

Der Wirtschaftsminister von Schleswig-Holstein schmettert das Projekt ab!

Die Gemeinden Ahrenviölfeld und Treia haben am 24. April 2019 bzw. am 06. Mai 2019 ihre gut begründeten Anträge auf Wiedererrichtung eines Bahnhaltepunktes in Ahrenviölfeld auf dem Dienstweg über die Ämter in Viöl und Arensharde sowie die Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg an den Wirtschaftsminister des Landes Schleswig-Holstein, Herrn Dr. Bernd Buchholz, FDP, als dem Entscheider, versandt. Die Amtsvorsteher der Ämter Viöl und Arensharde und der Landrat des Kreises Schleswig-Flensburg haben die Anträge mit sehr positiven Stellungnahmen begleitet; der Landrat des Kreises Nordfriesland hat den Antrag unkommentiert weitergeleitet. Mit Spannung haben wir auf die Entscheidung des Ministers gewartet.

Diese traf am 29. Juni 2019 in Form einer ablehnenden Stellungnahme beim Bürgermeister von Ahrenviölfeld ein und sorgte beim Spielenachmittag auf unserem Sportplatz für Enttäuschung und Kopfschütteln bei den anwesenden Bürgern unserer Gemeinde. Daraufhin verfassten die beiden Bürgermeister von Ahrenviölfeld und Treia eine Gegendarstellung mit der Bitte um einen Gesprächstermin im Wirtschaftsministerium, um unsere Argumente dort nochmals zu erläutern. Diese sandten sie am 19. Juli 2019 an den Minister. Der Minister entsprach dieser Bitte und lud am 14. August 2019 die beiden Bürgermeister Raoul Pählich und Stefan Petersen für Freitag, den 04. Oktober 2019, nach Kiel in sein Ministerium ein. Die Studienersteller der Machbarkeitsstudie, Prof. Dr.-Ing. J. Alexander Schmidt und Dipl.-Ing. Joachim Selle durften zu diesem Gespräch mitgebracht werden.

So bereiteten wir uns gründlich auf den Gesprächstermin in Kiel vor, wussten wir doch, was von dem Ausgang abhing. In einem 2-seitigen Papier mit ergänzenden vier Schaubildern fassten wir unsere Argumente zusammen und stellten sie den Argumenten des Ministeriums gegenüber. Ich füge dieses Papier als Anlage dieser Sachstandsdarstellung bei. Am 04. Oktober 2019 machten wir uns optimistisch und natürlich mit der Bahn ab Jübek auf den Weg nach Kiel.

Pünktlich um 12:30 Uhr begann das Gespräch im Ministerbüro. Neben dem Minister und unserer Delegation waren eine Referentin aus dem Verkehrsreferat des Ministeriums und zwei Vertreter der NAH.SH GmbH (der Chef Herr Wevers und ein Referent, Herr Knipping) anwesend. Der Minister kam sehr schnell zum Punkt, und wir hätten eigentlich bereits nach zwei Minuten aufstehen und gehen können; denn der Minister räumte uns von Beginn an keine Chance ein, mit unseren Argumenten auf fruchtbaren Boden zu stoßen. Das Gespräch dauerte insgesamt 80 Minuten und kann mit den fünf nachfolgend aufgeführten Statements des Ministers zusammengefasst werden:

- 1. Der Wirtschaftsminister hat sich persönlich mit der Problematik beschäftigt und einer Delegation aus Ahrenviölfeld und Treia die Chance eingeräumt, für ihr Projekt zu kämpfen, aber gleich vorausgesagt, dass die Chancen gegen Null gehen würden. Er habe als Minister Steuergelder so einzusetzen, dass daraus der größtmögliche Nutzen entstünde und kein zusätzlicher Schaden.*

