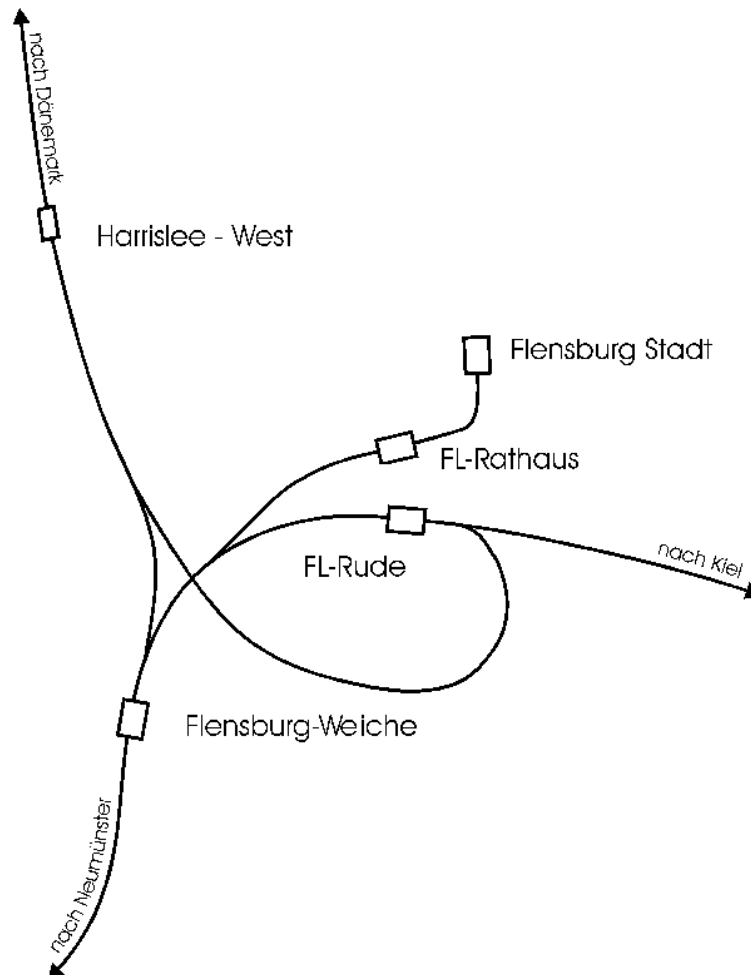


# Verkehrskonzept Flensburg



Anbindung der Flensburger  
Innenstadt an den Eisenbahnverkehr

**PRO BAHN**  
Ihr Fahrgastverband



## 1.1 Bestandsaufnahme

Flensburg ist in den vertakteten Regionalverkehr des Landes Schleswig-Holstein ausreichend eingebunden. Der Fernverkehr und der grenzüberschreitende Regionalverkehr bedienen jedoch Flensburg nur mangelhaft. Dies ist mit ein Grund, weshalb die DB AG nur ein unbefriedigendes Fahrgastaufkommen in Flensburg verzeichnet.

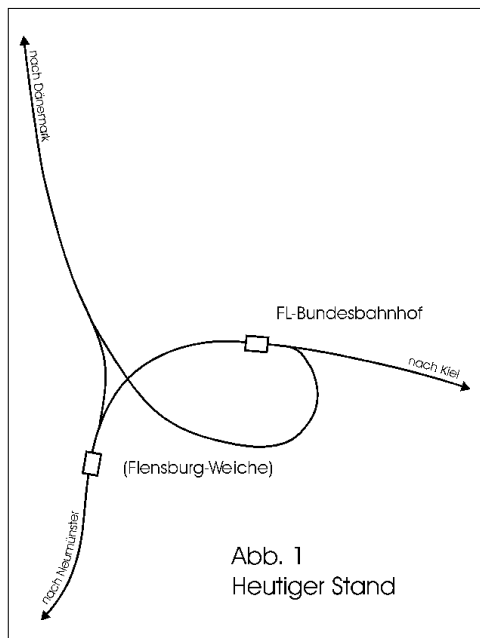
Kontinuierlich steigende Fahrgastzahlen weist die Regional-Express-Linie (RE) zur Landeshauptstadt Kiel auf. Diese Linie fährt von 5.00 Uhr bis 23.00 Uhr - Sontags ab 8.00 Uhr - verlässlich im lupenreinen Stundentakt.

