

PRO BAHN-Konzept für die Region Flensburg

Verbesserte Verknüpfung der Bahn- und Busverkehre in der Stadt Flensburg, im Nordosten des Landkreises Nordfriesland und im Nordteil des Landkreises Schleswig-Flensburg

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



Bestandsaufnahme

Die Region Flensburg wird heute durch zwei im SPNV bediente Bahnstrecken durch den Bahnverkehr erschlossen :

- Flensburg – Eckernförde – Kiel
- Fredericia – Flensburg – Neumünster – Hamburg

Auf ersterer wird dabei ein sauberer Stundentakt im SPNV angeboten, auf letzterer hingegen ein zweistündlicher RE Padborg – Flensburg – Neumünster – Hamburg (ab Dezember 2010 nur noch ab Flensburg) und eine zweistündliche RB Flensburg – Neumünster, deren Fahrlagen und Haltekonzeptionen voneinander abweichen.

Zudem wird auf letzterer Bahnstrecke Fernverkehr angeboten und zwar zwei ICE-Zugpaare Aarhus – Hamburg, von denen eines weiter von und nach Berlin verkehrt, ein Nachtzug Kopenhagen – Deutschland sowie an Freitagen und Sonntagen zusätzliche Intercity. Ab Dezember 2010 wird zudem ein zweistündlich verkehrender Intercity Flensburg – Kopenhagen angeboten.

Die Stadt Flensburg hat zwei Bahnhöfe : Flensburg und Flensburg-Weiche. Obwohl zwei Bahnhöfe vorhanden sind, sind sowohl die Stadt als auch die Region Flensburg unzureichend durch den Bahnverkehr erschlossen, da die Bahnhöfe von ihrer Konzeption suboptimal angelegt sind.

Der Bahnhof Flensburg liegt dabei abseits der Innenstadt und des dort gelegenen ZOB, so dass die auf den ZOB ausgerichteten Regionalbuslinien den Bahnhof entweder nur unzureichend oder gar nicht bedienen. Fahrgäste aus der Region Flensburg müssen somit mit Umsteigen am ZOB mit dem Stadtverkehr zum Bahnhof fahren oder umgekehrt. Damit ist die Lage des Bahnhofes besonders für aus Richtung Leck/ Schafflund kommende Fahrgäste mehr als unglücklich anzusehen.

Der zweite Bahnhof, Flensburg-Weiche, der erst Anfang letzten Jahrzehnts wieder eröffnet worden ist, wird nur alle zwei Stunden von der RB Flensburg – Neumünster bedient, der schnellere und vor allem nach Hamburg durchfahrende RE sowie der im Bahnhof Flensburg haltende Fernverkehr fahren hier durch, so dass der Bahnhof aus Sicht der Region Flensburg unattraktiv ist. Zudem wird der Bahnhof nicht durch den Regionalbusverkehr bedient, im Stadtverkehr nur durch die tagsüber alle 20 Minuten

verkehrende Linie 12 bedient, eine größere Park&Ride-Anlage für Pendler aus der Region gibt es nicht.

Schlussfolgerungen

Um Flensburg und die Region Flensburg attraktiver an den ÖPNV anzubinden, braucht einerseits Flensburg einen innenstadtnäheren Bahnhof, der besser mit dem Stadtverkehr verknüpft werden kann, und andererseits die Region Flensburg einen Bahnhof, der schnell und unkompliziert ohne Fahrt in die Flensburger Innenstadt erreicht werden kann.

Neue Betriebskonzepte

1. Neuordnung des Bahnverkehrs rund um Flensburg

Im Winter 2010/11 schreibt die LVS Schleswig-Holstein als Aufgabenträger für den SPNV im Rahmen des Wettbewerbsnetzes „Netz Mitte“ auch den Regionalverkehr Flensburg – Neumünster – Hamburg aus. PRO BAHN hat sich im Vorfeld für die Einrichtung eines stündlichen RE Flensburg – Neumünster – Hamburg mit Anflügeln eines Zugteiles von und nach Kiel in Neumünster ausgesprochen. Auch eine zweistündliche Rückverlängerung nach Tinglev hält PRO BAHN weiterhin für wünschenswert, auch wenn die Relation Flensburg - Dänemark seit Dezember 2010 durch die Intercity Flensburg – Kopenhagen bedient wird, die im Abschnitt zwischen Flensburg und Tinglev praktisch die Funktion des Regionalverkehr übernehmen.

