



121 Jahre Eisenbahn in Nordfriesland + meehr

Anmerkungen Reaktivierung Strecke Lindholm - FL

neg ≡

Aspekte Eisenbahn im Norden

Rückblick 1895 - heute

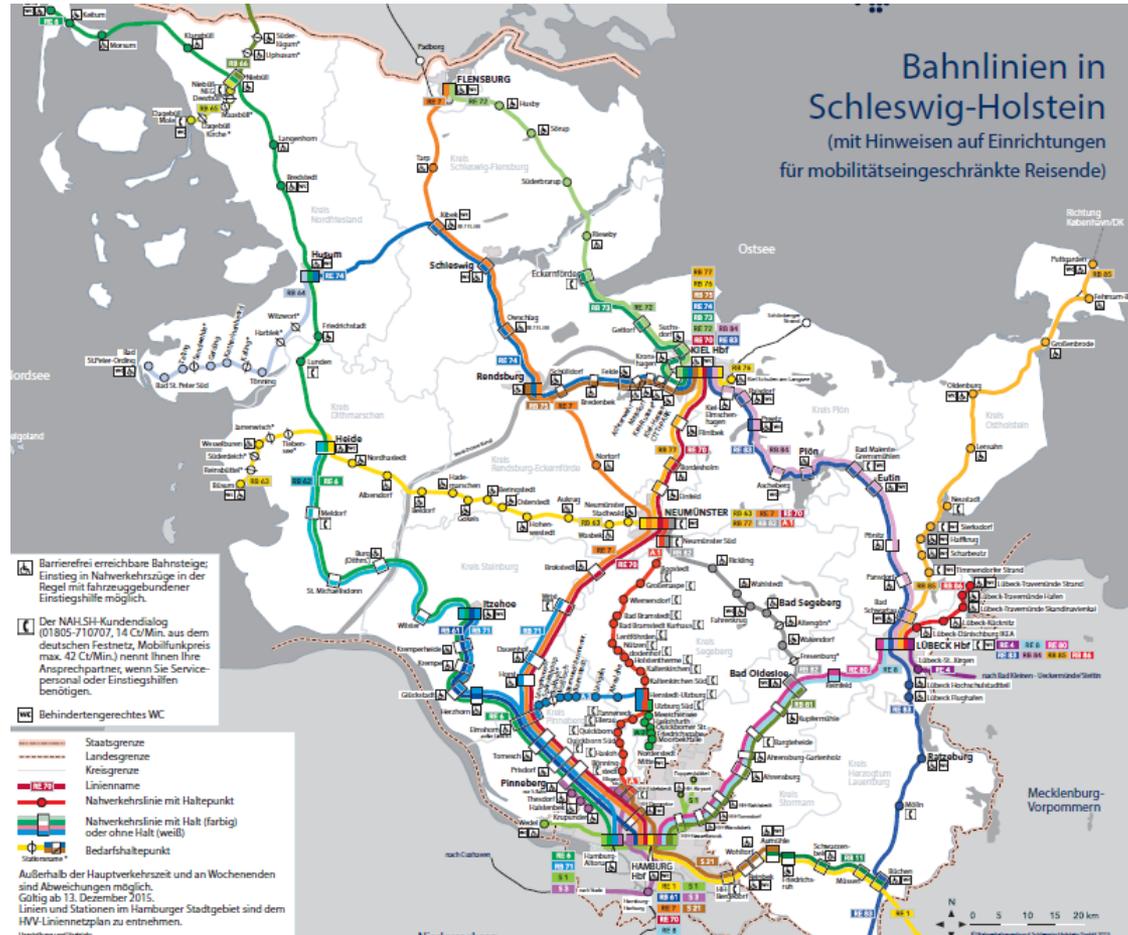
- 22. Januar 1895: Gründung „Kleinbahn Niebüll-Dagebüll oHG“
- 13. Juli 1895: Feierliche Eröffnung 13,78 km Strecke Niebüll-Dagebüll
- 1956: Umfirmierung in Nordfriesische Verkehrsbetriebe AG (NVAG)
- 1995: Anteilsübernahme von Land u. Kreis durch Wyker Dampfschiffsreederei (W.D.R.), 2001 Verkauf an NNVG
- 1999: Übernahme+Reaktivierung der Strecke Niebüll – Tønder/Grenze
- 1/2004: Neustart als *neg* - Tochter der luxemburgischen CFL



