



Gutachten zur Bahnstruktur in und um Flensburg

3. Öffentlichkeitsbeteiligung Fr. 19.2.16, 17-19 Uhr

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 „Fernbahnhof Weiche“ • Schwerpunkt „Regionalverkehrshalt am 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)

Zukünftige Bahnstruktur in Flensburg

Bürgerveranstaltung
Flensburg, 19.02.2016



optimising railways



Inhalt

- Aufgabenstellung
- Reaktivierung der Strecke Flensburg – Niebüll
- Perspektiven des Fernverkehrs
- untersuchte Fernverkehrsstandorte
- Bewertungskriterien und Ergebnisse
- Modulares Konzept
- Nutzen für die Bevölkerung
- Zusammenfassung

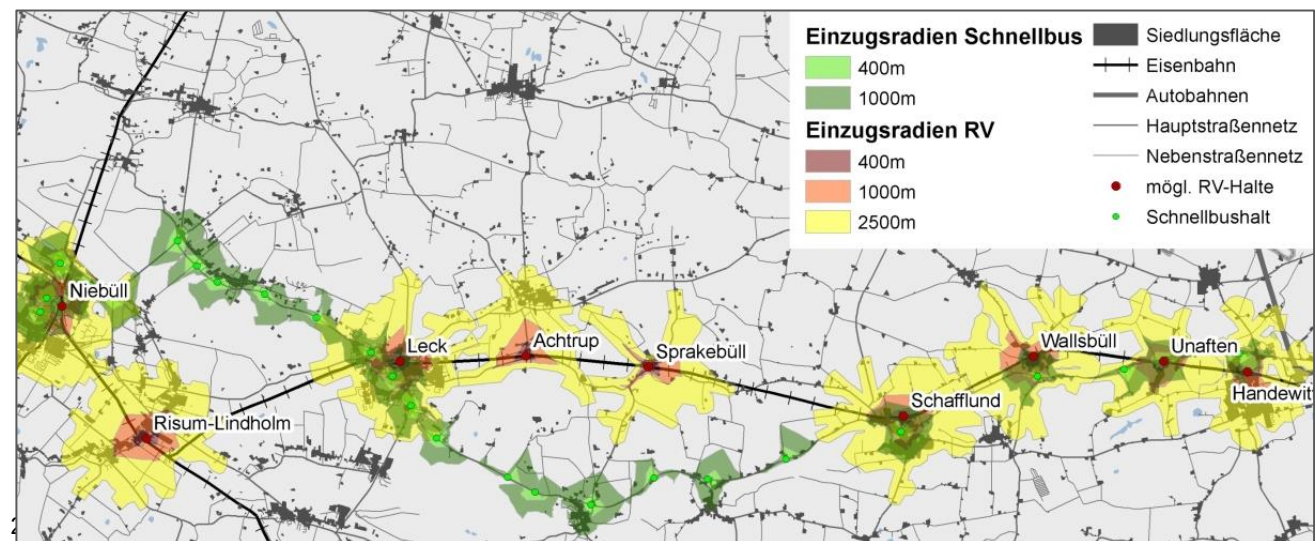
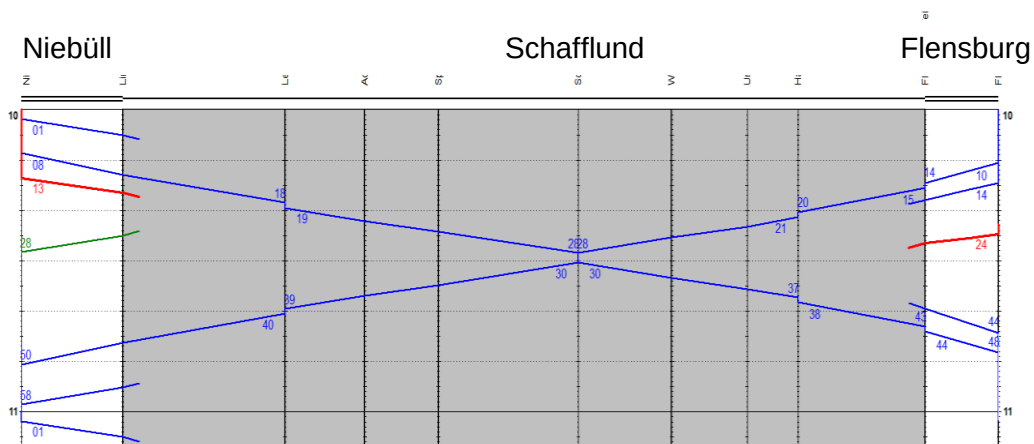
Aufgabenstellung

Optimierung der Bahnstruktur in Flensburg

- Besseres Fernverkehrsangebot zwischen Hamburg, Flensburg und Jütland
- Prüfung von Standorten für einen Fernbahnhof
- Prüfung der 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?

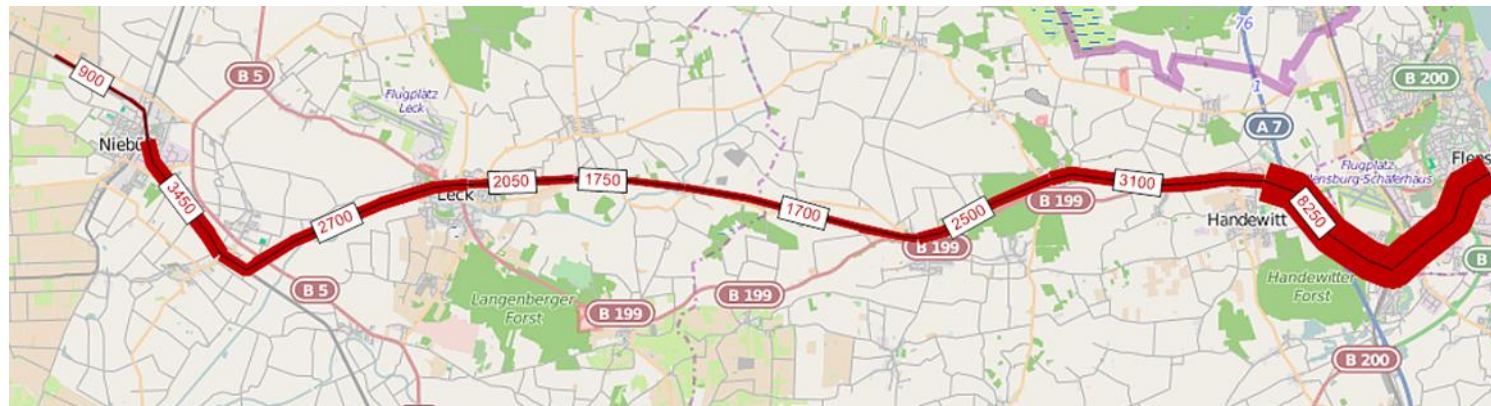
Perspektiven für den Regionalverkehr Flensburg – Niebüll (1/2)

- Reaktivierung der Bahnstrecke Niebüll – Flensburg ist vielversprechend:
 - Hohes Nachfragepotenzial
 - Kürzere Fahrzeiten als mit dem Bus
 - Unterstellung eines Stundentaktes Flensburg – Niebüll
 - Sehr gute Anschlüsse in Flensburg und Niebüll mit Integration in die jeweiligen Anschlussknoten
 - Kreuzungen der Züge im neuen Kreuzungsbahnhof Schafflund mit optimalen Anschlüssen vom Bus in alle Richtungen (Bus-/Bahn-Konzept)

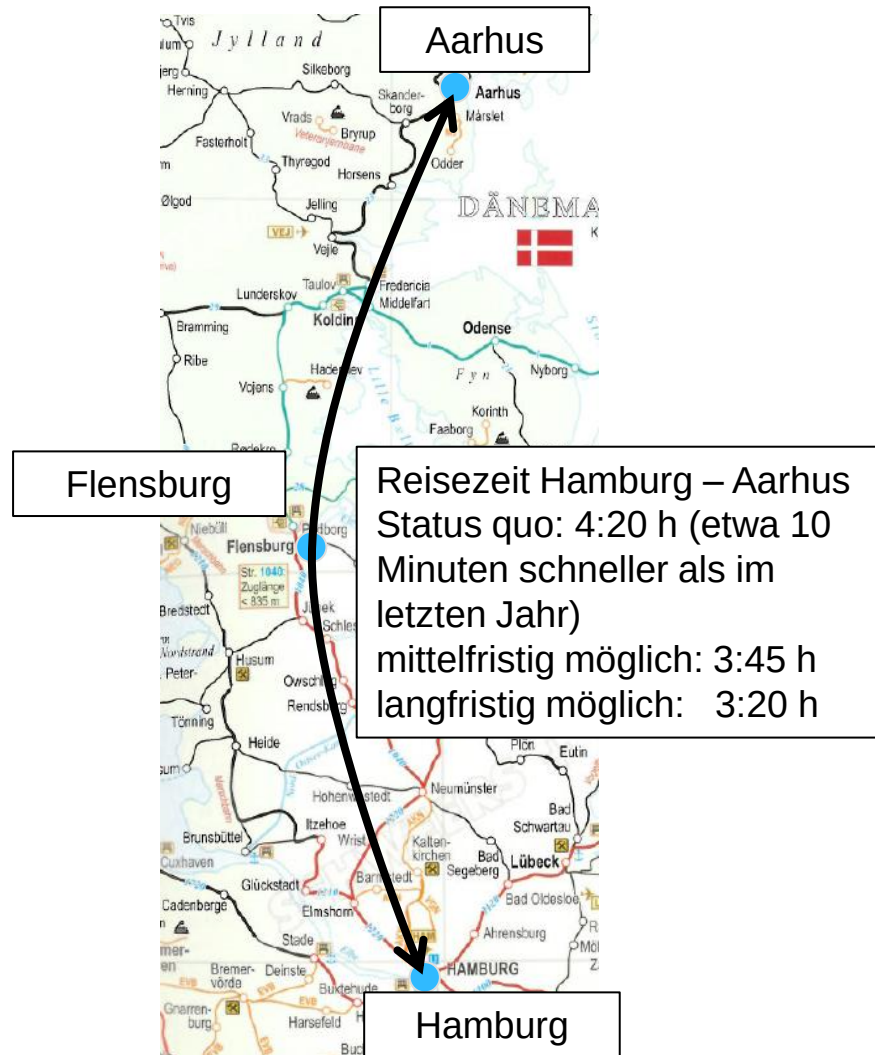


Perspektiven für den Regionalverkehr Flensburg – Niebüll (2/2)

