

Fortschreibung der Maßnahmen im Jahr 2021

von Joachim Selle, Gemeindevertreter

- 22.01.2021: E-Mail von MdK S/L Hanna Hansen, die mich über ein Schreiben der DB-Direktion Hamburg/SH an den SPD MdB Sönke Rix in Kenntnis setzt ;
Herr Rix, MdB, hatte in Folge der Resolution des Kreises SL/FL die Direktion der Deutschen Bahn in Hamburg angeschrieben, um zu erfahren, wie sie zu den neu zu errichtenden Bahnhöfen stünde. Ich zitiere auszugsweise aus der Antwort der Bahndirektion:

„Aktuell beraten das Land Schleswig-Holstein / NAH.SH und DB über eine weitere Finanzierungsvereinbarung zur Modernisierung und auch zum Aus- und Neubau weiterer Stationen. Sollten in diesem Zusammenhang ebenso erforderliche Infrastrukturanpassungen an den Strecken Jübek – Husum sowie Süderbrarup – Flensburg erforderlich sein, so würden auch hierzu entsprechende Planungsgespräche aufgenommen werden.

Maßgeblich beeinflusst werden diese Überlegungen von den mittel- bis langfristigen Verkehrs- und Entwicklungskonzepten der NAH.SH. Diese plant und organisiert im Auftrag des Landes den Schienenpersonennahverkehr, erstellt Fahrplankonzepte und stellt die Finanzierung dieser Angebote sicher. Uns als DB ist als Betreiberin der Infrastruktur an einem größtmöglichen Kundennutzen sowie einer auskömmlichen Wirtschaftlichkeit sowohl bei der Finanzierung als auch beim alltäglichen Betrieb der Bahnhöfe und Streckeninfrastruktur gelegen.

Die seitens des Kreistages Schleswig-Flensburg gewünschten Stationen Mohrkirch und Ahrenviölfeld sind uns von der NAH.SH bislang nicht für eine Reaktivierung vorgeschlagen worden. Wir möchten Sie deshalb bitten, Ihr Anliegen mit NAH.SH zu erörtern, inwiefern es mit deren Konzeptionen und Planungen zu vereinbaren ist. Einem daraus folgendem Realisierungswunsch stehen wir selbstverständlich aufgeschlossen gegenüber.“

Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass die Deutsche Bahn bis dahin noch keine Kenntnis von dem Wunsch eines Bahnhofs in Ahrenviölfeld hatte, obwohl man uns dieses bereits bei unserem Gespräch beim Minister in Kiel durch die NAH.SH suggeriert hatte!

- 25.01.2021 Der Wirtschaftsminister antwortet dem Kreis NF zu der vorgelegten Resolution. Ich zitiere aus seiner Antwort:

Es ist zu begrüßen, dass sich der Kreis für die Wiedereröffnung des Haltepunktes Ahrenviölfeld unnachgiebig stark macht. Das Anliegen ist mir nicht neu und die Kommunikation der Vergangenheit unterstreicht, wie dringend der Wunsch nach dem Haltepunkt ist.

Zu Ahrenviölfeld gibt es nach Rücksprache mit der NAH.SH und meiner Fachabteilung allerdings keine neuen Erkenntnisse. Wie ich im April 2020 bereits Herrn Bürgermeister Haushahn mitgeteilt habe, ist der limitierende Faktor die Infrastruktur, die trotz der neuen Akku-Fahrzeuge keine Flexibilität im Fahrplan erlaubt und somit keinen Halt ermöglicht. Hinzu kommt, dass nach wie vor nicht genug Fahrgastpotenzial gesehen wird, um einen Halt der Züge zu rechtfertigen.

Erst mit einer Verbesserung der Infrastruktur und einer damit verbundenen Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit besteht die Chance für einen Halt in Ahrenviölfeld. Derzeit laufen hierzu erste Prüfungen. Es wird dann politisch zu entscheiden sein, ob die gewonnenen Minuten in eine Beschleunigung der Gesamtreisezeit Kiel – Husum einschließlich der Verbesserung der Anschlusssicherheit in Richtung Westerland investiert werden oder in die Möglichkeit, einen Halt in Ahrenviölfeld zu bedienen.

Mein Kommentar dazu: Es ist wirklich erstaunlich, wie auch im Ministerium offensichtlich alles durcheinander gewirbelt wird; denn der Bürgermeister Haushahn, mit dem der Minister im April 2020 das Problem eines Bahnhofs in Ahrenviölfeld erörtert haben will, ist nicht der Bürgermeister

von Ahrenviölfeld sondern von Mohrkirch. Daher bezieht sich die Aussage zum Fahrgastpotenzial wohl auch auf Mohrkirch. Die Aussagen im zweiten Absatz basieren offensichtlich auf der Unkenntnis über das Funktionieren eines Integralen Taktfahrplans und sind daher fachlicher Unsinn; denn das bessere Beschleunigungsvermögen der zukünftig verkehrenden Akku-Fahrzeuge führt nicht zu einer Verkürzung der Gesamtreisezeit zwischen Kiel und Husum und hat damit keinen Einfluss auf die Wiedererrichtung eines Bahnhalts in Ahrenviölfeld!

- 04.02.2021 Der Leiter Abteilung Eisenbahnen im Bundesverkehrsministerium antwortet im Auftrag des Bundesverkehrsministers dem Kreispräsidenten NF zur vorgelegten Resolution. Ich zitiere auszugsweise:

Für Ihr Anliegen habe ich viel Verständnis.