2. *Wenn Zig-Tausende von Menschen in Ahrenviölfeld stehen würden, könnte das den Fördermitteleinsatz für das Projekt rechtfertigen, aber nicht ca. 2.500 Bürger aus den Gemeinden Treia, Ahrenviöl, Bondelum und Ahrenviölfeld. Bei der Reaktivierung der Bahnhöfe an der Trasse Rendsburg-Kiel seien ganz andere Mengen von Einwohnern zusammengekommen.*
3. *Bei zukünftigen Mobilitätskonzepten verstärkt auf die inflexible Schiene zu setzen, wo die Streckenführung und die Größe der Fahrzeuge festgelegt seien, sei ein Fehler in ländlichen Räumen. Besser wären dagegen flexible Größen der Fahrzeuge, also z.B. der Rufbus. „Das Schienennetz sei dazu da, um größere Orte miteinander zu verbinden und nicht kleine Orte anzubinden“.*
4. *Bei einer zulässigen Streckengeschwindigkeit von 80 km/h auf der Trasse würde ein zusätzlicher Bahnhof die Betriebssicherheit und die Anschlusssicherheit in Husum stören. Deshalb sei unter diesen Gegebenheiten ein zusätzlicher Bahnhof, die sogenannte Sofortvariante aus der Machbarkeitsstudie, nicht möglich.*
5. *Daher müsste zunächst die zulässige Geschwindigkeit auf 100 km/h oder 120 km/h angehoben werden, woran die NAH.SH GmbH bereits arbeiten würde. Erst wenn die Beschleunigung realisiert worden sei, **könne man ggf. über einen zusätzlichen Haltepunkt nachdenken.***

Mit Ausnahme der vier Schaubilder aus unserem Argumentationspapier, die ich während des Gesprächs übergeben konnte und die zumindest für ein kurzes Nachdenken über ihre eigenen Argumente bei den Angehörigen des Ministeriums und der NAH.SH GmbH sorgten, konnten wir mit unseren Argumenten nicht durchdringen. So machten wir uns, enttäuscht von dem Ergebnis des Gesprächs, wieder auf die Heimreise.

Am Montag, dem 07. Oktober 2019, staunten wir nicht schlecht, als wir als Aufmacher in den Husumer Nachrichten unter der Überschrift „Norden soll Modellregion für Bahnausbau werden“ die Meinung unseres Wirtschaftsministers zur Fortentwicklung der Deutschen Bahn in unserer Region lesen konnten. Viele Millionen sollen in die Hand genommen werden, um die Bahn für die Kunden attraktiver zu machen. Das gilt aber offensichtlich nicht für Bürger, die in kleineren Gemeinden auf dem Land wohnen, wie wir es ja gerade aus seinem Mund persönlich erfahren hatten!

Wir haben daraufhin am 09. Oktober 2019 eine E-Mail an den Minister gesandt, uns nochmals für das Gespräch bedankt und unseren Standpunkt erneut dargestellt. Wir haben darauf hingewiesen, dass die Argumentation des Ministers für uns weder schlüssig noch nachvollziehbar ist. Es geht nach unserer festen Überzeugung heutzutage nicht darum, mit vielen Millionen Euro Eisenbahnstrecken zu elektrifizieren, wenn bereits andere Technologien wie Akkutriebwagen oder Brennstoffzellenantrieb ausgereift und umweltfreundlich zur Verfügung stehen und auch eingesetzt werden. Es geht auch nicht darum, ein wenig durchdachtes Rufbuskonzept, das in einigen Bereichen umgesetzt, in anderen gar nicht

angenommen wird, finanziell zu fördern. Es geht – auch nach Ansicht bundesweit anerkannter Experten - vielmehr darum, vorhandene Ressourcen wie verlegte Eisenbahngleise optimal im Rahmen ihrer Kapazität zu nutzen. Dieses Vorgehen wäre mit Sicherheit im Sinne der Steuerzahler, mit deren Mitteln er als Landesminister, wie er selbst in seinem Eingangsstatement festgehalten hatte, verantwortungsvoll und sachgerecht umgehen, Nutzen mehren und Schaden abwenden müsse.