Darüberhinaus ist es äußerst wichtig, dass im Rahmen der genannten Ausschreibung die beschriebenen Defizite im schienengebundenen Regionalverkehr in der Region Flensburg behoben werden, wozu PRO BAHN zwei Lösungsvorschläge eingebracht hat:

- die Reaktivierung (für 60 km/h) und Elektrifizierung der Flensburger Hafenbahn mitsamt Errichtung eines neuen zweigleisigen Endbahnhof Flensburg ZOB mit Abstellanlage
- die (auch erscheinungstechnische) Aufwertung der Station Flensburg-Weiche durch stündliche Bedienung sowie Verlängerung der RB Flensburg – Kiel nach Flensburg-Weiche

Der RE Flensburg – Hamburg wird dann jede Stunde direkt vom Flensburger ZOB zum Hamburger Hbf verkehren und so die Fahrtzeit aus den Flensburger Stadtteilen Richtung Süden bei kombinierter Bus-Bahn-Nutzung erheblich verkürzen. Ergänzend sollte bis zur Einrichtung einer direkten Bahnverbindung Niebüll – Flensburg die RB Flensburg-Weiche – Kiel bis zum Flensburger ZOB verlängert werden.

Der Bahnhof Flensburg-Weiche wird durch die stündliche Bedienung von und nach Hamburg sowie die rückverlängerte RB von Kiel zum zentralen Knotenbahnhof in der Region Flensburg, der als Verknüpfungspunkt mit dem Regionalverkehr auch als Fernverkehrshalt interessant wäre, gerade im Falle einer direkten Führung des Fernverkehrs von Flensburg-Weiche nach Dänemark. Die Vorteile des Bahnhofs Flensburg-Weiche für die Region dabei liegen auf der Hand:

- der Bahnhof ist aus der Region ohne Fahrt in die Flensburger Innenstadt zu erreichen
- der Bahnhof ist für den Regionalbusverkehr aus Richtung Südwesten und Süden wesentlich besser als der heutige Bahnhof Flensburg zu erreichen
- die Anschlüsse vom Regionalbusverkehr aus Richtung Westen, Südosten und Osten auf den Bahnverkehr werden am Bahnhof Flensburg ZOB hergestellt
- der Bahnhof ist für mit dem Pkw zum Bahnverkehr kommende Fahrgäste wesentlich besser zu erreichen (Park&Ride)
- die Fahrtwege aus der Region in Richtung Norden und in Richtung Süden verkürzen sich
- die Fahrtzeiten aus der Region in Richtung Norden und in Richtung Süden verkürzen sich erheblich

Fernverkehr

Der seit Dezember 2010 angebotene zweistündlich verkehrende Intercity Flensburg – Kopenhagen wird von Dänemark kommend zunächst direkt nach Flensburg-Weiche verkehren, dort wenden und dann nach Flensburg-ZOB verkehren, um während seiner Wendezeit in der Abstellanlage behandelt zu werden.

Der Vorteil dieser Führung der Intercity liegt dabei darin, dass in Flensburg der Bahnhof bedient wird, der vom Regionalbusverkehr aus Südwesten und Süden und von mit Pkw zum Bahnverkehr kommenden Fahrgästen am besten zu erreichen ist,

außerdem ist optional in Flensburg-Weiche auch eine Flügelung der Intercity mit einem Zugteil von und nach Hamburg und somit die Einrichtung weiterer Fernverkehrsverbindungen Hamburg – Dänemark möglich. Diese werden gegenüber heute attraktivere Fahrtzeiten aufweisen, da weder in Flensburg ZOB gewendet noch die Schleife über Flensburg(-Rude) gefahren werden muss.

2. Reaktivierung der Bahnstrecke Lindholm – Flensburg-Weiche

In einem weiteren Schritt wird im Rahmen der Ausschreibung des Wettbewerbsnetzes „Netz West/ Marschbahn“ die Komplettierung des Knotenbahnhofs Flensburg-Weiche angegangen, indem die Bahnstrecke (Niebüll –) Lindholm – Flensburg-Weiche für den SPNV reaktiviert wird.

