

Innenstadtbahnhof am ZOB

Rückmeldungen von NAH.SH zu unseren Fragen

In Abstimmung mit der Stadt Flensburg beantworten wir gerne Ihre Fragen. Zusätzlich haben wir eine generelle Einordnung zu dem Projekt Innenstadtbahnhof Flensburg zusammengestellt.

Unsere Antworten sind in Blau jeweils unter die Frage geschrieben.

Generelle Erläuterung

Die Voruntersuchungen für einen Innenstadtbahnhof in Flensburg befinden sich derzeit noch in einem sehr frühen Stadium. Zu Beginn des Jahres 2026 wurde eine vom Land SH finanzierte Umsetzungsstudie beauftragt, die auf dem „Gutachten zur zukünftigen Bahnstruktur Flensburg“ aus dem Jahr 2016 aufbaut. Die aktuelle Umsetzungsstudie untersucht sowohl die Gestaltung eines Innenstadtbahnhofs am ZOB als auch die Gestaltung des Bahnhofsumfelds sowie die umweltfachlichen Auswirkungen der zu reaktivierenden Bahnstrecke. Die Ergebnisse werden für Ende 2026 erwartet und durch die Stadtverwaltung Flensburg eng begleitet.

Parallel hierzu wurden erste technische Untersuchungen angestoßen. Dazu zählen insbesondere die Prüfung der vorgesehenen Verbindungskurven im Bereich des Zentralkrankenhauses sowie einer Querung der Husumer Straße unter Berücksichtigung der Umwelteinflüsse. Erste Ergebnisse aus diesen Untersuchungen werden im Herbst 2026 erwartet. Bereits im Vorfeld fanden hierzu Gespräche und Abstimmungen mit dem Fördeklitorium sowie der Stadt Flensburg statt, um städtische Belange frühzeitig zu berücksichtigen und die Planungen aufeinander abzustimmen.

Die Ergebnisse beider Untersuchungsstränge sollen dazu beitragen, wesentliche Grundsatzfragen zur künftigen Neuordnung des Bahnknotens Flensburg zu klären. Eine Zusammenführung und Bewertung der Resultate ist nach aktuellem Stand für Ende 2026 bzw. spätestens Anfang 2027 vorgesehen. Darauf aufbauend können anschließend die nächsten Planungsschritte eingeleitet werden.

Es ist zugleich darauf hinzuweisen, dass zahlreiche derzeit gestellte Detailfragen – insbesondere zu Kosten, technischer Ausgestaltung, konkreter baulicher Machbarkeit, Lärm- und Schallschutz oder terminlichen Abläufen – erst im Rahmen der eigentlichen Planungsaufnahme beantwortet werden können. Dies setzt den Einstieg in die Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI voraus. Erst dann können die erforderlichen Grundlagen

systematisch ermittelt, Varianten vertieft untersucht und belastbare Aussagen erarbeitet werden.

Fragenkatalog Östliche Altstadt Flensburg

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.

Das Projekt eines Innenstadtbahnhofs für Flensburg war bereits im letzten Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) mit der Laufzeit 2022-2026 enthalten. Nun besteht in Flensburg ein eindeutiger Ratsbeschluss, womit eine Unterstützung des Projekts durch die Lokalpolitik gegeben ist. Dieser Beschluss war notwendig um das Projekt weiter voranzubringen. Es gilt nun in den kommenden Monaten und Jahren das Projekt zu konkretisieren und viele Themen zu klären.

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 verkehrstarken 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?

Der ZOB würde auch bei einem Innenstadtbahnhof weiterhin bestehen bleiben und damit eine direkte und komfortable Verknüpfung zwischen Bus- und Bahnverkehr ermöglichen. Diese Verknüpfung ist so am heutigen Bahnhof nicht gegeben. Es wird für viele Flensburger leichter, den Zug zu erreichen. Zudem steigt die Attraktivität für Einpendler. Diese müssen dann nicht mehr das Auto nehmen, um die Innenstadt zu erreichen.

Durch die geplante Einrichtung zusätzlicher Bahnhaltepunkte im Stadtgebiet würde insgesamt eine deutlich verbesserte Erreichbarkeit des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) für verschiedene Stadtteile geschaffen. Infolgedessen wären viele Menschen aus den umliegenden Stadtteilen nicht zwingend darauf angewiesen, den Innenstadtbahnhof am ZOB zu nutzen, sondern könnten auf wohnortnähere Bahnhaltepunkte zurückgreifen.

