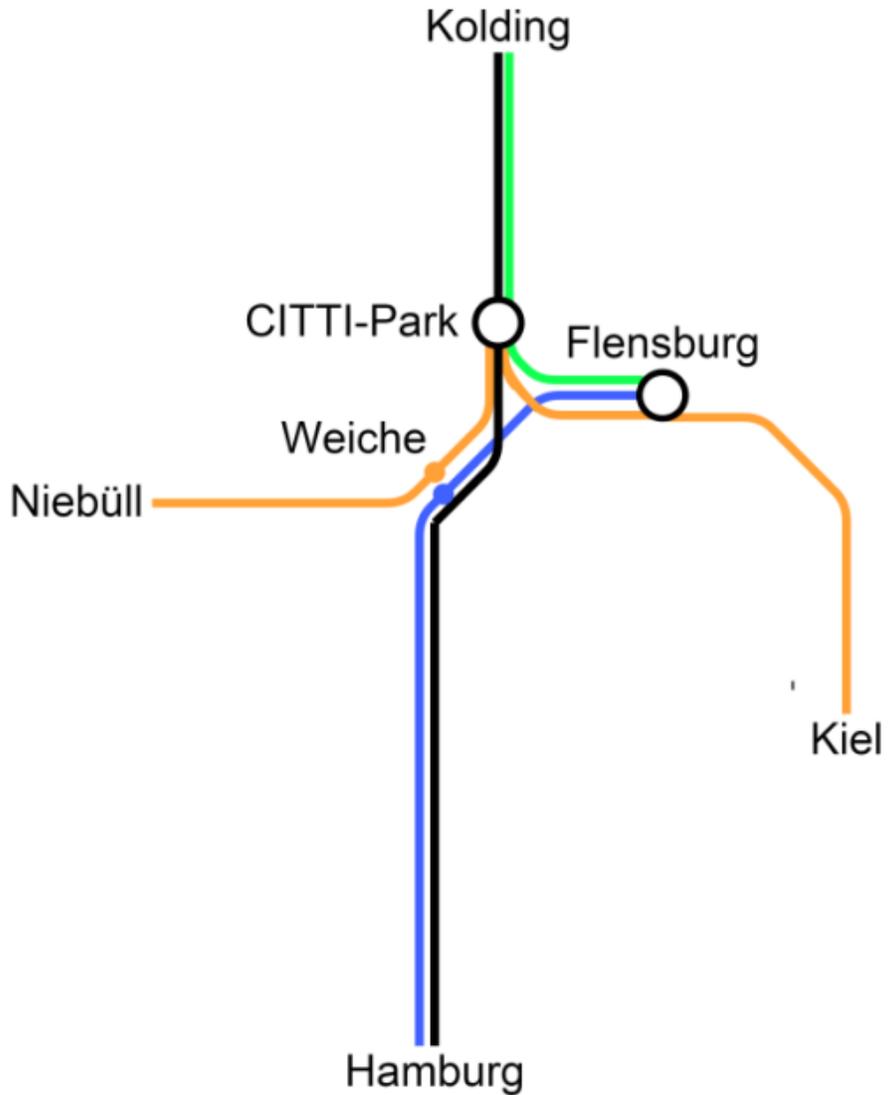


- + RE von Kiel mit Anschluss auf Fernverkehr
- + sehr gute Erreichbarkeit per PKW
- + Verknüpfung mit Stadt- und Regionalbuslinien möglich
- + Anschluss vom Fernzug aus DK nach Niebüll
- + Zug aus Padborg schnell zum Fernbahnhof und zum heutigen Bahnhof