- Resultate der Untersuchung:
 - Investitionskosten zwischen 35 und 90 Mio. €
 - Mindestens 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 und ist deswegen in den weiteren Untersuchungen unterstellt.**

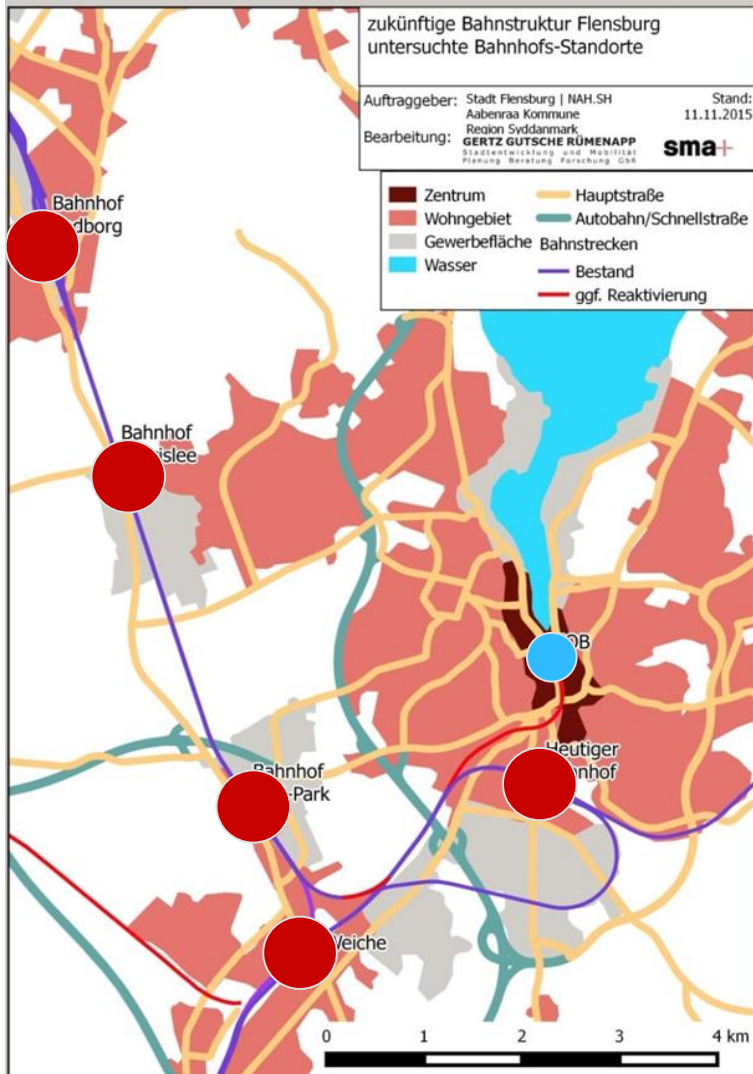


Perspektiven des Bahnverkehrs auf der Jütlandachse



- Fernverkehr Hamburg – Flensburg – Jütland ist heute bedingt konkurrenzfähig zum Pkw.
- Eine Attraktivitätssteigerung ist durch eine Beschleunigung, häufigeres Verkehren und bessere Anschlüsse möglich.
- 2h-Takt Hamburg – Flensburg – Aarhus ist anzustreben
- Systematisierung des Fernverkehrs: Chancen für den Regionalverkehr durch systematische Anschlüsse
- Voraussichtlich ab Dezember 2016: Stundentakt im Regionalverkehr von Hamburg mit neuen Fahrzeugen

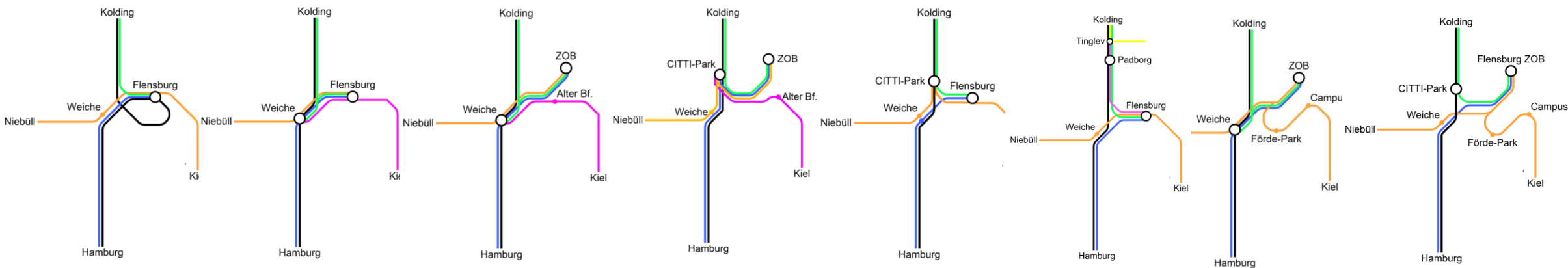
untersuchte Standorte für einen grenzüberschreitenden Fernverkehrsbahnhof



- Fünf Standorte wurden untersucht:
 - Flensburg-Weiche
 - CITTI-Park
(zwischen Lilienthalstr. und Ochsenweg)
 - Harrislee im Bereich Industrieweg
 - Padborg
 - heutiger Bahnhof als Referenzfall
- Zusätzliche Prüfung der Reaktivierung der Bahnstrecke zu einem Nahverkehrsbahnhof am ZOB

untersuchte Betriebskonzepte

- Je Fernverkehrsstandort wurden mehrere Betriebskonzepte untersucht mit/ohne Anbindung des ZOB untersucht
- Bei einer Reaktivierung der Strecke zum ZOB verkehren je nach Konzept nicht alle Regionalverkehrslinien dorthin



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

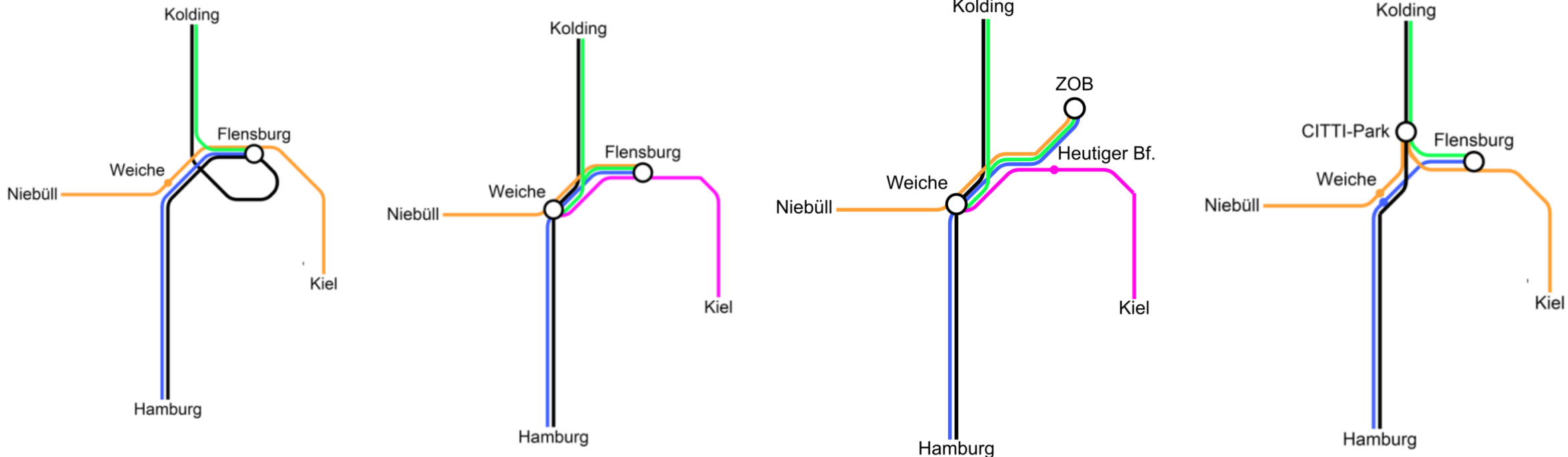
Kosten: Infrastruktur und Betrieb

Kategorie	Unterkategorie	Kriterium	heutiger Bahnhof	Fernbahnhof Padborg	Fernbahnhof Weiche			Fernbahnhof CTT-Park		
			Optimierter Nullfall	Padborg + heutiger Bf.	Weiche + heutiger Bf.	Weiche + ZOB	CTT-Park + heutiger Bf.	CTT-Park + heutiger Bf. +ZOB	CTT-Park + ZOB	CTT-Park + ZOB
Städtebaul. Aspekte/ Integration	städttebauliche Integration	Umfeldnutzung (Aufenthaltsqualität)	3	3	3	3	3	3	3	3
		Bew.-Möglichkeiten bzw. geplante Entw.	4	2	4	4	3	3	3	3
		strassenseitige Anbindung	2	2	2	2	3	3	3	3
		innerhalb der Bahntrasse	4	3	4	4	2	2	2	2
		außerhalb der Bahntrasse	3	3	2	2	2	2	2	2
	Flächenverfügbarkeit	Parkplätze	3	2	3	3	3	3	3	3
		Flächenverhältnisse	3	2	3	3	3	4	4	4
		Flächenverhältnisse	3	2	3	3	3	3	3	3
		Beschließung/Anbindung des neuen Fernbahnhofs	2	3	3	3	3	4	4	4
		ÖV (Busverbindungen, Bussen, neue Linien erforderlich etc.)	3	3	3	3	3	2	2	2
Verkehrl. Aspekte	Erreichbarkeit MIV	IV städtisch	3	3	2	2	2	3	3	3
		IV regional	2	2	3	3	3	4	4	4
		IV dänemark	3	3	3	3	3	4	4	4
		ÖV städtisch	4	3	2	2	3	3	3	3
		ÖV regional	4	3	3	3	3	3	3	3
	Erreichbarkeit ÖV	ÖV städtisch	4	3	3	3	3	3	3	3
		ÖV regional	4	3	3	3	3	3	3	3
		ÖV dänemark	4	3	3	3	3	3	3	3
		ÖV städtisch	4	3	3	3	3	3	3	3
		ÖV regional	4	3	3	3	3	3	3	3
Betriebl. Aspekte	Wirtschaftlichkeit SPNV	Wirtschaftlichkeit SPNV	4	4	4	4	4	4	4	4
		Betriebsstabilität	4	4	4	4	4	4	4	4
		Wirtschaftlichkeit SPNV	4	4	4	4	4	4	4	4
		Betriebsstabilität	4	4	4	4	4	4	4	4
		Wirtschaftlichkeit SPNV	4	4	4	4	4	4	4	4
Kosten	Infrastruktur	Infrastruktur	4	4	4	4	4	4	4	4
		Betrieb	4	4	4	4	4	4	4	4
		Infrastruktur	4	4	4	4	4	4	4	4
		Betrieb	4	4	4	4	4	4	4	4
		Infrastruktur	4	4	4	4	4	4	4	4
Umsetzung und Nebeneffekte	Planungszeit	Planungszeit	4	4	4	4	4	4	4	4
		Planungszeit	4	4	4	4	4	4	4	4
		Planungszeit	4	4	4	4	4	4	4	4
		Planungszeit	4	4	4	4	4	4	4	4
		Planungszeit	4	4	4	4	4	4	4	4
	Nebeneffekte	Umwelt/ Lärmschutzaspekte	3	3	3	3	3	3	3	3
		Umwelt/ Lärmschutzaspekte	3	3	3	3	3	3	3	3
		Umwelt/ Lärmschutzaspekte	3	3	3	3	3	3	3	3
		Umwelt/ Lärmschutzaspekte	3	3	3	3	3	3	3	3
		Umwelt/ Lärmschutzaspekte	3	3	3	3	3	3	3	3