Die Bahnstrecke sollte hierbei für eine Höchstgeschwindigkeit von mindestens 100 km/h ertüchtigt und mindestens Kreuzungsstationen in Leck und Schafflund errichtet werden. Über die beiden genannten Kreuzungsstationen hinaus sollten Haltepunkte in Lindholm, Sprakebüll, Wallsbüll, Unafthen, Handewitt und Flensburg-Weiche-Gartenstadt vorgesehen werden.

In Flensburg-Weiche wird ein Eckanschluss aus Richtung Schafflund Richtung Schleswig/ Rendsburg und umgekehrt angeboten.

Optional ist zu überlegen, ob nach Einführung der StadtRegionalBahn Kiel der Bahnverkehr Flensburg - Kiel nach 2020 nicht komplett auf StadtRegionalBahn-Betrieb (im Abschnitt Eckernförde - Kiel dann teilweise als Express-Zug) umgestellt und der Bahnverkehr vom Bahnhof Flensburg über eine neue Verbindungskurve zur Hafenbahn direkt zum Flensburger ZOB verkehren könnte, wo dann sowohl Anschlüsse zu den Zügen Richtung Hamburg und Niebüll als auch zum Stadtverkehr bestehen würde.

Neubau und Modernisierung von Stationen

Flensburg ZOB

Die neue Station Flensburg ZOB sollte als zweigleisiger Sackbahnhof mit einem beide Gleise aufnehmenden Mittelbahnsteig und einem angemessenen Empfangsgebäude (als Vorbild könnte Eschwege dienen) errichtet werden. Von der

Station zu den Bussteigen sollten kurze und barrierefreie Umsteigewege realisiert werden.

Flensburg-Weiche

In Flensburg-Weiche sollte zunächst eine Bahnsteigsanierung mitsamt Aufwertung des Zugangs und teilweiser Überdachung des Bahnsteiges erfolgen. Desweiteren sollte die Station ein für einen Knotenbahnhof angemessenes Empfangsgebäude, auf beiden Seiten des Bahnhofs moderne Bushaltestellen sowie eine Park&Ride-Anlage erhalten.

Neue Stationen an der zu reaktivierenden Bahnstrecke Niebüll – Flensburg-Weiche
Alle neuen Stationen sollten 90-Meter-Bahnsteige mit einer Bahnsteighöhe von 76 cm Höhe erhalten. In Leck und Wallsbüll sollten dabei im Rahmen eines „Stations- und Schnittstellen-Programms“ Kombibahnsteige errichtet werden, bei denen der Bus direkt gegenüber dem Zug hält.

Bahn-Bus-Verknüpfung

Mit der Realisierung der neuen Betriebskonzepte auf den Bahnstrecken Flensburg – Eckernförde – Kiel und Fredericia – Flensburg – Neumünster – Hamburg sowie der Reaktivierung der Bahnstrecke Niebüll – Flensburg-Weiche wird die Buslinie 1013 Niebüll - Flensburg in ihrer bisherigen Form nicht mehr benötigt, so dass die Busverkehre vollständig auf das neue Angebot im Bahnverkehr ausgerichtet werden sollten.

PRO BAHN schlägt zur besseren Verknüpfung von Bahn und Bus-Verkehr folgende Maßnahmen vor :

Stadt Flensburg

- die Buslinie 11 sollte von Gartenstadt Weiche weiter bis zum Bahnhof Flensburg-Weiche geführt
- und die Buslinie 12 zum Bahnhof Flensburg-Weiche zurückgezogen werden
- die Buslinie 21 sollte auf den Anschluss zu den Zügen von und nach Hamburg ausgerichtet und gegebenenfalls über den ZOB hinaus ins Stadtgebiet verlängert werden
- die Regionalbuslinie 1592 Satrup – Flensburg sollte am ZOB auf den Anschluss zu den Zügen von und nach Hamburg ausgerichtet werden

- die Regionalbuslinien 1044 Husum – Flensburg – Soenderborg und 1580 Bredstedt – Flensburg ZOB sollten den Bahnhof Flensburg-Weiche mitbedienen

Region Flensburg

Die Regionalbusse entlang der Bahnstrecken sollten konsequent auf den SPNV ausgerichtet und mit diesem verknüpft werden:

Flensburg – Süderbrarup

- Ausrichtung der Buslinie 1605 Flensburg ZOB - Kappeln auf den Anschluss zu den Zügen von und nach Hamburg, gegebenenfalls Verlängerung der Linie von und nach Port Olpenitz
- Einrichtung einer stündlichen Buslinie Flensburg ZOB – Maasbüll – Husby, Verknüpfung zum SPNV in Husby, gegebenenfalls Einsatz von Kleinbussen
- Einrichtung eines zweistündlichen Anruf-Linien-Taxi Glücksburg, ZOB – Wees, Bhf., Verknüpfung mit Buslinie 1605 in Wees, Bhf.
- Einrichtung eines zweistündlichen Anruf-Linien-Taxi Satrup – Sörup – Steinbergkirche, Verknüpfung mit SPNV in Sörup
- Einführung eines sauberen Studentaktes sowie Beschleunigung der Buslinie 1624 Kappeln – Süderbrarup – Schleswig, Verknüpfung mit dem SPNV in Süderbrarup

Flensburg – Jübek

- Einführung eines sauberen Studentaktes auf der Buslinie 4810 Flensburg - Schleswig, Bhf. und Ausrichtung auf den Anschluss in Schleswig, Bhf. Richtung Hamburg
- Einführung eines sauberen Studentaktes auf der Buslinie 1550 Flensburg ZOB – Tarp – Eggebek und Verknüpfung mit dem SPNV in Tarp
- Einrichtung eines zweistündlichen Anruf-Linien-Taxi Klein Jörl – Jübek mit Verknüpfung mit SPNV in Jübek
- Einrichtung eines zweistündlichen Anruf-Linien-Taxi Böklund - Idstedt - Gammelund - Jübek mit Verknüpfung mit SPNV in Jübek

Flensburg – Niebüll

- Einführung eines sauberen Zweistudentakts auf der Linie 1540 Weesby – Medelby – Wallsbüll
- Einführung eines zweistündlichen Anruf-Linien-Taxi Nordhackstedt – Schafflund – Meyn – Wallsbüll, Verknüpfung mit SPNV in Wallsbüll
- Einführung eines zweistündlichen Anruf-Linien-Taxi Achtrup – Sprakebüll – Stadum, Verknüpfung mit SPNV in Sprakebüll

Fördeschiffahrt

Die Flensburger Fördeschiffahrt wird über die bisherige Fährlinie Flensburg – Kollund – Glücksburg hinaus nach Grasten verlängert werden, wo Anschlüsse zu den Zügen Tinglev – Soenderborg und zur Buslinie 1044 Husum – Flensburg – Soenderborg angeboten werden.

Die Fährlinie wird auf der Gesamtrelation im Zweistudentakt bedient, in der Tourismussaison wird der Fahrplan im Abschnitt Flensburg – Kollund – Glücksburg auf einen Studentakt verdichtet.

Musterfahrpläne:

KBS 131 Tinglev - Flensburg/ Kiel - Neumünster - Hamburg

Strecke					
Vmax					
km/h	km				
	0,0	Flensburg ZOB			5.19 23.19
	4,8	Flensburg-Weiche			5.25 23.25
160	15,7	Tarp			5.32 23.32
160	28,3	Jübek			5.40 23.40
160	39,3	Schleswig			5.47 23.47
160	52,3	Owschlag			5.55 23.55
160	63,8	Rendsburg			6.03 0.03
160	88,8	Nortorf			6.20 0.20
160	103,0	Neumünster			6.28 0.28
	0,0	Kiel Hbf	4.37	19.37	6.07 0.07
160	10,3	Flintbek	4.45	19.45	
160	19,0	Bordesholm	4.51	19.51	6.19 0.19
160	24,9	Einfeld	4.55	19.55	
160	30,8	Neumünster	4.59	19.59	6.26 0.26
	98,2	Neumünster	5.01	20.01	6.33 0.33
160	112,4	Brokstedt	5.09	20.09	
160	120,7	Wrist	5.15	20.15	
160	142,2	Elmshorn	5.29	20.29	6.55 0.55
160	157,0	Pinneberg	5.38	20.38	
160	184,8	Hamburg-Dammtor	5.52	20.52	7.17 1.17
60	186,8	Hamburg Hbf	5.56	20.56	7.21 1.21

