

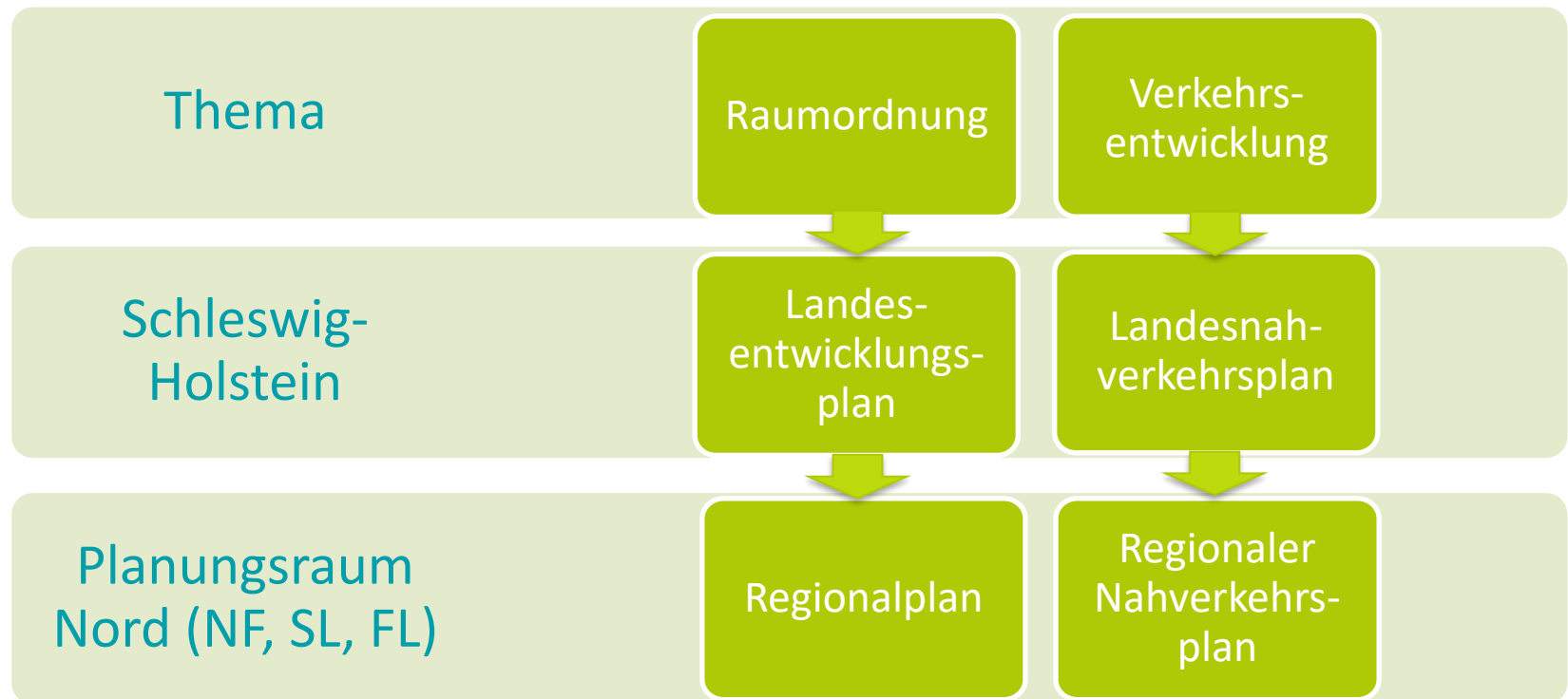
Mobilität für Menschen

ÖPNV-Nutzung, Bedarf und Perspektiven in
der Region auf Grundlage der
Nahverkehrsplanung

Überblick

1. Welche Planwerke gibt es bereits?
2. Die Region aus Sicht der Raumordnung
3. Die Region aus Sicht der Verkehrsentwicklung
4. Bestehende Gutachten - wie sähe ein Bahnangebot aus?
5. Fazit

Welche Planwerke gibt es?