Mangelhaft sind die Verbindungen zur Millionenstadt Hamburg mit ihren Umsteigemöglichkeiten nach allen Gebieten Deutschlands. Der Fernverkehr bietet ab 7.21 Uhr im Zweistundentakt eine verspätungsanfällige Interregio-Linie (IR) nach Hannover. Zwischenstündlich fährt ein RE bis Neumünster, und hier heißt es umsteigen in den RE von Kiel nach Hamburg.

Der grenzüberschreitende Fernverkehr besteht nur noch aus zwei von Hannover kommenden und nach Frederikshavn und Århus weiterfahrenden verkürzten IR der DB AG. Die Zukunft dieses Verkehrs ist aus verschiedenen Gründen, auf die hier nicht eingegangen werden soll, ungewiß.

Im grenzüberschreitenden Regionalverkehr bietet die DB AG Anschlußfahrten mit IR und RE nach Padborg an, die den dort beginnenden dänischen Nah- und Fernverkehr erreichen.

Dieser eben dargestellte Betrieb wird auf einem Schienennetz gemäß Abb. 1 abgewickelt. Vereinfacht ausgedrückt liegt Flensburg an der zweigleisigen Hauptstrecke Hamburg - Jütland. Das besondere ist, daß diese Strecke, um



Flensburg zu erreichen, eine beachtliche und zeitraubende Schleife fährt. Trotzdem ist der Flensburger Bahnhof immer noch ca 1,7 km vom Stadtzentrum entfernt. Von diesem Bahnhof zweigt noch eine eingleisige Bahn nach Kiel ab. Vom ehemaligen Vorortbahnhof Flensburg-Weiche, dessen Bahnsteig noch intakt ist und freitags und sonntags für Bundeswehrheimfahrten genutzt wird, zweigten noch eine längst abgebaute Nebenbahn nach Husum und eine weitere eingleisige Nebenbahn nach Niebüll ab. Letztere ist noch betriebsfähig erhalten und wird für gelegentliche Gütertransporte und Lok austausch zwischen der Marschenbahn und Flensburg genutzt.

Inzwischen ist die Strecke Hamburg-Flensburg-Padborg elektrifiziert. Die dänische Strecke nördlich Padborg ist in Umstellung auf elektrischen Betrieb.

## 1.2 Schlußfolgerungen

Mit diesem eben aufgezeigten regionalen Taktfahrplan hat der SNVP bewiesen, daß er wohl in der Lage ist, die Zahl der Fahrgäste zu erhöhen, und hat mit dazu beigetragen, daß der Öffentliche SNVP in Schleswig-Holstein den höchsten Kostendeckungsgrad in Deutschland erreicht hat.

Im hier betrachteten Gebiet hat die Strecke Flensburg-Kiel den höchsten Auslastungsgrad und nicht die Strecke Flensburg-Hamburg. Der Grund dürfte im lupenreinen Stundentakt von 5.00 bis 23.00 Uhr nach Kiel ohne Umsteigen zu sehen sein.

Was kann zur Verbesserung des Schienenverkehrs nach Hamburg getan werden, um auch hier die Fahrgastzahlen beträchtlich zu erhöhen?

## 2.1 Neuer Taktfahrplan Flensburg - Hamburg Hbf

Zwischen 5.00 Uhr und 23.00 Uhr sollte jede Stunde ein RE Flensburg zur Fahrt nach Hamburg verlassen. Zwischenhalte wie bisher. Die Fahrzeit sollte nach der durchgeführten Elektrifizierung auf 90 bis 100 Minuten gedrückt werden. Die für diesen Verkehr benötigten Fahrzeuge sollten neben den Erfordernissen für hohe Geschwindigkeiten auch schnellkupplungsfähig sein, damit in Neumünster ein schnelles Kuppeln mit den aus Kiel kommenden RE möglich ist. Dazu wird noch Wendezugfähigkeit zur Erleichterung des Betriebsablaufes gefordert.

Impressum:

Herausgeber:  
PRO BAHN Landesverband Schleswig-Holstein/Hamburg  
Postfach 57 23 • 24001 Kronshagen  
Tel. 04 31 / 73 54 80

Autor:  
Heinz Inhofer  
PRO BAHN Regionalverband Landesteil Schleswig  
Pottlandstraße 13 • 24996 Sterup  
Tel: 0 46 37 / 269

