



Sehr geehrter Herr Dr. Geyer,  
sehr geehrter Herr Niemöller,  
sehr geehrte Mitglieder der Ratsversammlung,  
sehr geehrte Damen und Herren,

in dem Landesweiten Nahverkehrsplan des Landes Schleswig-Holstein vom Januar 2026 ist ein Innenstadtbahnhof am ZOB vorgesehen. Mit dem Auftrag der Mitgliederversammlung unseres Vereines übermitteln wir Ihnen anliegend ein Dokument mit Anmerkungen und Fragen zu dem Vorhaben.

Es sollen Brücken reaktiviert, neue Verbindungskurven gebaut, mehrere hundert Bäume gefällt und neue Bahnhaltepunkte in die Stadt integriert werden. Wir empfehlen, die wesentlichen ungelösten Fragen zu klären und das Gesamtrisiko für das Projekt abzuschätzen, bevor weitere Beschlüsse mit zukünftigen Belastungen für die Stadt Flensburg getroffen werden. Damit wird vermieden, dass erhebliche Personalressourcen und Kosten für Detailplanungen unnütz aufgewendet werden, falls später unüberwindbare Hürden für das Projekt erkennbar werden sollten.

Zur Information senden wir Kopien dieses Schreibens an NAH.SH, unsere Mitglieder, die Bürgerforen der Stadt Flensburg, den Naturschutzbeauftragten der Stadt und die Presse.

Flensburg, den 07.04.2026

Mit freundlichem Gruß

Vorstand des Vereines  
Östliche Altstadt

## Innenstadtbahnhof am ZOB

### Anmerkungen und Fragen zu den Risiken des Projektes

In den Landesweiten Nahverkehrsplan 2027 – 2031 des Landes Schleswig-Holstein vom Januar 2026 ist ein zentraler Innenstadtbahnhof am ZOB in Flensburg aufgenommen worden. Die Grundlage dafür ist der Ratsbeschluss RV 08/25 der Stadt Flensburg vom 06.02.2025.

Es handelt sich um ein sehr komplexes Vorhaben, das ohne umfassende öffentliche Diskussion innerhalb weniger Wochen formuliert und beschlossen wurde. Es besteht daher das Risiko für das Scheitern des Projektes in einem späten Planungsstadium, weil wesentliche Voraussetzungen übersehen wurden oder wichtige Fragen nicht frühzeitig genug geklärt wurden.

VEREIN ZUR ERHALTUNG DER ÖSTLICHEN ALTSTADT FLENSBURGS ST. JÜRGEN / ST. JOHANNIS E.V.

Vorsitzender: Henrik Rasmussen · Jürgensgaarder Straße 7 · 24943 Flensburg · Telefon: 0461 23405 · Fax: 0461 22622  
E-Mail: [verein@altstadt-flensburg.de](mailto:verein@altstadt-flensburg.de) · [www.altstadt-flensburg.de](http://www.altstadt-flensburg.de)

Um der mit dem Vorhaben verbundenen Verantwortung gerecht zu werden, bitten wir Antworten auf die nachstehenden Fragen abzuschätzen. Es sollte eine Übersicht der Risiken und Hürden erarbeitet und erörtert werden, bevor wertvolle Ressourcen für Detailplanungen aufgewendet werden.

## 1. Verkehr

Rund um den geplanten Verkehrsknoten am ZOB wohnt und arbeitet nur ein geringer Anteil der Menschen aus Flensburg und Umgebung. Für viele Menschen wäre der ZOB nicht das Reiseziel. Sie müssten das Verkehrsmittel wechseln, um von dem ZOB oder zu dem ZOB die Bahn benutzen zu können. Der Bahnhof am ZOB würde vielen Reisenden gegenüber dem jetzigen Bahnhof oder einem Fernbahnhof in Flensburg Weiche keinen Vorteil bieten.

Der Busbahnhof am ZOB und der Verkehrsknoten am ZOB sind bereits stark belastet. Es ist schwer vorstellbar, wie dieser Bereich den am heutigen Bahnhof abgewickelten Verkehr zusätzlich aufnehmen soll. Die Kreuzung Wilhelmstraße / Hafendamm ist die einzige Verkehrsanbindung des Johannisviertels und der St.-Jürgen-Straße an die Stadt. Zu verkehrsstarken Zeiten ist die Kreuzung ausgelastet. Zusätzlichen Park- und Anreiseverkehr kann sie nicht aufnehmen.