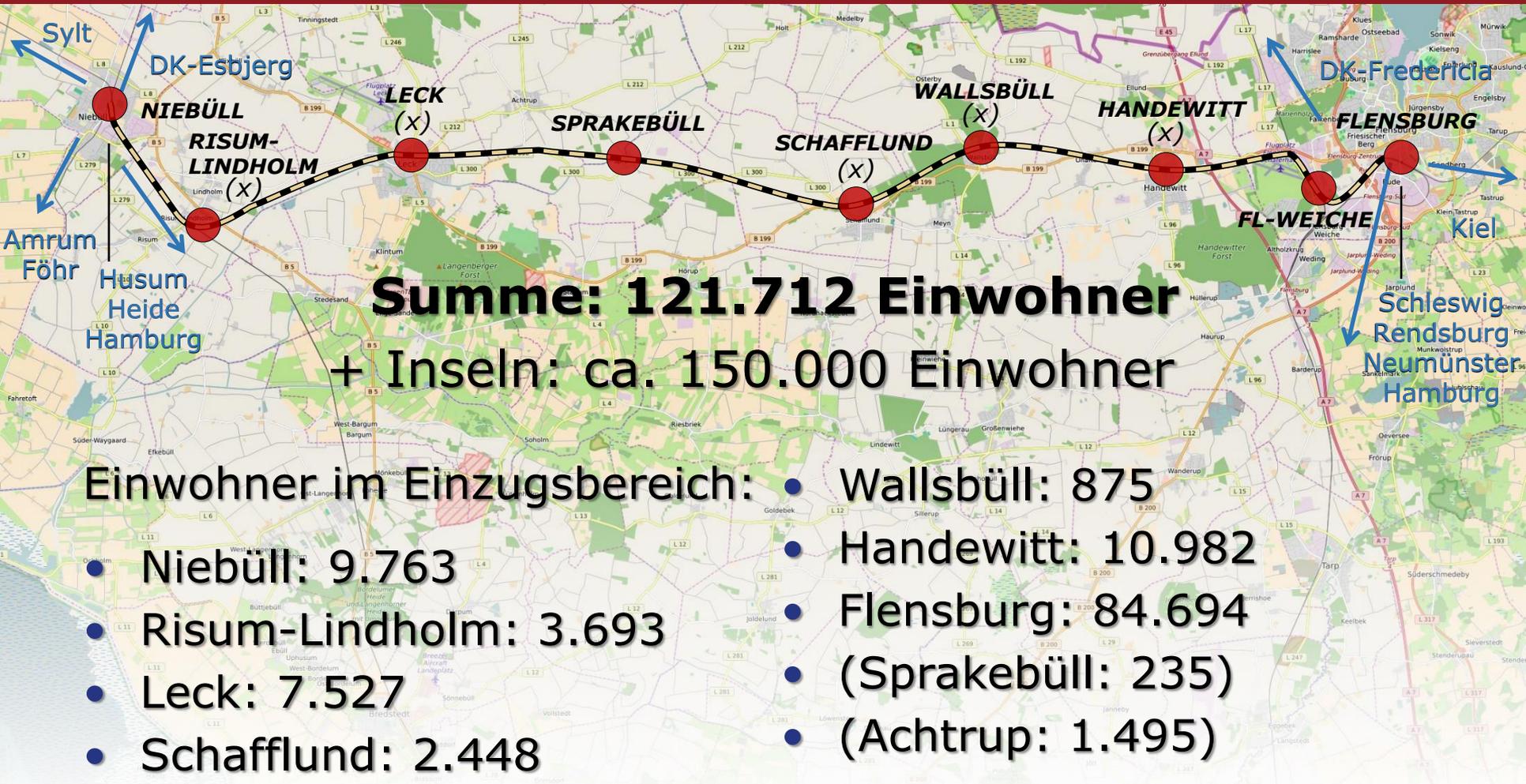
Warum reaktivieren?