Die Region aus Sicht der Raumordnung – Landesplanung



Landesentwicklungsachsen (grün):

- Konzentration der wirtschaftlichen Entwicklung
- Starke Verkehrsachsen

Fortschreibung des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein 2010 (2. Entwurf 2020),
<https://www.bolapla-sh.de>

Die Region aus Sicht der Raumordnung

Strecke zwischen Flensburg und Niebüll:

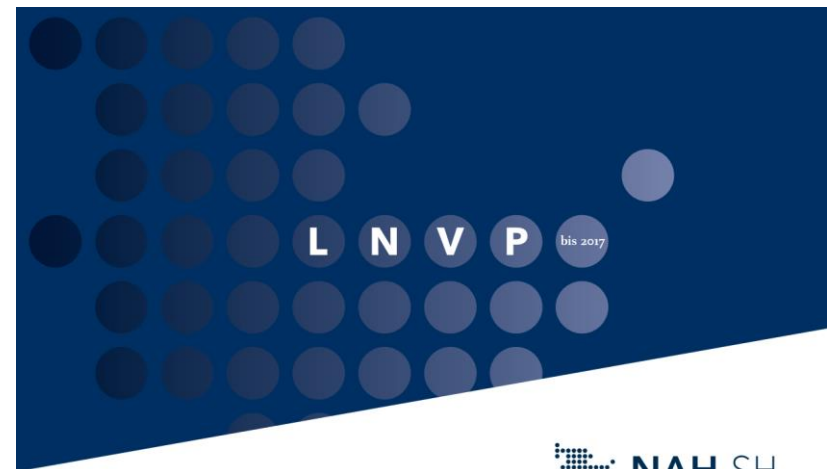
- Verbindung der Achsen, Verbindung der Arbeitsmärkte
 - Anbindung an das Oberzentrum Flensburg
- Verknüpfung der zentralen Orte in der Region
(Zentrale Orte: Grundversorgung, Daseinsvorsorge)



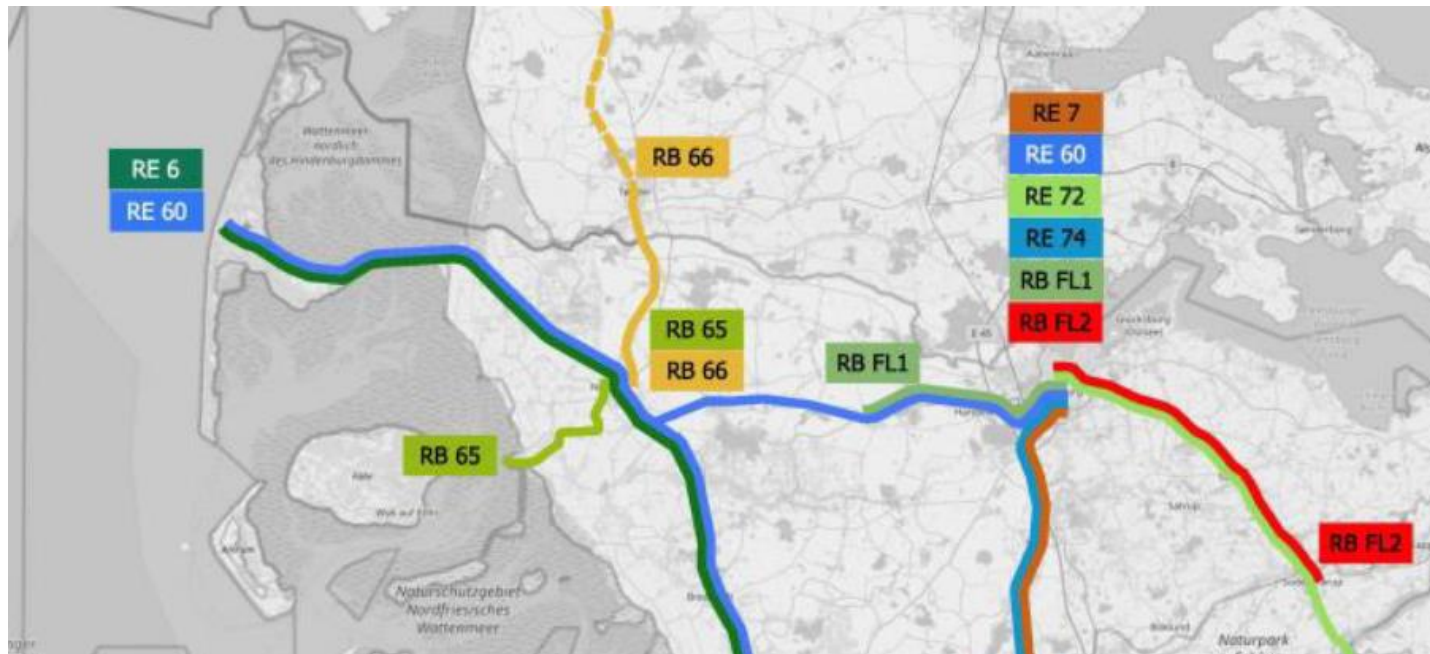
Fortschreibung des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein 2010 (2. Entwurf 2020),
<https://www.bolapla-sh.de>