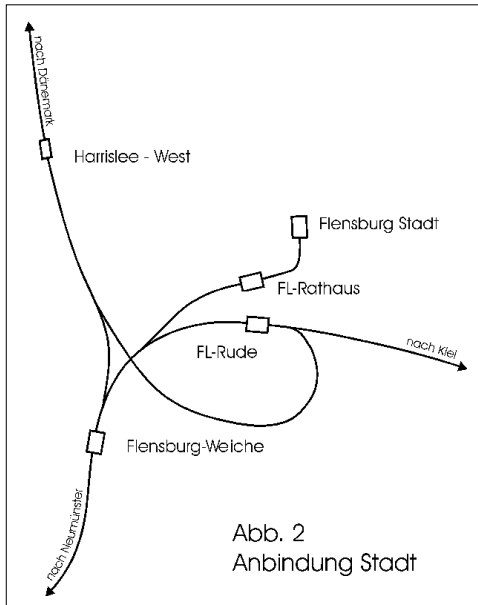


Abb. 2  
Anbindung Stadt

"Kommen die Fahrgäste nicht zur Bahn, so kommt die Bahn zu den Fahrgästen". Dies bedeutet für Flensburg, den Endpunkt des Hamburger RE näher an die Stadtmitte zu verlegen. Dies ist durch Benutzung der Hafensbahn leicht möglich. Der von Hamburg kommende RE verläßt kurz vor dem Flensburger Bahnhof die Hauptstrecke nach links und fährt ca. 2 km auf der eingleisigen Hafensbahn bis zur Stadtmitte in Höhe des ZOB. Ausreichend Platz zur Neuanlage eines überdachten Bahnsteigs mit kleinem, beheizbarem Wartehäuschen ist vorhanden. Die Fahrgäste können über eine Fußgängerbrücke die Bussteige oder Fußgängerzone Holm/Große Straße problemlos erreichen. Der Bahnsteig sollte mit Fahrkartenautomaten ausgerüstet sein, die auch das Lösen von Fahrkarten über 100 km (z.B. Hamburg) ermöglichen. Damit würde kein zusätzliches Bahnpersonal benötigt. Niveaugleiche Bahnübergänge sind nicht vorhanden. Die Zugüberwachung könnte nach Einbau der entsprechenden Sicherungseinrichtungen vom Zentralstellwerk in Flensburg-Weiche vorgenommen werden. Natürlich bedeutet dies finanziellen Aufwand, der aber niemals an die Größenordnung von Großprojekten heranreicht. Es sollte beachtet werden, daß allein das optische Erscheinungsbild eines in der neuen ZOB-Haltestelle wartenden modernen RE werbend auf neue

Fahrgäste ausstrahlt. Trotzdem sollte vor Betriebseröffnung ein aggressives Marketing zusätzlich Fahrgäste von Anfang an sichern.

Die neue Haltestelle am ZOB sollte den Namen "Flensburg Stadt" erhalten und der bisherige Bahnhof in "Flensburg-Rude", da neben diesem Bahnhof der Stadtteil Rude liegt. Einen Hauptbahnhof hat es in Flensburg bisher nicht gegeben.

Die bisherigen IR werden für dieses Konzept nicht mehr benötigt, falls sie bis zur Realisierung dieses Konzeptes nicht ohnehin als Bahnprodukt ausgelaufen sind. Sollte weiterhin die Notwendigkeit bestehen, in das nördliche Jütland zwei Tagesfernzüge anzubieten, so sollten diese im Abschnitt Hamburg - Flensburg außerhalb der RE-Zeittrasse fahren. Ihr Halt wäre in Flensburg-Rude. Selbstverständlich sollte dann auch das DB Reisezentrum in das neue ZOB-Gebäude verlegt werden und mit einer entsprechenden optischen Reklame auf sich aufmerksam machen.

## 2.2 Konzepte für den Restverkehr in Flensburg-Rude

Die Einfädelung des Kieler RE nach Flensburg-Stadt läßt sich mit vertretbaren Kosten nicht erreichen. Es sei denn, er fährt über Flensburg-Rude halbwegs bis Flensburg-Weiche und von dort zurück über die Hafensbahn nach Flensburg-Stadt. Dies erscheint aber betrieblich umständlich, so daß dieser Zug weiterhin in Flensburg-Rude halten wird. Es sollte beibehalten werden, daß jeder zweite Zug dieser Linie nach Schleswig weitergeführt wird. Es könnte erwogen werden, den anderen zweiten Zug nicht in Flensburg enden zu lassen, sondern nach Padborg zur Bedienung des dänischen Nahverkehrs fahren zu lassen. Er müßte dabei auf Bahnsteig 5 Kopf machen, um über die Weichenstraße, die auch das BW erreicht, nach Gleis 1 in Richtung Padborg zu fahren. Die vier täglichen IC-3 nach Kopenhagen fahren seit diesem Jahr erst ab Padborg. Es ist nicht anzunehmen, daß die DSB diese Dieselmotorenzüge nach erfolgter Elektrifizierung noch einsetzen wird. Hier offenbart sich nun ein Dilemma, denn die Systemtrennstelle zwischen DB und DSB ist in Padborg eingerichtet worden. Damit kann die elektrifizierte Version des IC-3 Flensburg nicht mehr anfahren. Ein Ersatz ist im Moment nicht erkennbar.

