

"Sylt - Flensburg - Sonderburg per Zug: Läuft?!"

Experten-Forum zur Bahnreaktivierung Niebüll-Flensburg, 26.10.2020

– Transkript, leicht gekürzt und bearbeitet -
- Irrtümer vorbehalten -

Inhalt

1 Verkehrserschließung für eine Wachstumsregion: Eingangsstatement	3
2 Im ersten Schritt die kleine Sache, im zweiten die große: Austausch	9
3 Planungsverlauf, angekündigtes Gutachten, Lärmschutz, Sylt: Publikumsfragen	12
4 Gewinn für den gesamten Raum: Schlussvotum	16



Kurzzusammenfassung

Fachleute aus erfolgreichen Verkehrsunternehmen und Verantwortliche aus regionaler und überregionaler Politik sind sich einig: Eine Reaktivierung der Bahnlinie Niebüll-Flensburg würde zu einer erheblichen Verbesserung der Verkehrssituation im nördlichen Bereich Schleswig-Holsteins führen.

- Eine solche Infrastrukturmaßnahme leistet einen erheblicher Beitrag zum Klimaschutz. Der gesamte Raums südlich der Grenze wird gefördert. Wirtschaft, Tourismus und Umwelt werden gestärkt, insbesondere auch in den anliegenden Gemeinden.
- Eine Linienführung in die Flensburger Innenstadt (ZOB) lässt - so die Erfahrungen andernorts und entsprechende Berechnungen - überdurchschnittlichen Nutzen erwarten und würde die Flensburger Innenstadt beleben. Detailliertere Planungsfragen sowie Lärmschutz in anliegenden Gemeinden sind jeweils vor Ort zu klären.
- Je nach gewünschtem Ausbaustandard entstehen unterschiedliche Kosten. Da es sich um die Reaktivierung einer bestehenden Strecke handelt, sind die Maßnahmen mit überschaubarem Aufwand und relativ schnell durchführbar.
- In einem zweiten Schritt lässt sich in Erweiterung der bestehenden Trassen ein Regionalbahnnetz aufbauen, das die Grenzregion von Dänemark und Schleswig-Holstein verbindet. Damit entsteht ein Großraum von rund 700.000 Einwohnern mit einem hohen Potenzial an Arbeitskräften und Wachstumsperspektiven.
- Erhebliche Fördermittel für solche Maßnahmen stehen derzeit beim Land Schleswig-Holstein und beim Bund bereit und können abgerufen werden. Dafür müssen entsprechende Planungen entwickelt werden.

Die Experten raten zu weiterem Austausch und Diskussion in einer ergebnisoffenen Projektgruppe o.Ä., die sich über die Gemeindegrenzen hinweg des Themas annimmt.

"Starten, anfangen, keine Zeit verlieren, damit wir die Verkehrswende gemeinsam erreichen können!" - Ascan Egerer

"Wir müssen mehr Menschen dazu bringen, die Angebote des ÖPNV zu nutzen. Das gelingt uns mit den Bussen nicht. Unser Wirtschaftsraum wird durch die Reaktivierung der Bahnlinie zusammenwachsen und künftige Generationen werden sehr viele Vorteile davon haben." - Arno Asmus

"Die Region Sønderjylland ist eine riesige Wachstumsregion mit rund 700.000 Menschen – ein enormes Potenzial an Arbeitskräften und Wachstumsperspektiven. In Kiel stehen die Signale auf Grün. Es bedarf jetzt der Kümmerer, einer Projektgruppe, die sich des Themas annimmt." - Dr. Andreas Tietze

"Entscheidend ist, bald loszulegen, und da ist die Möglichkeit, auf bestehenden Schienen kreuzungsfrei in die Innenstadt zu kommen, ein Geschenk." - Jochen Schulz

1 Verkehrserschließung für eine Wachstumsregion: Eingangsstatement

Moderation: **Wolfgang Seyb**

Ehemals Unternehmen Landesweite Verkehrsservice GmbH und verschiedenen Verkehrsunternehmen, jetzt: Der blaue Autozug Sylt.



Wolfgang Seyb

Schienenverkehr in Flensburg: Steigerung dringend nötig

Jochen Schulz

Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH GmbH), Stadtplaner und Experte für den Regionalverkehr

Leider ist in Flensburg die Nutzung des Schienenverkehrs sehr, sehr schwach. Für eine Großstadt fahren unverhältnismäßig wenige Berufstätige oder Schüler mit der Bahn. Wenn es hochkommt, sind es ein paar hundert. Die Bahn wird in Flensburg vor allem genutzt, um wegzufahren, nach Hamburg, zum Fernverkehr. Das liegt in erster Linie an der schlechten Lage des Bahnhofs, fernab vom Verknüpfungspunkt zum Busverkehr, fernab der Innenstadt und der touristischen Ziele.



Jochen Schulz. Foto: NAH.SH

Seit langer Zeit fragen wir uns, was können wir besser machen. Wir arbeiten daran, den Innenstadtbahnhof beim ZOB wieder aufleben zu lassen. Das ist ein Schlüssel für den Erfolg zukünftiger Maßnahmen, um den Schienenverkehr rund um Flensburg zu verbessern und auch für die Reaktivierung der Strecke Niebüll-Flensburg.

Die Überlegungen zur Wiederbelebung der Strecke Niebüll-Flensburg sind interessant. Entscheidend sind aber die Möglichkeiten, in die Innenstadt zu kommen. Die Voraussetzungen sind super, das Land finanziert seit 20 Jahren einen Infrastruktur-Sicherungsvertrag, der dafür sorgt, dass diese Strecke aufrechterhalten bleibt.

Wenn ich mir vorstelle, dass ich in einigen Jahren von Hamburg in die Flensburger Innenstadt fahren könnte, dann wäre viel gewonnen. Das gilt auch für die Strecke Niebüll-Flensburg.

Region mit enormem Wachstumspotenzial

Dr. Andreas Tietze

Vorsitzender des Verkehrsausschusses im schleswig-holsteinischen Landtag

Durch Corona müssen wir Gäste und Kunden für den ÖPNV zurückgewinnen. Dafür müssen wir auch eigene Blockaden lösen.



Dr. Andreas Tietze

Seit ewigen Zeiten geht es in Flensburg hin und her mit der Weiterführung der Züge zum ZOB. Die Ratsversammlung will das nicht, Verkehrspolitiker schlagen das vor. Genauso ist es mit der Strecke Niebüll-Flensburg. Die Gemengelage ist ausgesprochen schwierig.