Landesnahverkehrsplan

- Entwicklung des Nahverkehrs auf Landesebene
- Streckennetz, Infrastruktur, Tarif, Qualität usw.
- Strecke Lindholm-Weiche sicherungswürdig
- „Die Leitidee ist, den Marktanteil von Bahn und Bus um 50 Prozent zu erhöhen.“



Gutachten zur zukünftigen Schieneninfrastruktur in Schleswig-Holstein



Gutachten zur zukünftigen Schieneninfrastruktur in Schleswig-Holstein

- Reaktivierung mit Streckenhöchstgeschwindigkeit 120 km/h
- Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit erfordert Planfeststellungsverfahren
- technische Sicherung der Bahnübergänge
- eingleisig mit Kreuzungsbahnhöfen oder abschnittsweise zweigleisigem Ausbau
- Elektrifizierung
- RE-Linie im 60min Takt zwischen Flensburg und Westerland
- RB-Linie als möglicher Vorlaufbetrieb einer Regional-Stadtbahn im Umfeld von Flensburg
- neue Verkehrsstation in stadtnaher Lage von Flensburg

Regionaler Nahverkehrsplan

- für den Planungsraum „Nord“
- Gemeinsamer Teil der drei Gebietskörperschaften
- Regionalteile für Flensburg, Schleswig-Flensburg und Nordfriesland