- 1. Stärkung der regionalen Erschließung**
- 2. attraktive Fahrzeiten => Verkehrsverlagerung**
- 3. Verbesserung überregionaler Verbindungen**
- 4. Massive CO₂-Minderung**
- 5. Nutzung lokaler, regenerativer Energie**
- 6. Moderne, lokale Infrastruktur**
- 7. „Besser hier als bei Kiel oder Hamburg“**

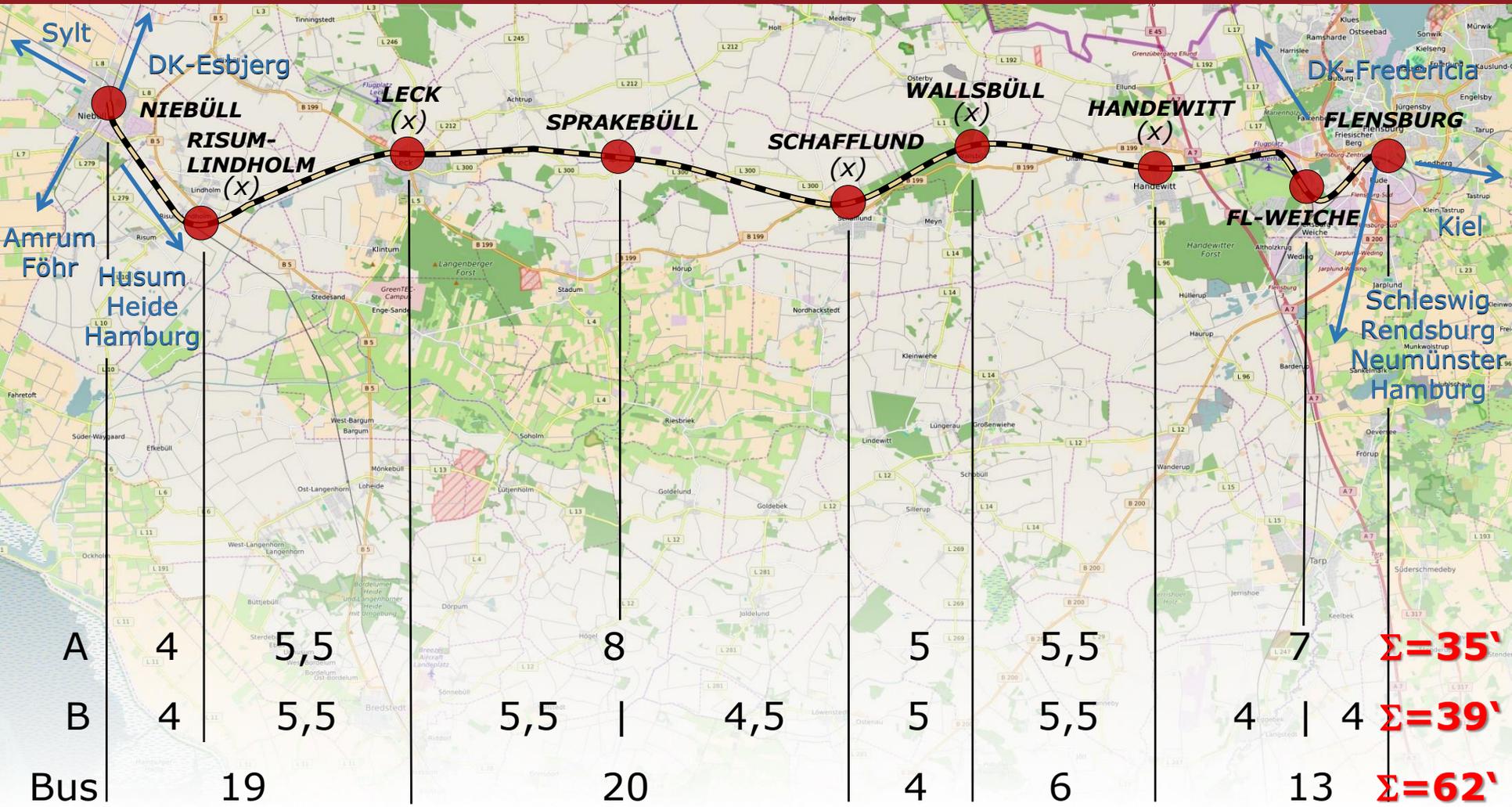
Von SH bestellter Eisenbahn-Verkehr



Macht das Sinn? fragt das Grenzland



Fahrzeiten Niebüll - Flensburg



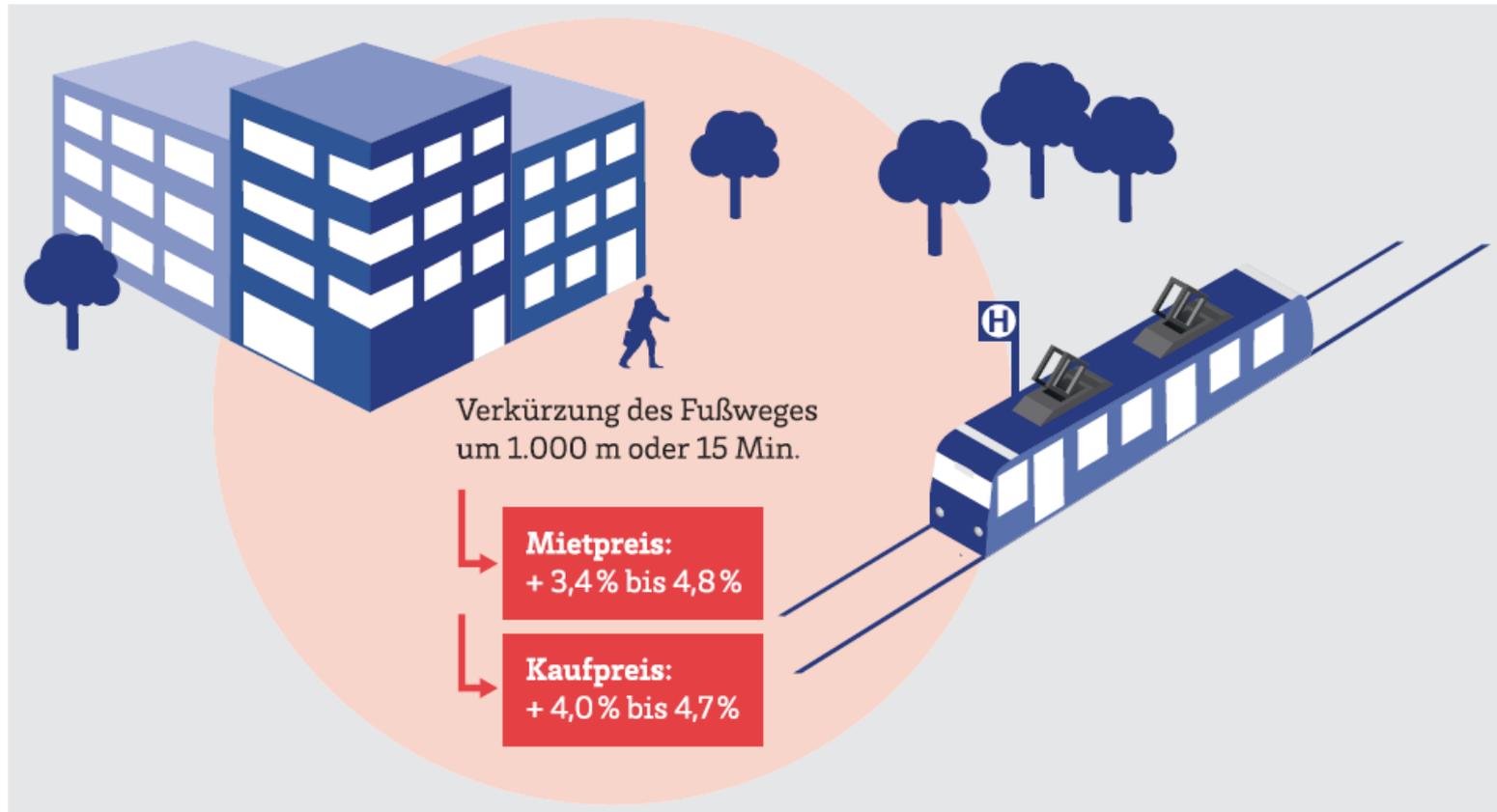
29./30. September 2016

(x) = Kreuzungsbahnhof



Wertveränderung Immobilien

Einfluss von ÖPNV-Angeboten auf die Miet- und Kaufpreisbildung



Attraktivität Bus



Attraktivität Bahn



Aspekte Eisenbahn zwischen Nordsee und Ostsee

Ausgangslage und Ziele

- a) Geschwindigkeit bisher: 60 km/h Eigentum: DB Netz AG
⇒ Geschwindigkeit Ziel: 120 km/h Betrieb: regional / NE

- b) Trassensicherung SH bei DB Netz (seit 1999): 100.000 € pro Jahr
- c) Länge: ca. 36 km Lindholm – FL-Weiche
- d) Bahnübergänge: fast 40, mehrheitlich Feldzufahrten

- e) Finanzierungsgrundlage: LNVP
- f) Baurecht: Planfeststellungsrecht Eisenbahn
⇒ Bauherr möglichst nicht LBV-SH oder DB Netz!