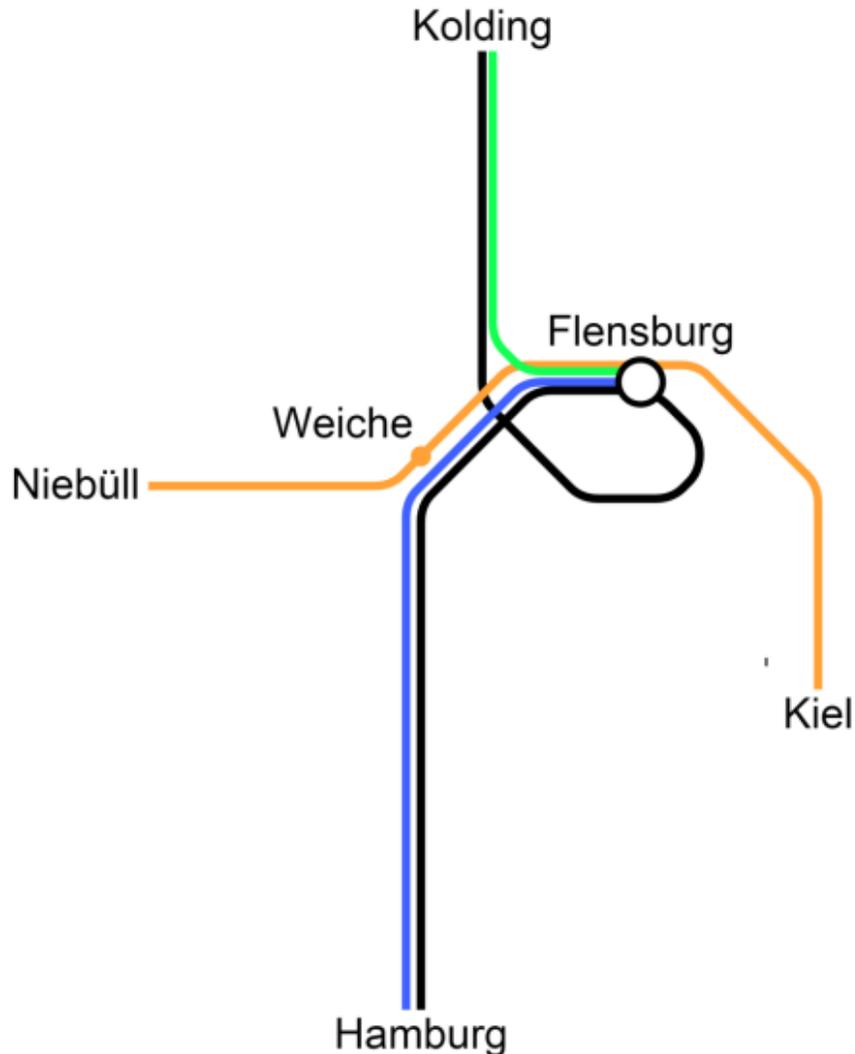
- 10 Minuten Reisezeitverlust von Niebüll zum heutigen Bahnhof
- kaum Einwohner und wenig Ziele in fußläufiger Erreichbarkeit von CITTI-Park
- knapper Anschluss vom Zug aus Richtung Padborg nach Hamburg
- keine Direktverbindung zum ZOB