Flensburg: Zentrum der Region

Flensburg ist das Zentrum für rund 700 Tsd. Menschen in der Region Sønderjylland/Schleswig

ca. 35% davon leben in Dänemark
>15.000 Menschen pendeln täglich über die Grenze

⇒ **Grenzüberschreitende S-Bahn Sønderjylland/Schleswig**

Grüne Landtagsfraktion Schleswig-Holstein

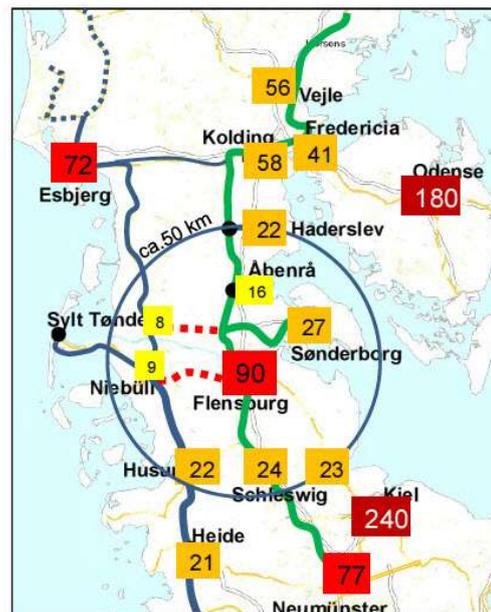


Schaubild 1: Flensburg als regionales Oberzentrum

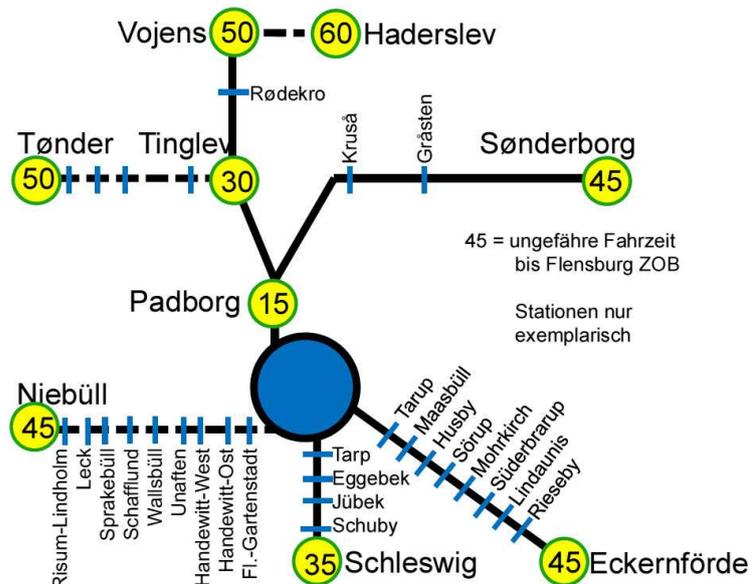
Die Grenze Dänemark - Deutschland ist durch den ÖPNV wenig erschlossen, dabei pendeln hier 15.000 Menschen täglich hin und her. Die Region ist eine riesige Wachstumsregion mit rund 700.000 Menschen. In Flensburg baut die Universität, ein hochmodernes Krankenhaus wird gebaut - das bietet ein enormes Potenzial an Arbeitskräften und Wachstumsperspektiven.

Flensburg als Oberzentrum hat klare Aufgaben zur Versorgung der Region auch für den Wirtschaftsraum. Aber dieser hochspannende Ost-West-Wirtschaftsraum ist extrem schwach, was den Ausbau der Wege angeht.



Endstationen in der Region

- + Bundesbahnhof verbleibt am heutigen Standort
- + Alle S-Bahnen nutzen alle Halte in Flensburg
- + Verknüpfung mit RE/IC am heutigen Bundesbahnhof



Grüne Landtagsfraktion Schleswig-Holstein

Schaubild 2: Mögliche Endstationen einer Regionalbahn, die für bessere Verknüpfung in der Region sorgen.

Wir müssen die Verkehrsinfrastruktur im Wirtschafts- und Lebensraum Sønderjylland als Ganzes sehen. Eine Zweisystembahn könnte diesen Raum verbinden.

Wir haben in Schleswig-Holstein eine gefüllte Kriegskasse. Wir haben über 200 Millionen Euro angespart. Seit einem Jahr hat der Bund sein Bundes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für Investitionen geöffnet. Für Infrastrukturprojekte im schienengebundenen Personennahverkehr werden 90%(!) der Fördergelder vom Bund übernommen. Wenn wir uns also in Schleswig-Holstein entschließen, unsere Landesmittel mit den Bundesmitteln cozufinanzieren, können wir bis zu 2 Milliarden Euro in Infrastruktur Schiene nach Schleswig-Holstein bringen.

Dafür muss man aber in den nächsten Jahren Planungen in der Tasche haben. In Bayern hat es eine enorme Ausbauintiative gegeben, weil Bayern geplant hat, ganz konkrete Pläne in der Schublade hatte.

Wir kommen in den nächsten Jahren nur zu Infrastrukturausbau, wenn wir solch eine Infrastruktur einmal komplett neu denken. Die Landesregierung hat auf Bitte der Jamaika-Koalition ein Gutachten zur Schienenstrategie auf den Weg geschickt, das diese Dinge betrachten soll. Wir gehen davon aus, dass das im November vorliegt und dass dann die Diskussion in Schleswig-Holstein sehr munter losgeht.

Als regionaler Abgeordneter ist es mir sehr wichtig, dass wir auch in Schleswig-Holstein ein Leitprojekt haben. Grenzraum-Infrastrukturprojekte, die zur Klimarettung beitragen,

werden auch in der nächsten EU-Förderperiode in den Fokus rücken. Wenn wir hier kein Projekt haben, wird das Geld in andere Regionen fließen.

Arno Asmus

*Bürgermeister der direkt an der Bahnstrecke liegenden Gemeinde
Wallsbüll*

Dem stimme ich zu. Dafür müssen wir Menschen und Kommunalpolitiker überzeugen, dass es eine gute Sache ist. Es ist unverständlich, dass momentan so viel Geld parat steht und keiner will es haben.

Es gibt natürlich Bürgermeister und Gemeinden, die für die Reaktivierung der Bahnstrecke sind. Die liegen meistens nicht direkt an der Strecke. Wir in Wallsbüll sind dafür, auch wenn wir an der Strecke liegen, und ich will mal einmal die Gründe nennen.



Arno Asmus. Foto:
Gemeinde Wallsbüll

Der Bus hat kein gutes Image

Ich beginne mit dem Grund, der leider oft zuletzt genannt wird, dem Beitrag des Verkehrsbereichs zum Klimaschutz. Wir müssen mehr Menschen dazu bringen, die Angebote im ÖPNV zu nutzen. Das gelingt uns momentan mit den Bussen nicht.