Rechtliches Umfeld

(§ 18 AEG, §§ 139ff LVwG SH)

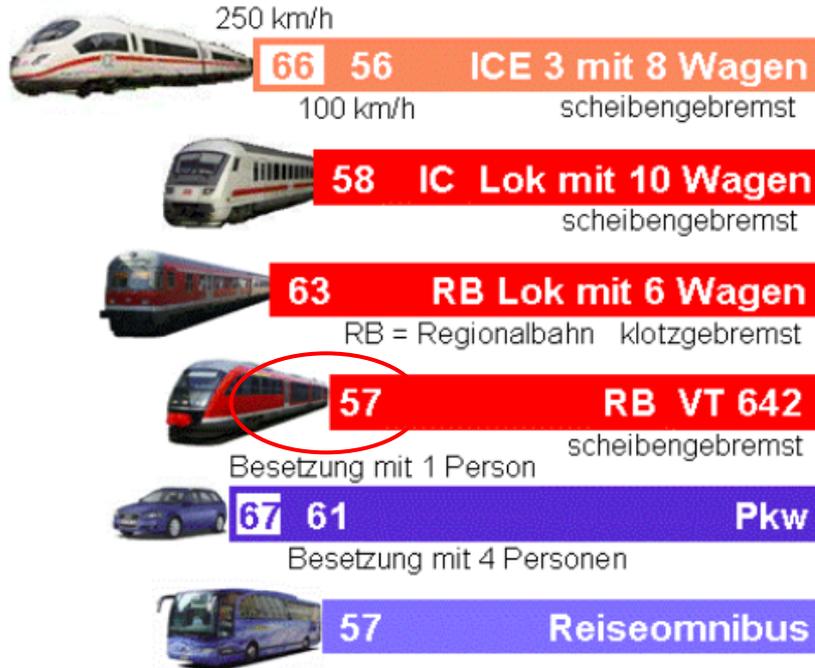
„Wesentliche bauliche Veränderung“?	=>	„volle“ Planfeststellung
• Erneuerung?	NEIN	↓
• Neue Weichen?	ggf. ja	Bürgerbeteiligung
• Neue Bf-Gleise?	ggf. ja	davor:
• Neue Bahnsteige?	eher ja	„frühe Öff.-Beteiligung“
• Höhere Geschw.?	Ja	<u>jetzt</u> : „sehr frühe Öff.-B.“
• Schließung BÜ's	Ja	(pol. Meinungsbildung)



⇒ Gutachten u.a. zu: Schall, Erschütterung, Avifaunik, Wasserhaushalt, ...

„Laut“, meint ein Anrainer...

Fern- und Regionalverkehr (100 km/h)



Stadtverkehr (50 km/h)



Berechnet nach „RLS-90“ und „Schall 03“ für Vollbesetzung und 1000 Personen/Stunde, Stehplätze nur bei Stadtverkehrsmitteln angesetzt; bei durchschnittlicher Besetzung um 5 – 7 dB(A) lauter