CITTI-PARK

# Ihre Fragen, Kritik, Anregungen ?

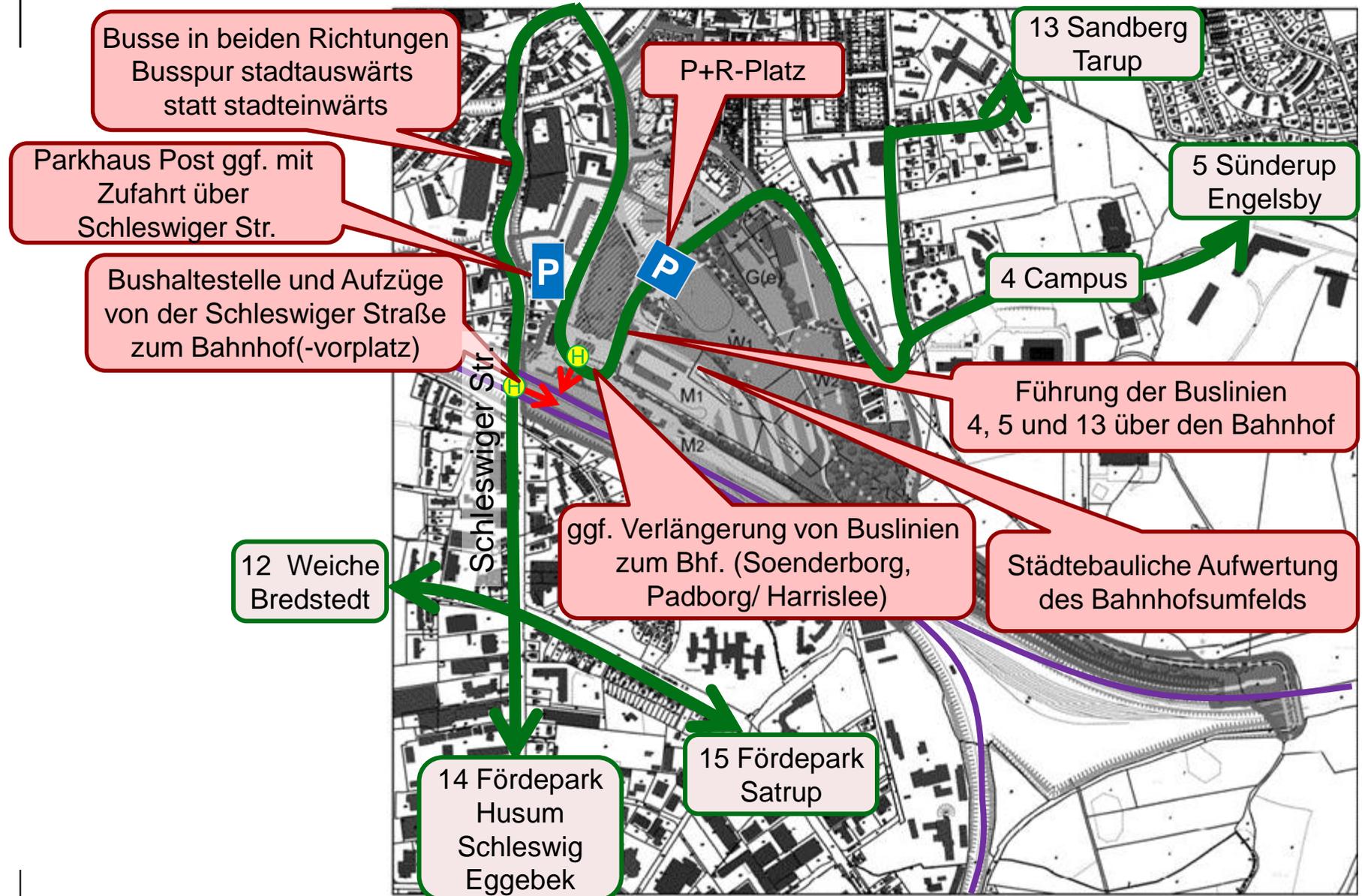


# Linienetzplan



- Fernzug (schwarz) alle zwei Stunden über heutigen Bahnhof und Schleife
- Regionalzüge von Hamburg (blau) zum heutigen Bahnhof
- Regionalzüge von Niebüll (braun) über heutigen Bahnhof nach Kiel
- Zug aus Dänemark (grün) alle zwei Stunden über Verbindungskurve Wilhelmental zum heutigen Bahnhof

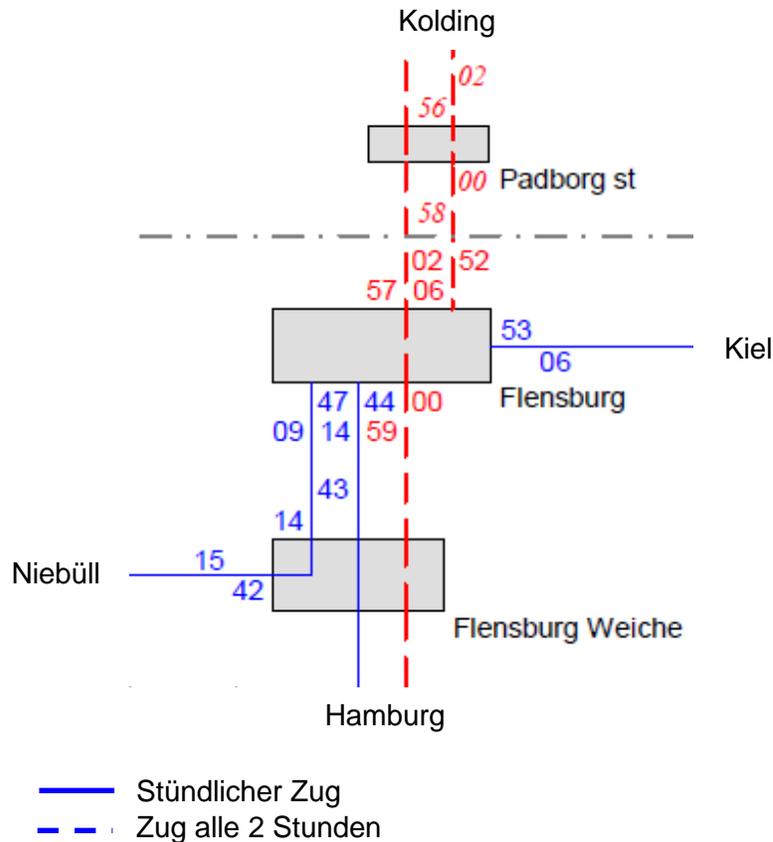
# Verbesserte Verkehrsanbindung



# Kosten

- Reaktivierung Verbindungskurve Wilhelmental von Padborg zum Bahnhof
- Umbau Schleswiger Straße
- Umbau Bahnhofstraße, Außenanlagen, Bushaltestellen
- Aufzug von Schleswiger Straße zum Bahnhof
- Neubau P+R-Plätze
  