Busse werden bei uns von Schülern genutzt und von Geringverdienern, die wirklich keine andere Möglichkeit haben. Aber Berufspendler und Einkaufende nutzen unsere Busse hier Ort so gut wie gar nicht, das habe ich oft genug beobachtet. Der Bus ist aber auch überfüllt, er hat einen geringeren Reisekomfort als die Bahn und natürlich auch eine verhältnismäßig lange Fahrzeit, länger als mit dem PKW wegen der Haltepunkte und doppelt so lang wie die Bahn.

Der Bus hat kein gutes Image, und wer hier ein Auto besitzt würde nicht auf die Idee kommen, alternativ den Bus zu benutzen. Von stillgelegten Bahnstrecken weiß man auch, dass nur 20 Prozent der Bahnnutzer anschließend auf den Bus umgestiegen sind. Man kann davon ausgehen, eine Bahnverbindung würde die Nutzung des ÖPNV deutlich steigern.

Reaktivierung der Bahnlinie als Infrastrukturprogramm für den Ort

Als zweites sehen wir die Reaktivierung der Bahnlinie als kleines Infrastrukturprogramm hier für die Grenzregion zwischen Flensburg und Niebüll. Denn es geht ja nicht nur darum, die Bahngleise wiederherzustellen und die Haltepunkte, sondern wir gehen davon aus, dass der Staat alles dafür tun wird, dass dies Angebot dann auch genutzt wird.

Dazu gehört die gute Anbindung über Fußwege, Fahrradwege, dazu gehören Straßenquerungen, vielleicht an der einen oder anderen Stelle auch Fußgängertunnel oder Pendlerparkplätze. Dazu gehört eine kurze Taktung der Busse über die Dörfer, die dann an diese Haltepunkte angebunden sind. Das wäre ein großer Vorteil für uns.

Als drittes versprechen wir uns von der Bahnreaktivierung tatsächlich einen wirtschaftlichen Aufschwung: Durch den Tourismus, die Ansiedlung von Unternehmen, durch die Attraktivitätssteigerung unseres Wohnstandortes und die bessere Erreichbarkeit der Arbeitsplätze in und außerhalb der Region.

Als viertes ist die Anbindung an die Nachbarorte und Oberzentren und die Umsteigemöglichkeiten zu den Fernstrecken ein Mehrwert für die Bürger in unserer Gemeinde.

Das sind schlagende Argumente für die Region. Das Problem, das ich momentan, teilweise gemeinsam mit Bürgermeister:innen entlang der Strecke, habe, ist, dass diese schwerwiegenden Argumente nicht geteilt werden, weil man sich mit dem Kleinklein vor Ort aufhält.

Als Gegenargument wird häufig die Wohnbebauung entlang der Bahnstrecke vorgeschoben. Das haben wir in Walsbüll auch, da stehen zum Beispiel genauso viele Häuser an der Bahn wie in Schafflund. Da muss man natürlich für entsprechende Schutzmaßnahmen sorgen.

Ascan Egerer

*Geschäftsführer der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft und der Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH - Betreiber des größten deutschen Regionalstadtbahnsystems
Experte für Zwei-System-Schienenfahrzeuge.*

Die Region Karlsruhe, die ich hier vorstellen kann, ist seit fast drei Jahrzehnten geprägt durch unser Regionalstadtbahnsystem. Hier wurde damals erstmals ein entsprechendes System in Betrieb genommen und der Erfolg hat für sich gesprochen. Er hat dazu geführt, dass das System immer weiter ausgebaut wurde.



Ascan Egerer

Direkt ins Zentrum fahren bringt Fahrgastzuwachs

Ein ganz wesentlicher Erfolgsfaktor ist ganz klar die Verknüpfung mit den Innenstädten, ich nenne hier bewusst die Mehrzahl, da wir bereits mehrere Städte verbinden. Denn das ist eine klare Erkenntnis: Wenn wir den Menschen Direktverbindungen anbieten können, aus der Region, aus dem Umland, möglichst umsteigefrei in die Zentren, dann ist das ein unschlagbares Argument für die Nutzung von ÖPNV und Schienenverkehr. Das können wir auf allen unseren Strecken nachweisen. Wir haben erhebliche Fahrgastzuwächse erzielt, einfach durch dieses Angebot.

Auf unserer ersten "echten" Zweisystem-Kernstrecke sind wir seit 27 Jahren in Betrieb. Zum 25-jährigen Jubiläum haben wir uns angeschaut: Wie haben sich eigentlich die Gemeinden an der Achse Karlsruhe - Heilbronn entlang dieser Strecke entwickelt. Heilbronn ist eine Großstadt mit ca. 130.000 Einwohnern, auch dort fahren wir direkt in die Innenstadt hinein. Dazwischen befindet sich ein eher ländlich geprägter Raum. Alle hier liegenden Gemeinden haben eine sehr positiven Entwicklung gemacht. Ich will nicht sagen, dass das nur an der Stadtbahn liegt, aber sie ist auf jeden Fall ein wichtiger Standortfaktor für diese Gemeinden geworden. Heute ist es wichtig für die Gemeinden, diesen Stadtbahnanschluss zu haben.

Zusätzliche Haltepunkte ohne Fahrzeitverlust

Wir sind damals folgenden Weg gegangen: Wir haben die alte Strecke, die damals kurz vor der Stilllegung stand, übernommen, auf Vordermann gebracht und die Anzahl der Haltepunkte erhöht. Es war ein klares Ziel, die Zugänglichkeit für die Menschen zu

verbessern und somit die Wege zu verkürzen. Es ist uns mit modernen Fahrzeugen gelungen, die Zahl der Haltepunkte zu erhöhen und die Fahrzeit trotzdem nicht zu verlängern. Wir haben hier in Karlsruhe die modernen Zwei-System-Fahrzeuge entwickelt. Die sind so leicht und spurtstark, dass sie das kompensieren können. Zusätzliche Haltepunkte waren also ohne Fahrzeitverlust möglich.

Die Fahrzeuge fahren dabei "ganz normal" wie Eisenbahnfahrzeuge auf den Strecken in der Region. Im Rheintal fahren wir gemeinsam mit ICE-Zügen. Dann geht es weiter bis in die Innenstadt als Straßenbahn. Das ist technisch überhaupt kein Problem. Derzeit bereiten wir die Beschaffung der vierten Generation dieser Zweisystemfahrzeuge vor, übrigens zusammen mit weiteren Betreibern und Betreibern "in spe", die noch in der Planung sind.

Was soll die Strecke können als Grundlage für das Ausbaukonzept

Wir haben auch in unserer Region mehrere Strecken, deren Reaktivierung derzeit geprüft wird. Es ist stets die Frage zu stellen: Was soll die jeweilige Strecke hinterher leisten können? Will ich dort später vollumfänglich alles, was Eisenbahn hergibt, fahren lassen, also auch schweren Güterverkehr, vor dem viele Menschen Angst haben? Oder ist das gar nicht das Ziel, will ich eine schnelle Personenverkehrsanbindung haben? Daraus entwickelt man dann das Betriebskonzept und den Ausbaustandard für die Strecke.