Quelle: Bayr. Landesamt für Umwelt

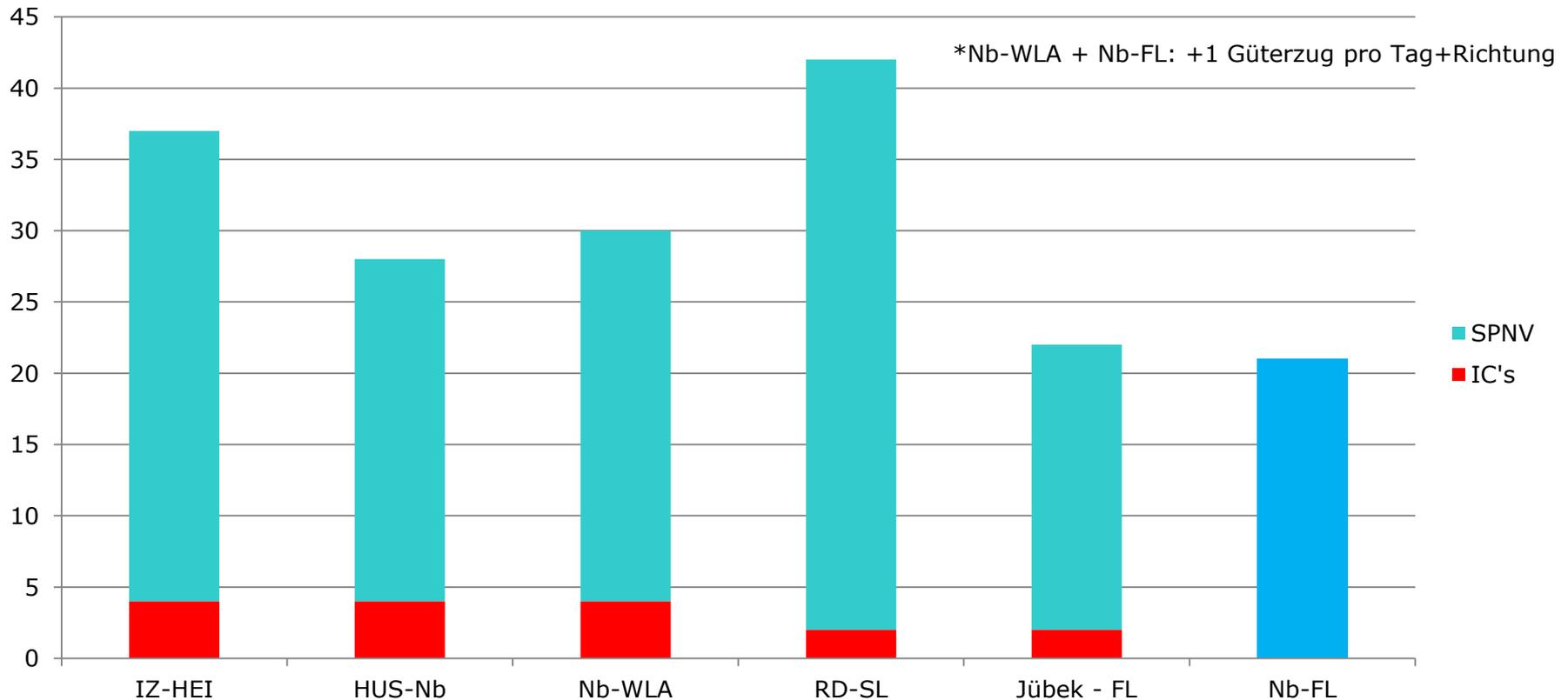
Kostenregelung Bahnübergänge: EKrG

**~200 T€ =>
1/3-FAG (50-80%) =
12-30 T€**

**~250 T€ =>
1/3-FAG = 20-42 T€
(inkl. Halbschranken)**



Wieviel Züge pro Tag und Richtung?



