

Van: [Frank Menger](#)
Aan: [Griffie](#)
Cc: [SG. Groningen](#); [Statengriffie](#); [Statengriffie](#); [Griffier Assen](#); [griffie@leeuwarden.nl](#); [griffie@emmen.nl](#)
Onderwerp: BO-MIRT, TEN-T Wunderline casus Flensburg en de verbindingen Hamburg - Denemarken
Datum: vrijdag 10 november 2023 09:46:06
Bijlagen: [Beschlussvorlage_der_Ratsfraktionen_RV-157-2023.pdf](#)
[Flensburg will sich nicht abkoppeln lassen_Der Nordschleswiger.pdf](#)
[Schnellzüge im Zweistundentakt zwischen Aarhus und Hamburg_Der Nordschleswiger.pdf](#)
[Endlich wieder Züge nach Kopenhagen_Neuer Anlauf für einen Fern-Bahnhof Weiche_Der Nordschleswiger.pdf](#)
[voortgangsbrief-ten-t-spoor.pdf](#)
[20230503_Steckbrief_Desiro_HC_4tlg.pdf](#)
[20230505_Steckbrief_Desiro_HC_6tlg.pdf](#)

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 17 oktober 2023 publiceerde het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat de volgende kamerbrief met bijlagen:

- <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/kamerstukken/2023/10/17/voortgangsbrief-ten-t-spoor>

Citaat pagina 5: ' Ten aanzien van de eis van elektrificatie wil ik onderzoeken of voor die delen van het uitgebreide netwerk waar geen sprake is van doorgaande internationale diensten ook andere duurzame oplossingen zoals waterstof of batterijtreinen een alternatief kunnen zijn voor elektrificatie.' Een paar regels verderop staat het volgende: 'De ProRail impactscan geeft mij in algemene geen zin reden om hiervan af te wijken. Dit geldt ook voor de regionale lijnen in Noord-Nederland en Noord-Holland, mede omdat voor een groot deel al voldaan wordt aan de TEN-T eisen per 2050 van ERTMS en elektrificatie

In de Deense media voor het Duitstalige deel van Denemarken werd verwezen naar een motie die is aangenomen in de gemeenteraad van de stad Flensburg over de aansluiting op het hoogwaardige internationale doorgaande treinverkeer. Met de motie van juni 2008 in het achterhoofd die toen aangenomen is over Groningen - Bremen door uw voorgangers in de raad. Lijkt dit gezien de plannen van Prorail met betrekking tot de noordelijk spoorlijnen en TEN-T dat u dit via de politieke weg gaat blokkeren. Gelijktijdig zorgen dat de gemeente Groningen zich op dezelfde manier gaat profileren als Flensburg en in Nederland Eindhoven in de casus IC Eindhoven - Aken met betrekking tot de Wunderline Groningen - Bremen. Dit project hoort in het MIRT zoals IC Eindhoven - Aken het al jarenlang is.

Als u spreekt over duurzame mobiliteit en internationale bereikbaarheid hoort elektrificatie en snelheidsverhoging naar minimaal 160 kilometer per uur voor het baanvak Groningen - Bad Nieuweschan - Ihrhove inclusief verdubbeling van het spoor erbij. Aangezien de Wunderline Groningen - Bremen ook voor de gemeente Groningen een zwaar stedelijk belang heeft.

Mijn vraag is, gaat u hier zowel politiek moties indienen zoals Flensburg doet? Gaat u ook als raad uit het stedelijke belang van de gemeente Groningen zich eindelijk intensiever met het project Wunderline

bemoeien?

Hoop dat de bijgevoegde informatie u inspireert.

Met vriendelijke groet,

Frank Menger

GRENZLAND

Flensburg will sich nicht abkoppeln lassen

HM

03. November 2023 Flensburg
Zuletzt aktualisiert um: 12:33 Uhr



Der Bahnhof in Flensburg (Symbolfoto)

Foto: Alexander Bagn/Unsplash

Robert Habeck und Stefan Seidler befürworten eine Beschlussvorlage der Stadt Flensburg, die allerdings erst noch unterschrieben werden muss. Flensburg möchte seine Fernanbindung im grenzüberschreitenden Verkehr nicht verlieren.

Wie „Der Nordschleswiger“ kürzlich [berichtete](#), muss die Stadt Flensburg (Flensburg) in ihrer Position als Verkehrsknotenpunkt im Grenzland Einbußen verkraften. Die Linie Aarhus-Hamburg wird geändert in Kopenhagen-Hamburg, der Halt in Flensburg fällt weg, der in Pattburg (Padborg) allerdings bleibt.

Wie aus einer Beschlussvorlage hervorgeht, versucht Flensburg offenbar, dem Bedeutungsverlust entgegenzuwirken. Der Ausschuss für Umwelt, Planung und Stadtentwicklung hat eine Vorlage für den 7. November erstellt, in dem die Ratsversammlung am 16. November einen Halt in Flensburg-Weiche befürworten soll – am Hauptgleis nach Dänemark. Unterstützt wird dies offenbar parteiübergreifend.

Wirtschaftsminister und Grünen-Abgeordneter Robert Habeck aus Flensburg begrüßt das Vorhaben und sieht die Bahn in der Pflicht, die Fernanbindung Flensburgs zu sichern.

Stefan Seidler, Abgeordneter des Südschleswigschen Wählerverbandes (SSW) in Berlin sieht in der Beschlussvorlage „ein Signal des Aufbruchs für Flensburg“. „Wir brauchen attraktive Bahnverbindungen im Grenzland“, so Seidler in einem Kommentar. Er habe sich in Berlin am Donnerstag mit Mitgliedern des dänischen Transportausschusses des Folketings zu Gesprächen getroffen, um für unsere Grenzregion zu werben und auch Druck zu machen. „Das Ziel muss sein, dass Flensburg perspektivisch ICE-Halt wird“, so Seidler.

GRENZÜBERSCHREITENDE ZUSAMMENARBEIT

Schnellzüge im Zweistundentakt zwischen Aarhus und Hamburg

**LORCAN MENSING***Hauptredaktion**01. November 2023 Tingleff/Tinglev**Zuletzt aktualisiert um: 18:43 Uhr*

Der Bahnhof Tingleff soll neuer Knotenpunkt im Grenzlandverkehr der Bahn werden.

Foto: Volker Heesch

Die Zusammenarbeit im Bereich der Zugverbindungen über die dänisch-deutsche Grenze soll gestärkt werden, indem in Zukunft nicht nur regelmäßig Hochgeschwindigkeitszüge zwischen Kopenhagen und Hamburg, sondern auch zwischen Aarhus und Hamburg verkehren. Der regionale Zugverkehr in Schleswig-Holstein soll zudem direkt mit dem Zugverkehr in Dänemark verknüpft werden. Diesbezüglich spielt der Bahnhof Tingleff eine besondere Rolle.

Am Mittwoch trafen sich die Vorsitzende des Regionsrats der Region Süddänemark, Stephanie Lose (Venstre), und Schleswig-Holsteins Ministerpräsident Daniel Günther (CDU) in

Neumünster, um den bisherigen Worten in dem Aktionsplan für die Zusammenarbeit zwischen der Region Süddänemark und dem Land Schleswig-Holstein Taten folgen zu lassen.

Ein Ergebnis des Treffens vom Mittwoch ist, dass die beiden politischen Spitzen nun zusätzliche Anstrengungen unternehmen werden, um den Zugverkehr über die deutsch-dänische Grenze zu stärken. Dies gab die Region Süddänemark am Mittwochabend in einer Presseerklärung bekannt.

Bessere Verbindungen zwischen Aarhus und Hamburg

„Wenn der Fehmarnbelt-Tunnel 2030 für den Zugverkehr öffnet, wird die Zugreise zwischen Kopenhagen und Hamburg erheblich verkürzt. Bisher war unklar, ob wir eine ähnlich schnelle Zugverbindung zwischen Aarhus und Hamburg einrichten können. Dies wollen wir ändern, und heute haben wir eine gemeinsame dänisch-deutsche Initiative vereinbart“, verrät Lose.