Der Minister, Herr Dr. Buchholz, FDP, ist mit seiner stadt-dominierten Politik einfach nicht auf der Höhe der Zeit. Andere Parteien sind hier deutlich weiter und dichter an den Bürgern auf dem Land, so wie man es z.B. in dem Papier der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen vom 13. August 2019 „Verlässlich und klimafreundlich unterwegs auf dem Land – die Verkehrswende auch in unseren Regionen umsetzen“ nachlesen kann. So findet sich hier in der Zusammenfassung das folgende Statement: „**Bahn**: Wir holen die Bahn zurück in die Fläche, indem wir stillgelegte Strecken reaktivieren, mehr Strecken elektrifizieren und so die Anbindung des ländlichen Raumes an die Städte und Metropolen stärken. Wir machen die Bahn zum Rückgrat der Verkehrswende. Mit dem Deutschlandtakt schließen wir das ganze Land gut vertaktet an den Schienenfernverkehr an.“

Unser Projekt der Wiedererrichtung eines Bahnhalts in Ahrenviölfeld ist ohne die Unterstützung des Wirtschaftsministers deutlich schwieriger und vor allen Dingen langwieriger geworden. Wir werden uns aber dennoch weiterhin mit voller Kraft dafür einsetzen und hoffen dabei auf die Unterstützung der uns wohlgesonnenen Politiker!

Ahrenviölfeld, den 14. Oktober 2019

Joachim Selle, Gemeindevertreter

Anlage

Inhaltliche Darstellung der Argumentationslinien

- Bezug: 1. Antwortschreiben des Wirtschaftsministers vom 27.06.2019
2. Schreiben der Bürgermeister von Ahrenviölfeld und Treia vom 19.07.2019

Argumente Wi-Ministerium	Argumente Gemeinde Ahrenviölfeld
Die bereits bestehende Idee zur Streckenbeschleunigung zielt vorrangig auf die Verringerung der Reisezeit zwischen Husum und Jübek ab und der damit verbundenen Möglichkeit zur Verlängerung der Wendezeit in Husum, um Betriebsstabilität und die Anschlusssicherheit zu erhöhen.	Diese Aussage deckt sich nicht mit den Zielen eines Integralen Taktfahrplans in der Fachliteratur und der Werbung der DB. Dort werden die Umsteigezeiten an den Knoten minimiert und nicht die Fahrtrichtungswechselzeit (Wendezeit) verlängert. Der Zug fährt mit der optimalen Geschwindigkeit, d.h. auch bei einer Anhebung der zulässigen Geschwindigkeit fährt er genauso schnell wie vorher, wenn so die Knotenzeiten eingehalten werden können, die die Anschlusssicherheit am Bahnhof Husum gewährleisten. Die Betriebssicherheit ist auf einer eingleisigen Trasse ohne Ausweichmöglichkeiten von Hause aus gegeben und kann durch Anhebung der zulässigen Geschwindigkeit nicht weiter erhöht werden.
Die eingleisige Strecke zwischen Jübek und Husum wird derzeit in 24 Minuten durchfahren. In Husum besteht ein vollwertiger Knoten im Integrierten Taktfahrplan.	Diese Aussage trifft nur für die Fahrtrichtung Jübek-Husum zu. In der Gegenrichtung beträgt die Fahrzeit gemäß Fahrplan nur 23 Minuten. Bereits hieran kann man erkennen, dass der RE 74 nicht mit der maximal zulässigen Geschwindigkeit von 80 km/h verkehrt. Am Zielfahrplan 2030 (s. Schaubild 1) kann man erkennen, dass die Haltezeit der RE 6 – Züge in Husum jeweils um eine Minute verkürzt wird (Minimierung der Umsteigezeiten – Ziel eines ITF!).
In Husum besteht Anschluss in Richtung Westerland mit der Mindestübergangszeit von 5 Minuten und in Gegenrichtung 6 Minuten.	Die Übergangszeit ist eine rein fahrplan-technische Zeit, die für die Festlegung der Anschlüsse an einem Bahnhof benötigt wird, die normalerweise mit der Realität nicht unbedingt in Einklang steht. Sie kann nach einem von der DB festgelegten Algorithmus bestimmt werden. Ist diese Berechnung nicht erfolgt und im Kursbuch der DB dokumentiert, setzt die DB hier pauschal den Wert von 5 Minuten an, so wie an allen Umsteigebahnhöfen der Trasse Husum-Kiel. Eine Berechnung der Übergangszeit in Husum ergäbe einen Wert von 3 - 4 Minuten, was zu einer Verkürzung der Wendezeit gemäß Zielfahrplan 2030 auf 8 Minuten führen würde und damit weitere