	Ausgewogen			Verkehrlicher Fokus	
	Punkte	Rang		Punkte	Rang
Optimierter Nullfall	286,7	4		274,3	7
Padborg + alter Bf.	246,8	8		249,0	8
Citti-Park + alter Bf.	290,1	3		297,5	3
Citti-Park + alter Bf. + ZOB	261,2	7		278,4	6
Citti-Park + ZOB	280,4	5		304,0	2
Weiche + alter Bf.	291,4	2		282,2	5
Weiche + alter Bf. + ZOB	301,0	1		311,1	1
Weiche + ZOB	278,8	6		285,5	4
	Kostenfokus			städttebaulicher Fokus	
	Punkte	Rang		Punkte	Rang
Optimierter Nullfall	334,8	1		300,2	3
Padborg + alter Bf.	287,9	4		229,5	8
Citti-Park + alter Bf.	296,8	2		274,3	5
Citti-Park + alter Bf. + ZOB	205,4	8		248,2	7
Citti-Park + ZOB	231,0	6		262,8	6
Weiche + alter Bf.	295,8	3		300,9	1
Weiche + alter Bf. + ZOB	270,1	5		300,4	2
Weiche + ZOB	228,0	7		286,6	4

vertieft untersuchte Planfälle

- Vier Planfälle wurden für eine vertiefte Untersuchung ausgewählt und auf der letzten Bürgerveranstaltung präsentiert



Hinweise und Fragen aus der letzten Bürgerbeteiligung

Thema	Antwort
Fernbahnhof Weiche: Barrierewirkung der Bahn, Verkehrssicherheit, Schulwege, Auswirkung auf das Quartier, Ausgleichsflächen	Verringerung der Breite der Bahn, neue Querung für Fußgänger und Radfahrer, Wohn- und Gewerbeentwicklungspotenziale (s. Kapitel 7.2.2)
Fernbahnhof Weiche Richtung Altholzkrug verschieben	Einbindung der Bahnstrecke aus Niebüll schwierig, Standort am Ochsenweg ermöglicht optimale Verknüpfung mit dem Busverkehr. Bahnparallele Straße zu neuem BAB-Anschluss Altholzkrug langfristig denkbar (s. Kapitel 7.2.2)
Güterverkehr	2.5.3, 4.2.2 und 4.2.3
Fahrzeitverkürzung durch neuen Fernbahnhof / Wegfall der Schleife	s. Kapitel 2.4
Erreichbarkeit mit Pkw	s. Kapitel 4.3.2
Erreichbarkeit ÖPNV der Fernbahnhöfe	s. Kapitel 4.2 und 6.2.1
Kieler Zug über Weiche zum ZOB	s. Kapitel 5.1.4
Anzahl der Züge am ZOB, Eingleisigkeit	s. Kapitel 5.1.1
Verknüpfung mit dem Radverkehr	s. Kapitel 7.2.1 bis 7.2.4
Fernbahnhof CITTI-Park: Erreichbarkeit mit dem Bus	s. Kapitel 7.2.4
Heutiger Bahnhof: Verkehrsführung Schleswiger Straße	s. Kapitel 7.2.1
Heutiger Bahnhof: Denkmalschutz	s. Kapitel 7.3
Kosten, Nutzen und Wirtschaftlichkeit heutiger Bf. im Vergleich zu Weiche	s. Kapitel 7.6
Fördermöglichkeiten	s. Kapitel 7.7
Einsparung Schleife / heutiger Bf.	s. Kapitel 7.2.3

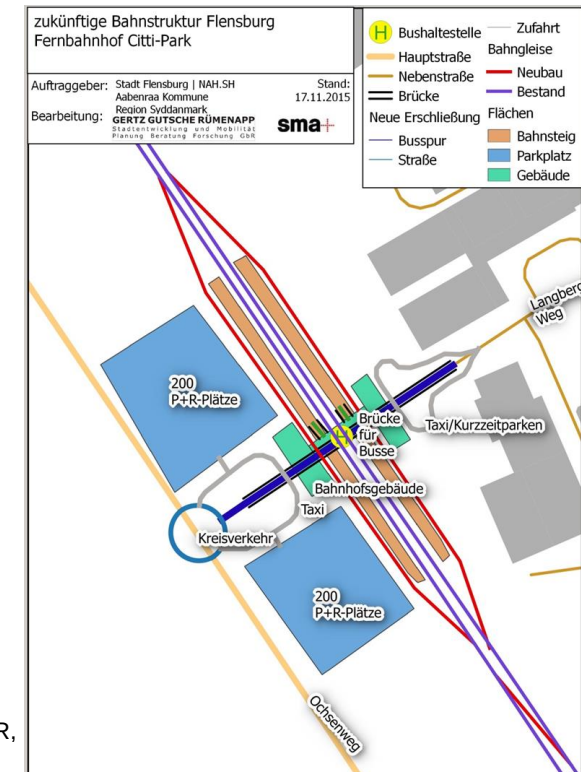
Bewertungsergebnisse

Die Standorte Padborg und Harrislee haben sich als ungeeignet für einen Fernbahnhof erwiesen:

- Erreichbarkeit der Standorte ist für die Mehrzahl der Nutzer deutlich schlechter als am heutigen Standort
- Verknüpfung mit dem Regionalverkehr aufgrund der Entfernung von Flensburg aufwändig durch Zugkilometer- und Fahrzeugmehrbedarf

Der Standort Citti-Park ist nur eingeschränkt als Fernverkehrshalt sinnvoll:

- Citti-Park ist als Fernbahnhofsstandort grundsätzlich geeignet.
- Allerdings ist die Verknüpfung mit dem Regionalverkehr schwierig
- Eine Kombination Fernbahnhof Citti-Park und Nahverkehrsbahnhof am ZOB ist nicht sinnvoll



Module für die neue Bahnstruktur

- Folgende Elemente werden als sinnvoll erachtet:
 - Reaktivierung Flensburg – Niebüll
 - Aufwertung des heutigen Bahnhofs
 - Reaktivierung von Flensburg Weiche und Ausbau zum Fernbahnhof
 - Reaktivierung der Hafengleise bis zum ZOB
- Eine gleichzeitige Inbetriebnahme aller Elemente ist aus finanziellen, planerischen, verkehrlichen und politischen Gründen nicht realistisch
- Vorschlag: stufenweise Umsetzung
- In Abhängigkeit des Ergebnisses des politischen Prozesses kann dabei jede Stufe bereits den Endzustand darstellen.

Vorschlag zum modularen Konzept



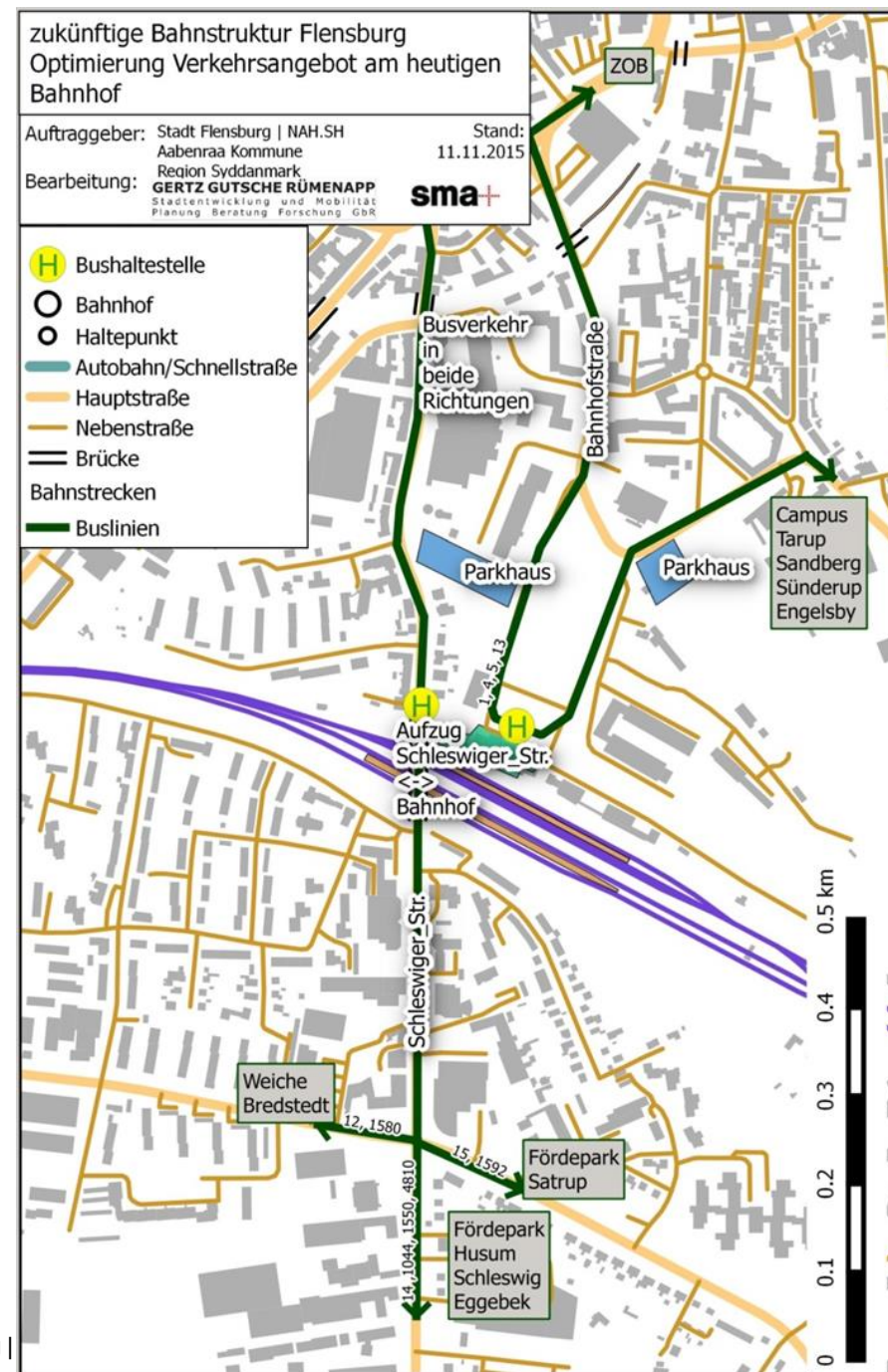
Optimierter Nullfall: Verbesserter Fernverkehr