Die Regionsratsvorsitzende und der Ministerpräsident haben vereinbart, mit den Dänischen Staatsbahnen (DSB) und der Deutschen Bahn in einen Dialog einzutreten. Dabei soll erörtert werden, ob die Möglichkeit besteht, regelmäßige Hochgeschwindigkeitszüge zwischen Aarhus und Hamburg verkehren zu lassen. Ebenso wollen sich Lose und Günther auch an die jeweiligen Verkehrsminister wenden, um über die erforderlichen Investitionen zu sprechen. Das Ziel sei es, Hochgeschwindigkeitszüge im Zweistundentakt zwischen Aarhus und Hamburg fahren zu lassen.

Von Tingleff nach Kopenhagen und Sonderburg

Zudem sei man sich auch einig, dass gute regionale Verbindungen sichergestellt werden müssen. Deshalb sei man gewillt, den regionalen Zugverkehr in Schleswig-Holstein mit dem Zugverkehr in Dänemark zu verknüpfen, damit man in Zukunft von Tingleff nach Kopenhagen und Sonderburg (Sønderborg) weiterfahren kann.

SCHLESWIG-HOLSTEIN

Neuer Anlauf für einen Fern-Bahnhof Weiche

OVE JENSEN/SHZ.DE*04. November 2023 Schleswig-Holstein**Zuletzt aktualisiert um: 11:24 Uhr*

Im langsamen Tempo fährt der Intercity von Hamburg nach Kopenhagen durch den stillgelegten Bahnhof Flensburg-Weiche. Ein Abstecher zum Flensburger Hauptbahnhof ist im Fahrplan nicht vorgesehen.

Foto: Ove Jensen

Die Ratsfraktionen appellieren an das Land und an die Bahn AG, Flensburg nicht weiter vom Fernverkehrsnetz der Bahn abzukoppeln. Unterstützung kommt auch von Robert Habeck.

Sie rollen nicht besonders schnell vorbei, aber sie bleiben auch nicht stehen: Die Intercity-Züge von Hamburg nach Kopenhagen halten in Schleswig und in Pattburg. Nicht in Flensburg. Dasselbe gilt für die Nachtzüge zwischen Berlin und Stockholm.

Mit dem Fahrplanwechsel zum 10. Dezember fällt zudem die IC-Verbindung nach Aarhus weg. Der Flensburger Hauptbahnhof wird vom Fernverkehrsnetz zunehmend abgehängt. In Richtung Süden gibt es schon seit längerer Zeit nur noch eine einzige Direktverbindung, die weiter führt als bis nach Hamburg: [der tschechische Eurocity morgens um 8.33 Uhr über Berlin und Dresden nach Prag](#).

In Richtung Norden enden die letzten verbliebenen Direktverbindungen künftig in Fredericia.

Eines der größten Probleme ist bekanntlich die Lage des Bahnhofs abseits der Bahnstrecke nach Dänemark. Um den Hauptbahnhof zu erreichen, müssen die Züge einen Umweg über die sogenannte Flensburger Schleife fahren, der mehrere Minuten in Anspruch nimmt.

Schon seit Jahren wird darüber diskutiert, am alten Bahnhof in Weiche einen Haltepunkt für Fernzüge einzurichten.

Jetzt hat die Kommunalpolitik das Thema erneut auf die Agenda genommen. Grüne, SSW, CDU, SPD und FDP haben in die Ratsversammlung einen gemeinsamen Antrag eingebracht. Darin wollen sie Oberbürgermeister Fabian Geyer beauftragen, entsprechende Gespräche mit der Bahn AG und dem Land Schleswig-Holstein aufzunehmen.

Der SSW-Bundestagsabgeordnete Stefan Seidler macht sich dafür schon lange stark. Den Rats-Antrag nennt er einen „großen Schritt in die richtige Richtung“. Auch sein Wahlkreis-Kollege von den Grünen, Bundeswirtschaftsminister Robert Habeck, ist jetzt auf den Zug aufgesprungen.

Die Bahn AG hat sich zu dem aktuellen Vorstoß auf Nachfrage von shz.de bislang nicht geäußert. In der Vergangenheit war aus der Konzernzentrale regelmäßig wenig Begeisterung für die Idee zu hören, den Bahnhof in Weiche zu reaktivieren.

Hier gibt es zwar auch neun Jahre nach dem letzten regulären Halt einen intakten Bahnsteig. Allerdings befindet sich dieser an den Gleisen, die von Süden aus zum Flensburger Hauptbahnhof führen – nicht an den Gleisen, auf denen es nach Dänemark geht. Für einen neuen Fern-Haltepunkt wäre dieser Bahnsteig also unbrauchbar.

An den Kosten für einen neuen Bahnsteig könnte sich – so die Vorstellung der Ratsfraktionen – die Stadt Flensburg beteiligen. Den Hauptbahnhof wollen sie indes nicht in Frage stellen. Er soll insbesondere für den Regionalverkehr erhalten bleiben. Allerdings sollen die Regionalzüge nach Vorstellung der Kommunalpolitiker auch in Weiche halten, um ein problemloses Umsteigen möglich zu machen. Auch dazu müsste allerdings die Frage geklärt werden, wie man vom Regional-Bahnsteig zum Haltepunkt für die Fernzüge gelangt. Dazu wäre eine neue Unterführung oder eine Brücke über die Schienen erforderlich, wenn die Reisenden nicht den Umweg über den Ochsenweg nehmen sollen.

Fehmarnbelt-Querung als nächstes Problem

Ein neuer Haltepunkt in Weiche würde indes nichts daran ändern, dass viele Fernzüge zwischen Hamburg und Kopenhagen, die derzeit noch das Flensburger Stadtgebiet durchqueren, wieder eine ganz andere Route nehmen werden, sobald in einigen Jahren die

festen Fehmarnbelt-Querung fertiggestellt ist. Nach gegenwärtiger Planung soll das im Jahr 2030 geschehen.



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
I ENW/BSK-2023/236835

Bijlage(n)
6

Datum 17 oktober 2023
Betreft Voortgangsbrief TEN-T Spoor

Geachte voorzitter,

De Europese Commissie (EC) heeft in december 2021 een herzieningsvoorstel gepubliceerd voor de verordening voor het trans-Europese Transport Netwerk (TEN-T). Op mijn verzoek heeft ProRail daarop een uitvoeringstoets uitgevoerd, die in september 2022 met uw Kamer is gedeeld¹. Mede op basis van deze uitvoeringstoets heb ik in mijn brief aan uw Kamer van 31 oktober 2022 een geactualiseerde Nederlandse inzet op het TEN-T dossier met uw Kamer gedeeld². In december 2022 heeft de Transportraad (Raad) zijn positie ten opzichte van het Commissievoorstel vastgesteld. Op basis van deze Raadspositie heb ik ProRail gevraagd om een update van de uitvoeringstoets, de zogeheten impactscan. Met deze brief informeer ik u over de uitkomsten van de impactscan (bijlage 2). Vervolgens geef ik een appreciatie van de bevindingen en informeer ik u wat dit betekent voor de nadere Nederlandse inzet tijdens de reeds gestarte trilogie (onderhandelingen tussen Raad, Europees Parlement (EP) en EC) over het herzieningsvoorstel TEN-T.

Daarnaast heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen over de opname van de Lelylijn op het uitgebreid kernnetwerk³. Een amendement met dezelfde strekking is door het EP aangenomen. In deze brief zal ik hierover mijn inzet aangeven evenals mijn inzet voor de grensoverschrijdende trajecten Zwolle – Münster en Emmen – Rheine, inclusief de toets van ProRail daarover (bijlage 4). Over beide trajecten heeft het EP ook amendementen aangenomen.

