

Grenzen überwinden – Regional-Stadtbahn Flensburg



Das wachsende Flensburg ist als Oberzentrum der 1997 gegründeten Region Sønderjylland/ Schleswig Start und Ziel von zehntausenden Menschen zum Arbeiten, für Einkäufe, Besorgungen, Besuche und Ausflüge. Sie alle brauchen schnelle Verbindungen direkt zur gesamten Innenstadt, dem Förde-Park, der Universität, dem neu entstehenden Klinikum und vielen weiteren Orten in der ganzen Stadt.

Züge und Busse im Umland sind so langsam, selten und umständlich, dass das Auto dominiert. Staus, Lärm und die Klimakrise erfordern aber ein Umdenken. Die bisher nur diskutierte Verlegung des Bahnhofes auf die Hafenseite des ZOB, reicht angesichts der Staus, Lärm und Klimakrise bei weitem nicht mehr aus.

Das Gutachten zur Optimierung des Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein (OdeS) als Grundlage des LNVP denkt aber weiter: „Eine angedachte Regional-Stadtbahn in Flensburg, zum Beispiel in Form eines Tram-Train-Konzeptes, könnte die Innenstadt mit dem Umland verbinden. Dabei wäre auch eine Verbindung nach Dänemark wünschenswert.“

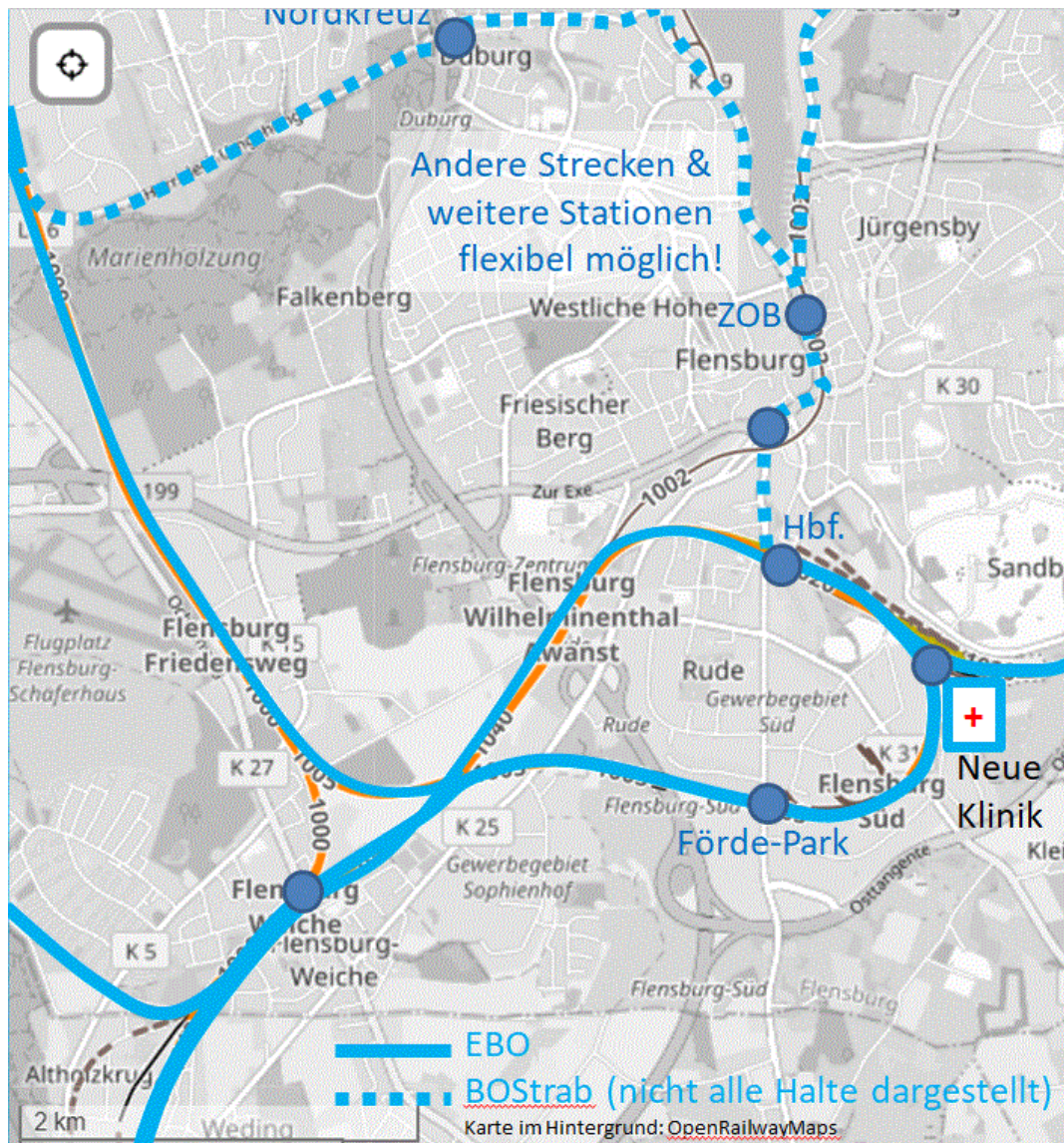
Eckpfeiler einer Fördestadtbahn

- im Umland mindestens im 30-Minuten-Takt
- in Stadtnähe in den Spitzenzeiten im 10-Minuten-Takt