- zweistündlicher IC Flensburg – Kolding
- Versetzt hierzu: zweistündlicher Fernzug
Hamburg – Flensburg – Kolding – Aarhus
- Während Fehmarnbelt-Bauarbeiten:
Hamburg – Flensburg – Kolding – Kopenhagen
- Beschleunigte Fahrplantrasse:
Hamburg – Kolding in 2:45 h (heute 3:05 h)



Maßnahmen im optimierten Nullfall

- Umbau Schleswiger Straße
- Umbau Bahnhofstraße, Außenanlagen, Bushaltestellen
- Aufzug von Schleswiger Straße zum Bahnhof
- Neuordnung Busverkehr
- Neubau P+R-Parkhaus
- ggf. Reaktivierung Verbindungskurve Friedensweg – Wilhelminental von Padborg zum heutigen Bahnhof



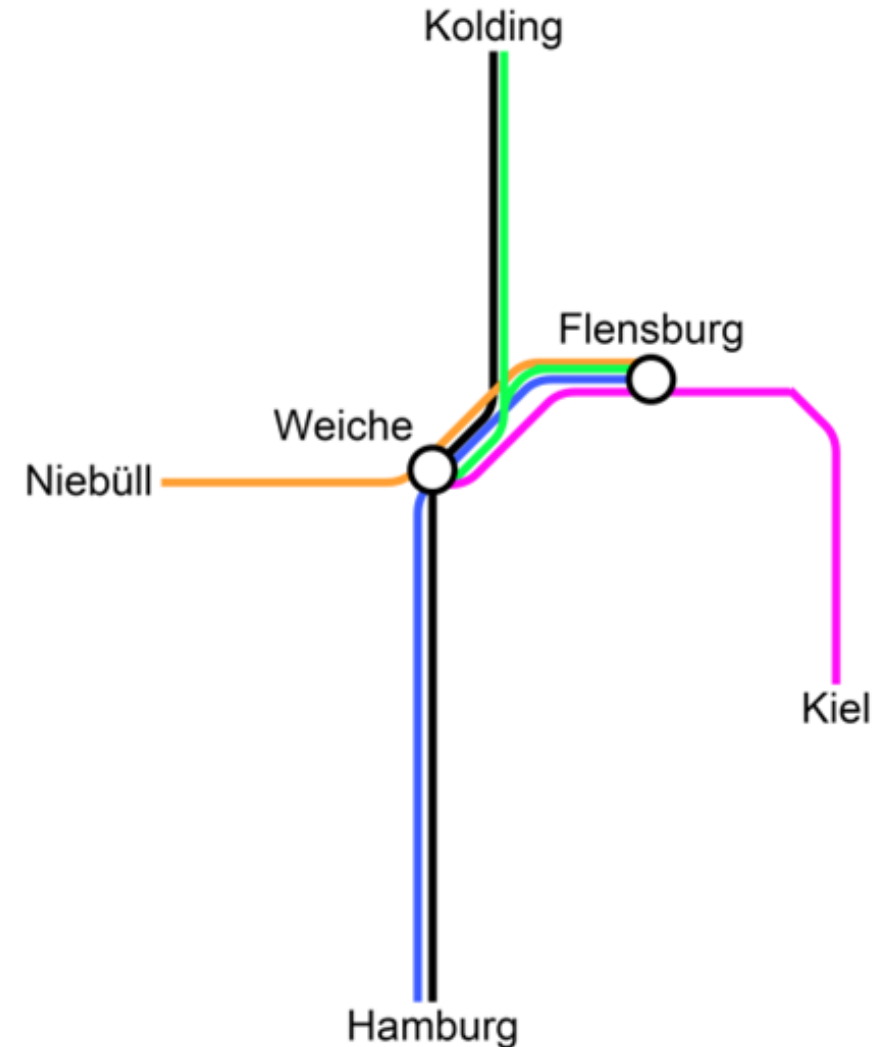
Reaktivierung Niebüll – Flensburg

- Stündlicher Regionalzug:
Niebüll – Leck – Schafflund – Handewitt – Flensburg –Kiel
- Bus-/Bahn-Konzept mit stündlichem Knoten in Schafflund
(Anschlüsse in alle Richtungen zwischen Zügen und Bussen)

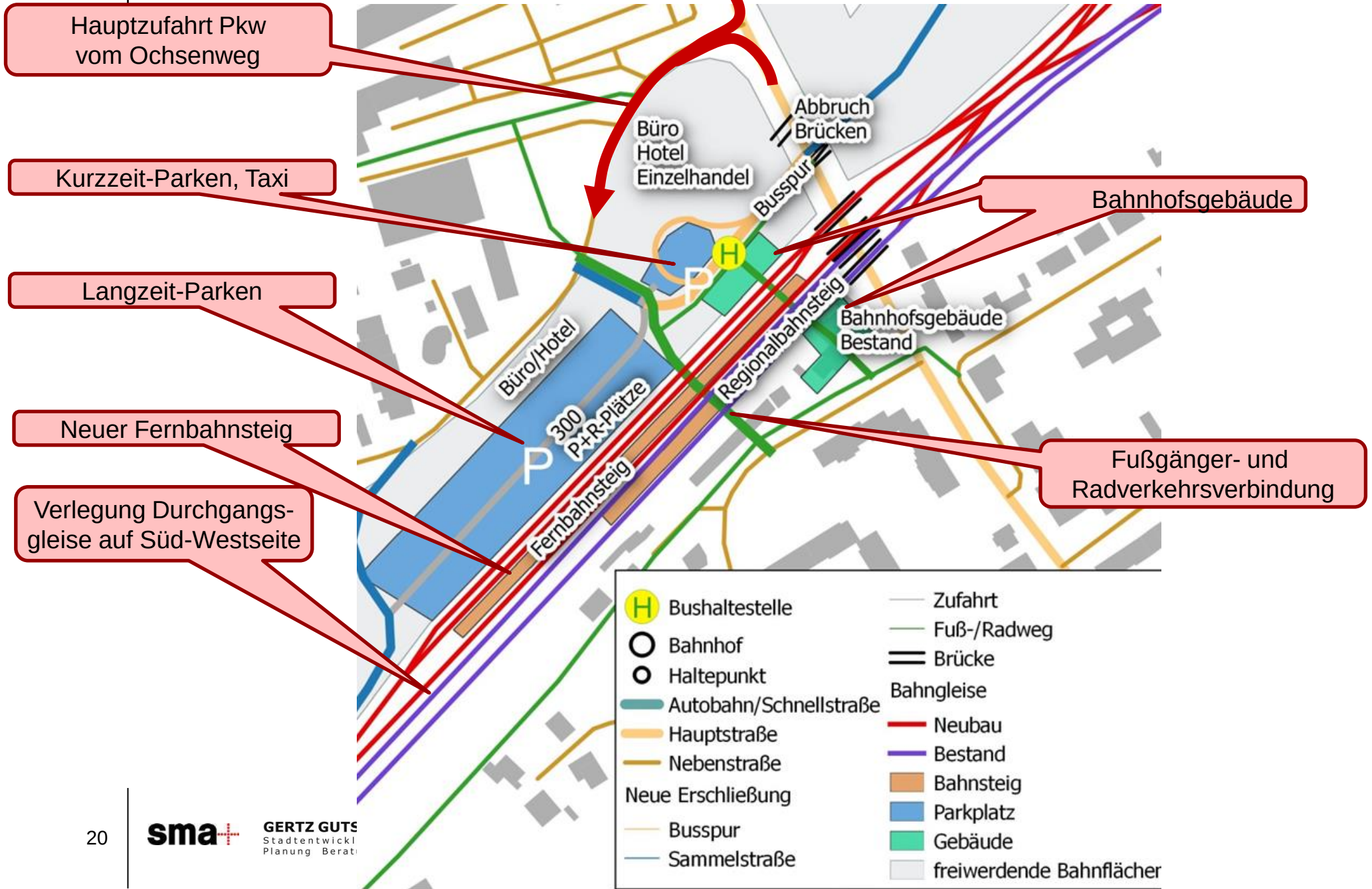


Fernbahnhof Weiche + heutiger Bahnhof

- Fernzug (schwarz) alle zwei Stunden über Weiche
- RE7 von Hamburg (blau) und RB von Niebüll (braun) über Weiche zum heutigen Bahnhof
- RE72 von Kiel (lila) über heutigen Bahnhof nach Weiche
- IC aus Dänemark (grün) alle zwei Stunden nach Weiche und zum heutigen Bahnhof