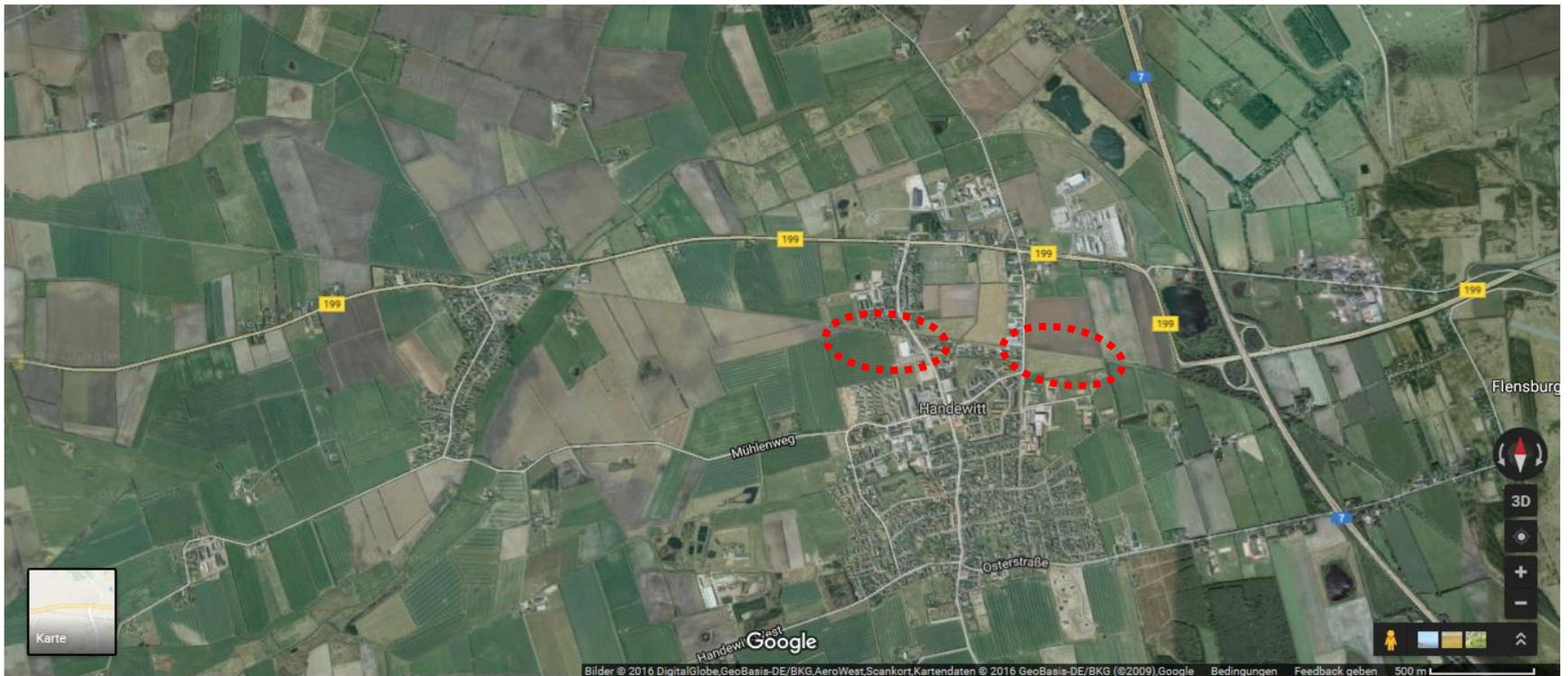
Umsetzung vor Ort: Leck



Umsetzung vor Ort: Schafflund



Umsetzung im Ort: Handewitt

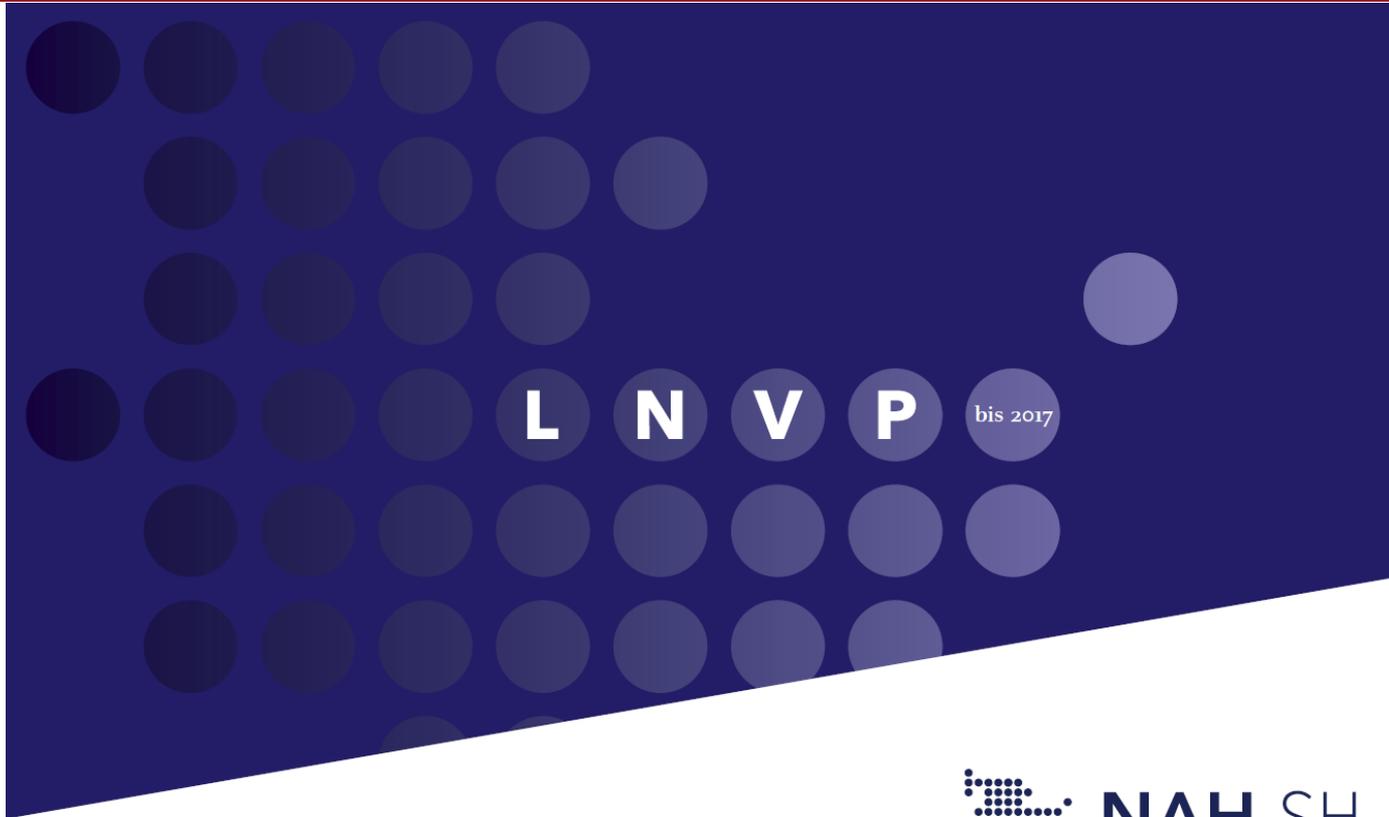


Zusammenfassung



- Februar: **Prof. Arndt Stephan**, TU Dresden, Lehrstuhl el. Bahnen
 - ⇒ Oberleitung über Hindenburgdamm möglich und sinnvoll, ebenso Wasserstoffbetrieb (wenn es solche Fahrzeuge gäbe), (IHK B1 + B2)
- März: **Fa. Alstom** zur Einführung von leichten Wasserstofftriebwagen