Am teuersten ist natürlich die vollumfängliche Ausstattung. Wenn ich auf einen vereinfachten Standard gehe, spart mir das erhebliche Investitionen. Zum Beispiel wäre ein NE-Bahn-Standard möglich, oder, wenn ich mich für Einführung eines Zweisystem-Betriebes mit noch weiter vereinfachtem Standard entscheide, ggf. auch abschnittsweise Erleichterungen. Neudeutsch sprechen wir heute auch von "TramTrain" für dieses System.

In Heilbronn gab es zuvor keine innerstädtische Straßenbahn. Die ist mit der Einbindung der Regionalstadtbahn quasi neu errichtet worden und heute in drei Himmelsrichtungen mit dem Eisenbahnnetz verknüpft. Das führt auch hier zu dem attraktiven Angebot, dass die Fahrgäste wirklich umsteigefrei und schnell über die Stadtgrenze hinweg unterwegs sein können. Das führt zu großem Zuspruch der Fahrgäste. Perspektivisch möchten wir nun gerne noch die vierte Himmelsrichtung erschließen.

Flensburg: Nähe der Schienen zur Innenstadt ist ein Geschenk

In Flensburg liegt ja die Eisenbahnstrecke sehr zentral nahe der Innenstadt. Aus meiner Sicht ist das ein Geschenk, wenn man schon eine Infrastruktur hat, die man in ein Schienenverkehrskonzept einbinden kann. Die steht zeitlich relativ schnell zur Verfügung, im Vergleich zu einem kompletten Neubau. Das ist der Startschuss, den wir auch immer gesucht haben, um dieses System vor Ort zu entwickeln - mit dem entsprechenden Erfolg.

Das Zentrum ist einfach das wichtigste Ziel, das wollen die Menschen auch gut erreichen können. Es geht aber natürlich in beide Richtungen: Ins Zentrum hinein und aus dem Zentrum heraus. Das ist auch wichtig zu sagen, denn wir hören oft den Kritikpunkt, dass die Gemeinden im Umland darunter leiden würden. Aber die Menschen fahren dann ja auch in Umlandgemeinden, die damit besser erreichbar sind.

Ich höre auch oft, dass man lieber schnelle, überregionale Verbindungen will. Die gibt es ja trotzdem, die Stadtbahn erschließt ja auch den überörtlichen Bahnhof, den "Hauptbahnhof" und ggf. weitere Umsteigepunkte. Da ist dann eine gute Umsteige-

möglichkeit zum Fernverkehr der Bahn und zum weiteren Regionalverkehr gegeben. Auch das wird bei uns sehr gut genutzt. Auch im Konzept der Regionalstadtbahn gibt es ergänzende, schnellere Verbindungen.

Die städtebauliche Integration kann man sehr gut angehen, wenn man eine Strecke neu konzipiert oder wieder aktiviert. Da geht es eben um Zugänglichkeit, die Lage und Anzahl der Haltepunkte und Entscheidungen zur Trassierung: Wieder die Frage: Braucht man das "volle Programm" oder kann man die Trasse abgespeckt denken, was dann weitere Möglichkeiten der örtlichen Anbindung eröffnet?

2 Im ersten Schritt die kleine Sache, im zweiten die große: Austausch

Der Knoten muss in Flensburg durchschlagen werden

Dr. Andreas Tietze

Der Knoten muss in Flensburg durchschlagen werden. Flensburg ist als Oberzentrum viel zu wichtig. Es kann nicht sein, dass wir als kleinere Gemeinden eine Reaktivierung der Strecke vornehmen, wenn Flensburg nicht wirklich will. Frau Lange hat für mich da eine koordinierende Funktion. Flensburg als Oberzentrum ist ja auch in der Lage, so etwas wie eine Projektgesellschaft zu gründen, ähnlich wie Kiel bei der aktuellen Untersuchung der Weiterentwicklung des ÖPNV, ebenfalls mit einer Stadtbahn.

Wichtig ist, dass erst einmal diese ergebnisoffenen Dinge begutachtet werden. Für mich wäre vorstellbar, dass man eine eigene Entwicklungsplanung macht und mit den Gemeinden zu einer abgestimmten Planung kommt.

Planungsfragen vor Ort lösen

Ich habe mit Hr. Deidert, dem Bürgermeister von Leck gesprochen. Der meinte, sie wären gar nicht dagegen, sie wollten aber eine städtische Planung, um die Probleme vor Ort z.B. mit einer Umgehungsschienentrasse zu lösen. Da könnte man sich gemeinsam das Stadtgebiet anschauen. Ähnlich wie Hr. Bockholt in Niebüll, der nicht vor geschlossenen Schranken stehen will. Da gibt es eine Reihe von Fragen, die sehr tückisch sind, weil sie auf Interessenslagen zurückgehen. Die muss man sich gesondert planerisch ansehen.

Bei der Planungsgesellschaft für die Stadtbahn in Kiel haben wir uns als Land an den Planungskosten beteiligt. So eine Beteiligungskonstruktion könnten wir uns auch für die Region Flensburg vorstellen. Das Gutachten müsste dann auch die Qualität haben, dass man Planungen darauf aufbauen kann. So wie jetzt auch in Kiel. Dort kann aus dem Gutachten heraus ein Planungsantrag geschrieben werden.

Die Dänen sind da im Moment sehr offen. Als schleswig-holsteinischer Landtag sind wir auch öfter in Kopenhagen und reden dort mit den Kollegen im Folketing. Dort gibt es eine Sensibilität für die Region Sønderjylland. In Dänemark wurde sehr stark das Konzept der "letbane" betrieben. Wenn man mit Regionalbahn-Systemen kommt, haben die Dänen gleich ihre Leichtbahn im Blick, die auch auf Schienen und Straße gleichzeitig fährt.

Bei grenzüberschreitenden Projekten besteht Nachholbedarf

Ascan Egerer

Grenzüberschreitende Projekte nehmen an Bedeutung zu. Die Schienenverbindung Straßburg - Kehl zeigt, wie erfolgreich solcher grenzüberschreitender Verkehr auch auf Stadtbahnbasis läuft. Ein anderes Beispiel ist Basel, hier sind drei Länder verbunden. Eines unserer Reaktivierungsprojekte geht ebenfalls in Richtung Frankreich. Das stand lange Jahre nicht im Fokus und fehlt uns heute. Da besteht Nachholbedarf.

Wolfgang Seyb: Die Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH, NAH.SH, gehört den kreisfreien Städten, Kreisen und dem Land. Sie ist beim Kieler Projekt mit im Boot. Wie vermeidet man, dass man sich gegenseitig in eine Pattsituation bringt?

