Innenstadtbahnhof Flensburg

Vorwärtsstrategie für den Bahnknoten Flensburg

Jochen Schulz, 4.11.2021

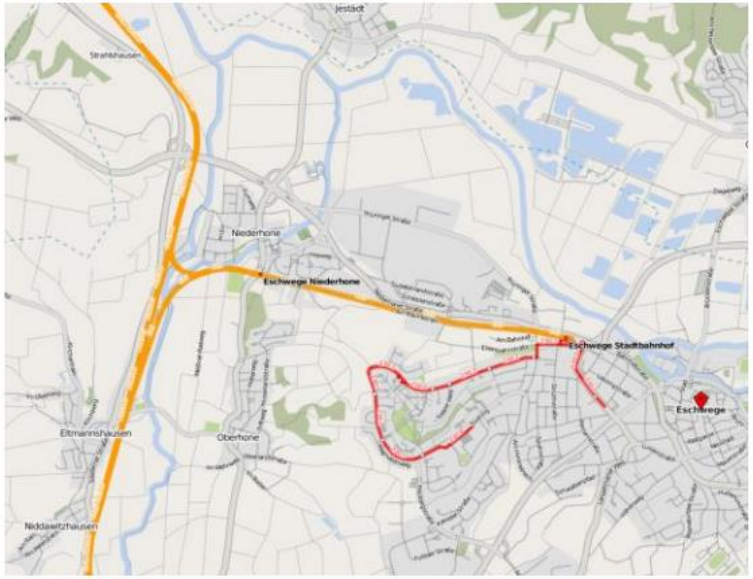
NAH.SH
Der Nahverkehr

Schleswig-Holstein. Der echte Norden.

Innenstadtbahnhöfe sind modern

Beispiel Stadtbahnhof Eschwege:

- Seit 1985 wird die ca. 20.000 Einwohner zählende Kreisstadt nur noch durch einen Bahnhof im ca. 3 km entfernten Ortsteil Niederhone an den Schienenverkehr angebunden;
- 1999/2000 werden Überlegungen konkret, einen zentrumsnahen Bahnhof in Eschwege wieder in Betrieb zu nehmen;
- Im September 2008 wird mit den Bauarbeiten begonnen;
- Im Dezember 2009 wird der neue Bahnhof samt 4 km neuer Strecke und einem weiteren Haltepunkt in Betrieb genommen;
- Insgesamt wurden 16 Mio. € investiert



- Quelle: OSM und Mitwirkende

NAH.SH

Kompakte Bahnhofsanlage in Eschwege

NAH.SH

Eschwege: Attraktives Bahnhofsgebäude

NAH.SH

Einladendes Kundenzentrum in Eschwege

NAH.SH

Eschwege: Kompakte Bahnsteiganlage

NAH.SH

Eschwege: Ein erfolgreicher Stadtbahnhof

Beispiel Stadtbahnhof Eschwege:

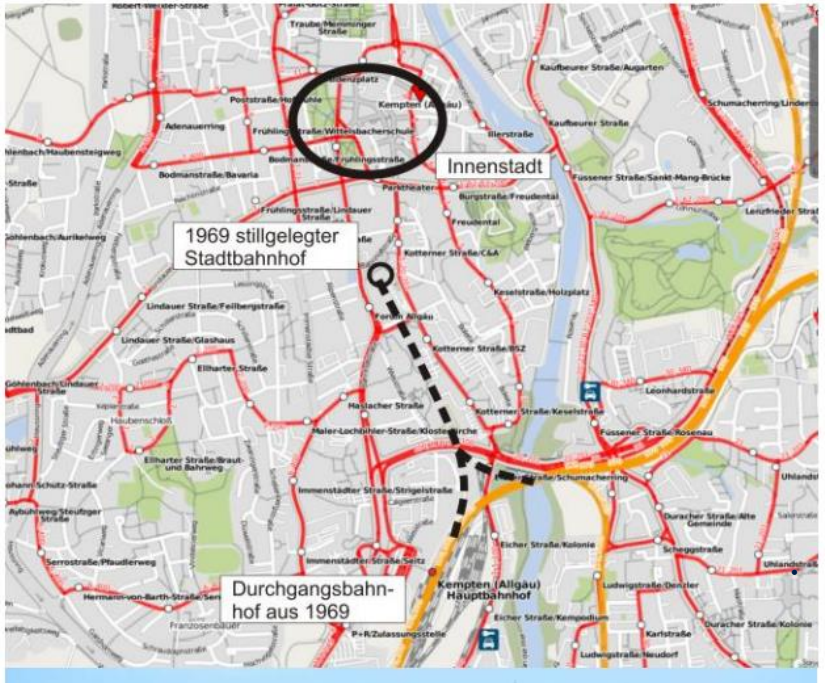
Ein Erfolgsmodell

- Die durchschnittliche Zahl der Bahnnutzer/Tag in Eschwege hat sich von 2009 bis 2012 von unter 800 auf derzeit 1300 erhöht (+ 62,5%)
- Der Stadtbahnhof ist die zentrale Mobilitätsdrehscheibe in Eschwege geworden;
- Vier Stadtbuslinien und 10 Regionalbuslinien bedienen den Stadtbahnhof;
- Das Parkhaus mit knapp 100 Stellplätzen ist zu 95 % belegt.
- Für das gelungene Konzept erhielten der Nordhessische Verkehrsverbund und die Stadt Eschwege den European Rail Award

Negativbeispiel Kempten / Verlagerung des Bahnhofs aus der Stadt

Negativbeispiel Kempten:

- In Kempten wurde 1969 ein neuer Durchgangsbahnhof ca. 3,6 km entfernt vom alten Stadtbahnhof in Betrieb genommen. Der Stadtbahnhof als Kopfbahnhof wurde stillgelegt;
- Am neuen Durchgangsbahnhof wurden Fern- und Regionalverkehr konzentriert;
- Vom wirklich zeitsensiblen internationalen Fernverkehr hält heute aber täglich nur ein EC München-Zürich je Richtung
- Bis heute ist die Stadt nicht an den Bahnhof gewachsen; vielmehr gibt es Überlegungen, eine Stadt-Regionalbahn bis in die Innenstadt zu führen.
- Der ÖPNV vom Bahnhof in die Innenstadt ist noch nicht zufriedenstellend gelöst



- Quelle: OSM und Mitwirkende

NAH.SH

Aktueller Trend für Bahnhofsstandorte: In die Innenstadt!

Fazit :

- Es gibt erfolgreiche Konzepte für zentrale Stadtbahnhöfe (in der Regel Kopfbahnhöfe);
- Die Aufgabe zentraler Kopfbahnhöfe zugunsten von weiter entfernten Durchgangsbahnhöfen wird heute nicht mehr betrieben; dort wo es geschehen ist, hatte es nicht immer den erhofften Erfolg (weder verkehrlich, noch städtebaulich);
- Erfolgversprechend für die Bahnhöfe des Regionalverkehrs sind: zentrale Lage im jeweiligen Ort und Gestaltung als regionaler und lokaler Verkehrsknoten, dichtes Netz weiterer Zugangsstellen im Großraum
- Wenn der Fernverkehr einen Kopfbahnhof nicht anfahren kann, dann ist ein Durchgangsbahnhof als zweiter größerer Bahnhof eines Großraums sinnvoll; idealerweise wird dort ein zweiter städtebaulicher Entwicklungspol aufgebaut, da der Standort eine hohe Lage- und Verkehrsgunst erfährt.