- 1.1 Wie sollen die Menschen aus Mürwik, Engelsby, Sünderup, Tarup, Rude, dem Friesischen Berg, Klues, Harrislee, Wees und Glücksburg zu dem Bahnhof am ZOB kommen?
- 1.2 Welche Vorteile haben die Menschen aus den genannten Gebieten, wenn sie mit PKW, Bus oder Taxi zum ZOB fahren, statt zum jetzigen Bahnhof oder einem geplanten Fernbahnhof in Weiche?
- 1.3 Wie viele Personen würden mit einem stündlich fahrenden Zug, statt mit den regelmäßig fahrenden Bussen, vom ZOB zu den geplanten Haltestellen Weiche, Citti-Park, Exe, Fördepark, Zentralkrankenhaus und Tarup fahren?
- 1.4 Wie soll der ZOB den heute am Bahnhof abgewickelten Verkehr zusätzlich aufnehmen?
- 1.5 Die Rampen von der Straße zu den Bahnsteigen benötigen Platz. Wo ist der zusätzliche Raum für PKW-Parkplätze, weitere Bushaltestellen, Taxistände, Ein- und Ausfahrten für Lieferverkehr, Kiss and Ride und Schienenersatzverkehr?
- 1.6 Der Zug aus Kiel soll die Innenstadt umfahren und in Tarup, am Zentralkrankenhaus, am Fördepark und an der Exe halten. Welche strukturellen und zeitlichen Nachteile entstehen, wenn der Zug von und nach Kiel die Innenstadt umfährt und an mehreren Stellen hält, statt die Städte Kiel und Flensburg direkt und zeitnah zu verbinden?

## 1.7 Laut Nahverkehrsplan sind

- ein stündlicher Zug RE7 von und nach Hamburg,
- mit zweistündlicher Weiterfahrt nach Tinglev,
- ein stündlicher Zug RE72 von und nach Kiel über Eckernförde - Süderbrarup und
- ein stündlicher Zug RE74 von und nach Kiel über Rendsburg - Schleswig

geplant.

Sämtliche in Flensburg endenden Fahrten von Kiel, Hamburg und Dänemark sollen zum innerstädtischen Bahnhalt am ZOB geführt werden. Bei einem Sackbahnhof bedeutet das am Anfang bis zu 8 Zugbewegungen pro Stunde. Zu einem späteren Zeitpunkt könnten Taktverdichtungen erfolgen.

Der Sackbahnhof am ZOB wäre über eine 2 Km lange einspurige Strecke mit dem übrigen Bahnnetz verbunden. Für die Grundaustattung bedeutet es, dass kontinuierlich ein Zug mit mindestens 16 Km/h auf der Strecke fahren muss, um die 8 Zugbewegungen pro Stunde auf der 2 Km langen einspurigen Strecke abwickeln zu können.

Wie soll der fahrplanmäßige Verkehr bei Verzögerungen aufrecht erhalten werden?

Wie soll die enge, kurvige Strecke den Verkehr bei einer späteren Taktverdichtung, mit den dann notwendiger höherer Geschwindigkeiten aufnehmen?

## 2. Technik

Der geplante Bahnhof am ZOB ist durch eine 2 Km lange einspurige Stichstrecke an das restlichen Bahnnetz angeschlossen. Für die Anbindung der Strecken aus Kiel und Tinglev müssen zusätzliche neue Verbindungskurven gebaut werden. Die vorhandenen Straßenbrücken der Schleswiger Straße und der Husumer Straße sind nicht für die geplante Nutzung geeignet.

- 2.1 Zwischen dem ZOB und dem Reismühlenhof befanden sich früher 3 Gleise auf dem Bahndamm. Die Breite der Strecke ab dem Reismühlenhof Richtung Süden reicht nur für ein einspuriges Gleis.

Reicht die Länge der Strecke auf dem Bahndamm zwischen dem ZOB und dem Reismühlenhof aus, so dass dort der RE7 in der zukünftig geplanten Länge stehen kann und gleichzeitig weitere Züge auf den Nachbargleisen einfahren können?

- 2.2 Sind die Brücken über der Angelburger Straße und über der Heinrichstraße für die geplanten Dauerbelastung geeignet oder müssen sie ertüchtigt werden?