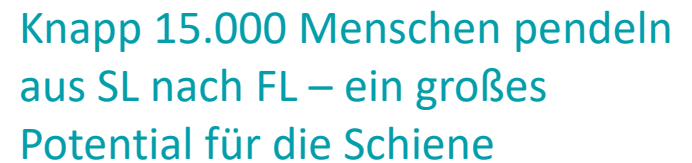


Struktur-
und
Bestands-
analyse

Zukünftiger
Mobilitäts-
bedarf

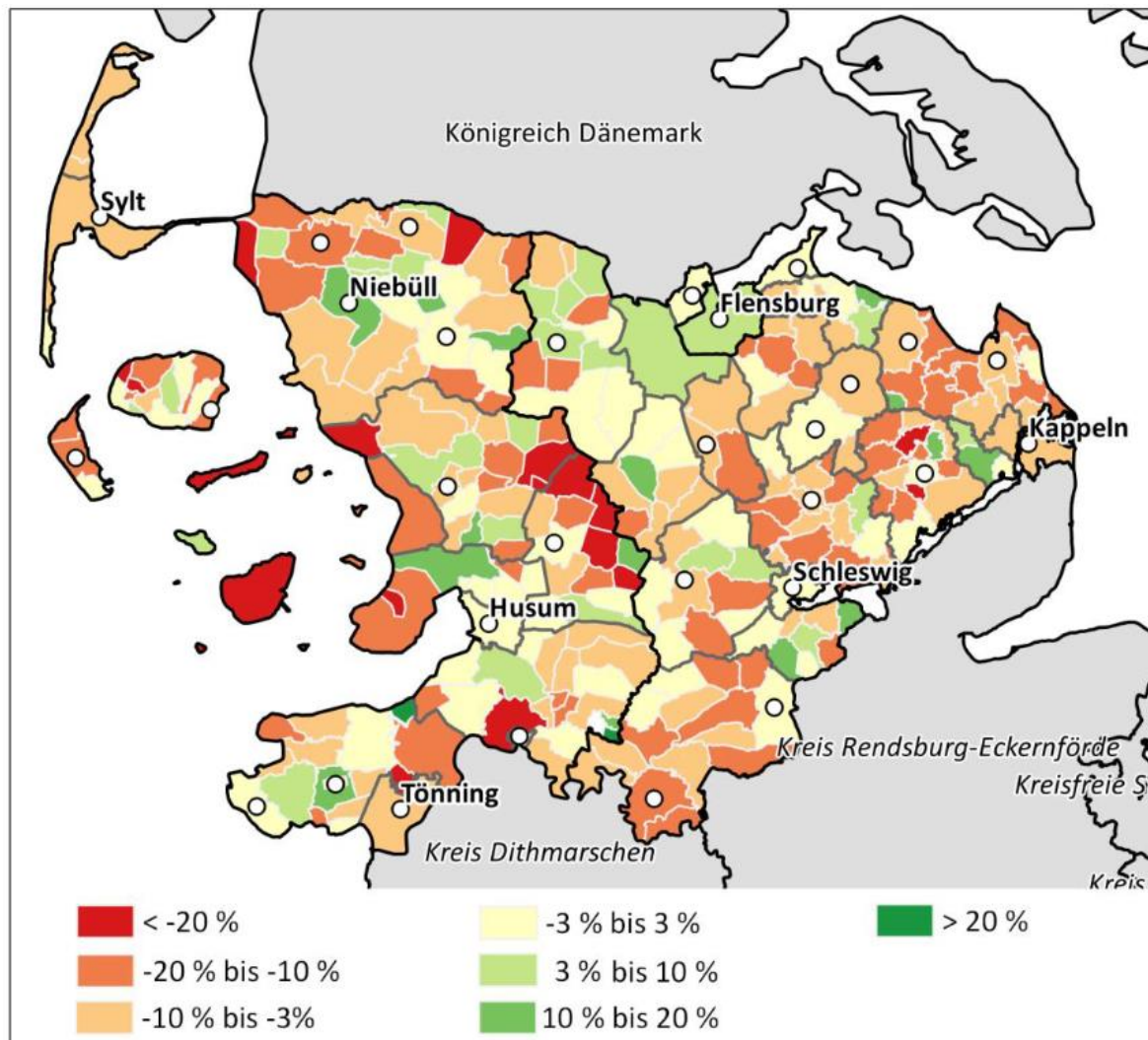
Weiter-
entwicklung
des ÖPNV

VCD Mobilität für Menschen.



1. RNVP des Planungsraums I, S.50

Regionaler Nahverkehrsplan



Die Gemeinden entlang der Bahnstrecke verzeichnen ein Bevölkerungswachstum, was sich auch an der Ausweisung neuer Baugebiete zeigt. Das dadurch steigende Verkehrsaufkommen kann auf die Schiene verlagert werden, seien es Pendelwege, Freizeitwege abends nach Flensburg oder, dass Kinder selbstständig zum Sporttraining können.

Karte: IGES 2016, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.
Daten: GGR 2011, GGR 2012.

1. RNVP des Planungsraums I, S.39

Regionaler Nahverkehrsplan – politische Beschlusslage

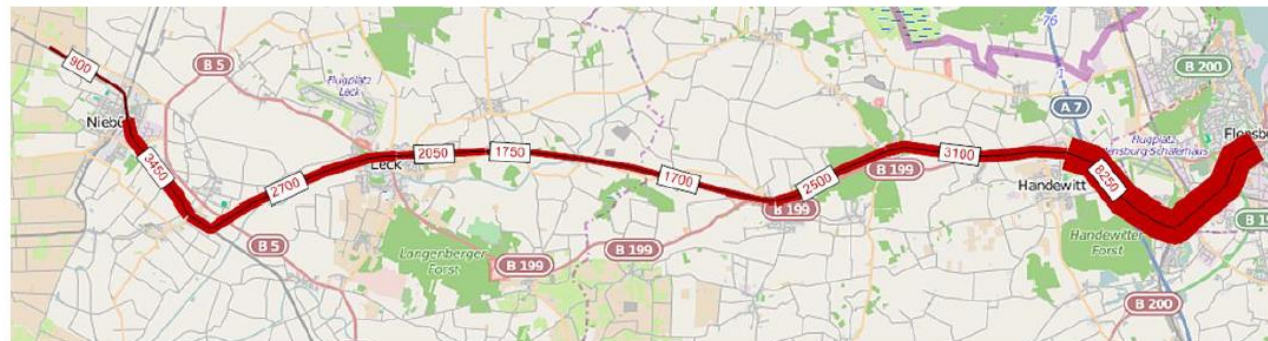
„Um insbesondere die Zielsetzung einer Steigerung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr aber auch die klimapolitischen Ziele zu erreichen, sind unabhängig von wirtschaftlichen Zwängen durch begrenzte Verfügbarkeit finanzieller Mittel Angebotsverbesserungen erforderlich, um auch neue Nachfrage zu generieren.“
(1. RNVP des Planungsraums I, S.104)

Steigerung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr politisch beschlossen in:

- ÖPNV-Gesetz SH
- Landesentwicklungsplan 2010
- Landesnahverkehrsplan
- Regionaler Nahverkehrsplan

Gutachten zur Bahnstruktur in und um Flensburg

- 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.**



Wie sähe ein Bahnangebot aus?