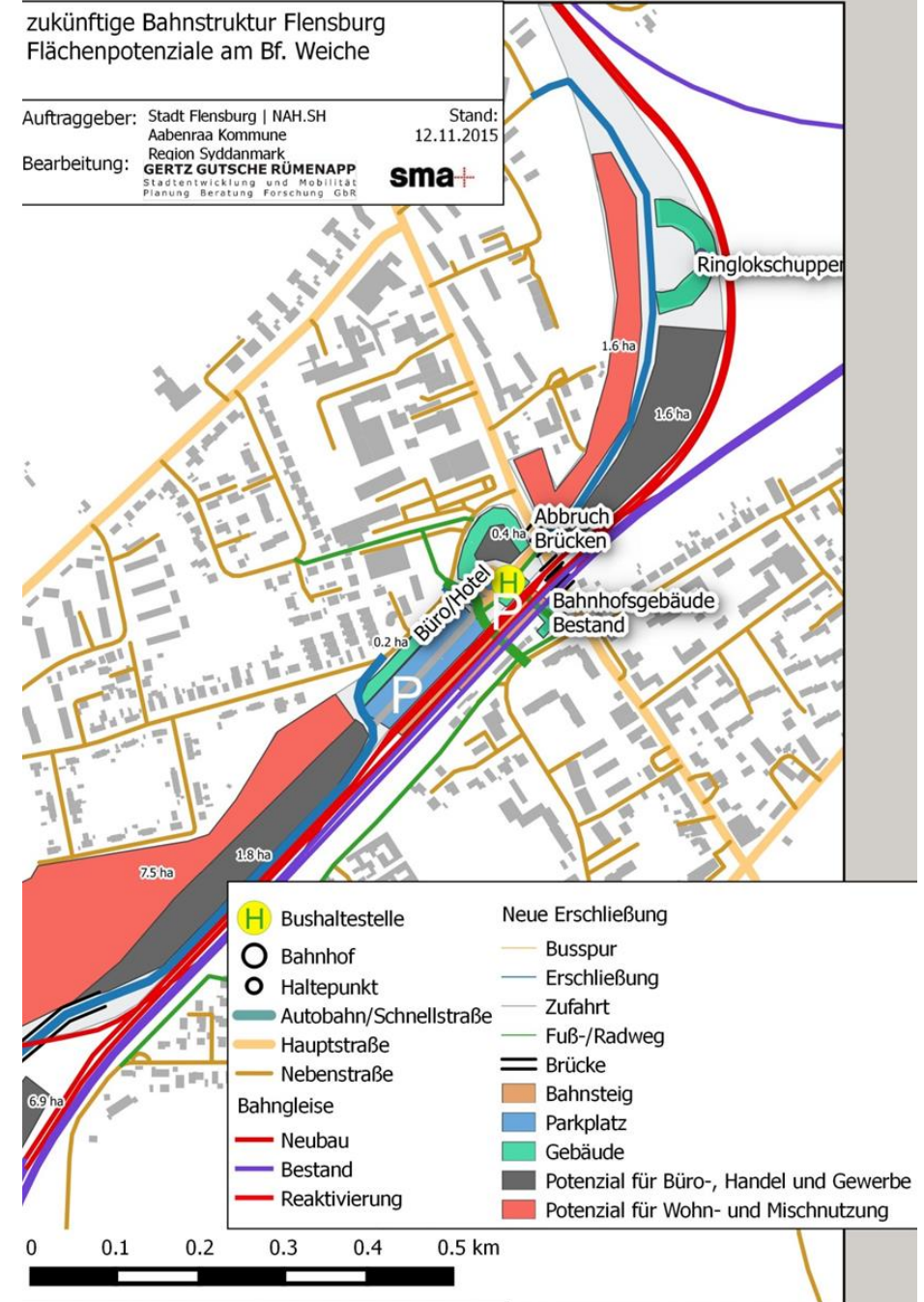
Flächennutzung am Fernbahnhof Weiche



3. STUFE

Entwicklungspotenziale am Fernbahnhof Weiche

- insg. 13 Hektar
Entwicklungspotenziale auf
heutigen Bahnflächen
- Gewerbe direkt an der Bahn
- Wohnen abgerückt von der Bahn
- bahnparallele Straße nach
Altholzkrug möglich:
 - Erschließung der
Entwicklungsflächen
 - Umgehung Alter Husumer Weg



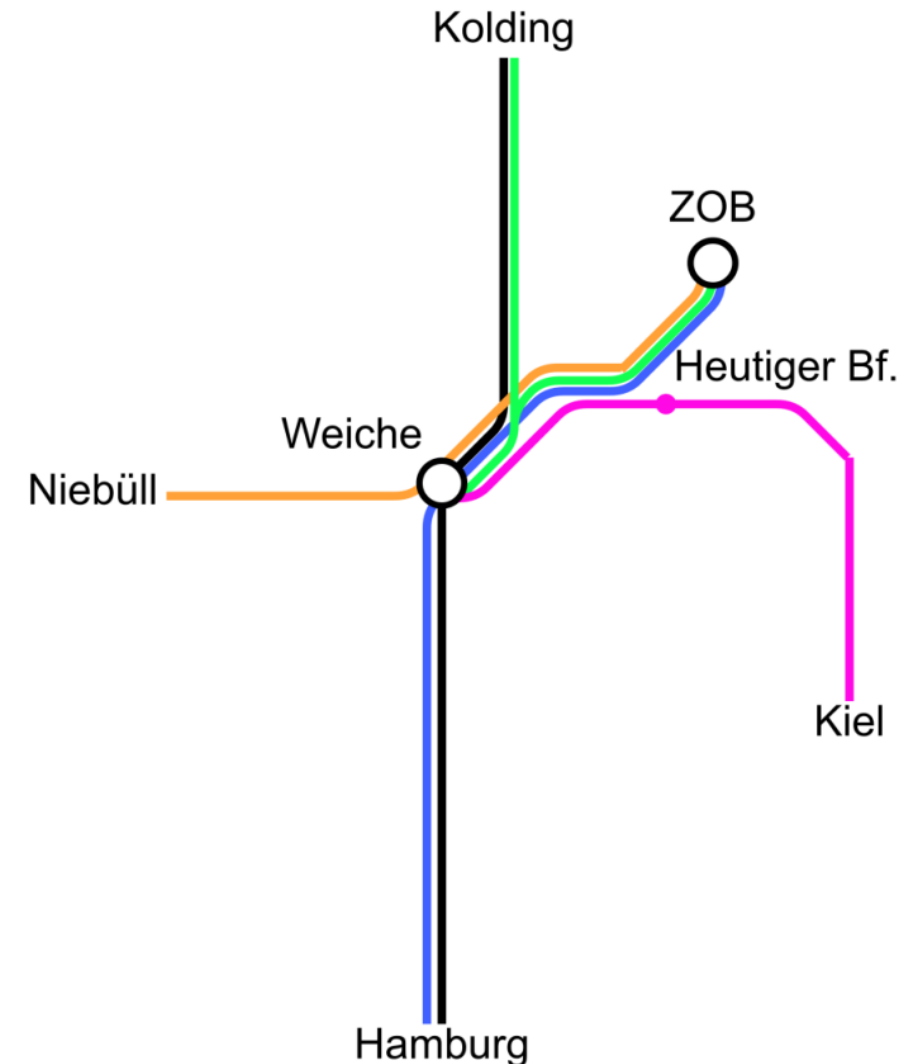
Radweg Innenstadt – Weiche falls ZOB-Anbindung nicht realisiert werden soll

- Nutzung der Hafenbahngleise von der Förde bis zum Abzweig Wilhelminental
- Nikolaiallee als Fahrradstraße östlich der BAB-Unterführung
- Neubau Unterführung/Brücke über Fernbahngleise zw. Nikolaiallee und Alter Husumer Weg
- Radweg am Ringlokschuppen auf heutigem Bahngelände zwischen Alter Husumer Weg und Fernbahnhof Weiche



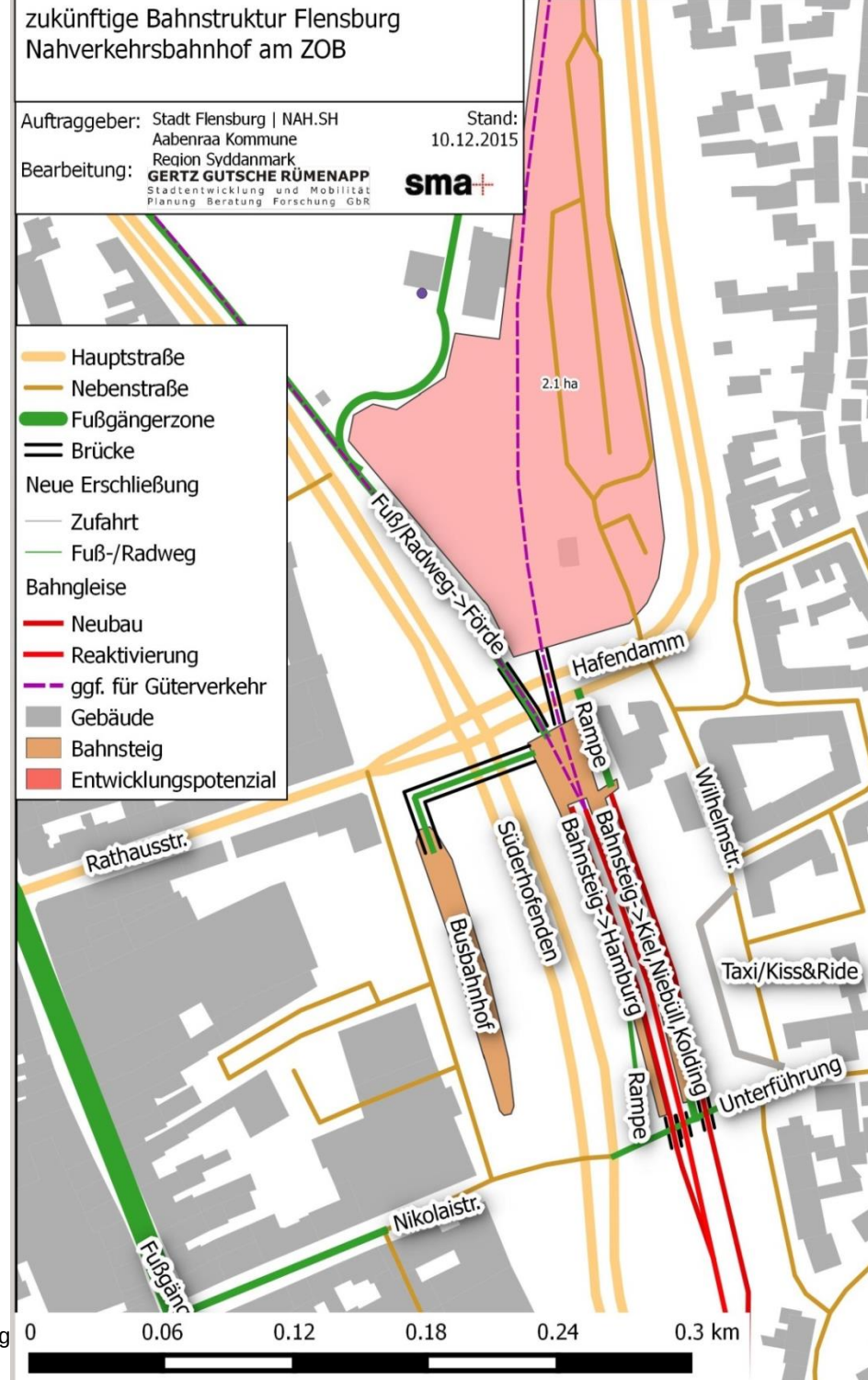
Fernbahnhof Weiche + heutiger Bahnhof + ZOB