Herziening TEN-T verordening

Met het voorstel voor de herziening van de TEN-T verordening uit 2013 wil de EC het vervoer in de EU groener maken door onder meer het marktaandeel van spoorvervoer, de korte (zee)vaart en de binnenvaart te vergroten. Daarnaast moet het voorstel bijdragen aan naadloos en efficiënt vervoer op het TEN-T netwerk en aan het opheffen van knelpunten en ontbrekende schakels in de infrastructuur. Verder is de herziening bedoeld om het TEN-T netwerk beter bestand te maken tegen de negatieve gevolgen van klimaatverandering en rampen. Ook is de herziening bedoeld om de monitoring van de implementatie

¹ Kamerstuk 29984 nr. 994

² Kamerstuk 32404 nr. 3532

³ Kenmerk 35925 A, nr. 68

van het TEN-T netwerk te verbeteren en het uitgetekende TEN-T netwerk (kaartmateriaal) te herzien. Het voorstel voorziet in een stapsgewijze ontwikkeling van het TEN-T netwerk met 2050 als einddatum voor het TEN-T uitgebreid netwerk en met tussentijdse termijnen in 2030 (TEN-T kernnetwerk) en 2040 (TEN-T uitgebreid kernnetwerk).

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
I ENW/BSK-2022/236835

Het herzieningsvoorstel ziet toe op technische eisen per categorie netwerk. In zijn positie zoals vastgesteld op de Transportraad van 5 december jl. heeft de Raad deze eisen afgezwakt ten opzichte van het Commissievoorstel. De eisen voor de drie onderscheiden categorieën zoals vastgesteld door de Raad zijn op hoofdlijnen beschreven in bijlage 5. Hierbij past wel de kanttekening dat de onderhandelingen in de trilogen nog gaande zijn en dat de technische eisen nog kunnen wijzigen. Het herzieningsvoorstel TEN T betreft wettelijk bindende eisen aan de EU lidstaten om per 2030 / 2040 / 2050 het gedefinieerde kernnetwerk, uitgebreide kernnetwerk en uitgebreide netwerk te laten voldoen aan de afgesproken eisen aan de infrastructuur. Lidstaten kunnen onder voorwaarden ontheffingen aanvragen voor het voldoen aan deze eisen in geval van onvoldoende maatschappelijke kosten-baten verhouding voor specifieke delen van het TEN T netwerk.

Implementatie van de TEN-T verordening kent aanzienlijke baten voor het spoorvervoer en sluit nauw aan bij de Nederlandse inzet voor ontwikkeling van het internationaal spoorgoederenvervoer en ook het internationaal personenvervoer per spoor. Voor het spoorgoederenvervoer geldt dat meer dan 85 procent van de treinen grensoverschrijdend is en de huidige spoorgoederencorridors Rhine – Alpine, North Sea – Mediterranean en North Sea – Baltic essentieel zijn voor de achterlandverbindingen voor de mainports Rotterdam en Amsterdam. De Berlijnverklaring van 21 september 2020⁴ als vervolg op de Rotterdamverklaring van 2016 bevestigt de prioriteiten voor deze spoorgoederencorridors. Hiervoor geldt dat de baten van invoering van de TEN-T vereisten over de gehele achterlandroutes aanzienlijk zijn voor de logistieke sector vanwege de toegenomen capaciteit, bijvoorbeeld vanwege de vereisten rond 740 m treinlengte en 22,5 ton aslasten. Infrastructuur voor spoorgoederenvervoer is een centraal onderdeel van de visie spoorgoederenvervoer die ik momenteel ontwikkel. Ook voor het internationaal personenvervoer zijn de baten van de implementatie van TEN-T aanzienlijk door onder andere de capaciteit en snelheid van het vervoer. De Europese ministersverklaring van 4 juni 2020 bevestigt dit belang⁵. In de strategie over internationaal personenvervoer per spoor die ik momenteel ontwikkel, zal infrastructuurontwikkeling ook als centraal element terugkeren. Mede vanwege deze belangrijke baten te verwachten voor Nederland kijk ik positief kritisch naar de besluitvorming over deze TEN-T voorstellen.

Impactscan door ProRail

Op mijn verzoek heeft ProRail een impactscan gemaakt van de door de Raad vastgestelde algemene oriëntatie van 5 december 2022 over het TEN-T herzieningsvoorstel. Hierbij ontvangt uw Kamer het definitieve rapport (bijlage 2). De impactscan geeft antwoord op een zestal vragen. Hieronder schets ik de belangrijkste bevindingen op hoofdlijnen. Voor een nadere toelichting verwijst ik naar de bijlage.

⁴ Zie Kamerbrief 18 december 2020 over voortgang spoorgoederenvervoer. Kamerstuk 29984 nr. 918

⁵ Zie Kamerbrief 13 juni 2023 met 3e voortgangsverslag gepresenteerd aan EU transport ministers. Kamerstuk 21501-33 nr. 1021

Baten

Voor de baten van de implementatie van TEN-T verwijst ProRail in de impactscan naar de uitvoeringstoets. Uit die analyse bleek dat implementatie aanzienlijke baten met zich meebrengt, zowel wat betreft de bijdrage aan de verbetering van de aansluiting, capaciteit, interoperabiliteit en continuïteit van het (internationale) spoorvervoer als voor de bijdrage aan maatschappelijke doelen (beperking CO₂-uitstoot, bijdrage economie).

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/236835

Implementatiekosten en financiering

ProRail schat de totale investeringskosten voor Nederland op circa 15,4 miljard euro. In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de analyse van ProRail.

Tabel 1. Schatting Prorail implementatiekosten TEN-T (euro)

TEN-T criterium	Kernnetwerk 2030	Uitgebreid kernnetwerk 2040	Uitgebreid netwerk 2050
ERTMS	<i>Op aparte tafel IenW-ProRail</i>		
Elektrificatie	0	0	1,7 mld
Aslast 22,5 ton	1,2 mld	0,6 mld	0,6 mld
Goederen: 100 km/uur (2040)	0,4 mld	0,4 mld	n.v.t.
Reizigers: 160 km/uur (2040)	-	8,5 mld	n.v.t.
Goederen: 740 m lange treinen	1,0 mld	0,6 mld	0,4 mld
P400 (2040)	< 0,01 mld	< 0,01 mld	n.v.t.
Lelylijn	<i>Afhankelijk van tracé en inpassingen</i>		
Totaal (cumulatief)	> 2,6 mld	> 10,1 mld	> 2,7 mld

Daarvan is 2,6 miljard euro benodigd voor de implementatie tot 2030 (de meeste eisen op het kernnetwerk). Tot 2040 is additioneel circa 10,1 miljard euro benodigd (enkele eisen op het kernnetwerk en het uitgebreid kernnetwerk) en tot 2050 additioneel 2,7 miljard euro (het uitgebreide netwerk). De kosten voor ERTMS en de Lelylijn zijn hierin niet meegenomen. Het betreft investeringskosten, dus geen kosten voor EOV (exploitatie, onderhoud en vervanging). Daarmee is ook geen rekening gehouden met de kosten als gevolg van het laten rijden van meer treinen zoals omgevingseffecten, baanstabieleit, milieueffecten, stikstof, kwarts, aanpassingen aan stations, energievoorziening etc.

In de impactscan wijst ProRail erop dat de mogelijkheid tot Europese financiering zeer beperkt is. Voor de resterende periode 2023 – 2027 van de Europese meerjarenbegroting is voor infrastructuur (spoor, water en weg) maximaal 3 miljard euro beschikbaar voor de 27 EU lidstaten. Over de budgetten van na 2027 (start nieuwe Europese meerjarenbegroting) is nog niets bekend.

Kaarten

ProRail is kritisch over opname van een deel van de lijnen op de TEN-T kaarten en adviseert om deze lijnen te verwijderen van de kaarten of af te waarderen. Voor het goederennetwerk gaat dat bijvoorbeeld om spoorlijnen die niet ingericht zijn voor goederentreinen, en/of waar het rijden van goederentreinen niet is toegestaan. Ook gaat het om spoorlijnen waar geen goederentreinen (meer) rijden en ook niet meer voorzien zijn, bijvoorbeeld Leeuwarden – Harlingen. Voor

het kernnetwerk voor reizigers adviseert ProRail bijvoorbeeld om alleen die lijnen te handhaven waar internationale treinen rijden en waar daadwerkelijk 160 km/uur gehaald kan worden. Ook adviseert ProRail om lijnen met een regionale functie te verwijderen uit het uitgebreide netwerk, met name in Noord-Holland en Noord-Nederland, vanwege beperkingen in mogelijkheden van flexibel regionaal maatwerk, dan wel functionele differentiatie.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
I ENW/BSK-2022/236835

Ontheffingen

Het herzieningsvoorstel biedt ruimte voor het aanvragen van ontheffingen voor bepaalde eisen op bepaalde baanvakken. De administratieve kosten van **ontheffingen worden door ProRail geschat op minimaal € 100.000,-** per ontheffing, per TEN-T-eis en per baanvak (tussen twee dienstregelknooppunten), vanwege de verplichte rapportages zoals een MKBA op Europees niveau en afstemming met buurlanden en coördinatoren van de corridor.