	2 Minuten Pufferzeit zur Folge hätte.
Eine durch einen zusätzlichen Halt zwischen Jübek und Husum bedingte Fahrzeitverlängerung, die zu einer Verkürzung der Wendezeit unter den heutigen Status Quo führen würde, ist qualitativ nicht vertretbar.	Eine Neufestsetzung der Übergangszeit in Husum ist für die Sofortvariante in der Studie nicht zur Bedingung gemacht worden, weil die Realisierung eines Bahnhalts in Ahrenviölfeld auch ohne diese Maßnahme möglich ist. An den Abfahrts- und Ankunftszeiten des RE 74 in Husum und Jübek ändert sich trotz eines zusätzlichen Halts nichts (s. Schaubild 2). Es kommt zu keiner Fahrzeitverlängerung durch den zusätzlichen Halt; er wird mit einer moderaten Geschwindigkeitserhöhung, die aufgrund des ITF im Rahmen der maximal möglichen Geschwindigkeit möglich ist, kompensiert. Eine Lifesimulation wie in NRW in diesem Jahr (s. Schaubild 3) wäre auch für die Trasse Husum-Jübek denkbar.
Auch die Variante „Neuer Hansen-Plan“ geht von nicht realisierbaren Voraussetzungen aus: Abgesehen vom beschränkten verkehrlichen Mehrwert des vorgeschlagenen Parallelverkehrs zwischen Flensburg und Jübek ist festzustellen, dass das vorgeschlagene Betriebskonzept mit einer Wende und Kreuzung der Linie RE XX innerhalb von zwei Minuten betrieblich nicht darstellbar ist.	Der Mehrwert ist dadurch gegeben, dass eine Regionalbahn alle an der Strecke befindlichen Haltepunkte anfährt (z.B. Eggebek, Forderung Kr SL-FL). In der Studie wird ausdrücklich auf die zeitliche Enge in Jübek hingewiesen, was ergänzende Untersuchungen erforderlich macht. Die Erhöhung der maximalen Geschwindigkeit auf der Trasse Husum-Jübek auf 100 km/h sollte dafür in jedem Fall zunächst erfolgen, wenn diese Lösungsmöglichkeit ins Auge gefasst wird, um die Pufferzeit zu erhöhen und den Fahrplan an den Zielfahrplan 2030 anzupassen.
Insbesondere die im Gutachten bemängelten fehlenden Verbindungen am Wochenende werden durch den Rufbus im 2h-Takt hergestellt.	Zwei Monate nach Einführung des neuen Rufbuskonzepts kann festgestellt werden, dass das Angebot durch die Bürger (noch?) nicht angenommen wird (s. Schaubild 4). Sicher tragen die langen Wartezeiten in Viöl nach Ankunft aus Husum (1 Std 14 Minuten) mit dazu bei.