- Fernzug (schwarz) alle zwei Stunden über Weiche in beschleunigter Trasse
- RE70 von Hamburg (blau) und RB von Niebüll (braun) über Weiche zum ZOB
- RE72 von Kiel (lila) über heutigen Bahnhof nach Weiche
- IC aus Dänemark (grün) alle zwei Stunden erst nach Weiche und dann zum ZOB



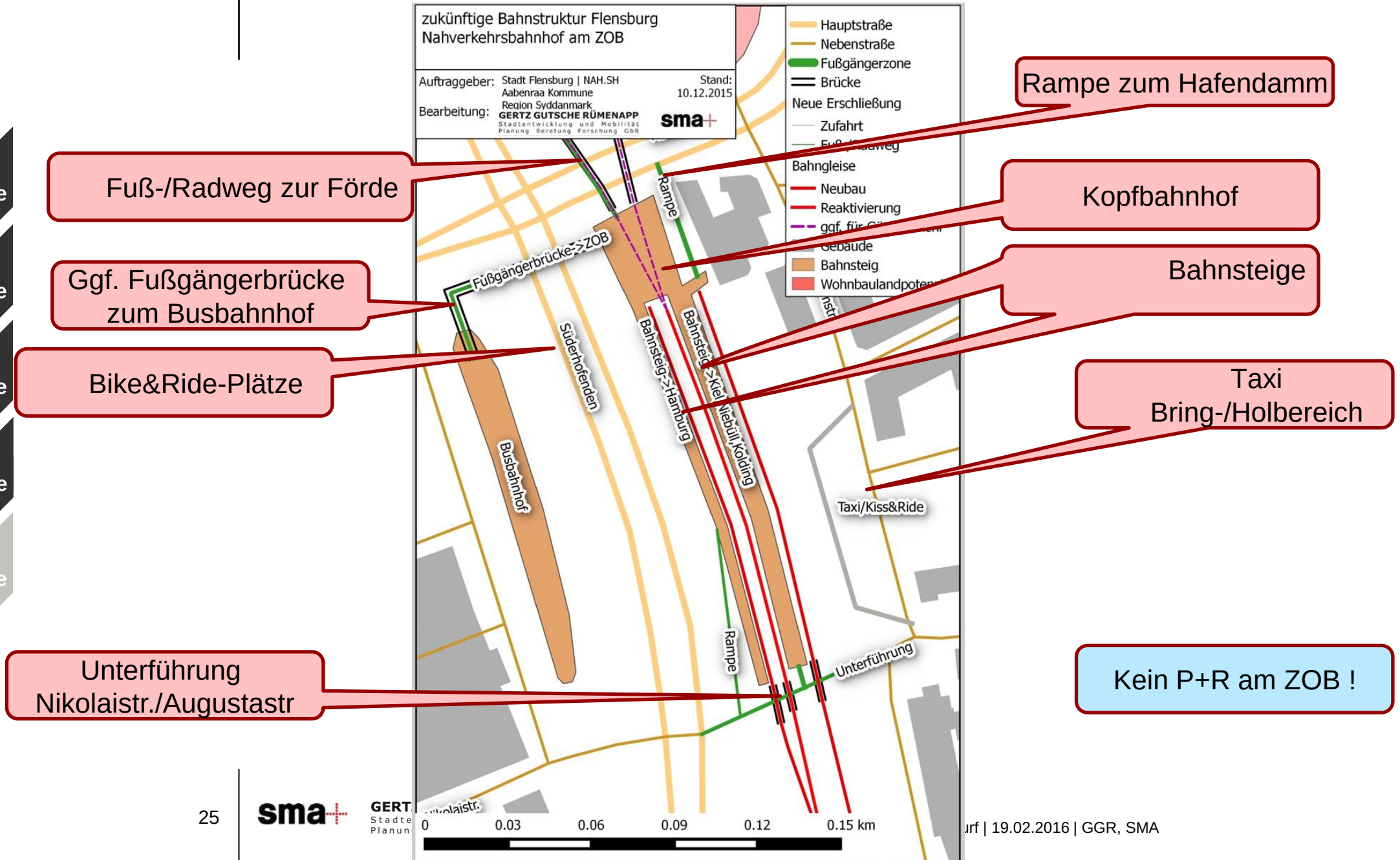
Flächennutzung am ZOB

- Nahverkehrsbahnhof neben zentralem Busbahnhof
- 2 Minuten Gehzeit in die Fußgängerzone vom neuen Bahnhof
- Gleise nördlich des Hafendammes werden für Personenverkehr nicht mehr benötigt
- Fuß- und Radweg zur Förde über vorhandene Brücke empfohlen
- Städtebauliche Entwicklung der heutigen Bahnanlagen und Parkplätze an der Fördespitze (2,1 ha)

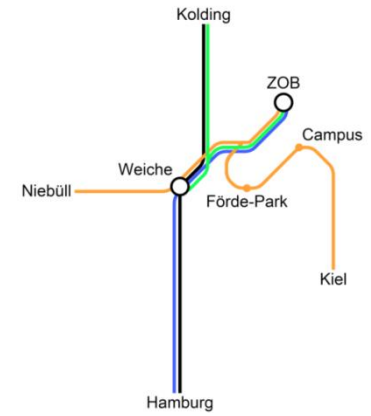
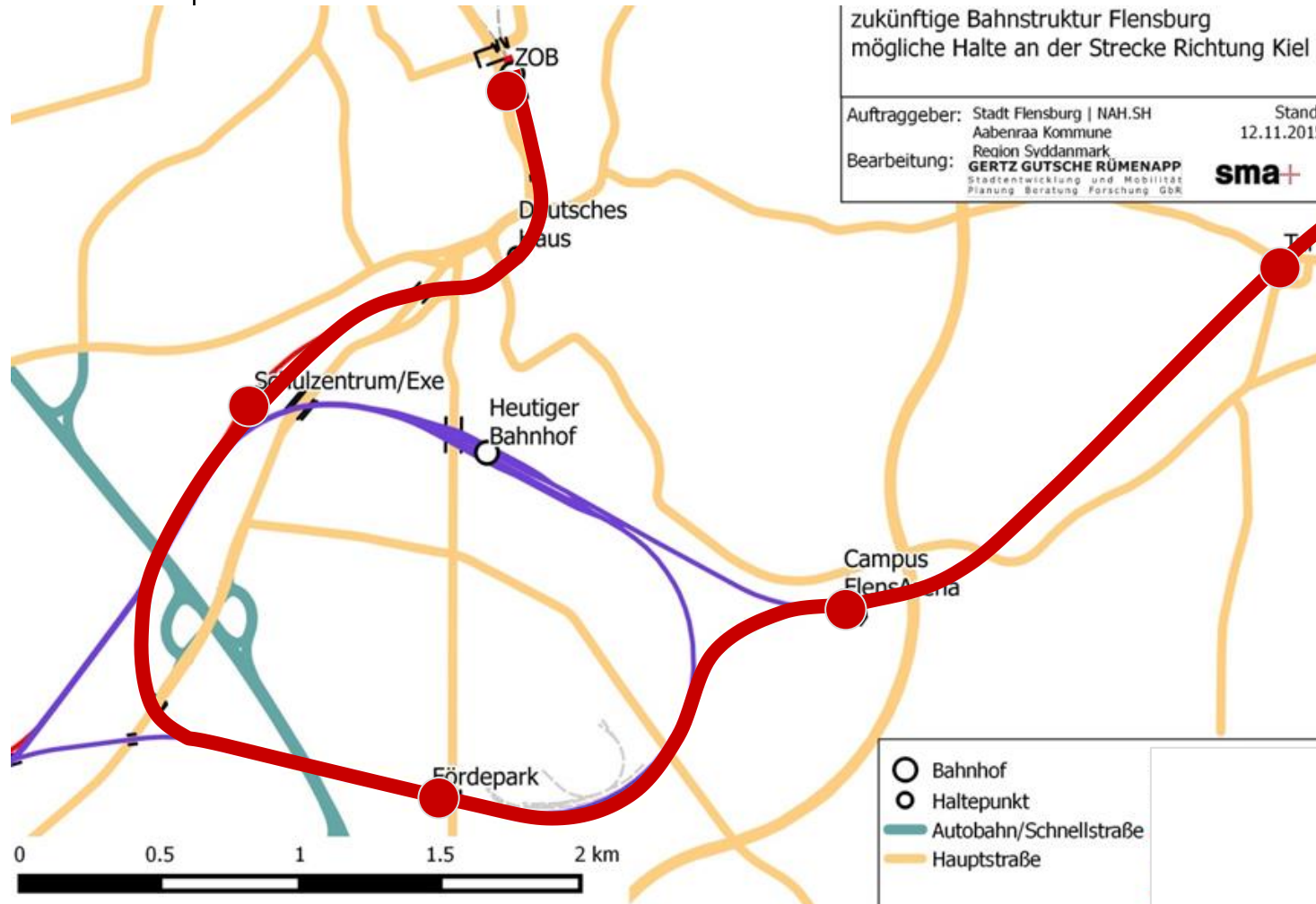