Jochen Schulz

Wir sind offen für alle Lösungen, die ein Vorankommen in Flensburg ermöglichen. Es wäre spannend, das Thema Stadt-Regionalbahn näher zu beleuchten. Aber entscheidend ist es, bald loszulegen, und da ist Möglichkeit, auf dem vorhandenen Bahndamm mit Zügen kreuzungsfrei in die Innenstadt zu kommen, tatsächlich ein Geschenk.

Die Frage ist: Wie kann man im ersten Schritt eine kleine Sache machen und im zweiten Schritt die große? Klar ist: Wenn in 2030 etwas Großes funktionieren soll, muss man jetzt anfangen. Vielleicht könnten wir 2025 in die Innenstadt fahren und 2030 hätten wir dies tolle Karlsruher Modell in Flensburg.

Ziel ist, Kompromisse zu schmieden. Deshalb haben wir überlegt, wie die Trasse zum Innenstadtbahnhof kombiniert genutzt werden könnte. Es besteht ja in Flensburg ein großes Interesse an einer Nutzung des Bahndamms für einen Radschnellweg. Wir haben daher geprüft, ob nicht beides möglich wäre. Und da ist dies dabei herausgekommen:

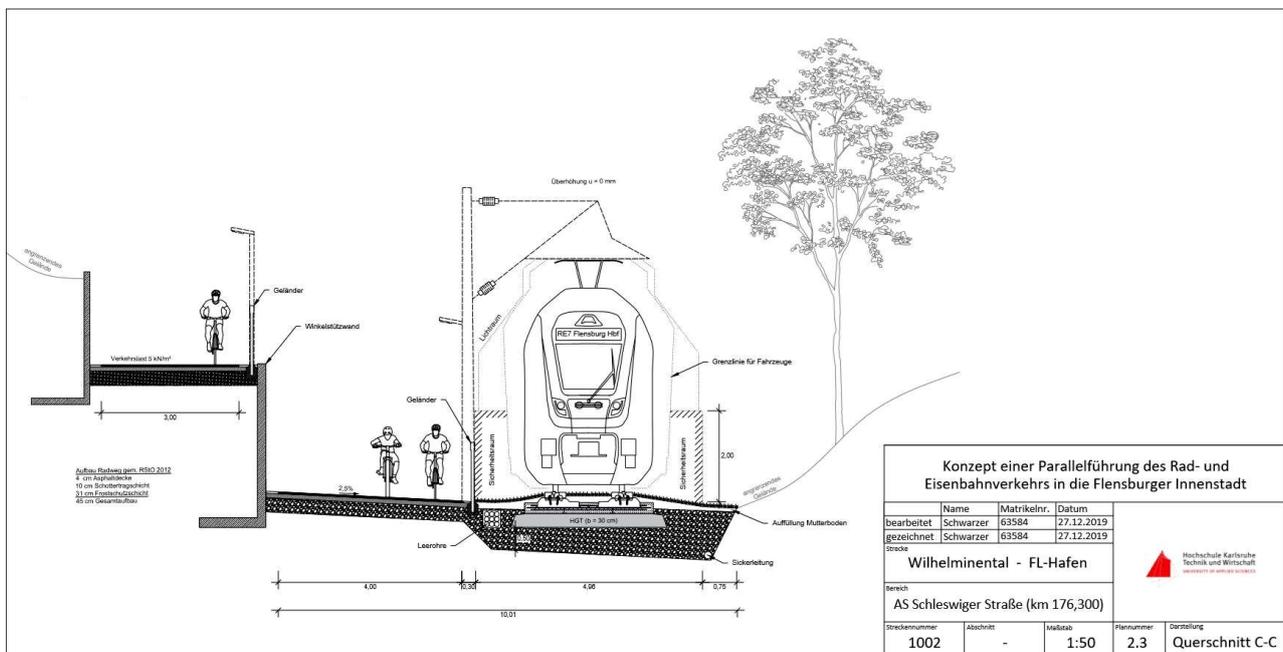


Schaubild 3: Aus: Konzept einer Parallelführung des Rad- und Eisenbahnverkehrs in die Flensburger Innenstadt (Masterarbeit Till Schwarzer)

Zweirichtungsradweg neben der Trasse möglich

Die Breite des Bahndamms erlaubt einen Fahrradweg neben der Trasse, sogar einen Zweirichtungsradweg. Natürlich muss man da etwas anpassen, aber das ist grundsätzlich möglich. Dann hätten wir eine wunderbare Umwelttrasse, die in die Innenstadt führt. Auf der einen Seite fahren unsere elektrischen Züge, die ja auch sehr leise sind, davon getrennt die Radfahrer.

Arno Asmus

Aus meiner Sicht ist die technische Lösung egal, so lange wir über alternative Antriebe reden. Für uns macht es natürlich nur Sinn, wenn wir bis auf den ZOB kommen. Auf dem Weg liegt ja auch noch eine Berufsschule mit über 3000 Schülern, wo ein Haltepunkt gemacht werden könnte. Da liegt ein Deutsches Haus als Veranstaltungszentrum, wo ein Haltepunkt sein könnte, und dann letztendlich der ZOB

Ich appelliere an die Politik in Kiel und Herrn Tietze: Hier steht soviel Geld zur Verfügung und das könnte in diesen Raum kommen. Die Menschen bemühen sich nicht darum, das ist eigentlich vollkommen unverständlich. Man hat aber auch nicht besonders gut aufgeklärt hier im ländlichen Raum, dass dies Geld eigentlich schon da ist. Wir haben ja ein paar Landtagsabgeordnete aus unserer Region und Mitarbeitende im Verkehrsministerium, die das weitergeben könnten.

Wiederbelebung der Innenstadt durch direkte Erreichbarkeit

Ich verstehe auch Flensburg nicht: Etwas Besseres als einen Bahnhof am ZOB, gerade im Blick auf eine Wiederbelebung der Innenstadt, kann es doch gar nicht geben. Normalerweise wird dieses Paket ja fast zu 100 Prozent bezahlt mit allem was dazugehört, mit Lärmschutz usw. Was bliebe denn für die Stadt Flensburg grob geschätzt über?

Jochen Schulz

Die Antwort ist relativ einfach. Die Bahninfrastruktur - also die Schienen, die Bahnsteige - ist Sache des Landes und des Eisenbahn-Infrastrukturunternehmens. Zur Zeit gehört die Strecke der DB Netz, die NEG will sie kaufen. Der Zugang zum Bahnhof wäre eine Sache der Stadt Flensburg und wird natürlich gefördert.