Strecke						
Vmax						
km/h	km					
	0,0	Hamburg Hbf	5.04	20.04	5.39	23.39
160	2,0	Hamburg-Dammtor	5.08	20.08	5.43	23.43
160	29,8	Pinneberg	5.23	20.23		
160	44,6	Elmshorn	5.33	20.33	6.07	0.07
160	66,1	Wrist	5.46	20.46		
160	74,4	Brokstedt	5.52	20.52		
160	88,6	Neumünster	5.59	20.59	6.27	0.27
	0,0	Neumünster	6.01	21.01	6.34	0.34
160	5,9	Einfeld	6.06	21.06		
160	11,8	Bordesholm	6.10	21.10	6.42	0.42
160	20,5	Flintbek	6.16	21.16		
160	31,8	Kiel Hbf	6.23	21.23	6.53	0.53
	0,0	Neumünster			6.32	0.32
160	14,2	Nortorf			6.41	0.41
160	39,2	Rendsburg			6.58	0.58
160	50,7	Owschlag			7.06	1.06
160	63,7	Schleswig			7.14	1.14
160	74,7	Jübek			7.21	1.21
160	87,3	Tarp			7.29	1.29
160	98,2	Flensburg-Weiche			7.36	1.36
60	103,0	Flensburg ZOB			7.41	1.41

KBS 133 Niebüll - Flensburg

Strecke			
Vmax			
km/h	km		
	0,0	Niebüll	5.38 23.38
100	4,3	Lindholm	5.43 23.43
100	11,6	Leck	5.49 23.49
100	18,5	Sprakebüll	5.55 23.55
100	24,8	Schafflund	6.01 0.01
100	29,0	Wallsbüll	6.05 0.05
100	32,4	Unaften	6.09 0.09
100	34,7	Handewitt	6.12 0.12
100	39,4	Flensburg-Weiche-Gartenstadt	6.17 0.17
100	40,4	Flensburg-Weiche	6.20 0.20
60	45,2	Flensburg ZOB	6.26 0.26

Strecke			
Vmax			
km/h	km		
	0,0	Flensburg ZOB	5.34 23.34
60	4,8	Flensburg-Weiche	5.42 23.42
100	5,8	Flensburg-Weiche-Gartenstadt	5.44 23.44
100	10,5	Handewitt	5.49 23.49
100	12,8	Unaften	5.52 23.52
100	16,2	Wallsbüll	5.56 23.56
100	20,4	Schafflund	6.00 0.00
100	26,7	Sprakebüll	6.06 0.06
100	33,6	Leck	6.12 0.12
100	40,9	Lindholm	6.18 0.18
100	45,2	Niebüll	6.22 0.22

KBS 146 Kiel - Eckernförde - Flensburg

Strecke						
Vmax						
km/h	km					
	0,0	Kiel Hbf	5.05	0.05	5.39	20.39
60	2,9	Kiel-Hassee/ CITTI-PARK			5.43	20.43
100	7,8	Suchsdorf	5.13	0.13	5.48	20.48
120	19,1	Gettorf	5.22	0.22	6.01	21.01
120	31,1	Eckernförde	5.30	0.30	6.09	21.09
120	31,1	Eckernförde	5.31	0.31		
100	39,7	Rieseby	5.39	0.39		
100	51,3	Süderbrarup	5.49	0.49		
100	62,5	Sörup	5.58	0.58		
100	62,5	Sörup	6.00	1.00		
100	70,6	Husby	6.07	1.07		
100	80,7	Flensburg	6.15	1.15		
80	84,0	Flensburg-Weiche	6.18	1.18		
80	84,0	Flensburg-Weiche	6.22	1.22		
60	88,8	Flensburg ZOB	6.27	1.27		

Strecke						
Vmax						
km/h	km					
	0,0	Flensburg ZOB	4.32	23.32		
60	4,8	Flensburg-Weiche	4.37	23.37		
60	4,8	Flensburg-Weiche	4.41	23.41		
80	8,1	Flensburg	4.45	23.45		
100	18,2	Husby	4.53	23.53		
100	26,3	Sörup	4.59	23.59		
100	26,3	Sörup	5.01	0.01		
100	37,5	Süderbrarup	5.11	0.11		
100	49,1	Rieseby	5.21	0.21		
100	57,7	Eckernförde	5.28	0.28		
100	57,7	Eckernförde	5.30	0.30	4.51	19,51
120	69,7	Gettorf	5.39	0.39	5.01	20.01
120	81,0	Suchsdorf	5.48	0.48	6.12	20.12
100	85,9	Kiel-Hassee/ CITTI-Park			6.17	20.17
60	88,8	Kiel Hbf	5.55	0.55	6.21	20.21