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?

Mit dem Bus würde es einfacher werden zum Bahnhof zu gelangen, da alle Buslinien (bis auf die Linien 10 und 11) zum ZOB fahren und damit auch den Innenstadtbahnhof anschließen. Die Erreichbarkeit mit Taxi und PKW bleibt gleich bzw. durch die im Stadtgebiet zusätzlich geplanten Bahnhaltepunkte sind die Menschen aus den genannten Gebieten nicht zwingend darauf angewiesen, den Innenstadtbahnhof am ZOB zu nutzen. Im Vergleich zum derzeitigen Zustand mit nur einem zentralen Bahnhof entstehen künftig mehrere wohnortnähere Einstiegsmöglichkeiten in den SPNV, was die Erreichbarkeit insgesamt verbessert und Wege verkürzt.

Ein wesentlicher Vorteil des Innenstadtbahnhofs liegt darüber hinaus in der direkten Anbindung an den städtischen und regionalen Busverkehr über den bestehenden ZOB. Dadurch wird ein komfortabler und zeitsparender Umstieg zwischen Bus und Bahn ermöglicht. Im Gegensatz dazu ist der heutige Bahnhof weniger optimal in das Busnetz integriert, sodass hier häufig zusätzliche Wege oder Umstiege erforderlich sind.

Aus der Region und den umliegenden Stadtteilen kann die Flensburger Innenstadt mitsamt der vielen Zielorte (z.B. Einzelhandel, Nahversorgung) demnach umsteigefrei mit dem SPNV erreicht werden. Dadurch wird die Funktion Flensburgs als Oberzentrum nachhaltig unterstützt.

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?

In einem 2016 erstellten Gutachten wurde prognostiziert, dass durch die Verlegung des Bahnhofes in das Stadtzentrum sowie die Schaffung weiterer Zugangsstellen Reisezeitverkürzungen und hohe Verlagerungseffekte vom Autoverkehr zum Bahnverkehr von 2.300 zusätzlichen Reisenden/Tag erreicht werden können. Dies würde mit Stand 2024

von 5.300 Reisenden pro Tag auf ca. 7.800 Reisende pro Tag steigen. Dieser Zuwachs an Reisenden wird in erster Linie dadurch erreicht, dass Flensburg im Zielverkehr für die Bahn deutlich interessanter wird (wesentlich bessere Lage des Bahnhofs). Damit können auch Pkw-Fahrten in die Innenstadt reduziert werden. Verlagerungseffekte vom Bus auf die Bahn im innerstädtischen Bereich werden keine große Rolle spielen.

1.4 Wie soll der ZOB den heute am Bahnhof abgewickelten Verkehr zusätzlich aufnehmen?

Insgesamt ist der ZOB mit seiner Vielzahl von Busabfahrten gut geeignet, zusätzlichen Umsteigeverkehr aufzunehmen. Es entfallen heute notwendige Fahrten vom ZOB zum Bahnhof und wie beschrieben, wird vom neuen Innenstadtbahnhof auch eine Entlastung des Straßennetzes erwartet, denn hier würde eine Alternative zur Pkw-Nutzung geschaffen. Fahrgäste könnten direkt mit der Bahn in die Innenstadt gelangen, ohne auf das Auto angewiesen zu sein. Dadurch wäre eher mit einer Entlastung des ZOB sowie des Straßenverkehrs zu rechnen, anstatt mit einer zusätzlichen Belastung.

Der Innenstadtbahnhof könnte somit dazu beitragen, die Verkehrsströme besser zu verteilen, den Umstieg auf den öffentlichen Nahverkehr attraktiver zu machen und die Innenstadt insgesamt besser erreichbar zu gestalten. Eine generelle Erreichbarkeit mit dem PKW und der Umstieg auf die Bahn wird im Umfeld des ZOB nicht vorrangig vorgesehen. Hierzu dienen andere Haltepunkte im Stadtgebiet.

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?

Im Rahmen einer derzeit erarbeiteten ersten Machbarkeitsstudie wird sowohl die grundsätzliche Umsetzbarkeit eines Innenstadtbahnhofs als auch die Gestaltung des Bahnhofsumfelds untersucht. Dabei werden insbesondere Fragen der Flächenverfügbarkeit und -nutzung detailliert betrachtet. Ziel ist es, im Rahmen dieser Untersuchung tragfähige und funktionale Ideen für die unterschiedlichen Nutzungsanforderungen zu entwickeln.