- Regionalexpress, 1-h-Takt
- Regionalbahn, 1-h- Takt
- → 30-Min-Takt
- Direkt in die Flensburger Innenstadt
- Abends und am Wochenende
- Anschluss an das Bahnnetz in Flensburg und Niebüll



(Stadler Rail AG)

Fahrzeiten (geschätzt)	RE	RB	R1
Flensburg - Niebüll	35 min	45 min	1:05 h
Schafflund - Flensburg	17 min	23 min	23 min

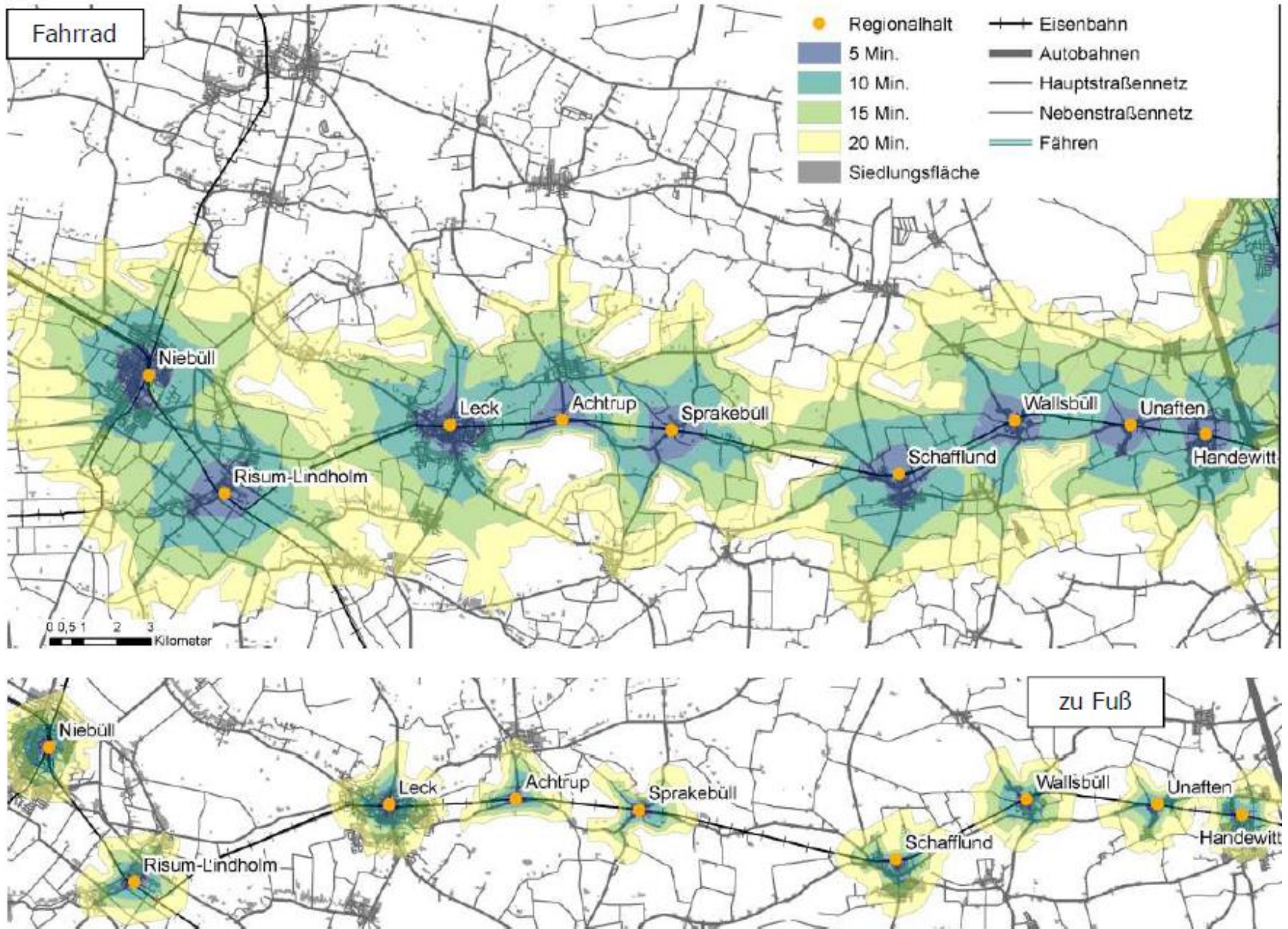
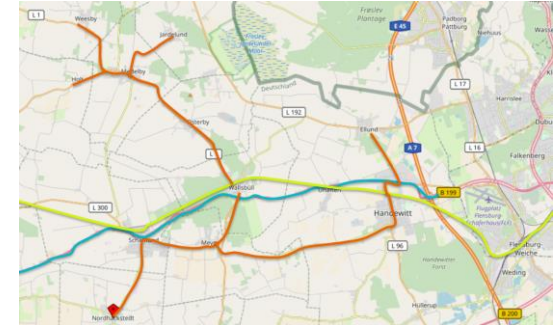


