



Ahrenviölfeld, den 11. September 2018



Der Gemeinderat von Ahrenviölfeld hat auf seiner Sitzung am 10. September 2018 einstimmig beschlossen, das vom Gemeindevertreter, Herrn Joachim Selle, am 23. August 2018 in der Felsenburg vorgestellte Projekt zur Wiedererrichtung eines Bahnhalt punktes in Ahrenviölfeld in seine Federführung zu übernehmen. Deshalb soll das Projekt für die Bürger von Ahrenviölfeld und weitere interessierte Bürger der Umlandgemeinden hier nachfolgend erläutert werden.

Geschichtlicher Rückblick

Die erste Trasse, die im Januar 1837 im Husumer Wochenblatt veröffentlicht wurde, war der sogenannte Hansen-Plan, der Flensburg über Husum mit Tönning verband.



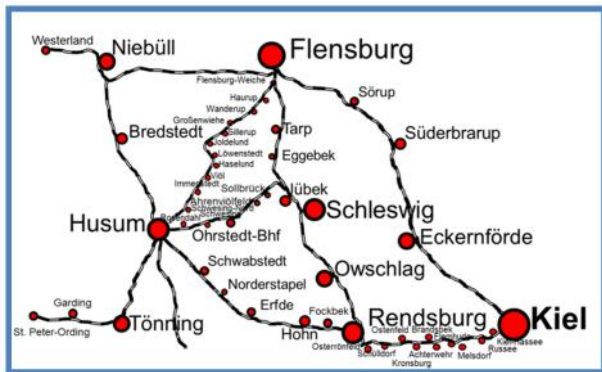
Dieser Plan konnte aber erst 1926 in die Realität umgesetzt werden. Die erste Trasse, die mit Hilfe britischer Ingenieure gebaut wurde, verlief 1854 von Tönning bis Husum gemäß Hansen-Plan und dann weiter quer durch die Feldmark über Ohrstedt, Sollbrück, Eggebek, Tarp und Översee nach Flensburg. Seit diesem Jahr liegen also in Ahrenviölfeld bereits Schienen. Nachdem Schleswig-Holstein 1866 preußische Provinz geworden war, planten die Preußen die Trasse auf die bis heute gültige Trassenführung um und banden Husum über Jübek an die Strecke Flensburg – Hamburg an.

1891 erhielt Ahrenviölfeld am Schulweg die erste Haltestelle, 1914 dann seinen Bahnhof und 1915 sogar einen Güterbahnhof mit einem zweiten Gleis.

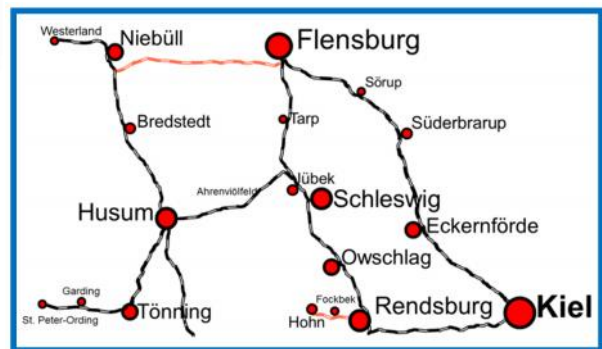
Wir wollen wieder einen Bahnhof haben!

Die Reichsbahnzeit, etwa von 1920 bis zur Gründung der Bundesrepublik Deutschland, als die Bundesbahn die Verantwortung übernahm, und weiter bis zum Anfang der 60'er Jahre des letzten Jahrhunderts hat die Bahninfrastruktur in Ahrenviölfeld schadlos überstanden. Der Konkurrenzdruck durch die Straße zwang die Bahn dazu, unwirtschaftliche Strecken und Bahnhöfe aufzugeben. Davon war auch Ahrenviölfeld betroffen.

1962 wurde der Bahnhof zum Bedarfshaltebahnhof zurückgestuft, 1967 das Bahnhofsgebäude abgerissen, 1982 der Güterbahnhof aufgegeben und 1984 der Personenverkehr eingestellt.