Beitrag der Stadt Flensburg: Eigenanteil für neuen Bahnhof

Die Reaktivierung der Strecke wird mit 90% Fördermitteln des Bundes gefördert, fürs Land also auch nicht besonders teuer. Die Stadt hat ebenfalls nicht sehr viel beizutragen. Für den neuen Bahnhof, das Entree in die Stadt, wäre schon ein Eigenanteil zu tragen. Je nach gewünschter Qualität reden wir da vielleicht von einer Million Euro. Aber wenn man vergleicht, was die Stadt dafür bekommen würde, ist das doch verhältnismäßig gering.

3 Planungsverlauf, angekündigtes Gutachten, Lärmschutz, Sylt: Publikumsfragen

Ascan Egerer

Frage: Wie groß ist denn der Zeitaufwand für Planungsvorlauf für ein neues System in einer Stadt?

Es ist sehr wichtig, dass eine vernünftige Planung vorliegt. Hier muss man ausreichend Zeit veranschlagen. Sonst laufen die Projekte gerne "aus dem Ruder", werden teurer und dauern länger. Wir haben deshalb eine eigene Planungsabteilung, die die Projekte von A bis Z durchplant.

In Karlsruhe ging es am Anfang darum, möglichst vorhandene Bahn-Infrastruktur zu nutzen und diese dann mit der innerstädtischen Infrastruktur zu verbinden, um möglichst schnell ein Verkehrskonzept umzusetzen. In Heilbronn musste von Anfang an neu aufgebaut werden.

Zeitaufwand: Bei bestehender Infrastruktur erheblich kürzer

Der Zeitbedarf ist natürlich jeweils vom Umfang des Einzelprojekts abhängig, aber Sie können für eine Reaktivierung und Stadtbahnausbau ausgehen von etwa zwei Jahren Planung, zwei Jahren Planfeststellungsverfahren, danach die Umsetzung, Ausschreibung der Bauleistungen und Bau. Da kommen schnell einige Jahre zusammen. Deshalb ist es immer gut, wenn man nicht komplett neu anfangen muss, sondern bestehende Infrastruktur nutzen kann. Das hilft in jedem Fall.

Dr. Andreas Tietze

Frage: Wie kommt man in Flensburg am besten zum ZOB? Gibt es da Untersuchungsbedarf?

Genau das wird im Schienengutachten untersucht. Ein unabhängiger Gutachter schaut auf das gesamte Netz in Schleswig-Holstein hinsichtlich Robustheit und Resilienz. Er macht Empfehlungen, wie wir ökologischer unterwegs sein können und wie wir die Zahl der Personenkilometer steigern können. Unser politisches Ziel ist es, den Anteil der Bahnfahrenden von heute 8% mindestens zu verdoppeln bis 2030. Das kann voraussichtlich nur gelingen, wenn die Infrastruktur ertüchtigt ist, d.h. wenn man auf den Strecken ausreichend schnell fahren kann, wenn die Bahnübergänge ertüchtigt sind, wenn die Digitalisierung ausgebaut ist. Das werden wir alles im Gutachten sehen. Im November werden wir das auf dem Tisch haben, in Ruhe anschauen und in der politischen Debatte diskutieren.

Gemeinsam daran arbeiten, dass die Region attraktiv bleibt

Wichtig ist: Man kann nicht gegen eine Stadt agieren. Da nützt es auch nichts zu lamentieren. Es gibt eindeutige Beschlüsse in Flensburg, dass man diesen Innenstadtbahnhof nicht will. Da muss man die Gründe wahrnehmen und sich mit der Stadt Flensburg ein System anschauen, das für die Menschen schnell und planungssicher umgesetzt werden kann. Deshalb ist es gut, dass jetzt verschiedene Varianten im Gespräch sind.

Wir wollen heute ja nicht werten. Wir wollen nicht sagen, das eine ist besser als das andere. Wir wollen uns diese Varianten in Ruhe anschauen und uns auch überlegen, wie der Knoten, der die Region seit Jahren blockiert, durchschlagen werden kann. Das ist die zentrale Aufgabe. Sie können eine solche Investition, wie sie uns vorschwebt, nur erreichen, wenn sich alle unterhaken und sagen: Ja, das wollen wir auch. Das ist ein politischer Appell.

Ich weiß, wie schwer das ist in der Region, auch was die Beziehung Ost-West angeht. Aber schauen wir mal zehn, fünfzehn Jahre in die Zukunft: In Flensburg wird ein Krankenhauskomplex gebaut. Das könnte man an die Bahnstrecke anbinden. Die Leute auf dem Land, die Angehörige besuchen wollen, können mit der Bahn dorthin kommen. Wir haben ja das Semesterticket für die Studierenden eingeführt. Wenn der Wohnraum in der Stadt knapp wird, könnte die Peripherie bis Schafflund und Niebüll interessant werden für studentisches Wohnen. Das ist eine spannende Entwicklung, wenn eine Gemeinde auf dem Land überaltert und da ziehen junge Leute zu. Das ist eine Chance für die Dörfer. Wir müssen gemeinsam daran arbeiten, dass unsere Region attraktiv bleibt. Denn die Konkurrenz ist der Gürtel um Hamburg, und wir werden nur attraktiv bleiben, wenn wir jetzt die Hausaufgaben für unsere Region machen.

Bestehendes Bahnnetz als Grundlage, um die Stadt zu erschließen

Jochen Schulz

Ich möchte gerne einhaken und zeigen, auf was wir aufbauen könnten. Die Folie zeigt, was zu machen wäre, wenn man die bestehende Infrastruktur nutzt. Mit einigen wenigen Ergänzungen des Netzes, hier rot gezeichnet, könnte man ein super System aufbauen.



Schaubild 4: Das bestehende Bahnnetz ist gerade durch die Schleifen gut erweiterungsfähig.

Das bestehende Bahnnetz ist auch aufgrund der Schleife eine gute Grundlage, um die Stadt viel, viel besser zu erschließen. Von einem Bahnhof kann man zehn Haltepunkte erreichen. Dann kommt die Stadt-Regionalbahn dazu und wir sind bei 30, 40 Haltepunkten.

Wir haben in Flensburg sehr gute Grundlagen, um auf dem bestehenden Netz loszulegen. Das könnte toll ergänzt werden in einem zweiten Schritt.

Arno Asmus

Frage: Wie läuft dann die Arbeitsteilung Bus und Bahn, wenn die Bahn reaktiviert wird?

Jede Gemeinde muss individuell betrachtet werden. Die Gemeinden, die entfernter liegen, brauchen selbstverständlich weiterhin eine Anbindung an den nächsten Bahnverkehr bzw. das Oberzentrum. Bei Ansiedlungen nördlich und südlich der Bahnlinie würde der Bus anders fahren und nur von Norden und Süden als Zubringer zur Bahn unterwegs sein. Das ist ein weiterer Vorteil, denn die Busse fahren dann durch viele kleine Dörfer, die jetzt gar keine Anbindung an den ÖPNV haben.