- Gesamt-Investitionskosten: 8 bis 20 Mio. €

# Vor- und Nachteile Angebotskonzept

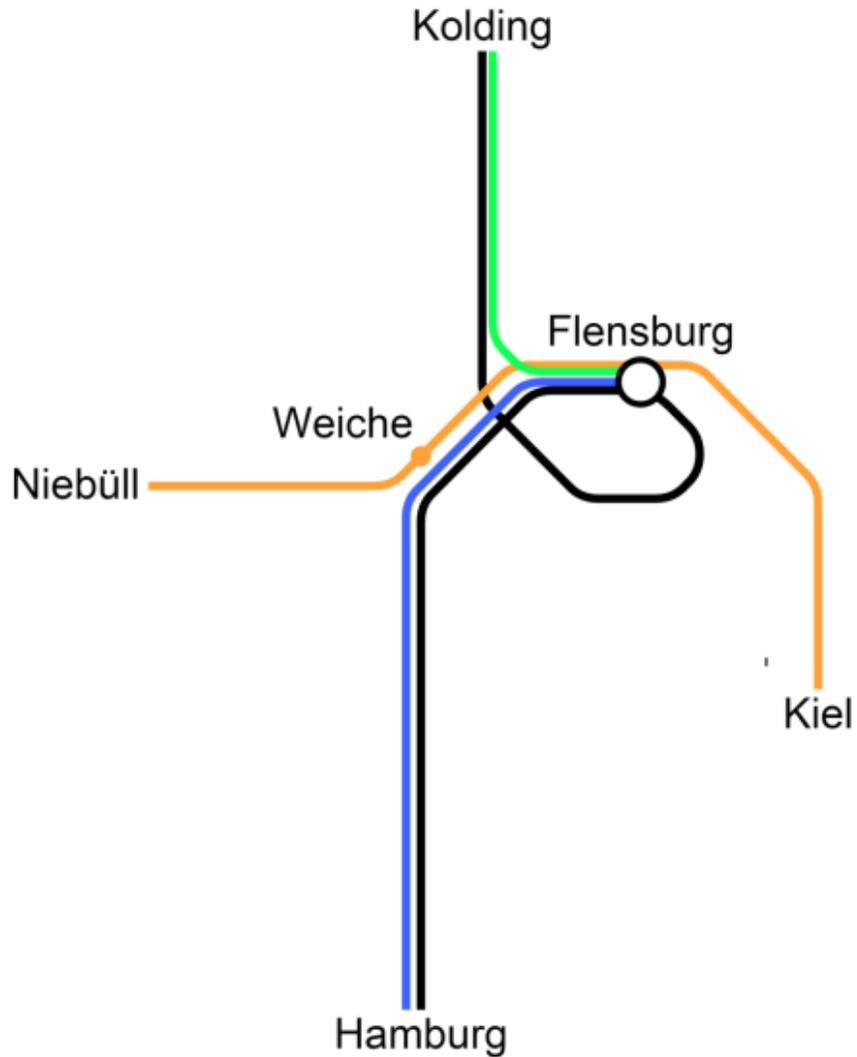


- + städtisches Umfeld, das weiter verdichtet und aufgewertet wird
- + Nähe zum Campus
- + Anschluss aus Ri. Padborg nach Hamburg und Niebüll
- + Anschluss vom Fernzug aus DK nach Niebüll und Kiel
- + ausreichende Wendezeiten für alle Linien
- + Bessere Busverknüpfungen
- + Verbesserung Parksituation
- + kurzfristig umsetzbar
- + geringe Kosten

- kein Reisezeitgewinn für den Fernverkehr
- PKW-Erreichbarkeit mäßig
- im Vergleich zum ZOB:
  - weniger Ziele fußläufig erreichbar
  - Anschluss an weniger Stadt- und Regionalbuslinien

HEUTIGER BAHNHOF  
MIT OPTIMIERTEM  
VERKEHRSANGEBOT

# Ihre Fragen, Kritik, Anregungen ?



# Weitere Schritte

Vertiefte Untersuchung der ausgewählten Planfälle

- weitere Optimierung Fahrpläne Bahn+Bus
- Stadtentwicklungspotenziale
- Auswirkungen auf Verkehrsströme im Umfeld
- Investitions- und Betriebskosten
- Erreichbarkeitswirkungen
- grobe Abschätzung Fahrgastpotenziale
- Umsetzungsplan mit Planungs- und Bauzeiten

Wir freuen uns auf Ihre Hinweise, Kritik und Anregungen.