Sah das Eisenbahnnetz in unserem Bereich Ende der 60'er Jahre noch so aus, wandelte sich das Bild bei Übernahme des Netzes durch die Deutsche Bahn AG, die 1993 durch die Fusion von Bundesbahn und Reichsbahn entstanden war, zu diesem Bild:



Die Strecke Husum – Flensburg wurde aufgegeben und komplett zurückgebaut. Die Strecke Husum – Rendsburg wurde ebenfalls aufgegeben und bis Hohn zurückgebaut. Die Strecke Flensburg – Niebüll stellte ihren Betrieb ein, wurde aber nur zu einem geringen Teil zurückgebaut. Die Bahnhöfe Eggebek und Flensburg – Weiche werden nicht mehr angefahren. Alle Bahnhöfe an der Strecke Husum – Jübek und Rendsburg – Kiel stellten ihren Betrieb ein und wurden mit Ausnahme von Schwesing zurückgebaut. Seit Anfang der 90'ger Jahre setzte ein Umdenken ein. Umwelt- und Klimaschutz bekamen eine hohe Priorität, so dass die Bahn wieder verstärkt in die



Verkehrsplanung einbezogen wurde. Dies gelang besonders gut im Kreis Rendsburg – Eckernförde, wo mittlerweile sieben Bahnhaltepunkte reaktiviert bzw. an neuer Stelle entstanden sind; die letzten fünf im Januar 2015. Drei weitere Stationen in Rendsburg sowie die Verlängerung der Strecke bis Fockbek stehen kurz vor der Reaktivierung. Durch die Einführung eines Schnell – Langsam – Konzepts, bei dem der „schnelle“ Zug, der Regionalexpress 74 (RE 74), von Husum kommend, auf dieser Teilstrecke nur an den Stationen Rendsburg, Felde und Kiel, Hbf hält, und bei dem der „langsame“ Zug, die Regionalbahn 75 (RB 75), alle Stationen an dieser Teilstrecke anfährt, machte dies möglich. Erforderlich war für dieses Konzept eine Kreuzungsmöglichkeit der eingleisigen Strecke, wo sich die RB 75 mit dem RE 74 „kreuzen“ kann. Diese Kreuzungsmöglichkeit wurde 2002 am Bahnhof Felde geschaffen, die die Kapazität an dieser Teilstrecke um 100% erhöhte!

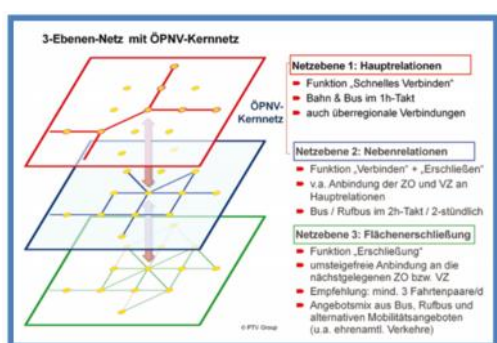
Die Strecke Husum – Flensburg wurde aufgegeben und komplett zurückgebaut. Die Strecke Husum – Rendsburg wurde ebenfalls aufgegeben und bis Hohn zurückgebaut. Die Strecke Flensburg – Niebüll stellte ihren Betrieb ein, wurde aber nur zu einem geringen Teil zurückgebaut. Die Bahnhöfe Eggebek und Flensburg – Weiche werden nicht mehr angefahren. Alle Bahnhöfe an der Strecke Husum – Jübek und Rendsburg – Kiel stellten ihren Betrieb ein und wurden mit Ausnahme von Schwesing zurückgebaut. Seit Anfang der 90'ger Jahre setzte ein Umdenken ein. Umwelt- und Klimaschutz bekamen eine hohe Priorität, so dass die Bahn wieder verstärkt in die Verkehrsplanung einbezogen wurde. Dies gelang besonders gut im Kreis Rendsburg – Eckernförde, wo mittlerweile sieben Bahnhaltepunkte reaktiviert bzw. an neuer Stelle entstanden sind; die letzten fünf im Januar 2015. Drei weitere Stationen in Rendsburg sowie die Verlängerung der Strecke bis Fockbek stehen kurz vor der Reaktivierung. Durch die Einführung eines Schnell – Langsam – Konzepts, bei dem der „schnelle“ Zug, der Regionalexpress 74 (RE 74), von Husum kommend, auf dieser Teilstrecke nur an den Stationen Rendsburg, Felde und Kiel, Hbf hält, und bei dem der „langsame“ Zug, die Regionalbahn 75 (RB 75), alle Stationen an dieser Teilstrecke anfährt, machte dies möglich. Erforderlich war für dieses Konzept eine Kreuzungsmöglichkeit der eingleisigen Strecke, wo sich die RB 75 mit dem RE 74 „kreuzen“ kann. Diese Kreuzungsmöglichkeit wurde 2002 am Bahnhof Felde geschaffen, die die Kapazität an dieser Teilstrecke um 100% erhöhte!