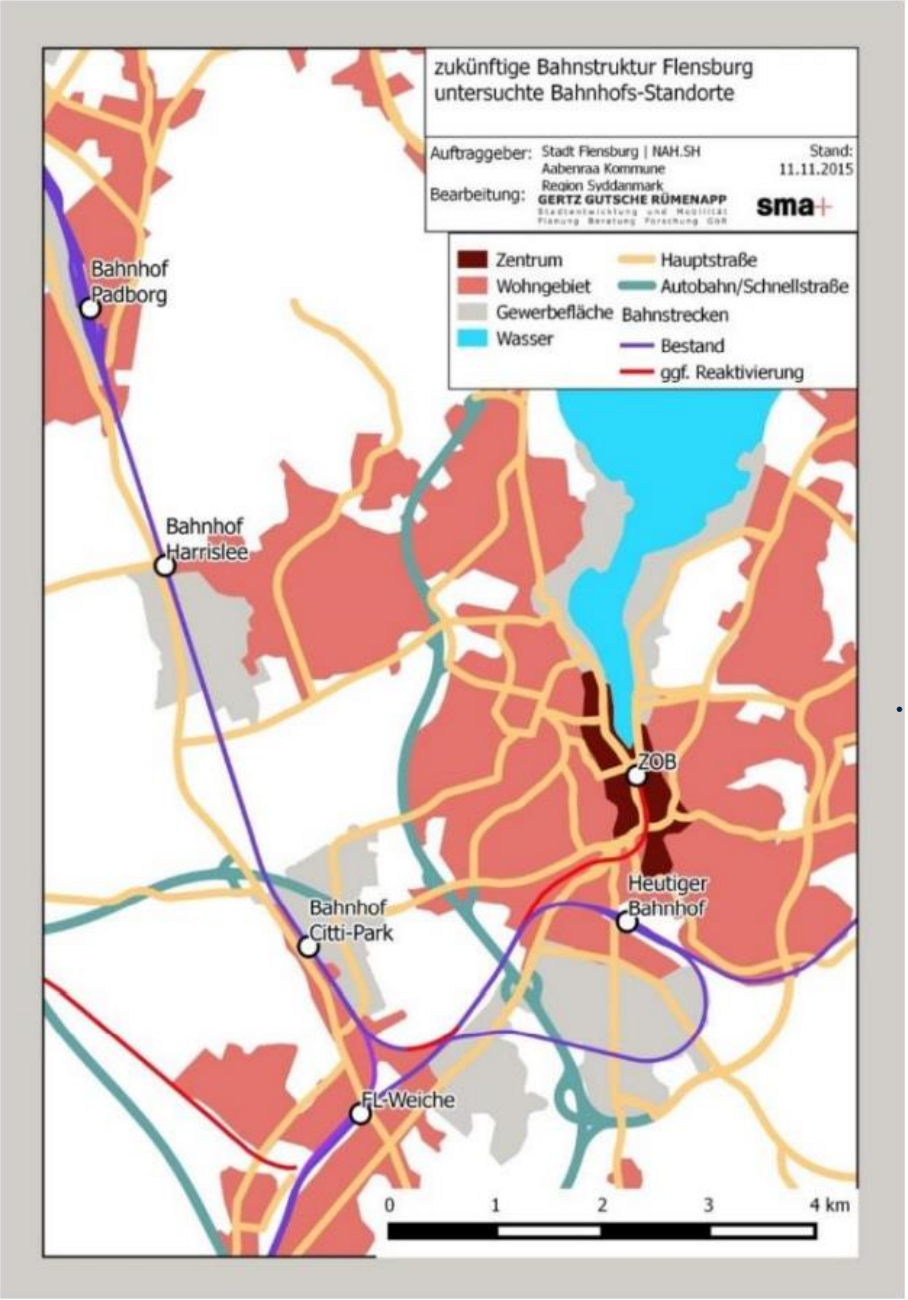
Mit dem SMA/GGR-Gutachten aus 2015 liegt eine gute Grundlage vor

Fragestellung des Gutachtens

Welche Bahnhofsstandorte sind am zukunftsträchtigsten? Welches Potenzial hat der Innenstadtbahnhof? Wohin mit einem zukünftigen Fernbahnhof