- 2.3 Der RE7 benötigt einen Fahrdrabt (Oberleitung) um elektrisch zum ZOB fahren zu können. Die Brücke der Schleswiger Straße ist offensichtlich nicht hoch genug für eine Strecke mit einem Fahrdrabt. Wie soll die Brücke der Schleswiger Straße ertüchtigt oder erneuert werden?
- 2.4 Die marode Brücke der Husumer Straße liegt auf einem Stahlgerüst. Wie soll die Brücke der Husumer Straße erneuert werden, so dass unter ihr Züge fahren können?
- 2.5 Wie sollen die bestehenden Häuser an der Schleswiger Straße und der Husumer Straße vor dem Abrutschen gesichert werden, bevor die vorhandenen Brücken ertüchtigt oder erneuert werden können?
- 2.6 Die Strecke aus Kiel soll die Innenstadt umfahren und mit einer Kurve durch das Scherrebektal an den Bahnhof am ZOB angebunden werden. Die Strecke soll die Husumer Straße mit einer Brücke oder einem Tunnel queren. Wie kann die Querung der Husumer Straße technisch realisiert werden?
- 2.7 Was bedeutet es für den zukünftigen Verkehrsknoten ZOB, wenn die Realisierung dieser Kurve technisch nicht möglich sein sollte?
- 2.8 Welche Planungsressourcen sind nötig, um den zukünftigen Bahnknoten ZOB zu planen und in das Umfeld einzubinden.
- 2.9 Welche Planungsressourcen sind nötig, um die neuen Bahnkurven am Zentralkrankenhaus, an der Husumer Straße und für die Anbindung des ZOB an die Strecke nach Dänemark zu planen.
- 2.10 Welche Planungsressourcen sind für die neuen Haltepunkte Zentralkrankenhaus, Fördepark, Citti-Prak, Exe und deren Einbindung in das Umfeld nötig.
- 2.11 Wer stellt die für die Punkte 2.8 – 2.10 nötigen Planungsressourcen.

### **3. Kosten**

- 3.1 Wie hoch werden die Kosten aktuell geschätzt:
- Wiederherstellung der vorhandenen Bahngleise und der Brücken Angelburger Straße und Heinrichstraße
  - Ausrüstung der Bahnstrecke mit einem Fahrdrabt
  - Ertüchtigung oder Neubau der Brücken an der Schleswiger Straße und der Husumer Straße
  - Stabilisierung der vorhandenen Häuser an den zu ertüchtigenden Brücken
  - Neubau des Bahnhofes am ZOB

- Neubau der Bahnhaltstellen Zentralkrankenhaus, Fördepark, Citti-Park, Exe
- Deren Einbindung in die vorhandene Infrastruktur der Stadt
- Neubau der Bahnkurven am Zentralkrankenhaus, an der Husumer Straße und für die Anbindung des ZOBs an die Strecke nach Dänemark
- Entschädigung von Grundstückseigentümern, wegen einer Verbreiterung des Bahndamms

3.2 Welcher Anteil der Planungskosten ist aus dem Haushalt der Stadt Flensburg zu tragen?

3.3 Welcher Anteil der Baukosten ist aus dem Haushalt der Stadt Flensburg zu tragen?

3.4 Welche Vorhaben wie Sanierung von Schulen und Kitas, Sanierung der Kaikante, Hochwasserschutz, Sanierung Deutsches Haus sind dann nicht realisierbar?

3.5 Was passiert, wenn die in Aussicht gestellt Förderung in Höhe von 100 Mio. € nach Abschluss der Planung nicht mehr zur Verfügung steht oder nicht ausreicht?

3.6 Wer fängt die Kosten auf, wenn die Umsetzung des Gesamtvorhabens durch Klagen erheblich verzögert wird?

#### **4. Umwelt**

Der RE7 benötigt einen Fahrdrabt. Der Mindestabstand zwischen dem Fahrdrabt (Oberleitung) eines elektrischen Zuges und Baumkronen ist in Deutschland durch technische Vorschriften und Sicherheitsrichtlinien geregelt, um Gefährdungen durch Überschläge oder herabfallende Äste zu vermeiden. In Deutschland gilt laut DB-Richtlinien (u.a. Ril 882.0101 – Vegetationsmanagement) mindestens 4,00 Meter seitlicher Abstand von der Fahrleitung zu Vegetation (also auch Baumkronen). Oft wird ein Sicherungstreifen von ca. 6 bis 8 Metern Breite auf jeder Seite der Strecke freigehalten.