Appreciatie impactscan en Nederlandse inzet

Het belang van de ontwikkeling van het internationaal spoorvervoer (zowel goederenvervoer als personenvervoer) is mede bepalend voor een positieve inzet van Nederland voor de realisatie van het TEN-T netwerk in Nederland en op Europees niveau. Het TEN-T netwerk zal de noodzakelijke infrastructurele capaciteit voor internationaal maar ook nationaal spoorvervoer aanzienlijk versterken. De TEN-T verordening is in dit kader het belangrijkste Europese instrument om afspraken te maken over deze gewenste infrastructuurontwikkeling. Besluitvorming in Europees verband over de TEN-T zal aanzienlijke inspanning vergen bij de realisatie. Gezien de grote belangen van Nederland bij implementatie van de TEN-T in Europa is mijn algemene lijn (1) niet verder verzwaren van de eisen aan het TEN-T netwerk, (2) niet of zeer beperkt inzetten op ontheffingen voor de TEN-T vereisten en (3) niet of zo weinig mogelijk afwaarderen van de Nederlandse kaarten van de TEN-T. Hieronder ga ik in op een aantal bijzondere onderwerpen in dit kader.

Na afloop van deze besluitvorming zal een implementatieplan worden opgesteld voor de realisatie van TEN-T per 2030, 2040 en 2050, waarbij prioriteiten zullen worden gesteld en waarbij ook wordt aangegeven hoe met de aanzienlijke financiële uitdagingen om te gaan.

De ProRail impactscan laat zien dat de TEN-T herziening, ondanks de door Raad in december 2022 vastgestelde lagere TEN-T vereisten ten opzichte van het oorspronkelijke Commissievoorstel, aanzienlijke investeringen in het spoordomein zullen vergen. Dit betekent in ieder geval voor de Nederlandse inzet in de laatste fase van de onderhandelingen dat de door de Raad vastgestelde TEN-T vereisten niet kunnen worden verzaamd. Verlaging van de TEN-T vereisten in die situaties waar het kan lijkt, gelet op het ambitieniveau van het EP, in deze fase van de onderhandelingen moeilijk haalbaar, maar zal door mij in ieder geval worden onderzocht. Belangrijk daarbij is met name een mogelijke uitzondering voor de 160 km/uur eis voor de baanvakken die intensief door zowel het personen- als het goederenvervoer worden gebruikt. In die gevallen is de investering voor 160 km/uur bijzonder hoog.

Gelet op de enorme investeringen die de 160 km/uur eis in Nederland met zich meebrengt en die in Nederland nauwelijks meerwaarde opleveren, wil ik de Nederlandse TEN-T kaart op dit punt als volgt wijzigen. Ik zal ik mij inzetten om die trajecten waar op grond van de positie van de Raad de 160 km/uur eis geldt, maar waarop geen internationaal reizigersvervoer plaatsvindt af te waarderen

naar het uitgebreid netwerk. Daarmee vervalt de eis van 160 km/uur en de daarbij horende investeringen. Het gaat daarbij om de trajecten Den Haag - Rotterdam, Rotterdam-Utrecht en Utrecht-Amersfoort. Verder zal ik mij inzetten om op het traject waar wel internationaal reizigersvervoer en ook intensief spoorgoederenvervoer plaatsvindt en waar op grond van de positie van de Raad de 160 km/uur eis geldt, een ontheffing voor te bereiden. Het gaat daarbij om het traject Amsterdam – Amersfoort – Deventer – Duitse grens. Met de ontheffing zou de 160 km/uur eis ook voor dit traject niet gelden. Ten aanzien van de eis van elektrificatie wil ik onderzoeken of voor die delen van het uitgebreide netwerk waar geen sprake is van doorgaande internationale diensten ook andere duurzame oplossingen zoals waterstof of batterijtreinen een alternatief kunnen zijn voor elektrificatie.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/236835

Zoals ik in mijn brief van 31 oktober 2022 aan uw Kamer heb gemeld², is de huidige Nederlandse inzet gericht op een beperkte aanpassing van het Nederlandse TEN-T netwerk ten opzichte van het huidige TEN-T netwerk zoals vastgesteld in 2013 met de huidige TEN-T verordening. De ProRail impactscan geeft mij in algemene geen zin reden om hiervan af te wijken. Dit geldt ook voor de regionale lijnen in Noord-Nederland en Noord-Holland, mede omdat voor een groot deel al voldaan wordt aan de TEN-T eisen per 2050 van ERTMS en elektrificatie.

Mijn inzet is om zo beperkt mogelijk gebruik te maken van ontheffingen om daarmee de prestaties van het TEN-T netwerk in Nederland zo consistent mogelijk te houden. De bepaling in de algemene oriëntatie van de Raad om voor die lijnen van het uitgebreide netwerk waar vrijwel alleen personenvervoer plaatsvindt de vereisten te matigen tot alleen ERTMS en elektrificatie leidt tot een lagere opgave. Afhankelijk van de afronding van de besluitvorming over TEN-T verwacht ik dat Nederland voor bepaalde baanvakken mogelijk gerichte ontheffingen zal moeten aanvragen voor o.a. de combinatie van vereiste snelheid en aslasten. De (lokale) bodemgesteldheid (vragen rond baanstabieleit) is hierbij een belangrijke factor.

Specifiek wil ik naar aanleiding van de impactscan mij voor de volgende lijnen nog als volgt inzetten:

- Den Haag – Rotterdam, Rotterdam – Utrecht, Utrecht – Amersfoort
(als kernnetwerk reizigers opgenomen in algemene oriëntatie Raad):
Op deze lijnen rijden geen internationale treinen en zal in de praktijk geen 160 km/uur gereden kunnen worden. Ik zet daarom in op opname in het uitgebreide netwerk voor reizigers in plaats van in het kernnetwerk, tenzij de onderhandelingen resulteren in een flexibilisering van de 160 km/uur eis;
- Amsterdam – Amersfoort – Deventer – Duitse grens
(als kernnetwerk reizigers opgenomen in algemene oriëntatie Raad):
Op deze lijnen rijden wel internationale treinen, maar zal in de praktijk ook geen 160 km/uur gereden kunnen worden. Ik tref daarom voorbereidingen voor een ontheffingsaanvraag van de 160 km/uur vereiste, tenzij de onderhandelingen resulteren in een flexibilisering van de 160 km/uur eis;
- Groningen – Eemshaven
(niet opgenomen in TEN-T netwerk in algemene oriëntatie Raad):
Opname in het uitgebreide netwerk voor goederen, gezien de wens van de sector en het gebruik voor militaire mobiliteit;

- Elst-Deventer
(als uitgebreid netwerk opgenomen in algemene oriëntatie Raad):
Opname in het uitgebreide kernnetwerk, vanwege belang van aansluitende verbinding Betuweroute naar grensovergang Bentheim (zie ook brief 31 oktober 2022²).