Untersuchte Standorte

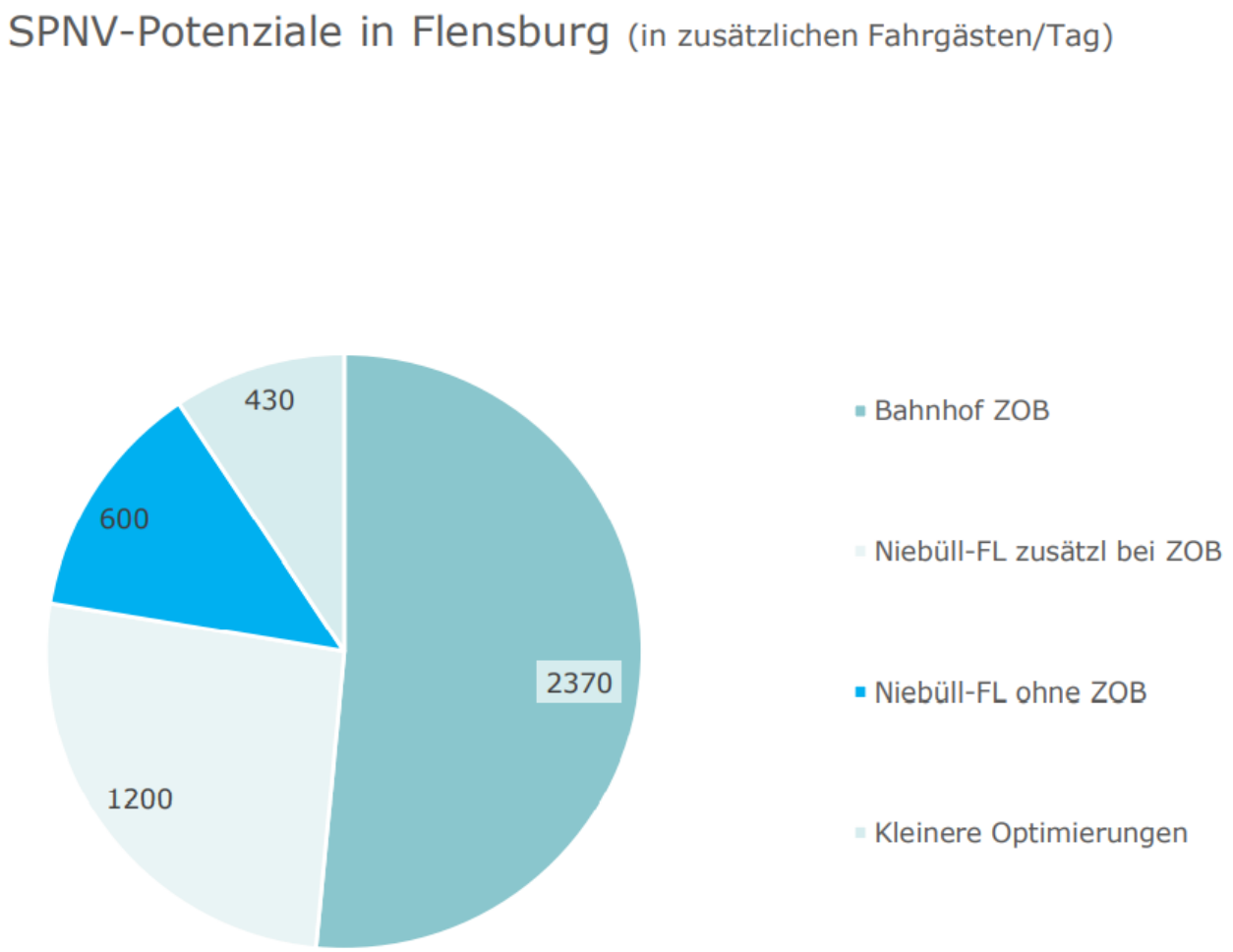
- Flensburg (heutiger Stand)
- Flensburg ZOB
- Flensburg-Weiche
- Flensburg-CITTI-PARK
- Harrislee
- Bahnhof Padborg