Abbildung 9: Einzugsbereiche potenzieller Regionalhalte mit dem Fahrrad und zu Fuß

Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA, ESRI and the GIS Community

**Gutachten zur zukünftigen
Bahnstruktur Flensburg, S. 29**

Wie sähe ein Bahnangebot aus? Verknüpfung der Verkehrsmittel



- **Bus und Bahn:** Grundsätzliche Abwägung: schnelle Verbindungen oder Bedienung vieler Orte? Schaffen einer zusätzlichen schnellen Verbindung durch die Bahn ermöglicht eine bessere Anbindung in der Fläche: durch Fahrzeiterparnis+ gutes Buskonzept wird ÖPNV an neuen Orten attraktiv (z.B. Bus Medelby – Wallsbüll mit Anschluss an Bahn in Wallsbüll)
- **Bike and Ride:** sichere Abstellmöglichkeiten auch für hochwertige Fahrräder und E-Bikes für bessere Erreichbarkeit der Haltepunkte



Bild: www.nah.sh/bike-ride, openstreetmap.de

Vorteile von Bahnreaktivierungen

- Schienenbonus (Komfort, Psychologie ...): Steigerung der Fahrgastzahlen allein durch Schienenanbindung
- Touristisches Potential
- Freizeitverkehr
- Verkürzung der Reisezeiten
- besseres Angebot in der Fläche
- Entlastung von Ortsdurchfahrten
- Standortfaktor: Wachstumsimpulse, Wertsteigerung von Grundstücken möglich



Fazit zur Reaktivierung Niebüll-Flensburg

- Argumentationsgrundlagen in bestehenden Planwerke/
Gutachten
 - positive Bewertung
- Attraktives Fahrplanangebot als Erfolgsfaktor
- Reaktivierung als positiver Entwicklungsimpuls und Standortfaktor
- Zusammenfassung und weitere Informationen:

<https://nord.vcd.org/der-vcd-nord/ortsgruppe-flensburg/news/reaktivierung-bahnstrecke-niebuell-flensburg-fragen-und-antworten/>

Danke

für Ihre Aufmerksamkeit!