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/236835

Wat betreft de drie verbindingen die als amendementen door het EP zijn aangenomen is mijn inzet als volgt:

- Lelylijn Amsterdam – Groningen – Bremen – Hamburg
(het EP-amendement stelt toevoeging aan het uitgebreid kernnetwerk voor):
Opwaarderen van het uitgebreide netwerk naar het uitgebreide kernnetwerk, zoals ik onlangs uw Kamer heb geïnformeerd⁶.
- Zwolle – Munster
(het EP-amendement stelt toevoeging aan het uitgebreid netwerk voor):
Toevoegen aan het uitgebreide netwerk ten behoeve van reizigersvervoer; voor het baanvak Enschede-grens voorzie ik met bestaande afspraken reeds aan de realisatie van de TEN-T-eisen te kunnen voldoen.
- Emmen – Rheine:
(het EP-amendement stelt toevoeging aan het uitgebreid netwerk voor):
Niet toevoegen aan het uitgebreide netwerk. Ik verwacht dat deze internationale verbinding regionaal van groot belang zal zijn maar niet voor (doorgaande) treindiensten naar verder gelegen stations.

Implementatiekosten ten gevolge van opwaarderen van de Lelylijn Amsterdam - Groningen – Bremen – Hamburg en toevoegen van Zwolle – Münster zijn niet opgenomen in de tabel met kostenschattingen (tabel 1).

Zoals gemeld is de Nederlandse inzet gericht op een beperkte aanpassing van het Nederlandse TEN-T netwerk ten opzichte van het huidige TEN-T netwerk zoals vastgesteld in 2013 met de huidige TEN-T verordening. De impactscan van ProRail geeft mij geen aanleiding hiervan af te wijken.

Vervolg

De komende maanden staan in het teken van de trilogie. Ik zal uw Kamer te zijner tijd over de uitkomsten informeren. Parallel werk ik aan een implementatieplan, inclusief financieringsmogelijkheden. De ProRail impactscan maakt helder dat er een aanzienlijke financiële opgave bestaat bij implementatie van de TEN-T verordening per 2030/2040/2050 die nu onvoldoende gedekt is. Door in te zetten op reducties van de TEN-T eisen waar het kan en op een gerichte en gefaseerde implementatie en door waar mogelijk gebruik te maken van Europese medefinanciering kan de financiële opgave worden verkleind, maar zal er een aanzienlijke financiële opgave resteren. Daarom is het van belang dat het toekomstige kabinet deze opgave ook betreft bij het vormgeven van de langjarige investeringsagenda voor de spoorweginfrastructuur.

⁶ Kamerstuk 36200-A-73

Ik vertrouw erop uw Kamer hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/236835

drs. V.L.W.A. Heijnen

Desiro HC Franken-Thüringen-Express

Baureihe 1462

Daten und Fakten

Erste Inbetriebnahme:	2023
Anzahl der Züge:	18
Anzahl Mittel-/Endwagen:	2/2
Fahrzeuglänge:	105 m
Anzahl angetriebener Achsen:	8
Zuggewicht (leer):	199 t
Höchstgeschwindigkeit:	160 km/h
Klimaanlage:	ja
Druckertüchtigung:	nein
Toiletten/WC:	3 (davon 1 barrierefrei)
Stromsystem:	Einsystem (15 kV 16,7 Hz)
Notbremsüberbrückung:	ja
Zugsicherungssysteme:	PZB

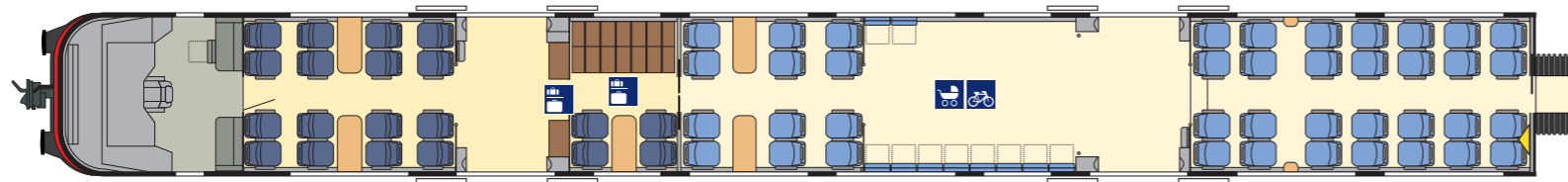
Sitzplätze (gesamt):	380 (inklusive 53 Klappsitze-/Notsitze)
davon Sitzplätze 1. Klasse:	20
davon Sitzplätze 2. Klasse:	307
davon Klappsitze:	53
Stellplätze Rollstuhl:	2
Fahrradstellplätze:	36 (maximal)
Rollstuhlstellplätze/Hublift am Einstieg:	ja
Steckdosen am Platz:	1
WLAN:	ja
Elektronisches Fahrgastinformationssystem:	ja (27 Monitore je Zugverband)
Videoüberwachung:	ja
Automatische Fahrgastzählung:	ja



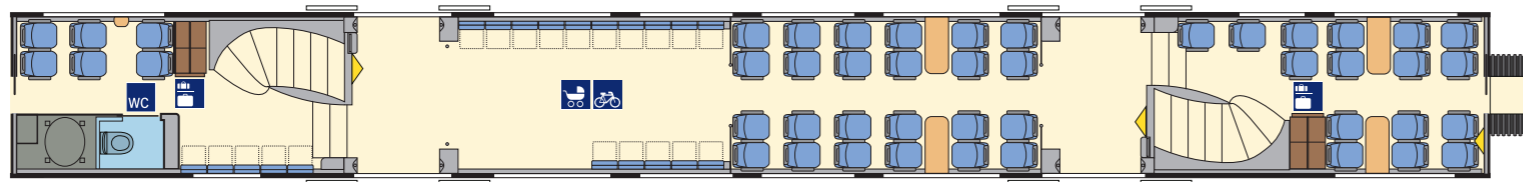
Desiro HC Franken-Thüringen-Express

Baureihe 1462

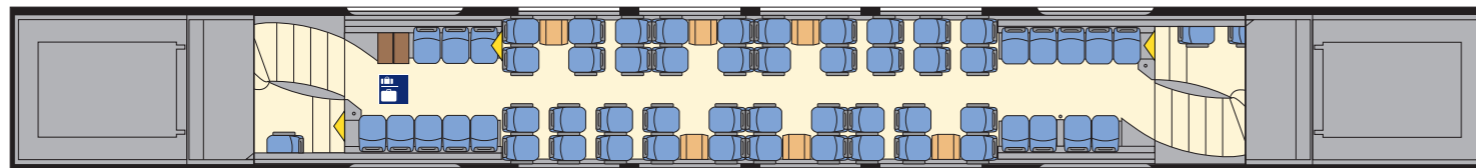
1./2. Klasse Endwagen



2. Klasse Mittelwagen – Unter-/Zwischenstock



2. Klasse Mittelwagen – Oberstock



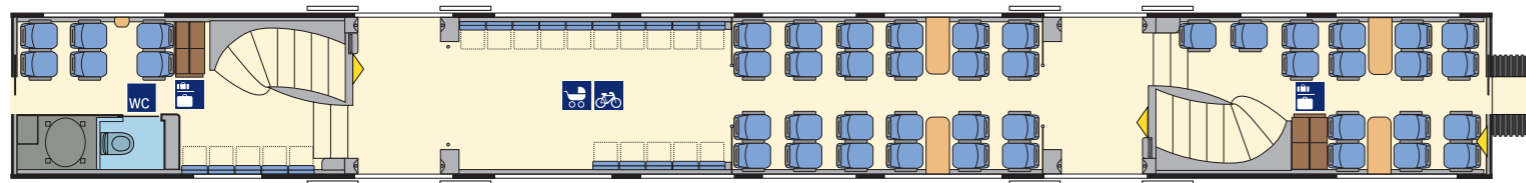
- 1. Klasse-Sitze
- 2. Klasse-Sitze
- Tische/Ablagen
- Gepäckregale
- WCs
- (Technik-) Schränke
- 1. Klasse-Fahrgastbereich
- 2. Klasse-Fahrgastbereich
- Personalbereich
- Rollstuhlgeeichter Bereich
- Monitore