- Quelle: SMA/GGR Bahngutachten für die Stadt Flensburg

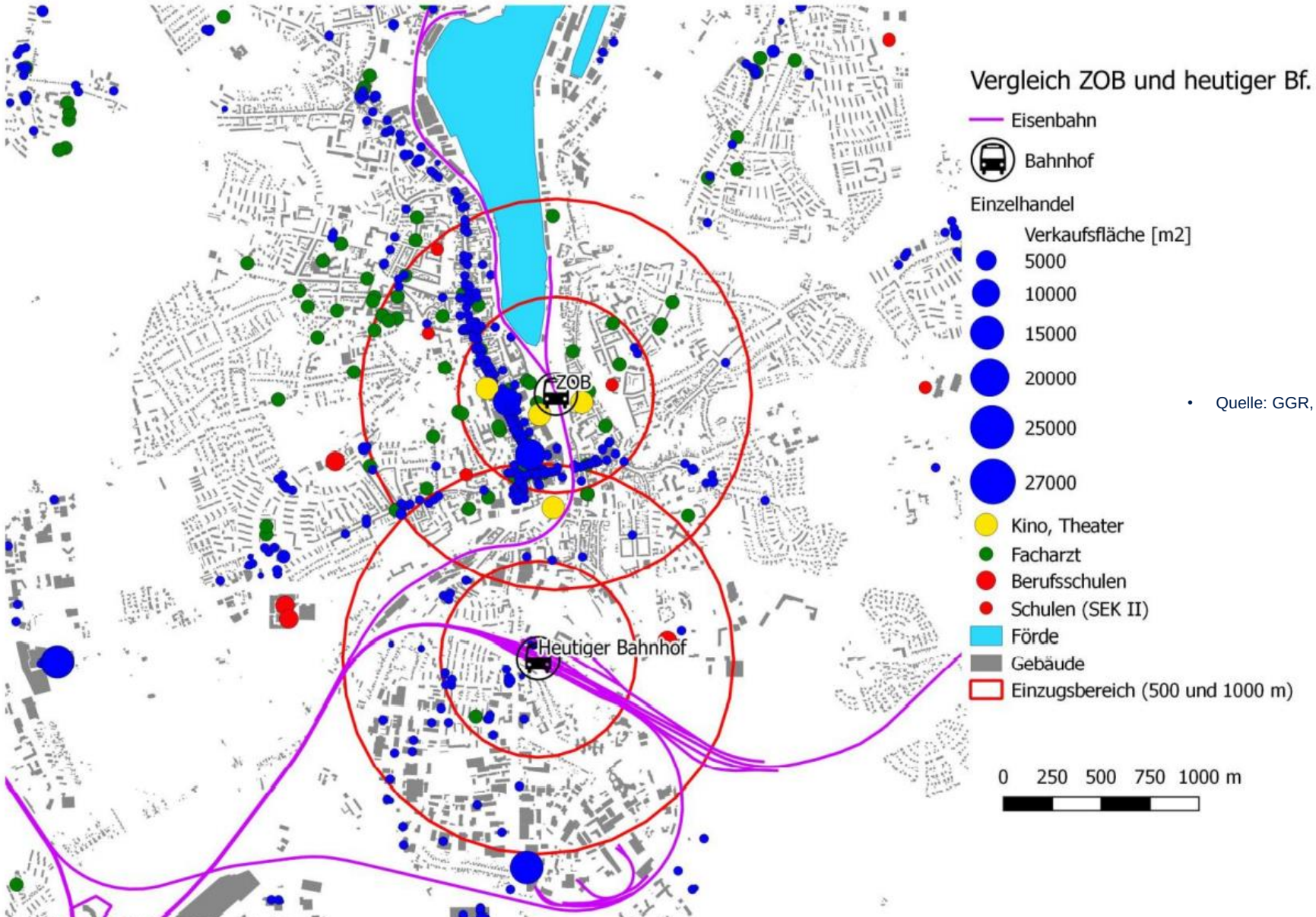
NAH.SH

Innenstadtbahnhof ist Schlüssel für eine stärkere Nutzung der Bahn in FL



NAH.SH

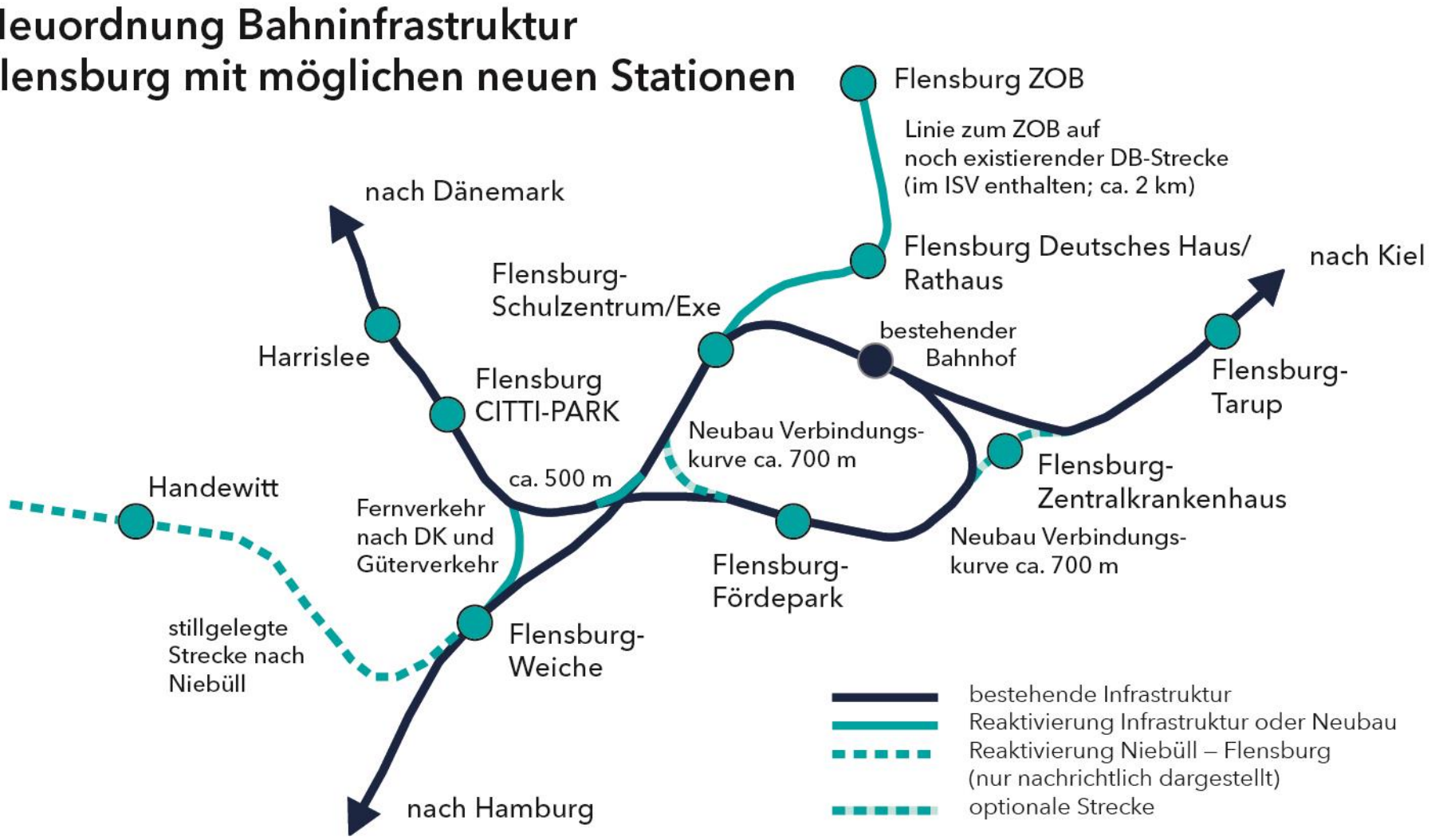
Der Bahnhof am ZOB würde dem Oberzentrum Flensburg gerecht werden



- Quelle: GGR, 2017

NAH.SH

Im Verbund mit weiteren Stationen ist der Innenstadtbahnhof Schlüssel für eine Vorwärtsstrategie für die Bahn in Flensburg



NAH.SH

Das Projekt Innenstadtbahnhof hat einen sehr hohen Nutzen-Kosten-Faktor

E1 Nutzen-Kosten-Indikator

Teilindikator	Dimension	Wert	Faktor	Monetärer Wert
1) Reisezeitdifferenzen im ÖV				
> Schüler	h/a	8.667 h	2,00 €/h	17.333 €
> Erwachsene	h/a	151.930 h	7,50 €/h	1.139.475 €
2) Saldo der Pkw-Betriebskosten	€/a	-16.312.500 €	-1	16.312.500 €
3) Kapitaldienst ortsfeste Infra Ohne!	€/a	0 €	1	0 €