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?

Bedeutsam ist die Reisezeit zwischen den beiden Zentren der Städte Flensburg und Kiel. In Kiel liegt der Bahnhof in der Innenstadt, in Flensburg noch nicht.

Der Zug aus Kiel wird nach den aktuellen Planungen den vorgesehenen Innenstadtbahnhof Flensburg anfahren und die Innenstadt somit nicht umfahren. Ziel ist es eine direkte und attraktive Verbindung zwischen Kiel und der Flensburger Innenstadt zu schaffen. Hierfür

sollen nach Möglichkeit neue Verbindungskurven errichtet werden. Die Gesamtreisezeit zwischen der Kieler und der Flensburger Innenstadt wird sich nicht verändern.

Die neuen Haltepunkte in Tarup, am Zentralkrankenhaus, am Förderpark und an der Exe verbessern die Gesamterschließung Flensburgs und erleichtern den Zugang zum Schienenverkehr.

Wenn sich die Verbindungskurven nicht realisieren lassen, dann besteht auch die Möglichkeit eines Richtungswechsels an der Exe, um den Innenstadtbahnhof zu erreichen. Der alte Bahnhof würde dann zunächst weiter angefahren werden.

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 Bahnhof 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 Grundausrüstung 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 aufrechterhalten werden?

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

Erste Überlegungen haben gezeigt, dass es möglich ist, ein attraktives Fahrplanangebot für Flensburg auch über einen kurzen eingleisigen Abschnitt zu führen. Derzeit entwickelt die NAH.SH ein genaues Fahrplankonzept für die Reaktivierung der Strecke zum Innenstadtbahnhof. Auf dieser Grundlage wird der konkrete Infrastrukturbedarf entwickelt. Anschließend wird das Fahrplankonzept einer Robustheitsanalyse unterzogen, um sicherzustellen, dass ein stabiler und verlässlicher Betrieb möglich ist.

Mit Hilfe der Robustheitsanalyse wird dargestellt, welchen Einfluss Verspätungen auf den Betrieb haben könnten.

2. Technik

Der geplante Bahnhof am ZOB ist durch eine 2 Km lange einspurige Stichstrecke an das restliche 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?

Die Machbarkeit des Innenstadtbahnhofs wird derzeit untersucht. Dabei werden folgende Anforderungen an die Bahnhofsgestaltung zugrunde gelegt:

Für das vorgesehene Fahrplankonzept sind drei Bahnsteigkanten erforderlich. Diese könnten durch einen Mittelbahnsteig sowie einen zusätzlichen Außenbahnsteig realisiert werden. Die Bahnsteigkanten sind mit einer Systemhöhe von 76 cm vorgesehen. Der Mittelbahnsteig mit den Gleisen 1 und 2 soll eine Länge von 230 m erhalten, um den Regionalverkehr abzuwickeln und bei Bedarf auch Züge in Doppeltraktion aufnehmen zu können. Für das Gleis 3 ist eine Länge von 330 m vorgesehen, sodass dort neben Regionalzügen bei Bedarf auch Fernverkehrszüge abgefertigt werden können. Eine Doppelnutzung der Bahnsteige wird angestrebt.

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

Eine technische Untersuchung der Brücken entlang der Strecke wird zu einem späteren Zeitpunkt durchgeführt. Ggf. müssen die Brücken durch einen Neubau ersetzt werden, der die Anforderungen des Denkmalschutzes einhält.

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?

Hierzu liegen noch keine detaillierten Erkenntnisse vor, es gibt jedoch Lösungen für die Unterfahrung von Brücken im Rahmen von Elektrifizierungsprojekten, etwa durch eine Absenkung des Gleises oder den Einsatz von platzsparenden Deckenstromschienen.

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?

Auch zu dieser Brücke liegen noch keine detaillierten Erkenntnisse vor.

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?

Diese Fragestellung muss mit dem Eigentümer der Strecke, der DB InfraGO, geklärt werden.

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?

Eine Machbarkeit der westlichen Verbindungskurve, welche die Husumer Straße quert, wird derzeit untersucht. Aussagen dazu können im Herbst 2026 getroffen werden.

2.7 Was bedeutet es für den zukünftigen Verkehrsknoten ZOB, wenn die Realisierung dieser Kurve technisch nicht möglich sein sollte?