- WC
- Behindertengerechtes WC
- Mehrzweckabteil

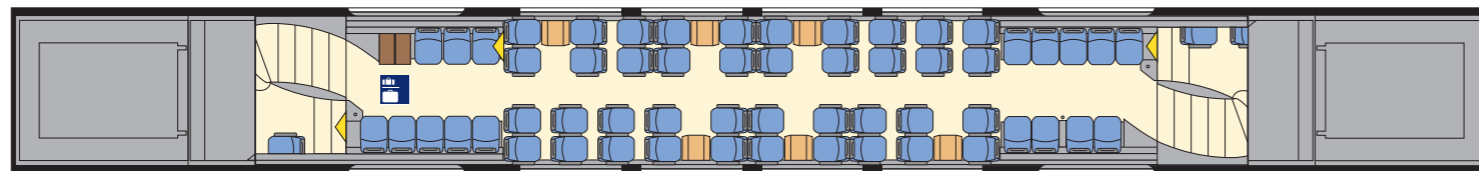
Desiro HC Franken-Thüringen-Express

Baureihe 1462

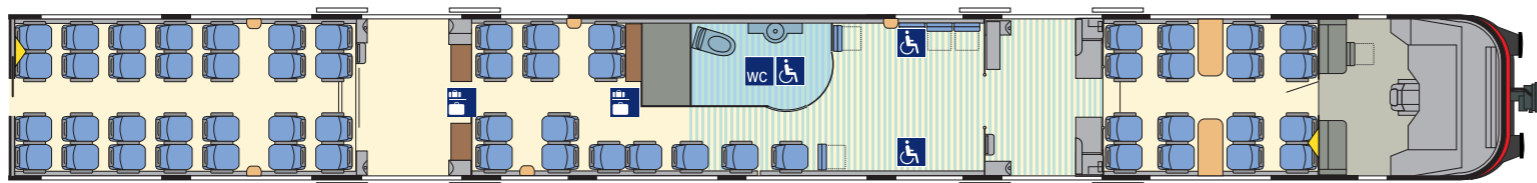
2. Klasse Mittelwagen – Unter-/Zwischenstock



2. Klasse Mittelwagen – Oberstock



2. Klasse Endwagen



- 1. Klasse-Sitze
- 2. Klasse-Sitze
- Tische/Ablagen
- Gepäckregale
- WCs
- (Technik-) Schränke
- 1. Klasse-Fahrgastbereich
- 2. Klasse-Fahrgastbereich
- Personalbereich
- Rollstuhlgerechter Bereich
- Monitore

- WC
- Behindertengerechtes WC
- Mehrzweckabteil

Desiro HC Franken-Thüringen-Express

Baureihe 4462

Daten und Fakten

Erste Inbetriebnahme:	2024
Anzahl der Züge:	8
Anzahl Mittel-/Endwagen:	4/2
Fahrzeuglänge:	157 m
Anzahl angetriebener Achsen:	8
Zuggewicht (leer):	287 t
Höchstgeschwindigkeit:	190 km/h
Klimaanlage:	ja
Druckertüchtigung:	ja
Toiletten/WC:	5 (davon 1 barrierefrei)
Stromsystem:	Einsystem (15 kV 16,7 Hz)
Notbremsüberbrückung:	ja
Zugsicherungssysteme:	PZB, ETCS

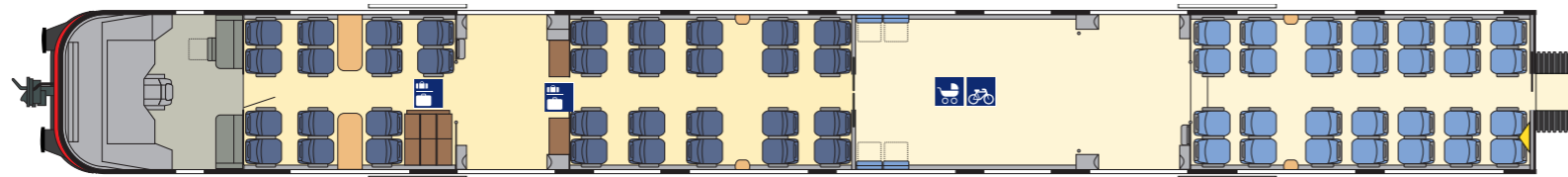
Sitzplätze (gesamt):	634 (inklusive 87 Klappsitze-/Notsitze)
davon Sitzplätze 1. Klasse:	34
davon Sitzplätze 2. Klasse:	513
davon Klappsitze:	87
Stellplätze Rollstuhl:	2
Fahrradstellplätze:	60 (maximal)
Rollstuhlstellplätze/Hublift am Einstieg:	ja
Steckdosen am Platz:	1
WLAN:	ja
Elektronisches Fahrgastinformationssystem:	ja (43 Monitore je Zugverband)
Videoüberwachung:	ja
Automatische Fahrgastzählung:	ja



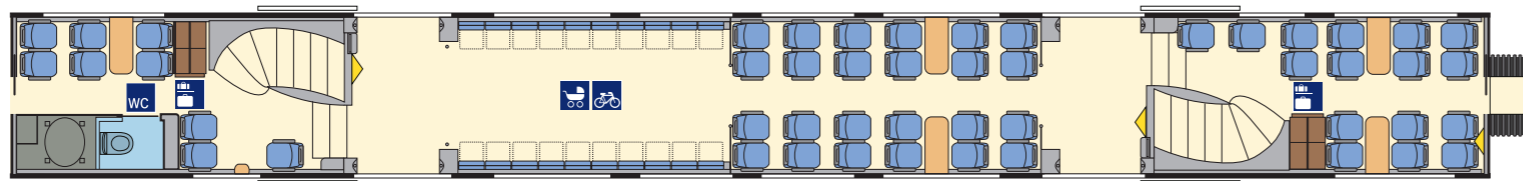
Desiro HC Franken-Thüringen-Express

Baureihe 4462

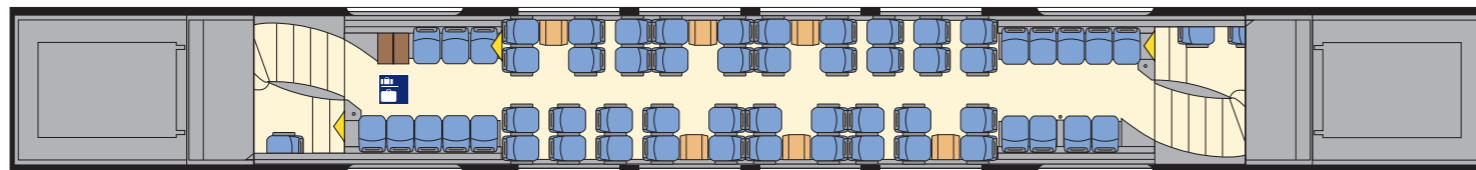
1./2. Klasse Endwagen



2. Klasse Mittelwagen – Unter-/Zwischenstock



2. Klasse Mittelwagen – Oberstock



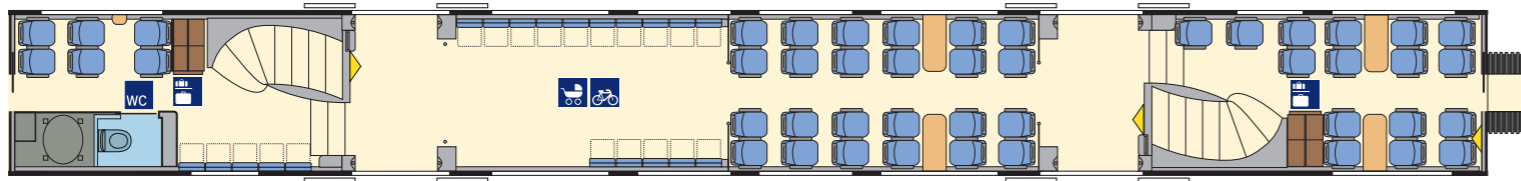
- 1. Klasse-Sitze
- 2. Klasse-Sitze
- Tische/Ablagen
- Gepäckregale
- WCs
- (Technik-) Schränke
- 1. Klasse-Fahrgastbereich
- 2. Klasse-Fahrgastbereich
- Personalbereich
- Rollstuhlge rechter Bereich
- Monitore