Wir wollen wieder einen Bahnhof haben!

Gesetze, Konzepte und Pläne

Aufgabenträger, und damit allein verantwortlich für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist gemäß dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG) das Land Schleswig – Holstein. Dazu erlässt es alle fünf Jahre einen landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP), dem man viele Daten entnehmen kann (statistische Daten aus der Vergangenheit, Planungen und Investitionen für die Laufzeit des aktuellen LNVP). Leider findet der Ort Ahrenviölfeld wie alle anderen ehemaligen Bahnstationen an der Trasse Husum – Jübek im derzeit gültigen LNVP keine Erwähnung. In diesem LNVP muss man aber aufgeführt sein, wenn man in die weiteren Planungen des Ausbaus des SPNVs einbezogen werden möchte. Deshalb geht unser Streben dahin, hier aufgenommen zu werden.

Das integrierte Mobilitätskonzept, das 2013 im Kreis Nordfriesland entwickelt wurde



und dessen Anwendung durch den Kreistag 2014 beschlossen wurde, empfiehlt die Anwendung eines 3 – Ebenen – Netzes.

Ahrenviölfeld befindet sich nach diesem Modell in der Netzebene 3 und müsste daher durch die anderen Ebenen „erschlossen“ werden, obwohl ein Gleis der Netzebene 1 direkt durch den Ortskern führt. Diese Erschließung hat bisher nicht stattgefunden (s. Empfehlung für

die Netzebene 3 auf dem Bild); denn die Erreichbarkeit des Ahrenviölfeld zugeordneten ländlichen Zentralorts Viöl, der gleichzeitig das zugeordnete Versorgungszentrum darstellt, ist gemäß der Empfehlung nicht gegeben: Um den Ort Viöl mit dem „übrigen“ öffentlichen Personennahverkehr zu erreichen (Bus), benötigt man mit zweimaligem Umsteigen generell mehr als drei Stunden bei einer Straßenentfernung von 11,5 km!



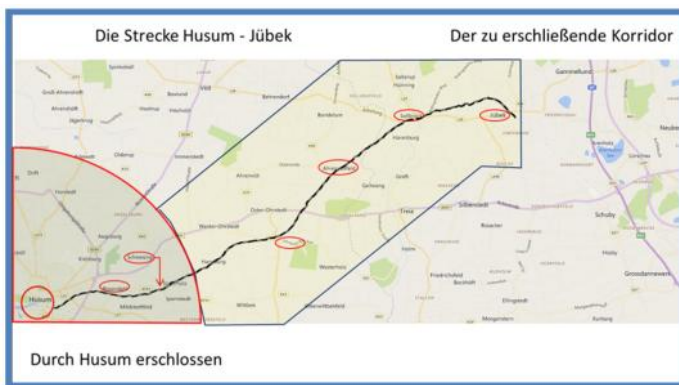
Der regionale Nahverkehrsplan (RNVP) des Planungsraumes I (Kreis Nordfriesland, Kreis Schleswig-Flensburg, Stadt Flensburg), der 2017 für fünf Jahre durch die Vertretungskörperschaften beschlossen wurde und die Wünsche der Körperschaften für die Aufnahme in den kommenden LNVP enthält, berücksichtigt den Wunsch der Gemeinde für die Wiederrichtung eines Bahnhaltdepotpunktes ebenfalls nicht. Zwar wird im Regionalteil des Plans für

