



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Niclas Dürbrook (SPD)

und Antwort

**der Landesregierung – Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit,
Technologie und Tourismus (MWWATT)**

Knoten Flensburg – Neuer Innenstadtbahnhof und Verbindungskurven – Planungsstand und Umsetzungszeitplan

Vorbemerkung des Fragenstellers:

Im Zusammenhang mit dem am 23.2.26 angekündigten Investitionspaket aus Mitteln des Sondervermögens des Bundes wurde unter anderem der „Knoten Flensburg – Neuer Innenstadtbahnhof und Verbindungskurven – Planungsstand und Umsetzungszeitplan“ mit einem Investitionsvolumen von 100 Mio. Euro benannt:¹

1. Welchen konkreten Planungsstand hat das Projekt „Knoten Flensburg – Neuer Innenstadtbahnhof; Verbindungskurven“ derzeit?

Antwort:

Das Projekt wird im derzeitigen Landesweiten Nahverkehrsplan bis 2027 als

¹ Vgl. https://www.schleswig-holstein.de/DE/landesregierung/ministerien-behoerden/VII/_startseite/Artikel2026/I_2026/Material/260223_Bauprojekte_Schiene?nn=3c8c09c4-aabe-487a-96a9-2d699ae9cf12

eines der noch nicht finanzierten Projekte genannt. Aufgrund der zusätzlichen Finanzmittel aus dem Landesanteil am Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität des Bundes sind die Planungskosten nun gesichert. Die konkreten Planungen beginnen nun.

2. Welche baulichen Maßnahmen sind im Einzelnen vorgesehen (insbesondere Lage und Ausgestaltung des neuen Innenstadtbahnhofs sowie Verlauf und Funktion der Verbindungskurven)?

Antwort:

Das alte Hafengleis müsste zwischen der Abzweigstelle Wilhelminenthal und dem neuen Innenstadtbahnhof am ZOB reaktiviert werden. Zusätzlich wären zwei Verbindungskurven notwendig, damit die Züge aus Kiel ohne Richtungswechsel den neuen Bahnhof erreichen können. Die Kurven müssten am ehemaligen Betriebswerk und im Bereich Husumer Straße / Bundesstraße 200 realisiert werden. Außerdem könnten rund um Flensburg weitere Bahnhöfe reaktiviert werden. Dabei wäre am Bahnhof Flensburg-Weiche ein Halt für alle Regional- und Fernzüge möglich. Am Standort Flensburg Exe und Flensburg Campus könnten ebenfalls neue Halte errichtet werden, die insbesondere dem Schüler- und studentischen Verkehr dienen und das neue Klinikum erschließen würden.

3. Welche konkrete Zeitplanung besteht für das Projekt (bitte angeben: Planungsbeginn, Einleitung und Abschluss von Genehmigungsverfahren, geplanter Baubeginn, angestrebte Inbetriebnahme)?

Antwort:

Am 06.03.2026 wurde eine erste Machbarkeitsstudie von der NAH.SH zum Innenstadtbahnhof vergeben. Weitere Studien werden demnächst folgen. Über den weiteren Zeitplan können derzeit noch keine seriösen Aussagen gemacht werden.

4. Inwiefern war dieses Projekt bereits im geltenden Landesweiten Nahverkehrsplan vorgesehen, und welche Änderungen ergeben sich durch die nun angekündigte Finanzierung?

Antwort:

Siehe Antwort zu Frage 1.

5. Welche verkehrlichen Effekte werden durch den neuen Innenstadtbahnhof und die Verbindungskurven erwartet (z. B. neue Linienführungen, bessere Umsteigebeziehungen, Taktverdichtungen)?

Antwort:

Sämtliche in Flensburg endenden Verkehre von Kiel, Hamburg und Dänemark könnten zum innerstädtischen Halt am ZOB geführt werden. Die Verknüpfung zwischen dem städtischen Busverkehr und dem regionalen Bahnverkehr würde vereinfacht und für Fahrgäste deutlich attraktiver. Ein 2016 gemeinsam mit der Stadt Flensburg, den dänischen Partnern Region Sønderjylland und Gemeinde Aabenraa durchgeführtes Gutachten kommt zu dem Schluss, dass durch einen neuen Bahnhof im Zentrum Flensburgs 65 % mehr Fahrgäste für den SPNV gewonnen werden könnten. Damit könnten die heute weit unterdurchschnittlichen Nutzerzahlen des Bahnverkehrs in Flensburg auf ein zufriedenstellendes Niveau gehoben werden.

6. Sind die kommunizierten 100 Mio. Euro für den Knoten Flensburg ausschließlich für die Projektteile vorgesehen, die das Land Schleswig-Holstein und die DB umsetzen? Wenn ja, von welcher finanziellen Belastung für die Stadt Flensburg geht die Landesregierung aus? Wenn nein, welcher Anteil ist für Maßnahmen in der Verantwortung der Stadt Flensburg vorgesehen?

Antwort:

Ja. Die Kosten für eine Realisierung eines Fernbahnhaltes in Flensburg-Weiche, die die Stadt Flensburg tragen müsste, schätzt die NAH.SH auf 8 bis 10 Mio. €. Daneben ist die Stadt Flensburg auch für die

Bahnhofsvorplatzgestaltung sowie für die städtebauliche Integration der neuen Stationen zuständig. Hierzu liegen derzeit noch keine genaueren Kostenschätzungen vor. Diese Kosten sind grundsätzlich nach dem Landes-GVFG mit bis zu 75% förderfähig.