- WC
- WC Behindertengerechtes WC
- Mehrzweckabteil

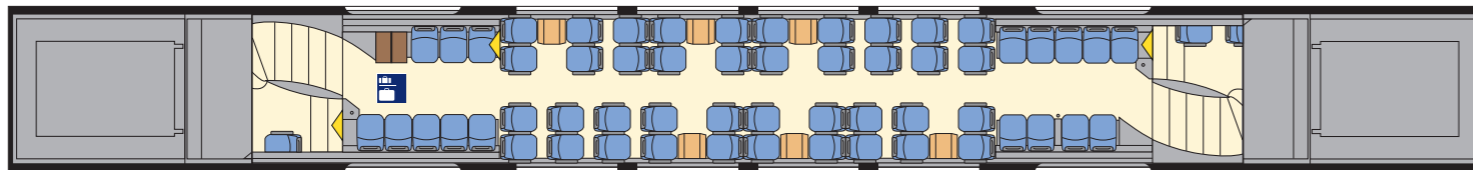
Desiro HC Franken-Thüringen-Express

Baureihe 4462

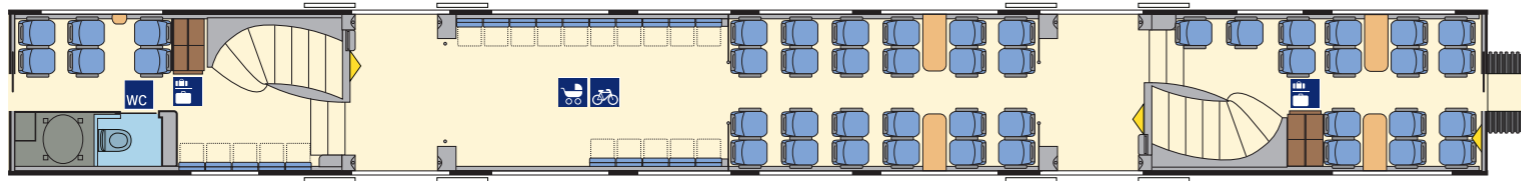
2. Klasse Mittelwagen – Unter-/Zwischenstock



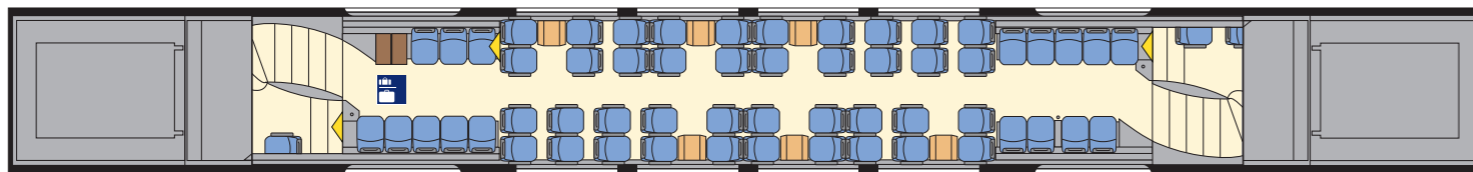
2. Klasse Mittelwagen – Oberstock



2. Klasse Mittelwagen – Unter-/Zwischenstock



2. Klasse Mittelwagen – Oberstock



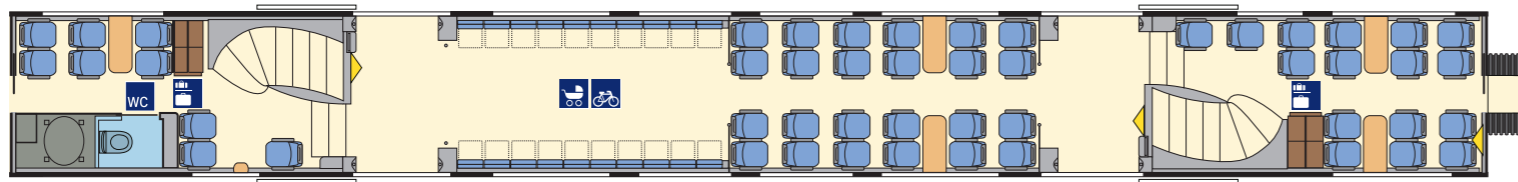
- 1. Klasse-Sitze
- 2. Klasse-Sitze
- Tische/Ablagen
- Gepäckregale
- WCs
- (Technik-) Schränke
- 1. Klasse-Fahrgastbereich
- 2. Klasse-Fahrgastbereich
- Personalbereich
- Rollstuhlgeeigneter Bereich
- Monitore

- WC
- Behindertengerechtes WC
- Mehrzweckabteil

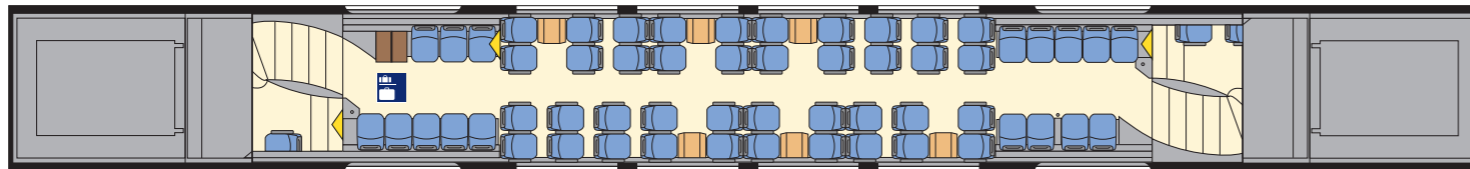
Desiro HC Franken-Thüringen-Express

Baureihe 4462

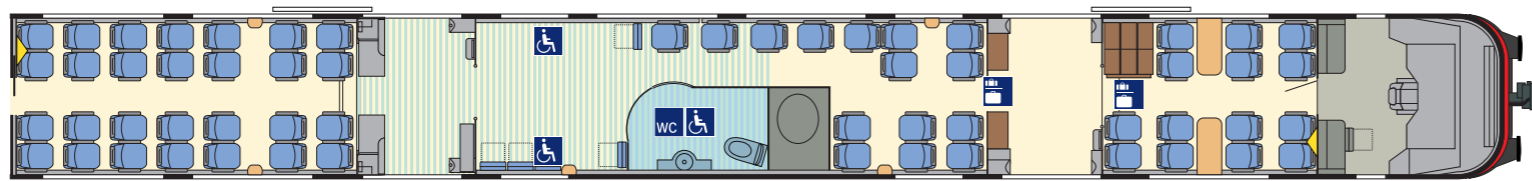
2. Klasse Mittelwagen – Unter-/Zwischenstock



2. Klasse Mittelwagen – Oberstock



2. Klasse Endwagen



- 1. Klasse-Sitze
- 2. Klasse-Sitze
- Tische/Ablagen
- Gepäckregale
- WCs
- (Technik-) Schränke
- 1. Klasse-Fahrgastbereich
- 2. Klasse-Fahrgastbereich
- Personalbereich
- Rollstuhlge rechter Bereich
- Monitore

- WC
- Behindertengerechtes WC
- Mehrzweckabteil

Flensburger Ratsfraktionen:

CDU, SSW, Bündnis 90/Die Grünen, SPD und die Ratsmitglieder
Anastasiadis und Rode-Kuhlig

Flensburg, 01.11.2023

SSW-Fraktionsbüro

☎ 85 27 65

RV-157/2023

- öffentlich -

Beschlussvorlage

Ausschuss für Umwelt, Planung und Stadtentwicklung am 07.11.2023
Ratsversammlung am 16.11.2023

Zukunft des Flensburger Fernverkehrs

**Antrag der Ratsfraktionen SSW, CDU, SPD, Bündnis90/Die Grünen und der Ratsmitglieder
der FDP Rode-Kuhlig und Anastasiadis**

Antrag:

Die Stadt Flensburg will den Anschluss an den nationalen sowie internationalen Fernverkehr sichern und ausbauen. Hierfür bedarf es einer pragmatischen und kurzfristigen Lösung, um vor der Fertigstellung der Fehmarn-Belt Querung, vom erhöhten Fernverkehr zwischen Hamburg-Kopenhagen auf dem Jütland-Korridor zu profitieren. Die Ratsversammlung beschließt daher folgendes:

1. Die Ratsversammlung befürwortet die Errichtung eines neuen, ebenerdigen, barrierefreien Bahnsteiges als neuem Fernhaltepunkt am Hauptgleis nach Dänemark über den Zugang Holzkrugweg am Bahnhofsgelände Flensburg-Weiche.
2. Die Ratsversammlung bekennt sich zum Flensburger Hauptbahnhof und möchte diesen auch in Zukunft weiter entwickeln.
3. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, diese Lösung in Verhandlungen mit dem Land Schleswig-Holstein und der Deutschen Bahn schnellstmöglich umzusetzen. Nach Aufnahme der Gespräche ist dem SUPA eine mögliche Zeitschiene zur Umsetzbarkeit des Projektes vorzustellen.
4. Der Oberbürgermeister wird aufgefordert, sich mit Nachdruck in Gesprächen mit der DB Fernverkehr AG für einen Fernverkehrshalt am zukünftigen Fernhaltepunkt einzusetzen.
5. Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, ob ein Planfeststellungsverfahren für diese Bau- maßnahme notwendig ist. Des Weiteren sind die finanziellen Rahmenbedingungen (Baukosten und mögliche Eigenbeteiligung der Stadt) in Zusammenarbeit mit dem Land Schleswig-Holstein und der DB zu prüfen. Diese Schritte sind schnellstmöglich einzuleiten.
6. Die Verwaltung wird beauftragt, gemeinsamen mit der Deutschen Bahn als Grundstückseigentümer der Bahngelände am Holzkrugweg, eine geeignete P&R Möglichkeit und eine abschließbare, überdachte Abstellmöglichkeit für Fahrräder, für den neuen Fernhaltepunkt zu prüfen und dem SUPA ein Konzept vorzustellen. Bei diesen Maßnahmen ist eine möglichst geringfügige Versiegelung anzustreben. Die Anbindung mit ÖPNV, Rad und Fuß hat dabei Priorität.
7. Die Aktiv Bus wird gebeten, ein Konzept für eine optimale Busanbindung des neuen Fernhaltepunktes zu entwickeln und dem SUPA vorzustellen.
8. Der Oberbürgermeister wird aufgefordert, in Gesprächen mit der NAH.SH und dem schleswig-holsteinischen Verkehrsministerium, spätestens mit Inbetriebnahme des zusätzlichen Bahnsteigs, den Halt von Regionalzügen am Regionalbahnhof Flensburg-Weiche zu ermöglichen, sodass ein Umstieg vom Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zum Fernverkehr ermöglicht werden kann. Des Weiteren soll somit die SPNV-Anbindung vom Fernhaltepunkt zum Flensburger Hauptbahnhof gesichert werden.

Begründung:

Die Stadt Flensburg hat den Anspruch das Oberzentrum und Knotenpunkt der Deutsch-Dänischen Grenzregion zu sein. Hierzu gehört auch der Anschluss an den nationalen und internationalen Fernverkehr. Um den Anschluss Flensburgs an den internationalen und nationalen Fernverkehr zu sichern und den überregionalen Bahnverkehr in Flensburg zukunftsfähig zu machen, ist die Errichtung eines Fernhaltepunktes an der Hauptstrecke am Gleis nach Dänemark in Flensburg-Weiche entscheidend. Die notwendigen europäischen Fernbahnlinien sind dort bereits vorhanden. Durch den Halt am direkten Fahrtweg nach Dänemark entsteht kein Fahrzeitverlust, was einen Halt in Flensburg attraktiv macht. Die nötigen Bauarbeiten für den Bahnsteig in Flensburg-Weiche sind überschaubar und die Kosten entsprechend, da keine Streckenverlegung nötig ist. Ein guter Fernverkehrsanschluss ist ein wichtiges Element der Mobilitätswende, wird aber zunehmend auch zum Standortfaktor für mittelgroße Städte.

Ausgangssituation:

Um den Flensburger Hauptbahnhof anzufahren, müssen die internationalen Fernzüge einen Umweg fahren, die sogenannte Flensburger Schleife. Dadurch entsteht ein Fahrzeitverlust. Diese zusätzliche Fahrzeit ist relevant, da die Züge Trassen in den überlasteten Knoten in Kopenhagen und Hamburg erreichen müssen. Deshalb umgeht die Mehrheit der Fernzüge Flensburg und biegt in Weiche direkt Richtung Dänemark ab. Realität ist derzeit, dass ein großer Teil der Fernzüge (alle ICs von Hamburg nach Kopenhagen sowie die Nachtzüge von Snälltåget und SJ) Flensburg ohne Halt durchfahren. Das ist auch für künftigen EU-geförderten Fernzüge zu erwarten. Da auch kein Halt in Südjütland geplant ist, droht das gesamte Grenzland vom internationalen Fernverkehr abgehängt zu werden.

Flensburg hat ab Dezember nur noch eine einzige Fernzugverbindung pro Tag, während in Spitzenzeiten täglich 10 Fernzüge pro Richtung an uns vorbeifahren.

Die Einrichtung eines Fernhaltepunktes am bestehenden Bahnhof Weiche wäre in Übereinstimmung mit der derzeitigen Beschlusslage der Stadt Flensburg (RV-127/2016 3. Ergänzung, Punkt 2)

Zielsetzung/Messbarkeit:

Bau eines neuen Bahnsteiges und somit Anschluss an den nationalen und internationalen Fernverkehr.

Global-/Teilziel der Flensburg Strategie:

- **Flensburg bleibt führender Wirtschaftsstandort in der Region**
 - Flensburg optimiert seine überregionale Anbindung auf der Nord-Süd-Achse.
- **Flensburg stärkt sein Image nach innen und nach außen**
 - Flensburg positioniert sich offensiv als internationales Zentrum zwischen Aarhus und Hamburg

Alternativen:

Es wird kein neuer Fernbahnsteig errichtet und Flensburg bleibt somit weiterhin von einem Großteil des nationalen sowie internationalen Fernverkehr abgeschnitten.

Beteiligung:

Bei der konkreten Umsetzung vor Ort, besonders bei der P&R Anlage und den Fahrradstellplätzen, ist die Aktionsgemeinschaft „Gesunder Stadtteil Weiche“ beratenden einzubinden.

Personal- und Finanzressourcen:

Etwaige finanzielle Beteiligungen an Planung oder Bau des Bahnsteiges oder erhöhter Personalbedarf sind durch den Nachtragshaushalt 2024 oder spätestens im Doppelhaushalt 2025/2026 einzuplanen.

Der Finanzierungsbedarf der Beschlusspunkte 4 und 5 ist im Doppelhaushalt 2025/2026 zu berücksichtigen.

Zeitpunkt der Umsetzung:

Die notwendigen, städtischen Planungsschritte sind schnellstmöglich umzusetzen.

Klimawirksamkeit:

Ein neuer Bahnsteig hätte einen positiven Effekt auf die Mobilitätswende und somit auch auf die Erreichung der Klimaziele. Der Verkehrssektor trug im Jahr 2022 nicht dazu bei, die für die Bundesrepublik Deutschland festgelegten Klimaziele zu erreichen. Ein neuer Bahnsteig mit zweistündlichen Fernzügen nach Dänemark, in den gesamten skandinavischen Raum, nach Hamburg und weitere deutsche Großstädte, würde den öffentlichen Verkehr in der Stadt Flensburg sowie die gesamte Region nachhaltig stärken.

Gleichstellung:

Die Maßnahme betrifft alle Geschlechter gleichermaßen.

Beschlusskontrolle:

Der Oberbürgermeister wird gebeten regelmäßig im SUPA über die aktuellen Fortschritte der Umsetzung zu berichten. Mindestens einmal pro Quartal.

Berichterstattung: Glenn Dierking / Mats Rosenbaum

gez. Martin Lorenzen
SSW-Fraktion

gez. Thomas Dethleffsen
CDU-Fraktion

gez. Justus Klebe
SPD-Fraktion

gez. Katja Claussen/Leon Bossen
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

gez. Christoph Anastasiadis
Ratsmitglied

Gez. Susanne Rode-Kuhlig
Ratsmitglied