Faßt man zusammen, so verbleibt als Restverkehr in Flensburg-Rude ein stündlicher Regionalexpress nach Kiel, ein zweistündlicher nach Schleswig und zwei tägliche Fernzugpaare Hamburg - Nordjütland. Es müßte möglich sein, den Fahrplan der Buslinie 4 auf diesen Restverkehr in Rude abzustimmen. Die Buslinie 1 könnte anstelle des Bahnhofs ab Munketoft das entstehende Hochschulviertel am Sandberg für seine zahlreichen Studenten besser erschließen.

## 2.3 Grenzüberschreitender Nahverkehr

Åbenrå und Sønderborg sind seit längerem im gut benutzten Stundentakt per Bus mit dem Flensburger ZOB verbunden. Von dort fahren auch Busse nach Tønder. Tønder und Sønderborg könnten über Tinglev per Schiene erreicht werden, wobei erstere zu reaktivieren wäre. Gleiches gilt auch für die Strecke Åbenrå - Rødekro, denn nur darüber wäre Åbenrå von Flensburg aus per Schiene zu erreichen.

Sollte die dänische Seite eines Tages beschließen, ihren Busverkehr auf die Schiene zu verlagern, so wäre es leicht möglich, diese via Padborg kommenden dänischen Nahverkehrstriebwagen über die Hafensbahn nach

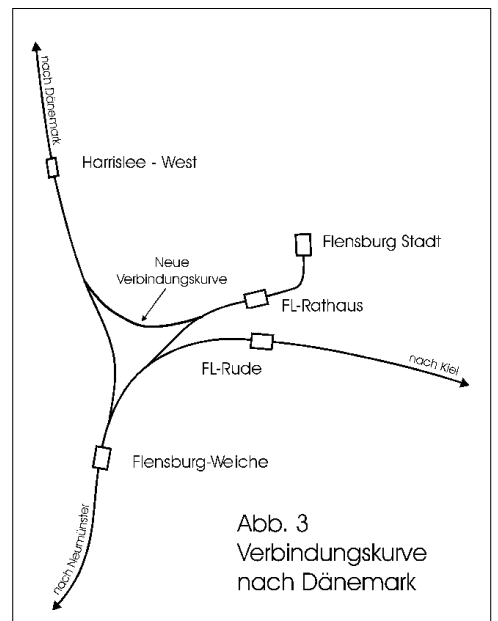


Abb. 3  
Verbindungskurve  
nach Dänemark

Flensburg-Stadt zu führen, also an die gleiche Stelle in Flensburgs Stadtmitte, die schon heute von dänischen Bussen angefahren wird.

Der bautechnische Aufwand in Flensburg wäre, ein Verbindungsgleis von der Hafenbahn, dort wo sie in die Hauptstrecke nach Hamburg einmündet, zur bisherigen eingleisigen Strecke nach Padborg neu zu verlegen. Der Platz für diese Trasse wäre vorhanden, nur ein paar Oberleitungsmasten müßten versetzt werden (s. Abb. 3). Der Finanzaufwand für diese Maßnahme wäre überschaubar und nur ein kleiner Bruchteil von üblichen Großprojekten.

Betriebstechnisch ist es möglich, an der eingleisigen Haltestelle Flensburg-Stadt mehr als zwei Züge pro Stunde abfahren zu lassen, so daß der dänische Nahverkehr auch nicht mehr Flensburg-Rude anfahren muß.

## **2.4 Weiterer Ausbau der Hafenbahn**

In Höhe der Straße Munketoft könnte eine weitere Haltestelle "Flensburg-Rathaus" eingerichtet werden. Sie würde Werktätigen und Besuchern von Rathaus, Deutschen Haus, Schwimmhalle und der südlichen Innenstadt attraktive kurze Wege bieten. Außerdem wird den Anwohnern des früheren Bundesbahnhofes eine gute Alternative angeboten.