Schaubild 1: Übergangszeiten im Netzfahrplan

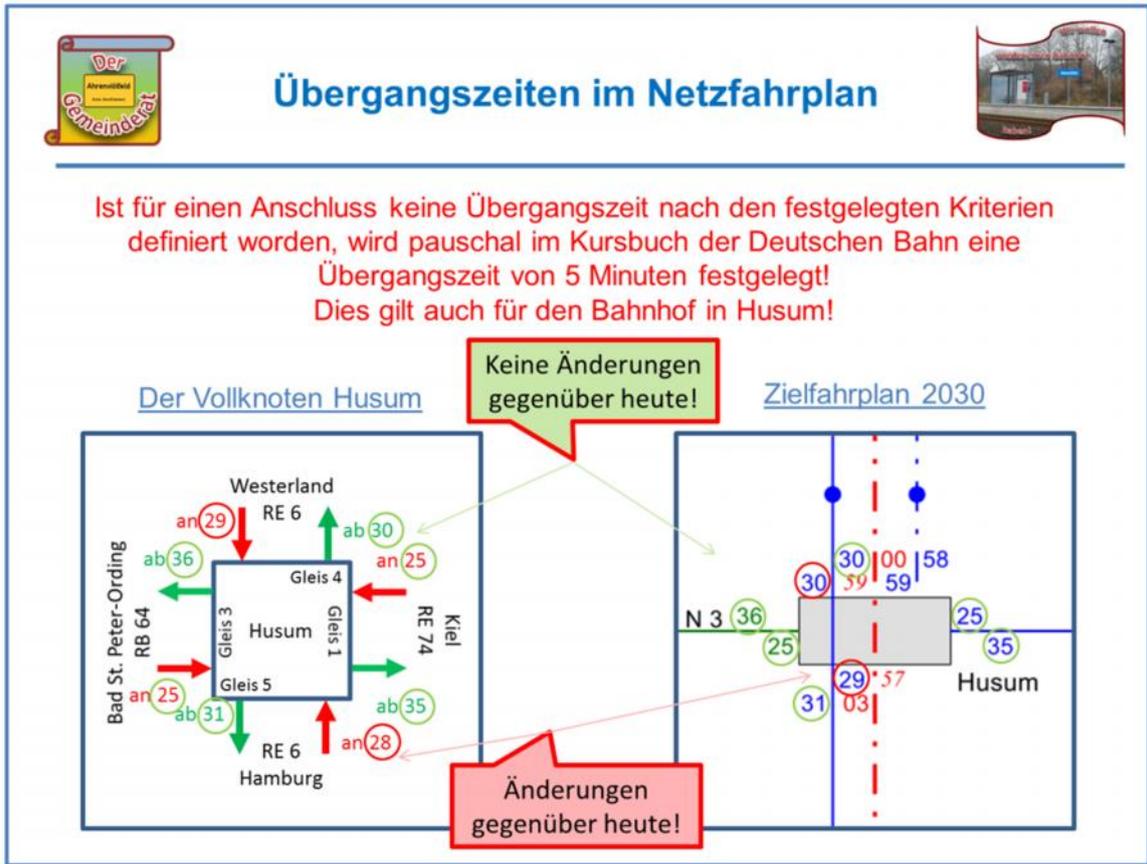


Schaubild 2: Der mögliche Fahrplan

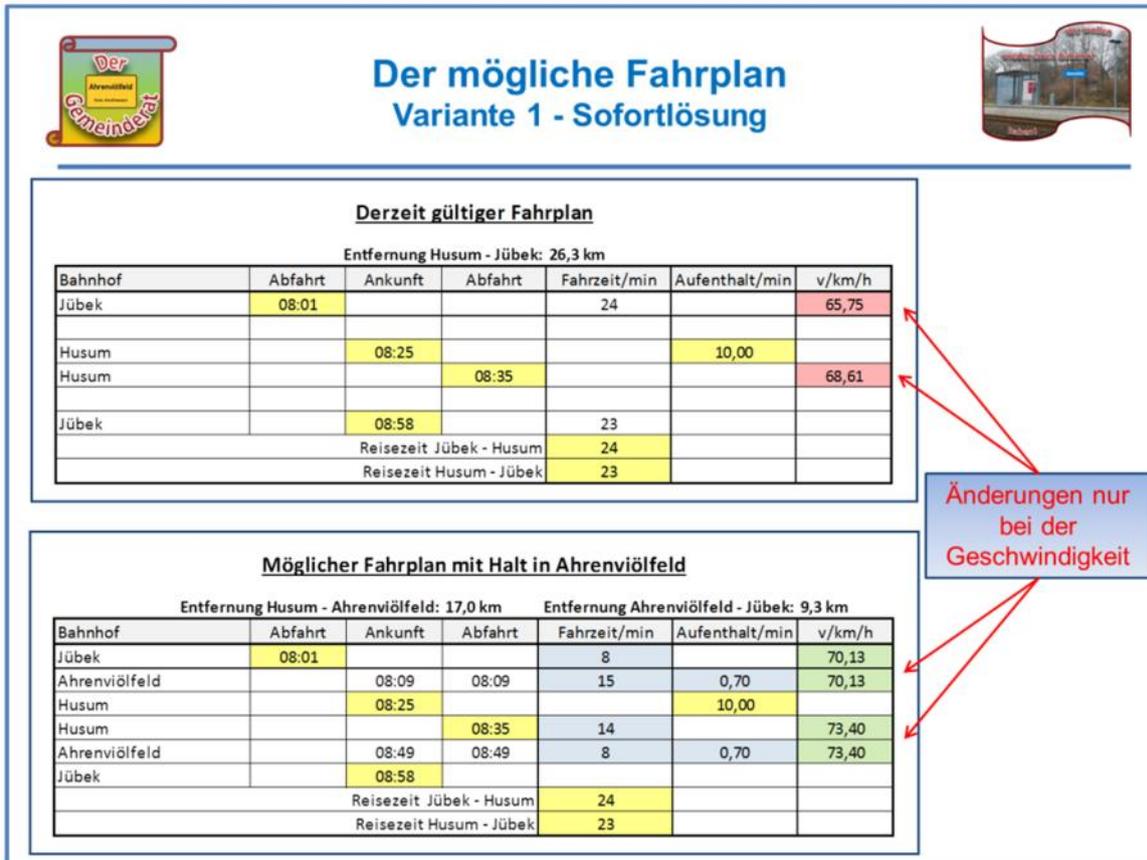


Schaubild 3: Vergleichsbeispiel RB 25 aus NRW



Vergleichsbeispiel RB 25 in NRW



➤ Am 24.01.2019 erschien in den Rheinischen Anzeigebültern folgender Artikel:

An diesem Sonntag startet der angekündigte Pilotversuch auf der Strecke der RB 25: Bis zum 27. Februar lassen Nahverkehr Rheinland (NVR) und DB Regio NRW untersuchen, welche Auswirkungen ein zusätzlicher Stopp der Oberbergischen Bahn auf den Betriebsablauf hat.

➤ Das Satire-Magazin Extra -③ nahm sich der Angelegenheit an und produzierte dazu ein Video:
 Link: https://www.youtube.com/watch?v=p1V1_4cg-XI

➤ Fazit dieser Maßnahme aus „Der Westen“ vom 01.05.2019:
 Die Bahn sagte gegenüber dem NDR: „Natürlich kann man Fahrzeiten auch rechnerisch ermitteln. Wir haben den praktischen Ansatz gewählt, um die Auswirkungen festzustellen und auch für die Kunden transparent zu machen.“

Der zusätzliche Simulations-Halt scheint sich bislang nicht bemerkenswert auf die Fahrzeit auszuwirken – die RB 25 kommt pünktlich. Die Bahnkunden finden: „Sie sollte auch mal ohne Simulationsfall pünktlich kommen.“ (vh)

Schaubild 4: Der Rufbus – Eine befriedigende Lösung des Problems



Der Rufbus

Eine befriedigende Lösung des Problems?

Beispiel: Eine Hin- und Rückfahrt an einem Sonntag von Ahrenviölfeld nach Jübek (Straßenentfernung: 12,2 km)



Verkehrsmittel	Dauer/min	Kosten/€	Verkehrsmittel	Dauer/min	Kosten/€
zu Fuß	180	0,00	ÖPNV Avf-Jüb	83	7,45
Fahrrad/E-Bike	48 /36	0,00/0,35	ÖPNV Jüb-Avf	144	7,45
Pkw	12	4,80 - 6,00	mit BH in Avf	9	2,80