Inselbahn Sylt?

Dr. Andreas Tietze

Frage: Ist eine Inselbahn Sylt möglich, die mit der reaktivierten Bahnstrecke verknüpft wird?

Auf Sylt gab es ja eine Inselbahn, die bis 1970 erfolgreich betrieben worden ist. Es gibt die alte Trasse noch, da ist jetzt ein Radweg. Man wird sich Gedanken machen, wo eine Inselbahn fahren könnte. Das wird eine große Planungsaufgabe sein. Zu berücksichtigen sind dabei natürlich Naturschutzbereiche. Solch eine Regionalbahn könnte im Prinzip auf der Straße fahren. Man müsste untersuchen, was auf der Insel möglich wäre. Wir müssen durch Kampen, da kostet der Quadratmeter Grund 15.000 Euro. So reich ist das Land nicht, dass es sich da Straßenbahntrassen abseits der Straße leisten könnte. Ein solches Vorhaben wäre denkbar und zu 90 Prozent förderfähig, aber es gibt ein paar Probleme zu lösen.

Gemeinden fragen: Wann kommen wir endlich dran?

Ascan Egerer

Frage: Wie ist es Ihnen in Karlsruhe gelungen, die Menschen und die Politik zu überzeugen?

Die Idee war einfach so naheliegend: Bestehende Infrastrukturen zu nutzen und eine neue Fahrzeugtechnik zu entwickeln und zu etablieren, so dass man mit relativ wenig Kosten ein neues, fortschrittliches Angebot umsetzen konnte. Das war der Schlüssel. Und als dann schrittweise die ersten Abschnitte in Betrieb gingen - man hat das in kleinen Schritten aufgebaut - hat der Erfolg für sich gesprochen. Dann war es ein Selbstläufer. Jede Gemeinde hat gesagt: Wann kommen denn wir endlich dran? Wann werden wir an das System angeschlossen?

Es war gut, klein anzufangen und den Erfolg sozusagen mitzunehmen, das System zu etablieren und dann schrittweise weiterzumachen. Das geht im Prinzip so bis heute.

Frage: Welche Gründe gab es für die Nutzung von Zwei-System-Fahrzeugen in den Städten?

Mit diesen Fahrzeugen habe ich alle Möglichkeiten, das System innerstädtisch auszubauen. Ich fahre als Eisenbahn ein und - ohne dass ich das als Fahrgast merke - fahre ich als Stadtbahn weiter. Die Eisenbahnstruktur geht nahtlos über in die Stadtbahnstruktur.

Lärmschutz für Anwohner Teil der Planung

Frage: Wie steht es mit dem Lärmschutz für die Anwohnenden?

Lärmschutz ist ein wichtiges Thema und muss von Anfang an ernst genommen werden. Die Stadtbahnfahrzeuge sind jedoch eher leise Verkehrsmittel, kein Vergleich mit dem Güterverkehr. Bei Neubau- und Reaktivierungsprojekten gibt es klare Vorgaben, wo Lärmschutz hinkommt und in welcher Form. Das kann man im Planungsverlauf darstellen und kommunizieren.

Jochen Schulz

Heute sind nicht mehr die alten Dieselloks mit kreischenden Klotzbremsen unterwegs. Die heutigen Fahrzeuge nutzen Elektrotraktion, die deutlich leiser ist. Auch die Dieselloks werden in absehbarer Zeit verschwinden. Bei Reaktivierungen gibt es Lärmgutachten, die auf den Schutz der Anwohner achten. Generell ist der Eisenbahnverkehr, der dort durchgeführt würde, erheblich leiser als das, was vielleicht dort früher gefahren ist.

Gutachten zur Schienenstrategie in Schleswig-Holstein demnächst veröffentlicht

Dr. Andreas Tietze

Frage: Was untersucht das Gutachten und wird es öffentlich zugänglich sein?

Das Gutachten hat das Ziel, die Bedarfe zu untersuchen. Dafür wird analysiert, wieviel Personen fahren von wo nach wo. Dabei geht es auch darum, Verteilungsgerechtigkeit gegenüber dem Hamburger Raum herzustellen. Deshalb prüft man, welche Wirkung sich durch die Maßnahmen erzielen lässt. Das betrifft z.B. Flensburg, wo sich hohe Kosten-Nutzen-Effekte ergeben könnten, teilweise mit einem Faktor 8. Man erreicht also einen 8-fachen Nutzen für jeden eingesetzten Euro. Das ist gigantisch, üblich sind Werte etwas über 1. Das hängt auch damit zusammen, dass man nicht so hohe Investitionskosten hat.

Das Gutachten ist öffentlich und wird für alle zugänglich sein. Es soll Grundlage für den neuen Nahverkehrsplan des Landes werden und in die Infrastrukturprojekte und ÖPNV-Politik der nächsten Jahrzehnte einfließen.

Kostensituation: Nicht kleckern, sondern klotzen!

Frage: Wie stellt sich die Kostensituation dar?

Ganz neu ist die Möglichkeit, dass man jetzt über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) Infrastrukturprojekte zwischen schienengebundenem Personennahverkehr (SPNV) und Bahninfrastruktur gemeinsam vornehmen kann. Das hat eine gigantische

Wirkung: Mit einem Euro aus Schleswig-Holstein kann man 9 Euro Fördermittel vom Bund in die Region bekommen. Das ist eine neue Ausgangslage.

Es war noch nie so günstig wie jetzt: Es gibt ein Fenster, das politische Klima ist günstig, wir müssen durch den Klimawandel etwas tun in der Mobilität. Wir wären dumm, wenn wir jetzt nicht eine gewisse Summe auch in das Bundesland holen. Deshalb mein Appell: Jetzt nicht kleckern, sondern klotzen in der Frage, was wir als Schleswig-Holstein beim Bund anmelden wollen.

Jochen Schulz

Die Anbindung des ZOB bringt unglaublich viel, da man direkt in die Innenstadt fahren kann. Bei der Berechnung kommt der Faktor 8 heraus. 90 Prozent Förderung zahlt der Bund für Projekte, die einen Kosten-Nutzen-Faktor über 1 haben. Durch die Bundespolitik ist es jetzt deutlich leichter geworden, solche Projekte zu planen und umzusetzen.

4 Gewinn für den gesamten Raum: Schlussvotum

Plädoyer: Anfangen und keine Zeit verlieren

Ascan Egerer

Ich nehme wahr, dass Sie in Schleswig-Holstein die gleichen Ziele haben wie wir in Baden-Württemberg, nämlich den Anteil der ÖPNV-Nutzer zu erhöhen und den Schienenverkehr zu stärken. Und wir alle haben ja das gleiche Ziel, eine Verkehrswende zu erreichen. Wenn wir das schaffen wollen, müssen wir bald starten. Das gilt deutschlandweit. Die Voraussetzungen sind aktuell gut, die Fördermittel sind so hoch wie nie, die Förderquoten sind deutlich nach oben angepasst. Wir haben jetzt sehr gute Chancen, Projekte umzusetzen. Diese Chance sollten wir nutzen, das kann ich für alle Regionen empfehlen.