Sollte es nach Realisierung der in 2.1 und 2.3 vorgeschlagenen Schienenverkehrskonzepte an der eingleisigen Haltestelle "Flensburg-Stadt" zu eng werden, so ist Platz vorhanden, am östlichen Hafenzweig mindesten ein Abstellgleis einzurichten. Da der Hafendamm am ZOB wegen Verzweigung zur östlichen und westlichen Förde eine gewisse Breite erreicht, kann geprüft werden, ob die vorgeschlagene Haltestelle "Flensburg-Stadt" mit zwei Bahnsteigen ausgerüstet werden kann.

Da nun der dänische Nah- und Fernverkehr in Padborg endet, kommt das im Abschnitt 2.3 vorgeschlagene Verbindungsgleis zu erhöhter Bedeutung. Es könnte eine Art Stadtbahn mit den in Karlsruhe verwendeten Triebwagen zwischen "Flensburg-Stadt" und "Padborg" eingerichtet werden. Eine Haltestelle "Harrislee West" am ehemaligen Bahnhof von Harrislee könnte angelegt werden, da von hier mit kurzen und vertretbaren Fußwegen das Gewerbegebiet und die westliche Wohnhälfte von Harrislee gut zu erreichen sind.

In weiterer Zukunft konnte diese Stadtbahn von "Flensburg-Stadt" weiter auf dem Hafengleis nach Norden fahren und die nördlichen Stadtteile von Flensburg als auch ein Industriegebiet mit Werft, Kraftwerk und Stadtwerke erschließen. Endpunkt könnte das Gelände der Fa. Danfoss sein, die über diesen Weg auch Güterwagen erhalten können.

## **3. Vorteile dieses Projektes**

### **3.1 Anbindung an die Innenstadt:**

Ein Umsteigen auf den Bus wird nur noch den Fahrgästen nach Kiel zugemutet. Der Bahnhof "Flensburg-Stadt" befindet sich in unmittelbarer Nähe der Fußgängerzone und damit der Einkaufsgebiete in der Innenstadt. Dies ist als eine enorme Attraktivitätssteigerung anzusehen. Für die Reisenden wird es auch günstiger, sie brauchen nur noch einen Fahrschein.

### **3.2 Anbindung Stadtgebiete:**

Die Anbindung ist denkbar einfach, fast alle Stadtbuslinien bedienen ohnehin den ZOB. Ein nochmaliges Umsteigen von den Stadtbuslinien 1 und 4 entfällt.

### **3.3 Anbindung der Vororte und des Umlandes:**

Hier gilt ebenfalls: ALLE Buslinien beginnen und enden am ZOB direkt am Stadtbahnhof. Somit verbessert sich die Anschlußsituation erheblich. Alle Ferienorte an der Flensburger Förde können nun, wenn die Anschlüsse angepaßt werden, mit nur einmaligem Umsteigen ohne große Zeitverluste erreicht werden. Ein wichtiger Schritt in Richtung sanfter Tourismus.

## **4. Maßnahmen / Finanzierung**

Das vorgeschlagene Projekt komplett umzusetzen, wird sicherlich nicht gerade wenig Geld kosten. Es wird deshalb vorgeschlagen, dies Projekt in Etappen zu realisieren. So könnten zuerst einmal die dieselbetriebenen RE-Züge bis zum Stadtbahnhof durchfahren. Die Erstkosten für einen Bahnsteig incl. Zuwegung sind noch leicht finanzierbar. Der so noch überschaubare Zugverkehr ließe sich an einem Bahnsteig durchführen. Die Strecke ist in einem Zustand, der Zugverkehr mit geringer Geschwindigkeit zulassen würde. Zu einem späteren Zeitpunkt könnten dann die für eine Umlegung des gesamten vorgesehenen Zugverkehrs notwendigen Ausbaumaßnahmen in weiteren Etappen durchgeführt werden. Zu einer dieser Etappen wird die Elektrifizierung der alten Hafenbahn von ihrem Abzweig bei Flensburg-Weiche bis zur Haltestelle "Flensburg-Stadt" gehören.

Die tatsächlichen Kosten dieses Projektes müßten in einer entsprechenden Untersuchung genau festgestellt werden. Die evtl. hohen Investitionskosten sollten nicht abschrecken, das Projekt kann in mehreren Schritten und über einen längeren Zeitraum umgesetzt werden. Hier lassen sich auch Fördermittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bzw. Investitionsanteil der Regionalisierungsmittel für den Bahnverkehr nutzen.