Wie bereits erwähnt, kann der Innenstadtbahnhof am ZOB auch ohne die Verbindungskurven aus allen Richtungen angefahren werden.

2.8 Welche Planungsressourcen sind nötig, um den zukünftigen Bahnknoten ZOB zu planen und in das Umfeld einzubinden.

Die erforderlichen Planungsressourcen können erst konkret benannt werden, wenn erste Machbarkeits- und technische Untersuchungen vorliegen. Klar ist, dass sowohl bei der Stadt, als auch bei NAH.SH und der DB InfraGO Ressourcen für die weitere Planung aufgebaut werden müssen.

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.

Siehe 2.8

2.10 Welche Planungsressourcen sind für die neuen Haltepunkte Zentralkrankenhaus, Fördepark, Citti-Prak, Exe und deren Einbindung in das Umfeld nötig.

Siehe 2.8

2.11 Wer stellt die für die Punkte 2.8 – 2.10 nötigen Planungsressourcen.

Das Land Schleswig-Holstein hat über das Sondervermögen des Bundes 20 Millionen Euro für den Bahnknoten Flensburg zur Verfügung gestellt. Damit können Planungsleistungen

angeschoben werden und erste Realisierungen gestartet werden. Es wird erwartet, dass zusätzliche Fördermittel des Bundes für die Reaktivierung der Bahnstrecke zum Innenstadtbahnhof und den Ausbau der weiteren Strecken eingeworben werden können. Insgesamt wird damit gerechnet, dass 100 Millionen Euro in den Knoten Flensburg investiert werden können.

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 Fahrdraht
- 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 Bahnhaltestellen 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

Derzeit befindet sich das Vorhaben in einer sehr frühen Phase der Voruntersuchung. Belastbare Kostenschätzungen für die einzelnen Maßnahmen können erst vorgenommen werden, wenn die Vorplanung abgeschlossen ist.

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

Es ist davon auszugehen, dass nur ein geringer Teil der Gesamtkosten aus dem Haushalt der Stadt Flensburg zu tragen ist. Für alle Anlagen der Eisenbahninfrastruktur sind das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, bzw. das Land und der Bund zuständig. Dies betrifft auch die Zugänge zu den Bahnsteigen. Lediglich für einen Teil der Bahnhofsumfeldmaßnahmen müsste die Stadt Flensburg Eigenmittel aufbringen. Auch hier gibt es Fördermittel des Landes und des Bundes.

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

Siehe 3.2

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

Es wird nicht davon ausgegangen, dass durch das Bahnprojekts so hohe Kosten auf die Stadt Flensburg zukommen, dass die o.g. Vorhaben nicht mehr umgesetzt werden können.

Das Bahnprojekt ist in erster Linie ein Projekt im Aufgabenbereich des Landes (Regionalverkehr auf der Schiene) und des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, DB InfraGO.

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

Wie bei jedem Projekt würde dann geprüft werden, ob der Projektumfang reduziert werden kann oder ob weitere Finanzierungsmittel akquiriert werden können. Wenn sich im Laufe der Planung herausstellen würde, dass das Projekt zu teuer wird, kann es nicht realisiert werden.

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

Sollte das Projekt durch Klagen verzögert werden, verteuern sich die Gesamtkosten. Diese werden dann durch Bund und Land zu tragen sein.

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 Strecke 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?

Eine erste Abschätzung der umweltlichen Auswirkungen bei einer Reaktivierung der stillgelegten Strecke wird derzeit im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung betrachtet. Ziel ist es, möglichst viel Natur zu erhalten oder entlang der Strecke neu zu gestalten.

4.2 Wie viele nicht geschützte Bäume müssen gefällt werden, um die Bahnstrecke elektrisch befahren zu können?

Siehe 4.1

4.3 Wie soll der ökologische Ausgleich erfolgen?

Siehe 4.1

4.4 Wie soll das der Bevölkerung erklärt werden, nachdem das Fällen weniger Bäume am Bahnhofswald bereits erbitterten Widerstand zur Folge hatte?

Die Frage des Umgangs mit Eingriffen in Natur und Landschaft ist ein sensibler und zentraler Bestandteil des weiteren Planungsprozesses. Aus diesem Grund werden erste Abschätzungen umweltfachlicher Auswirkungen bereits in einem sehr frühen Untersuchungsstadium im Rahmen der Machbarkeitsstudie begonnen.