Kontakt: helene.wahl@vcd-nord.de

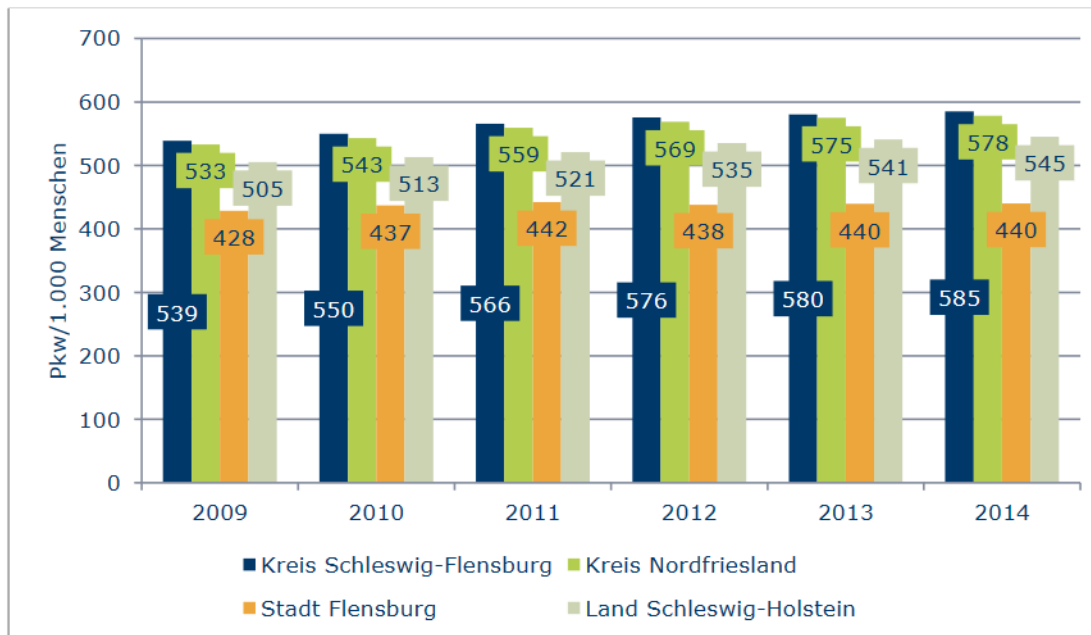
Regionaler Nahverkehrsplan

Tabelle 27: Altersstruktur, Ist-Werte 2014 und Prognosewerte

Alters- gruppe	Ist 2014	Prognose			rel. Änderung (zu 2014)	
		2014	2021	2025	2021	2025
Kreis Schleswig-Flensburg						
0-5	9.542	9.271	8.922	8.707	-3,8%	-6,1%
6-17	24.396	24.945	21.648	20.650	-13,2%	-17,2%
18-65	116.615	119.746	115.695	110.095	-3,4%	-8,1%
über 65	45.040	42.835	46.912	50.721	+9,5%	+18,4%
Summe	195.593	196.797	193.178	190.172	-1,8%	-3,4%

Motorisierungsgrad

Abbildung 7: Entwicklung des Motorisierungsgrades



Quelle: Eigene Berechnung basierend auf Statistik Nord 2015a & KBA 2015.

1. RNVP des Planungsraums I, S.42

- PKW/1000 Personen
 - Mehr als 40% Menschen haben kein eigenes Auto
 - Einige Menschen sind aufgrund finanzieller Gründe oder ihres Alters auf ÖPNV angewiesen
- Wichtige Bedeutung des ÖPNV aus Klimaschutzgründen und aus Gründen der sozialen Gerechtigkeit

Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr in Deutschland – Bezugsjahr 2019

Verkehrsmittel		Treibhausgase ¹	Kohlenmonoxid	Flüchtige Kohlenwasserstoffe ⁴	Stickoxide	Partikel ⁵	Auslastung
Pkw	g / Pkm	143	0,95	0,14	0,39	0,006	1,5 Pers./Pkw
Flugzeug, Inland		214 ²	0,30	0,10	0,98	0,011	70%
Eisenbahn, Fernverkehr		29 ³	0,02	0,00	0,03	0,001	56%
Linienbus, Fernverkehr		29	0,01	0,01	0,05	0,001	55%
sonstige Reisebusse⁶		32	0,04	0,01	0,12	0,002	64%
Eisenbahn, Nahverkehr		55	0,04	0,01	0,19	0,004	28%
Linienbus, Nahverkehr		80	0,06	0,03	0,29	0,005	19%
Straßen-, Stadt- und U-Bahn		55	0,03	0,00	0,05	0,002	19%

g/Pkm = Gramm pro Personenkilometer, inkl. der Emissionen aus der Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger in Strom, Benzin, Diesel und Kerosin

Quelle: TREMOD 6.14

Umweltbundesamt, 11/2020

¹ CO₂, CH₄ und N₂O angegeben in CO₂-Äquivalenten

² inkl. Nicht-CO₂-Effekte

³ Die in der Tabelle ausgewiesenen Emissionsfaktoren für die Bahn basieren auf Angaben zum durchschnittlichen Strom-Mix in Deutschland. Emissionsfaktoren, die auf unternehmens- oder sektorbezogenen Strombezügen basieren

(siehe z. B. den „Umweltmobilcheck“ der Deutschen Bahn AG), weichen daher von den in der Tabelle dargestellten Werten ab.