- vom Umland auf Bahngleisen als Regionalbahn bis zum heutigen Bundesbahnhof
- dort Wechsel auf eine Stammstrecke mit Straßbahnschienen als Stadtbahn in und durch die Stadt (wie bei den Vorbildern Karlsruhe, Kassel und Chemnitz)

Die Vorteile:

- das Umland käme umsteigefrei in viele Teile der Stadt – direkt und nicht bloß zum ZOB. Das Umsteigen dort entfällt in vielen Fällen.
- die Züge wären Teil des ZOB, so dass das Umsteigen, wenn es denn nötig ist, viel einfacher und bequemer ist.
- die höhere Attraktivität macht die Reaktivierung bisher stillgelegter sowie der Bau neuer Stationen erfolgreicher. Sie bringen auch die Züge den Menschen näher.
- die enge Stadt-Umland-Verzahnung erlaubt es, Umlandgemeinden zu wachsen, ohne Flensburg mit einer Autolawine zu ersticken.
- die bessere Bedienung kleiner Halte beschleunigt Züge Richtung Kiel, Hamburg und Århus.
- der heutige Bundesbahnhof böte die optimale Verknüpfung von Nah- und Regionalzügen sowie Bussen und anderen Verkehren.



Die Einbindung in die Stadt könnte stufenweise ablaufen. Hier ein mögliches Beispiel:

1. Eine einfache Verbindungskurve lenkt die aus Süden und Westen kommenden Züge über den Förde-Park und den Standort des neuen Klinikums zum Bundesbahnhof.
2. Am Bundesbahnhof erfolgt der Wechsel auf Straßenbahngleise zum ZOB (1,5 Kilometer Länge). Dort erreicht man die Busse ohne Treppen direkt am Bussteig. Alle Orte der Region kämen direkt in die Innenstadt. Auch die der Richtung Eckernförde, die beim ZOB-Bahnhof ausgeschlossen blieben oder auf den für sie größeren Umweg über die Südkurve geschickt werden sollen.
3. Vom ZOB aus bietet sich die Erweiterungschance sowohl westlich wie östlich der Förde. Auf der



Westseite zum Beispiel erreicht man auch die nördlichen Teile der Innenstadt wie das Nordertor und die Phänomenta (weitere 1,5 Kilometer Strecke). Die Gleise bieten Bussen ebenfalls freie Fahrt. Architektonisch im ansprechenden Stil gestaltete Oberleitungsmasten können dabei das Stadtbild sogar verschönern.

4. Lückenschluss (3,5 Kilometer Länge) von der nördlichen Innenstadt zum Beispiel über den P+R-Platz Nordkreuz/ Harrisleer Kreuz (Buslinien 2 und 4) hin zur Bahn nach Padborg. Das erspart vielen, die nicht in die Innenstadt wollen, den Umweg durch das Zentrum und entlastet dort die zeitweise vollen Busse. Die genaue Linienführung bliebe vor Ort zu prüfen.
5. Sicherlich wäre eine Fortführung der Bahn nach Sønderborg auch sehr interessant.
6. Weitere Linien in der Stadt bieten sich an.

Odense errichtet gerade eine Stadtbahn binnen sieben Jahren. Als grenzüberschreitende Bahn wäre die Fördebahn in höchstem Maße förderfähig aus Landes-, Bundes- und EU-Geldern. Für die Deutsch-Dänische-Verkehrskommission ist eine Verbesserung

der grenzüberschreitenden Verbindungen seit langem eine zentrale Forderung.

OdeS schreibt: „Detaillierte Aussagen zu möglichen Linienführungen und Haltemustern erfordern eine vertiefende Untersuchung von Flensburg und seinem Umland.“ Einen deutlicheren Appell für eine Stadtbahn für Flensburg weit jenseits des bislang immer nur diskutierten ZOB-Bahnhofes kann man gar nicht richten. Dem kann man sich nur anschließen: Fangt an eine echte Stadtbahn zu planen. Kiel macht es gerade vor. Und eine direkte Verbindung von Förde zu Förde oder Uni zu Uni wäre ein echter Fortschritt.

 DR. HOLGER BUSCHE

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN
MITGLIED IM REGIONALVERBAND
SCHLESWIG/ MITTELHOLSTEIN