Eine frühzeitige, transparente und nachvollziehbare Kommunikation der Ergebnisse gegenüber der Öffentlichkeit wird eine wesentliche Rolle spielen. Der konkrete Prozess hierzu wird noch bestimmt.

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?

Es ist ein Projektziel, nicht nur die Bahn wieder zurück in die Innenstadt zu bringen, sondern auch den Grüncharakter zu erhalten oder neu zu gestalten. Insgesamt muss gesehen werden, dass die Verbesserung des Bahnanschlusses erhebliche Auswirkungen auf die Lebensqualität haben kann.

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?

Es ist davon auszugehen, dass im Zuge des Projekts entsprechende Schutzmaßnahmen umgesetzt werden. Dies wird in den anschließenden Planverfahren geprüft. Der Damm wird voraussichtlich erhalten bleiben, und die derzeit eingesetzten Züge verursachen nur geringe Lärmemissionen. Zudem werden die Züge im Bereich des Johannesviertels aufgrund der niedrigen Ein- und Ausfahrtsgeschwindigkeiten in den Bahnhof voraussichtlich nur eine geringe zusätzliche Lärmbelastung verursachen.

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?

Der Bahnverkehr verkehrt in Dammlage und ist somit vor Hochwasserereignissen geschützt. Im Zuge der aktuell durchgeführten Machbarkeitsuntersuchung werden verschiedene Bahnhofszugänge unter Berücksichtigung des Klimaanpassungskonzepts sowie der Hochwasser- und Starkregengefahrenkarten der Stadt Flensburg geprüft.

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?

Eine technische Untersuchung der Machbarkeit der Verbindungskurve an der Husumer Straße wird derzeit durchgeführt. Diese wird erste Aussagen zu den Auswirkungen treffen können. Die Untersuchung wird in Abstimmung mit Vertreter*innen der Stadt Flensburg durchgeführt, sodass die städtischen Belange hier ausreichend berücksichtigt werden können.

4.9 Welche Auswirkung wird auf das Biotop im Scherrebechtal und für die Planung der Bahnkurve für die Anbindung der Strecke nach Kiel erwartet?

Siehe 4.8: Ökologische Belange werden selbstverständlich im weiteren Verlauf der Planungen berücksichtigt.

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?

Moderne Bahninfrastrukturen werden so errichtet, dass Lärm und Erschütterungen auf ein Minimum reduziert werden. Genauere Lärm- und Schallschutzuntersuchung wird nach jetzigem Stand erst im Zuge der vertiefenden Planungen vorgenommen.

4.11 Welche Risiken beinhaltet die notwendige Strategische Umweltprüfung SUP für das Vorhaben?

Es derzeit nicht möglich, hierzu eine Abschätzung zu treffen. Wenn notwendig, werden die entsprechenden Verfahren durchgeführt. Aus diesen Verfahren können Auflagen erwachsen, die im Projekt berücksichtigt werden müssen.

4.12 Welche Risiken beinhaltet die notwendige Umweltverträglichkeitsprüfung UVP für das Vorhaben?

Siehe 4.11

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 Pläne aus dem Ratsbeschluss RV 08/25 umsetzen zu können?

Nein, das Gebäude gehört der DB InfraGO. Diese ist für den Erhalt und die Pflege des Bahnhofsgebäude zuständig.

5.2 Was soll mit den vorhandenen Gleisanlagen am jetzigen Bahnhof geschehen, wenn sie nicht entwidmet werden dürfen?

Die Bahngleise sind Eigentum der DB InfraGO. Sollten die Anlagen langfristig nicht mehr benötigt werden, können sie entwidmet werden. Dann bestünde die Chance neue Flächen für eine städtebauliche Entwicklungen in Flensburg mobilisieren zu können.

Wir hoffen, wir konnten Ihnen mit diesen Auskünften weiterhelfen. Bei Rückfragen sind wir selbstverständlich unter einer der unten angegebenen Möglichkeiten für Sie erreichbar.

Mit freundlichen Grüßen

i.A. A. Hänel
NAH.SH-Kundendialog

NAH.SH GmbH
Raiffeisenstraße 1
24103 Kiel
Tel. 0431 66019 449 (Mo-Sa 8:00-12:00 und 14:00-18:00)
kundendialog@nah.sh
www.nah.sh

[Wissenswertes rund um Mobilität und Haltung - NAH.ran!](#)