⁴ ohne Methan

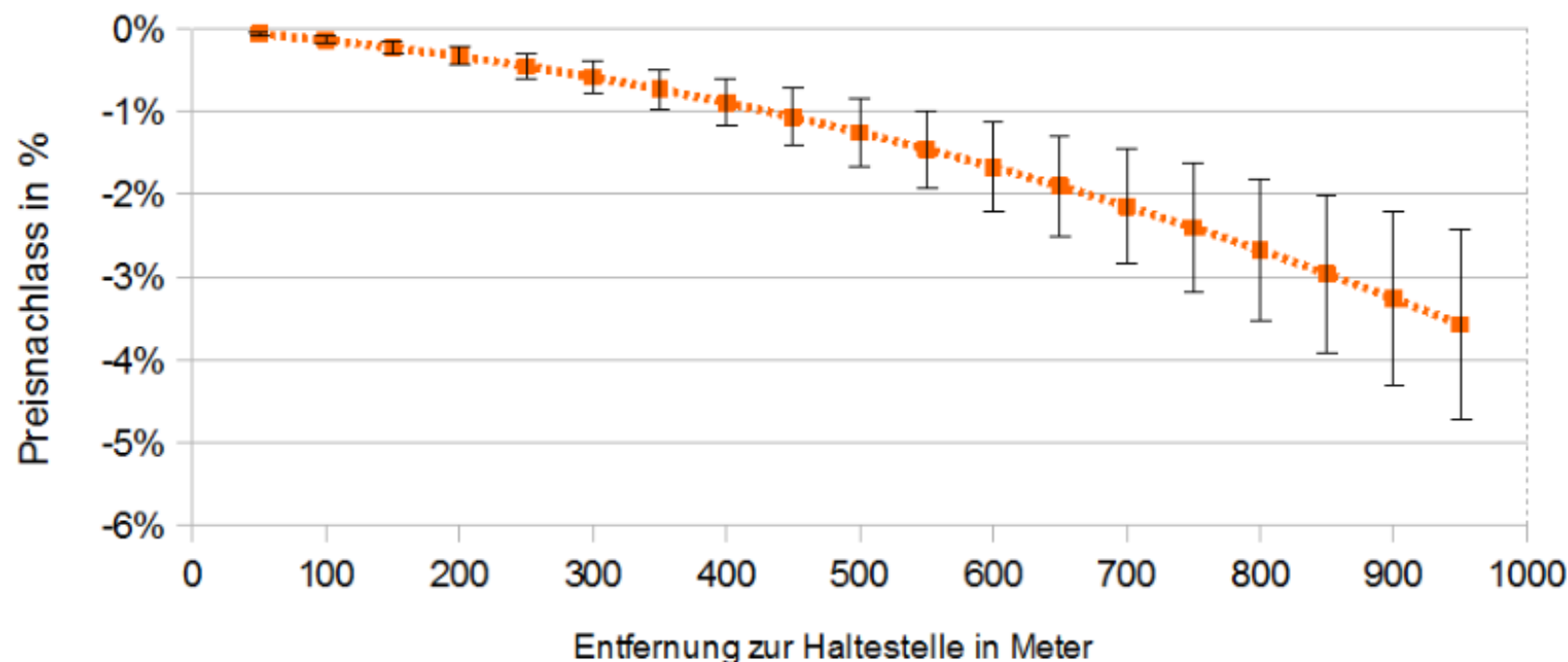
⁵ ohne Abrieb von Reifen, Straßenbelag, Bremsen, Oberleitungen

⁶ Gruppenfahrten, Tagesfahrten (z. B. Busrundreisen, Klassenfahrten, „Kaffeefahrten“)
Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr

Bezugsjahr 2019. Emissionen zu den Emissionen aus Infrastruktur- und Fahrzeugbereitstellung siehe UBA-Broschüre „Umweltfreundlich mobil!“ (<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltfreundlich-mobil>)

Quelle: Umweltbundesamt

Abbildung 4: Preisnachlässe in Abhängigkeit von der ÖPNV-Erschließung 2012



Lesehilfe: die Abbildung zeigt die abgeleiteten durchschnittlichen Preisnachlässe in Abhängigkeit von der ÖPNV-Erschließung (Entfernung von der durchschnittlichen Haltestelle) für die sechs Untersuchungsregionen im Jahr 2012 (orange Linie). Die Intervalle zeigen die Wertschwankungen zwischen den einzelnen Modellregionen.

Quelle: empirica

empirica

Studie des BBSR über den Zusammenhang zwischen Immobilienpreisen und ÖPNV-Anbindung (BBSR 2015)
https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2015/DL_ON112015.pdf?__blob=publicationFile&v=2