4) Saldo der ÖV-Gesamtkosten ohne	€/a	2.471.971 €	-1	-2.471.971 €
5) Saldo der Unfallschäden				
> Anzahl Tote	P/a	-0,49	-1.210.000 €	591.778 €
> Anzahl Schwerverletzte	P/a	-5,46	-87.500 €	477.997 €
> Anzahl Leichtverletzte	P/a	-18,85	-3.900 €	73.525 €
> Sachschadenskosten	€/a	-751.813 €	-1	751.813 €
6) Saldo der CO_2-Emissionen				
> des ÖV	t/a	1.539 t/a	-231 €	-355.533 €
> des MIV	t/a	-13.047 t/a	-231 €	3.013.828 €
7) Saldo der Emissionskosten für sonstige Schadstoffe				
> des ÖV	€/a	56.060 €	-1	-56.060 €
> des MIV	€/a	-227.188 €	-1	227.188 €
8) Saldo der Geräuschbelastung	gewEW	0 €	-56 €	0 €

Nutzen pro Jahr	19.721.872 €
9) Kapitaldienst ortsfeste Infra Mitfall	2.389.204 €
Differenz Nutzen und Kosten	17.332.668 €
Nutzen-Kosten-Verhältnis	**8,25**

- Quelle: KCW, 2018

Nutzen-Kosten-Indikator nur FL ZOB (inkl. flankierende Maßn.)

NAH.SH