den Bereich Nordfriesland die Anregung der Gemeinde Ahrenviölfeld für die Wiedererrichtung eines Bahnhalts genannt, zur Realisierung wird aber auf das Land Schleswig-Holstein verwiesen, ohne diese sinnvolle Anregung zu unterstützen. Dafür finden sich dort einige weniger sinnvolle Empfehlungen, z.B. die Einrichtung einer Regionalbahn Jübek – Flensburg.

Obwohl an mehreren Stellen des Plans die Relevanz der Verbindung zwischen den Mittelzentren Schleswig und Husum zum Oberzentrum Flensburg betont und auf die Erschließungswirkung der Bahnverbindungen hingewiesen wird, findet man an keiner Stelle eine nachvollziehbare, realitätsnahe Lösung für diese Vorgaben.

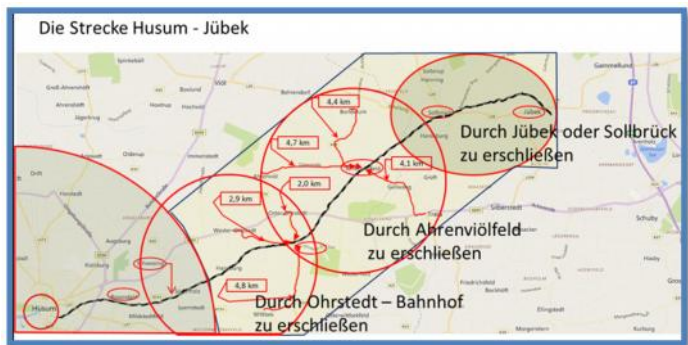
Wir wollen wieder einen Bahnhof haben!

Analyse der Bahntrasse Husum - Jübek



Die Strecke ist 26,3 km lang, die Maximalgeschwindigkeit beträgt 80 km/h. Der RE 74 befährt die Strecke derzeit mit einer Geschwindigkeit von 69 km/h. Würde er die Strecke mit der Maximalgeschwindigkeit befahren, ergäbe sich ein Puffer von 3,2 Minuten, was wiederum maximal einen zusätzlichen Halt

zuließe, ohne die derzeitige Taktung zu gefährden. Die Strecke beginnt am Vollknoten Husum und endet am Richtungsknoten Jübek. Ehemalige Bahnstationen an dieser Strecke waren Rosendahl, Schwesing, Ohrstedt-Bahnhof, Ahrenviölfeld und Sollbrück. Andere, für einen Bahnhalt geeignete Stationen gibt es auch heute nicht. Der linke Teil des Korridors (grüner Bereich) wird durch Husum mit Hilfe von Bussen erschlossen. Der rechte Teil (gelber Bereich) müsste durch Ohrstedt-Bahnhof, Ahrenviölfeld und Sollbrück oder Jübek erschlossen werden. Dabei würde Ohrstedt-Bahnhof Wester- und Oster-Ohrstedt sowie Wittbek und Ahrenviölfeld Ahrenviöl, Bondelum und Treia erschließen.



Dafür sind die Orte Ohrstedt-Bahnhof und Ahrenviölfeld für eine



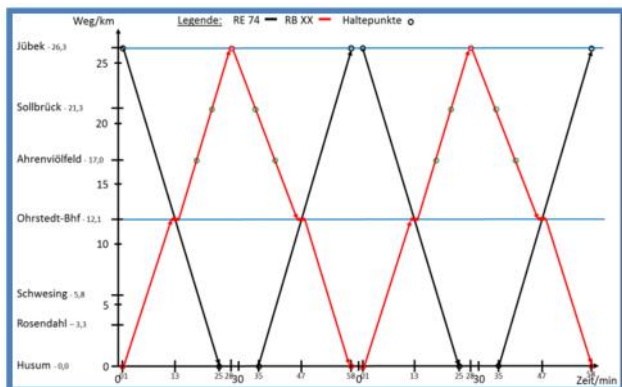
Wiedererrichtung eines Haltepunktes ideal geeignet, Ohrstedt-Bahnhof wegen des Bahnanschlusses des Bundeswehrdepots sogar für eine Kreuzungsmöglichkeit.