- Juli: **Prof. Thomas Siefer**, TU Braunschweig, Inst. Verkehrswesen + Eisenbahn
 - ⇒ El. Bahnbetrieb um Niebüll spart jährlich ~10 mio. € (IHK B2)
 - ⇒ Fahrzeitverkürzungen HH – FL möglich (IHK B1 + B2 + B5)
 - ⇒ Fahrzeitverkürzungen Nb – Husum – HH kaum möglich (hohe Wertigkeit der Taktknoten Niebüll, Husum, Heide), (IHK B1)

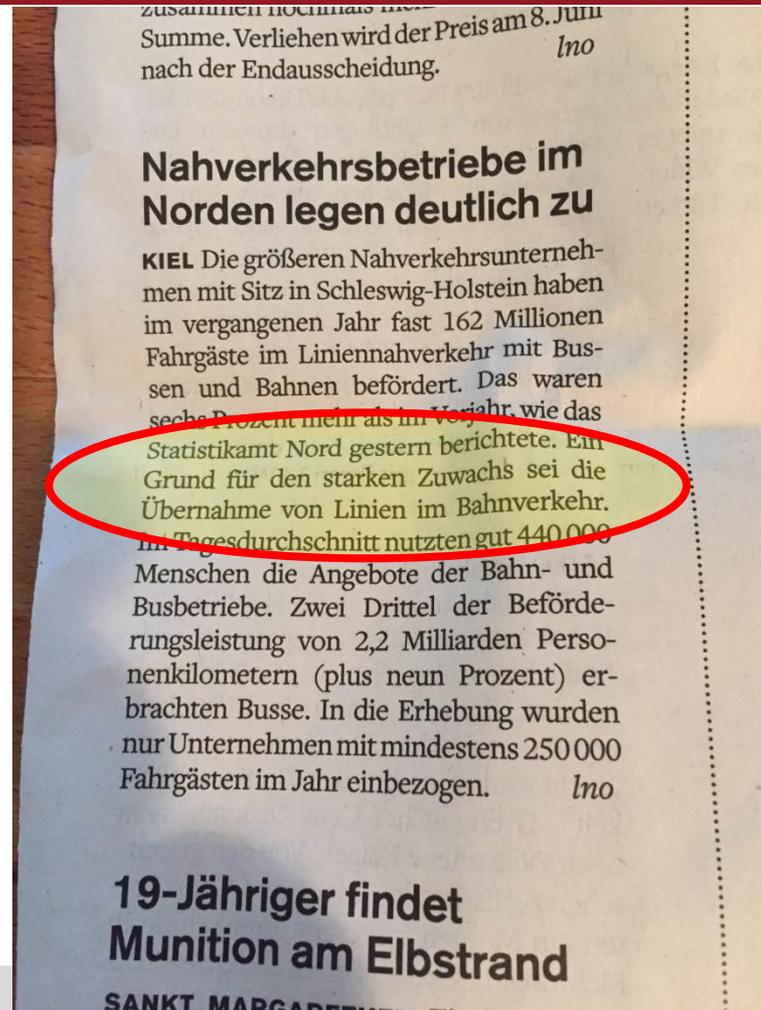
Wer denkt sich denn das aus?



Schleswig-Holstein. Der echte Norden.



Statistik zu Bus + Schiene



Danke!



neg ≡