Um die Streck zum ZOB elektrisch befahrbar zu machen, müssen viele hundert Bäume gefällt werden:



- 4.1 Wie viele geschützte Bäume müssen gefällt werden, um die Bahnstrecke elektrisch befahren zu können?
- 4.2 Wie viele nicht geschützte Bäume müssen gefällt werden, um die Bahnstrecke elektrisch befahren zu können?
- 4.3 Wie soll der ökologische Ausgleich erfolgen?
- 4.4 Wie soll das der Bevölkerung erklärt werden, nachdem das Fällen weniger Bäume am Bahnhofswald bereits erbitterten Widerstand zur Folge hatte?
- 4.5 Welche ökologischen Auswirkungen und welche Auswirkungen auf die Lebensqualität für das Zentrum der Stadt Flensburg hat der Verlust des Baumbestandes auf dem Bahndamm?
- 4.6 Der Baumbestand und das grüne Band des Bahndamms schützen das Johannisviertel vor dem Verkehrslärm der Innenstadt. Wie soll das Viertel zukünftig vor dem Lärm und Staub von der Straße Süderhofenden geschützt werden?
- 4.7 Die Wilhelmstraße und der ZOB gehören zu den am tiefsten gelegenen Gebieten der Stadt. Die Stadt will in den Hochwasserschutz investieren. Die Finanzierung ist nicht gesichert. Wie soll der Bahnverkehr aufrecht erhalten werden, wenn Wilhelmstraße und ZOB überflutet sind?
- 4.8 Welche Auswirkung wird von der ehemaligen Mülldeponie an der Husumer Straße auf die Planung der Bahnkurve für die Anbindung der Strecke nach Kiel erwartet?

- 4.9 Welche Auswirkung wird auf das Biotop im Scherrebektal und für die Planung der Bahnkurve für die Anbindung der Strecke nach Kiel erwartet?
- 4.10 Wie sollen die Häuser an Flensburgs vermutlich ältesten Straße, der Süderfischerstraße, vor den Erschütterungen und dem Lärm durch den kontinuierlichen Zugbetrieb auf dem Bahndamm geschützt werden?
- 4.11 Welche Risiken beinhaltet die notwendige Strategische Umweltprüfung SUP für das Vorhaben?
- 4.12 Welche Risiken beinhaltet die notwendige Umweltverträglichkeitsprüfung UVP für das Vorhaben?

## 5. Vorhandener Bahnhof

Der Landesweite Nahverkehrsplan Stand Januar 2026 sieht vor, dass der Bestandsbahnhof in Flensburg langfristig stillgelegt oder nachgenutzt werden könnte.

Der § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) regelt die Freistellung von Bahnbetriebszwecken – also die Frage, ob Bahnflächen einschließlich der Gleise des vorhandenen Bahnhofes entwidmet werden dürfen.

- Eine Entwidmung und Nutzung für andere Zwecke ist nur unter sehr strengen Voraussetzungen möglich.
  - Seit einer Verschärfung Ende 2023 gilt:  
Die Entwidmung ist nur zulässig, wenn andere Interessen das überragende öffentliche Interesse am Bahnbetrieb überwiegen. Dieses überragende öffentliche Interesse führt praktisch dazu, dass Bahnflächen in der Regel nicht entwidmet werden dürfen, selbst wenn aktuell kein Verkehr stattfindet.
- 5.1 Wird die Stadt Flensburg zukünftige Unterhaltsverpflichtungen für den denkmalgeschützten bestehenden Bahnhof übernehmen müssen, um die Plänen aus dem Ratsbeschluss RV 08/25 umsetzen zu können?
- 5.2 Was soll mit den vorhandenen Gleisanlagen am jetzigen Bahnhof geschehen, wenn sie nicht entwidmet werden dürfen?

Wir bitten die Kommunalpolitik und den Verwaltungsvorstand der Stadt Flensburg die Risiken aus den gestellten Fragen zu bewerten, bevor weitere Entscheidungen getroffen werden. So können Kosten und Planungsaufwand vermieden werden, die der Stadt Flensburg durch ein eventuell später gescheitertes Vorhaben entstehen würden.

Vorstand des Vereins  
Östliche Altstadt Flensburg