Auf der Basis dieser Analyse hat Herr Selle ein Konzept entwickelt, das, angelehnt an das Schnell - Langsam - Konzept der Strecke Kiel - Rendsburg, die Orte, die etwa 5 km von der Trasse Husum - Jübek entfernt liegen, durch eine neu einzurichtende Regionalbahn XX (RB XX) mit entsprechenden Bahnhaltepunkten erschließt. Sie könnte bis Flensburg verlängert und ebenfalls getaktet werden. Angelehnt an den traditionsreichen Hansen-Plan aus dem Jahr 1838 hat er dieses Konzept „Neuen Hansen-Plan“ getauft.

Wir wollen wieder einen Bahnhof haben!

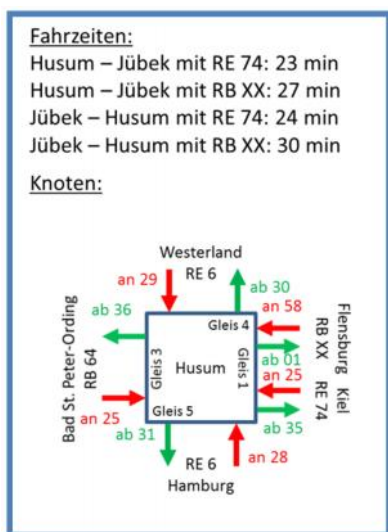
Der „Neue Hansen – Plan“

Durch eine Kreuzung in Ohrstedt – Bahnhof könnte die neue RB XX zwischen Ohrstedt – Bahnhof und Jübek zwei zusätzliche Haltepunkte (Ahrenviölfeld und Sollbrück), zwischen Husum und Ohrstedt – Bahnhof zumindest noch einen weiteren anfahren, ohne die derzeitige Taktung des RE 74 zu verändern.



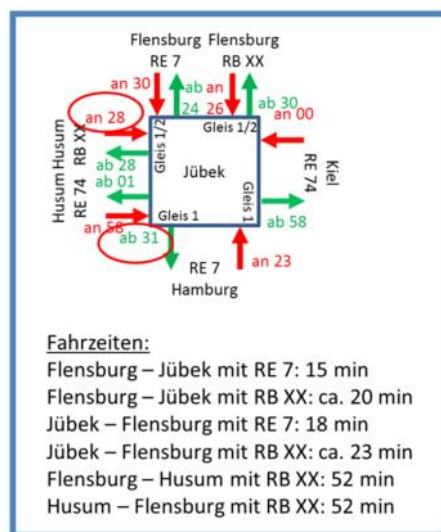
Sollbrück), zwischen Husum und Ohrstedt – Bahnhof zumindest noch einen weiteren anfahren, ohne die derzeitige Taktung des RE 74 zu verändern.

Betrachten wir nachfolgend die Fahrzeiten und die Situation an den Kreuzungspunkten Husum (Vollknoten) und Jübek (bisher Richtungsknoten).



Für die RB XX ist Husum jetzt kein Vollknoten mehr sondern wird zum Richtungsknoten, bei dem die Abfahrtszeiten der Busse in Husum angepasst werden müssten.

Anders sieht es in Jübek aus. Hier wird der Richtungsknoten für den



RE 74 zum Halbknoten für die RB XX: Man kann ohne Umstieg in Jübek bis Flensburg bzw., von Flensburg kommend, Richtung Husum weiterfahren. Dazu wird die neue Möglichkeit eröffnet, aus Richtung Husum kommend, mit 3 Minuten Umsteigezeit in den RE 7 Richtung Hamburg bzw., mit dem RE 7 aus Richtung Hamburg kommend, mit 5 Minuten Umsteigezeit die RBXX Richtung Husum zu erreichen. Alle Argumente, die für die Einrichtung der RB XX sprechen, seien deshalb nachfolgend nochmal zusammengestellt:

- Anwendung eines Schnell – Langsam – Konzepts auf der Strecke Husum – Jübek analog zu dem Konzept auf der jetzigen Strecke Kiel – Rendsburg mit einem „schnellen“ Zug (RE 74), der – wie bisher – nur in Husum und Jübek hält, und einem „langsamen“ Zug (RB XX), der alle neu zu errichtenden Zwischenhaltepunkte zwischen Husum und Jübek anfährt.
- Diese Regionalbahn könnte auf die traditionsreiche Strecke Flensburg – Husum erweitert werden und damit auf der Strecke Flensburg – Jübek neben Tarp weitere Haltepunkte (z.B. Eggebek, FL-Weiche) anfahren.

Wir wollen wieder einen Bahnhof haben!

- Damit wäre auch die geforderte attraktive Verbindung Flensburg – Husum realisierbar und ohne Umstieg in Jübek ermöglicht.
- Darüber hinaus kann die neue Regionalbahn auf einen Anschluss an den RE 7 Richtung Hamburg bzw. von Hamburg kommend Richtung Husum in Jübek optimiert werden. Der Bahnhof Jübek würde damit zum Halbknoten.
- Dazu ist eine Kreuzungsmöglichkeit auf der Strecke Husum – Jübek erforderlich, am besten etwa auf der Hälfte der Strecke, also in Ohrstedt – Bahnhof. Dies bedeutet den Einbau von 2 Weichen und wenigen Metern Gleis, um die Kreuzungsmöglichkeit zu realisieren.
- Ohne Änderung des derzeit gültigen Taktfahrplans könnte die neue Verbindung integriert werden.
- Alle vorgesehenen Haltepunkte zwischen Husum und Jübek müssten neu errichtet werden.
- Die geschätzten Kosten für diese Variante betragen ca. 350.000 Euro je neu zu errichtendem Haltepunkt und ca. 300.000 Euro für Gleis- und Sicherungstechnik.

Nun geht es in erster Linie darum, mit dem „Neuen Hansen-Plan“ in den kommenden LNVP aufgenommen zu werden, damit wir Hoffnung haben können, in absehbarer Zeit wieder an das Bahnnetz angeschlossen zu werden. Dafür wollen wir uns mit aller Kraft zusammen mit unseren Nachbargemeinden einsetzen, die uns bereits jetzt tatkräftig unterstützen. Der kommende LNVP ist bereits in Erarbeitung, deshalb drängt die Zeit!



Wenn Sie unser Bahnprojekt ebenfalls unterstützen wollen, werben Sie dafür und tragen sich in eine Unterschriftenliste ein, die in den Unternehmen des Handels- und Gewerbevereins Treia ausliegen oder senden Sie das anhängende Formular per Brief oder per Fax an unseren Gemeindevertreter, Herrn Selle.

Wir brauchen Ihre Unterstützung! Jede Unterschrift hilft!

Für die Gemeinde Ahrenviölfeld

Der Bürgermeister



Absender:

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Per Fax:

Fax-Nr.: 03222 - 3785945

Herrn
Joachim Selle
Hauptstraße 32
25885 Ahrenviölfeld

Betr.: Unterschriftensammlung für das Projekt „Wir wollen wieder einen Bahnhof haben!“

Ich habe mich über das o.g. Projekt informiert und unterstütze mit meiner Unterschrift die Wiedererrichtung eines Bahnhalt punktes in Ahrenviölfeld im Rahmen der Variante „Neuer Hansen-Plan“.

Unterschrift nicht vergessen!
Ohne Unterschrift ungültig!

Ort, Datum, Unterschrift

Folgende Mitglieder meines Hausstands wollen sich ebenfalls an der Unterschriftensammlung für das o.g. Projekt beteiligen:

Name, Vorname, Unterschrift

Name, Vorname, Unterschrift

Name, Vorname, Unterschrift

Name, Vorname, Unterschrift

Name, Vorname, Unterschrift

Name, Vorname, Unterschrift

Unterschrift nicht vergessen!
Ohne Unterschrift ungültig!