4. STUFE Fernbahnhof Weiche + heutiger Bahnhof + ZOB

- 1. Stufe
- 2. Stufe
- 3. Stufe
- 4. Stufe
- 5. Stufe



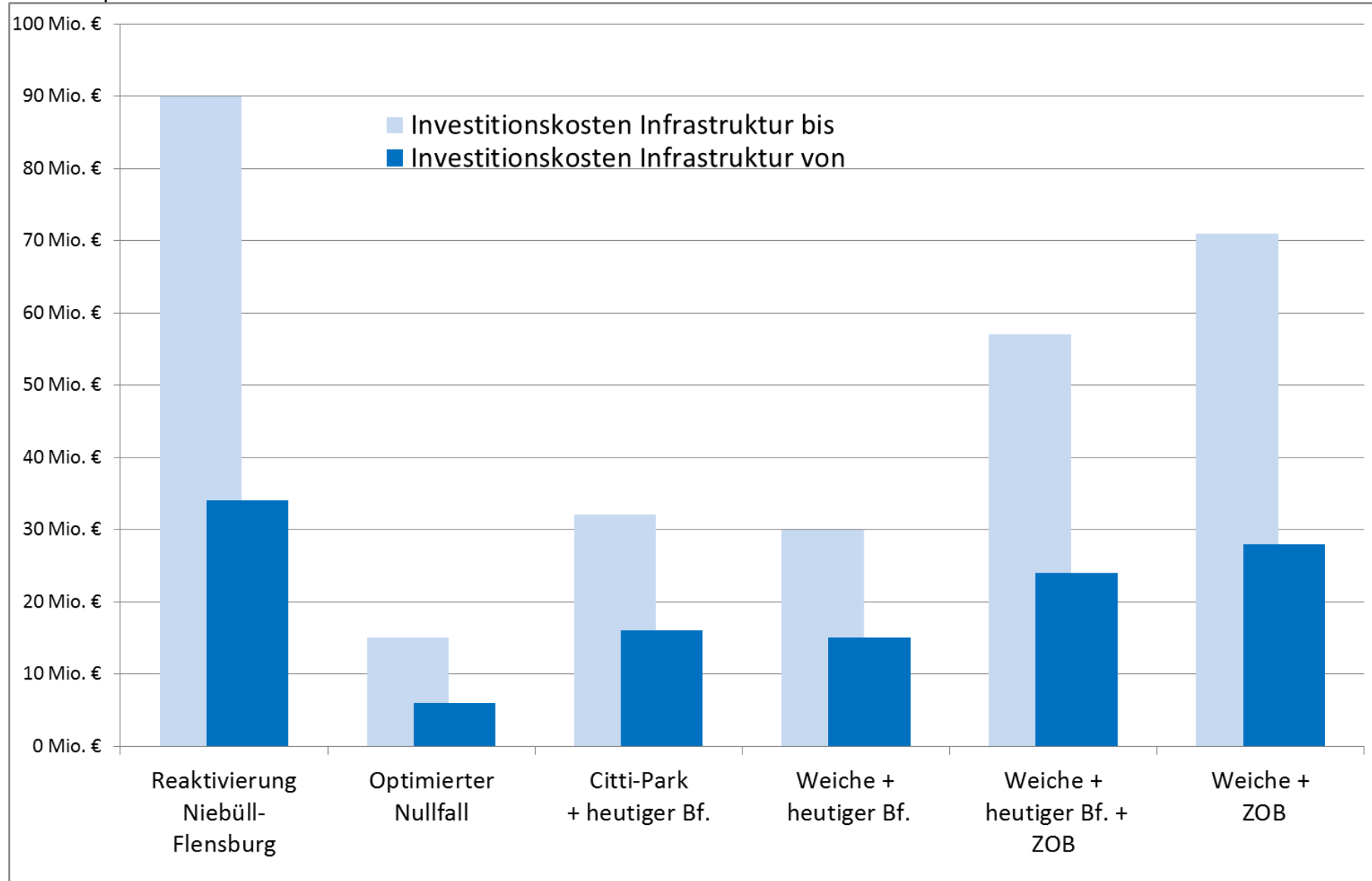
Führung der Kieler Züge zum ZOB



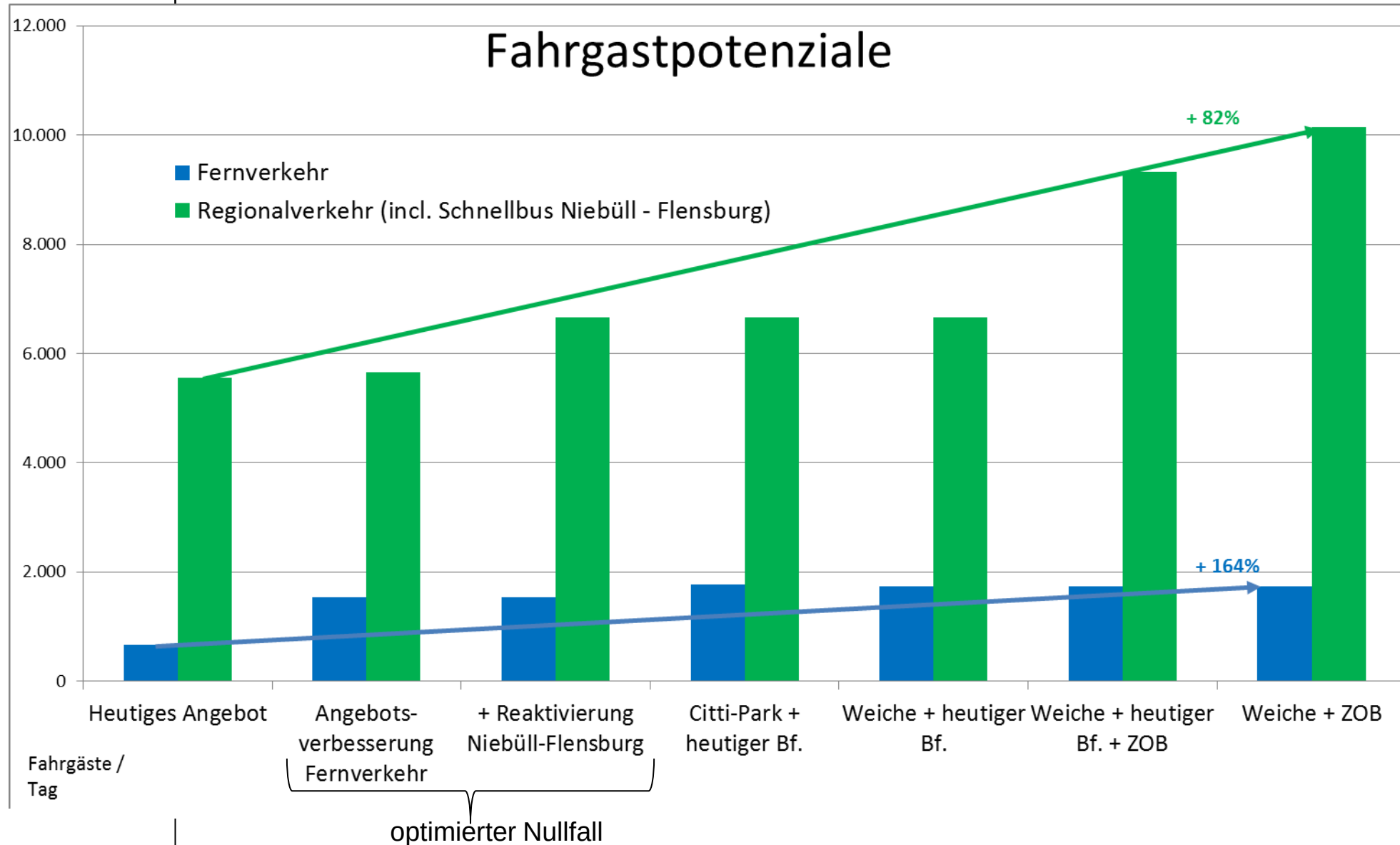
Süderbrarup
Eckernförde
Kiel

- Betriebliche Umsetzung aufgrund der Eingleisigkeit zum ZOB schwierig
- Langfristige Option beim Ausbau Kiel – Flensburg mit angepassten Fahrplankonzept
- Neue Haltepunkte in Flensburg möglich