Um schnell zu handeln, kann ich aus unserem Erfahrungshintergrund nur raten, vorhandene Infrastruktur einzubinden und zu nutzen. Man muss nicht gleich komplett im Endzustand denken, sondern kann anfangen mit einem Bahnkonzept, welches die Innenstadt erschließt, und auch später mit anderen Fahrzeugen das Netz ergänzen. Bei der Bewertung ist zu berücksichtigen, dass es verschiedene Ausbaustandards gibt. Aus meiner Sicht haben Sie vor Ort alle Möglichkeiten und gute Startchancen!

Die Probleme liegen vor Ort, es muss Überzeugungsarbeit geleistet werden, das haben wir gehört. Ich biete gerne an, dass Sie uns einmal mit einer Delegation besuchen. Nehmen Sie sich einen Tag Zeit und schauen Sie sich das vor Ort bei uns in Karlsruhe und/oder Heilbronn an. Es lohnt vielleicht auch ein Blick nach Frankreich, wo in den 1990er Jahren die sog. "Renaissance der Straßenbahnen" begonnen hat. Dort gibt es viele sehr attraktive, erfolgreiche Konzepte, die den TramTrain-Gedanken aufgegriffen haben: Vorhandene Eisenbahn zu nutzen und als Straßenbahn weiterzuentwickeln.

Deshalb mein Plädoyer: Starten, anfangen, keine Zeit verlieren, damit wir die Verkehrswende gemeinsam erreichen können!

Lassen Sie uns gern im Austausch bleiben. Wenn Sie uns beauftragen, machen wir übrigens auch eine Machbarkeitsstudie oder Ähnliches.

Tourismus, Verkehr, Arbeit, Wirtschaft, Umwelt werden gestärkt

Arno Asmus

Unser Wirtschaftsraum wird durch die Reaktivierung der Bahnlinie zusammenwachsen und künftige Generationen werden sehr viele Vorteile davon haben.

Die Attraktivität und Zukunftsfähigkeit unserer Gemeinden wird gesteigert. Es kommt zusätzliche Wertschöpfung in die Region. Gleichzeitig wird ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet. Tourismus, Verkehr, Arbeit, Wirtschaft, Umwelt werden gestärkt und die Menschen in der gesamten Grenzregion werden sehr davon profitieren.

Wir sollten die historische Chance, die sich aufgetan hat, unbedingt nutzen.

Historische Chance: Projektgruppe sollte sich des Themas annehmen

Dr. Andreas Tietze

In Kiel stehen die Signale auf Grün. Es bedarf jetzt der Kümmerer, einer Projektgruppe, die sich des Themas annimmt. Ich finde den Vorschlag von Hr. Egerer sehr gut, einmal mit einer Bürgermeisterrunde nach Karlsruhe zu fahren, wenn die Corona-Situation das zulässt. Wir haben es selbst in der Hand und können nicht andere verantwortlich machen, wenn die Fördermittel woanders hingehen. Wir brauchen mehr gemeinsame Runden, vielleicht auch eine Gruppe von dieser Qualität wie heute.

Wir machen das ja nicht für uns, wir machen das für die Region und die Menschen hier. Wir wollen, dass auch weiterhin gutes Leben in der Region möglich ist. Dass wir im Einklang mit unseren Zielen für Natur und Wirtschaft leben. Und da muss man sich bewegen, da muss man weiterkommen. Schon bei den alten Römern lagen an den Verkehrswegen prosperierende Dörfer und Gemeinschaften. Die Zeit ist reif, packen Sie's an! Machen Sie sich auf und bereiten Sie uns in Kiel darauf vor, dass Sie in der Region etwas Großes vorhaben und dass Sie bereit sind, jetzt über die Gemeindegrenzen hinaus jetzt Ihre Region für die Zukunft zu entwickeln. Dann stehen wir hinter Ihnen. Jetzt ist die Zeit.

Brauchen Sie in der Richtung Unterstützung, bin ich bei Ihnen. Ich lade Sie auch herzlich ein, einmal in den Verkehrsausschuss nach Kiel zu kommen und dort Ihre Projekte darzustellen.

Bleiben Sie am Ball, das Eisen ist heiß!

Jochen Schulz

Hier sind heute sehr viele Fakten auf den Tisch gekommen. Ich lade noch einmal ein, mental einen Ausflug in den Süden, nach Lindau zu machen. Lindau bekommt im Dezember einen neuen Fernverkehrsbahnhof auf dem Festland - und selbstverständlich bleibt trotz der horrenden Immobilienpreise am Bodensee der Innenstadtbahnhof erhalten. Man kann weiter mit den Regionalzügen in die Innenstadt fahren. Das zeigt, die Bahn gehört in die Innenstadt. Andere Städte haben das ganz klar für sich entschieden.

Daneben geht es auch um die Verbindung zwischen Westküste und Osten und die Erreichbarkeit der zentralen Einrichtungen in Flensburg und die Verknüpfung mit dem Kreis Schleswig-Flensburg. Es ist ein Projekt, das allen zu Gute kommt.

Wolfgang Seyb

In der Zusammenfassung: Wir kriegen im November ein Gutachten, das man auswerten muss. Wir haben Geld. Wir haben eine Kosten-Nutzen-Analyse mit 8, wovon andere Regionen träumen. Man fragt sich, was kann schiefgehen? Aber es ist noch ein weiter Weg. Viel Glück und Erfolg für Sie dabei!

Und auch aus meiner Warte richte ich den Dank an VCD und PRO BAHN, die diese Veranstaltung organisiert haben!

Stefan Barkleit

Fahrgastverband PRO BAHN, Mitorganisator

Vielen Dank an Sie als Experten für die Teilnahme an der Veranstaltung und die pointierten Beiträge, vielen Dank an Herrn Seyb für die Moderation und allen Teilnehmenden für Ihre Beiträge und Fragen.

Wir laden Sie ein, diesen Austausch mit uns im Rahmen eines Dialogforums weiterzuführen. Wenn Sie an einer Beteiligung interessiert sind, melden Sie sich bitte per Mail an flensburg@vcd-nord.de.

Falls Sie noch Beiträge oder Stellungnahmen nachreichen möchten, schicken Sie sie bitte ebenfalls an diese Adresse.

Vielen Dank und bleiben Sie gesund!



Schaubild 5: Stadtbahn-Triebzug der Serie Vossloh Citylink, der bei Vossloh für die Verkehrsbetriebe Karlsruhe hergestellt wurde.