Kostenschätzung für die einzelnen Planfälle

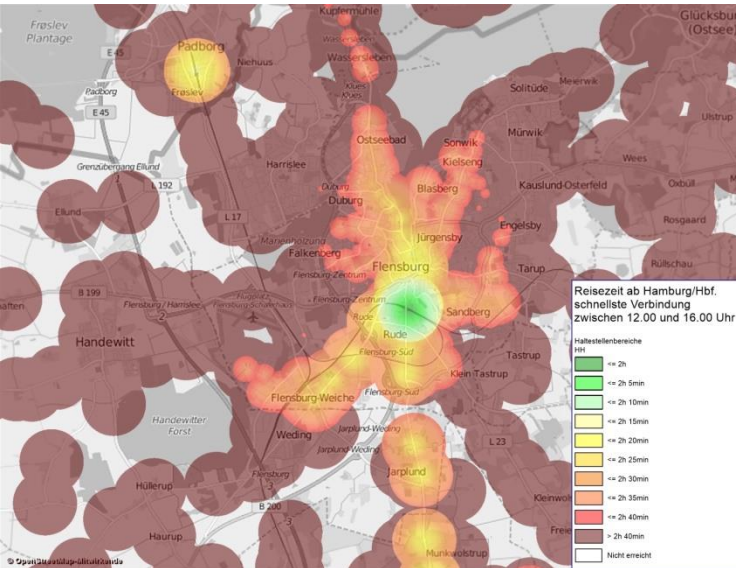


Grobe Nachfrageabschätzung

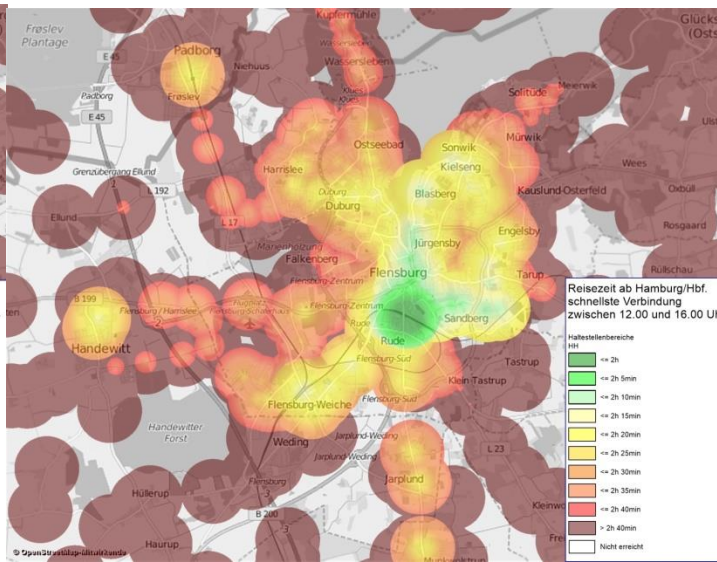


Schneller Fernverkehr: kürzeste Reisezeit von Hamburg

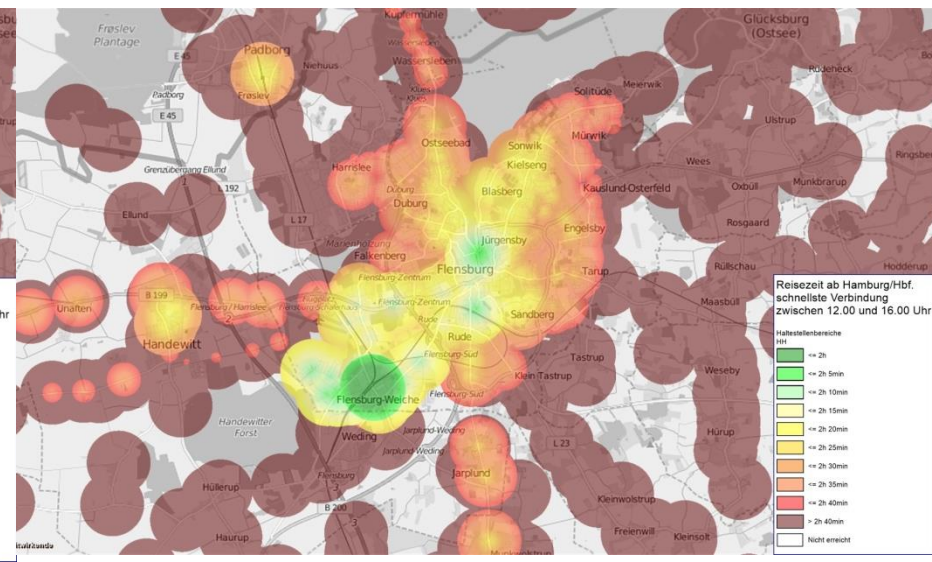
heutiges Angebot



optimierter Nullfall



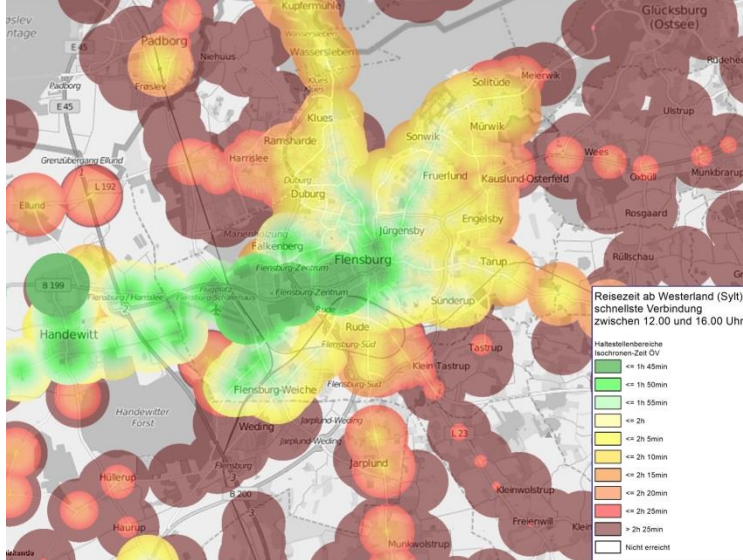
Weiche + heutiger Bf. + ZOB



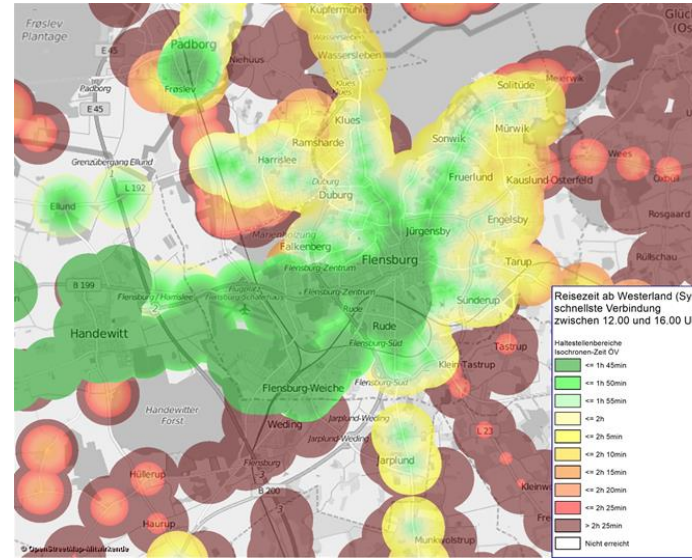
- 15 Minuten kürzere Fahrzeiten nach Hamburg durch schnellen Fernzug im optimierten Nullfall
- Direkter RE Hamburg – Flensburg ZOB mit Anschlüssen zu 34 Buslinien
- Sehr gute Erreichbarkeit des Stadtteils Weiche

Reaktivierung Niebüll – Flensburg: kürzeste Reisezeit von Westerland

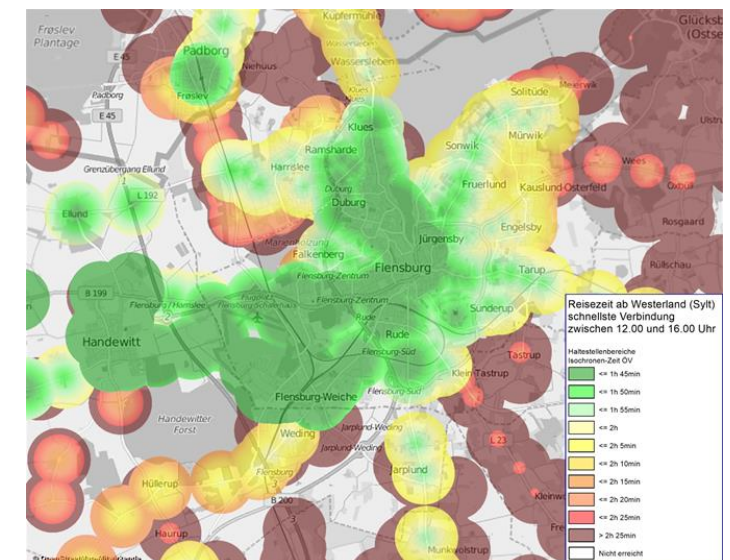
heutiges Angebot



optimierter Nullfall



Weiche + heutiger Bf. + ZOB



- 30 Minuten kürzere Fahrzeit zum Bahnhof Flensburg mit Reaktivierung Flensburg – Niebüll
- 5-10 Minuten schneller am ZOB beim Umstieg am heutigen Bahnhof im optimierten Nullfall
- 20 Minuten schneller am ZOB und in den meisten Flensburger Stadtteilen, wenn Zug aus Niebüll zum ZOB geführt wird

Veränderung der mittleren Reisezeiten für die **Flensburger** Einwohner

	optimierter Nullfall	Weiche + heutiger Bf.	Weiche + heutiger Bf. + ZOB
Fahrzeit mit ÖV zum Fernbahnhof	-1,2 Min.	+8,7 Min.	+4,0 Min.
mittlere Fahrzeit nach Hamburg	-4,8 Min.	-8,7 Min.	-14,1 Min.
mittlere Fahrzeit zu regionalen Zielen	-4,5 Min.	-4,1 Min.	-7,6 Min.

- Bahnhof Weiche ist für die Flensburger im Mittel weiter weg als der heutige Bahnhof
- Dennoch kommen die Flensburger schneller nach Hamburg – Im Planfall „Weiche + ZOB“ wegen der Direktverbindung zum ZOB im Schnitt 14 Minuten
- Reaktivierung Niebüll – Flensburg und Nahverkehrsbahnhof am ZOB verbessern die mittleren Fahrzeiten zu allen regionalen Zielen (z. B. Sylt, Schleswig) um 4-8 Minuten

Neue Bahnstruktur: Verbesserung der Erreichbarkeit für Flensburg

- Bessere Erreichbarkeit der Region aus Deutschland und Dänemark durch zweistündlichen beschleunigten Fernverkehr
- Kürzere Reisezeiten für viele Flensburger nach Hamburg mit dem Fernverkehr von Weiche bzw. mit dem Regionalverkehr vom ZOB
- Stärkung des Oberzentrums Flensburg
- Bessere Erreichbarkeit der Flensburger Innenstadt aus der Region
- Bessere Erreichbarkeit der meisten Flensburger Stadtteile/Arbeitsplatzschwerpunkte aus der Region für Beschäftigte, Kunden und Besucher
- Verlagerung von Pkw-Fahrten auf die Bahn
- Verkehrsentlastung der Innenstadt und der Einfallstraßen
- Anbindung des Stadtteils Weiche an den Fern- und Regionalverkehr
- Stadtentwicklungspotenziale in Weiche durch Umstrukturierung der Bahnflächen
- Stadtentwicklungspotenziale in der Innenstadt / Fördespitze / Fördeufer

Zusammenfassung

- Die Reaktivierung der Strecke nach Niebüll ist aufgrund des vergleichsweise hohen Fahrgastpotenzials vielversprechend.
- Ein Fernbahnhof ist nur mit systematischem Fernverkehr mindestens im 2h-Takt sinnvoll.
- Die Standorte Padborg und Harrislee sind für einen Fernverkehrsbahnhof nicht geeignet. Der Standort Weiche ist für einen Fernbahnhof besser geeignet als der Standort am CITTI-Park.
- Reaktivierung der Strecke zum ZOB
 - großes Fahrgastpotenzial aber auch Konfliktpotenzial vorhanden
 - Reaktivierung nur in Kombination mit einem Fernbahnhof Weiche sinnvoll
- Entscheidung über Bahnangebot und -infrastruktur fallen nicht in Flensburg: es sind intensive Gespräche mit allen Beteiligten erforderlich (z.B. Bund, Land, Fernverkehrs-EVU, NAH.SH, Stadtgesellschaft) bezüglich des Angebots, der Infrastruktur und der Finanzierung erforderlich
- Bereits der heutige Zustand kann verbessert werden (Angebotsausweitungen und kleinere infrastrukturelle Maßnahmen)