Die Verantwortung für die Ausgestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) liegt allerdings bei den Ländern, hier also im Land Schleswig-Holstein.

Ich gehe davon aus, dass der von Ihnen ebenfalls angeschriebene Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein ihr Anliegen unterstützen wird und die notwendigen Schritte zur Erlangung von Fördermitteln nach dem GVFG einleitet.

Mein Kommentar: Ob der Landeswirtschaftsminister der Empfehlung aus dem BMVI folgen wird, bleibt abzuwarten. Zumindest kann keiner in seinem Ministerium und im nachgeordneten Bereich mehr behaupten, dass der Wunsch der Gemeinde Ahrenviölfeld und der Kreise NF und SL/FL dort nicht bekannt sei.

- 17.03.2021: Die OdeS-Studie (OdeS = Optimierung des Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein) wird im Wirtschaftsausschuss (WA) des Landtags SH vorgestellt. Darauf hatte man lange gewartet (über ein Jahr); denn dieses Gutachten soll ja angeblich die Grundlage für den längst überfälligen Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) bilden. Sie umfasst 153 Seiten, analysiert sehr detailliert den Schienenverkehr in Schleswig-Holstein und gibt Empfehlungen, wie der Schienenverkehr deutlich attraktiver gestaltet werden kann. Sie nimmt keine Priorisierungen und vor allen Dingen auch keine Kostenschätzungen der Maßnahmen vor. Über dieses große Manko des Gutachtens kommt es im WA natürlich zur Diskussion, wobei ein



Abgeordneter meint, dass man dann wohl noch ein Jahr auf das Erscheinen des neuen LNVPs warten müsse. Ich kann diesem Abgeordneten nur zustimmen; denn die Kostenschätzung, die ja bis ins Detail gehen und der Realität entsprechen muss, ist eine Sisyphusaufgabe, die viel Zeit erfordert, weil die Abgeordneten, die einem Projekt zustimmen sollen, ein Recht darauf haben, über die prognostizierten Kosten informiert zu sein.

- 19.03.2021: Das OdeS-Gutachten wird vom Staatssekretär im Wirtschaftsministerium, Herrn Dr. Rohlf, an den Vorsitzenden des WA des Landtags SH verteilt, der es an die Abgeordneten des WA weiterleitet. Es ist nunmehr auch öffentlich einsehbar und ich mache mich mit dem Inhalt vertraut. In seinem Anschreiben stellt der Staatssekretär klar, welches die nächsten Schritte sein sollen. Ich zitiere:

„Welche der darin untersuchten Projekte in welchem Zeithorizont finanzierbar sind und in welcher Priorisierung die Projekte umgesetzt werden könnten, ist eine Prüfbite an die NAH.SH und wird im Anschluss Gegenstand politischer Beratungen sein.

Parallel erarbeitet meine Fachabteilung mit der NAH.SH den Entwurf eines landesweiten Nahverkehrsplans, den wir voraussichtlich nach der Sommerpause vorlegen werden.“

Unsere Strecke ist in dem Gutachten unter Kapitel 6.3.2 abgehandelt. Ich zitiere daher die Analyse der Strecke und die Empfehlungen des Gutachtens:

„6.3.2 Streckennummer 1011 Husum – Jübek

Die Strecke Husum – Jübek ist eingleisig und nicht elektrifiziert. Die Strecke wird im 60 min Takt von der Linie RE 74 Husum – Kiel befahren. Die Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt 80 km/h. Derzeit nutzen weniger als 10 % der Reisenden in dieser Relation die Bahn.

Konzeptionelle Planungen der NAH.SH (Zeithorizont 2030plus) sehen für die Strecke nur geringfügige Änderungen durch Geschwindigkeitsanhebungen vor (Zielfahrzeit 22 Minuten). Die Planungen für den Deutschlandtakt bestätigen den Status Quo mit einer Fahrzeit von 23 Minuten.

Empfehlungen:

In den Planungen der NAH.SH soll das Angebot von Westerland bis Husum ab dem Jahr 2030 mit zusätzlich geplanten Zügen der Linie RE 60 verdichtet werden. Eine Potenzialabschätzung zeigt, dass diese Züge über die Verbindung Husum – Jübek – Rendsburg bis Neumünster verlängert werden können, um in den jeweiligen Abschnitten und durchgängig die Nachfrage besser zu bedienen.

Als Folge des zweiten Zugpaares muss zwischen Husum und Jübek eine Kreuzung vorgesehen werden. Hierfür bietet sich der Bereich Ohrstedt an. Es ist zu prüfen, ob die Kreuzung mit einem Regelhalt kombiniert werden soll. Um den Halt bei gleichen Knotenzeiten zu ermöglichen, ist eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 100 km/h nötig. Aus betrieblichen Gründen wird jedoch eine Streckengeschwindigkeit von 120 km/h im Prognose-Planfall 2035 hinterlegt.

Entsprechend der mit dem Prognose-Planfall 2035 vorgesehenen Angebotserweiterung des SPNV und des damit verbundenen erhöhten Verkehrsaufkommens ist die Elektrifizierungswürdigkeit der Strecke gegeben.

Zusammenfassung:

- *Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h*
- *Kreuzungsbahnhof erforderlich*
- *Elektrifizierung*
- *zweite RE-Linie“*

Mein Kommentar dazu:

Das Gutachten sieht eine Ertüchtigung „unserer“ Strecke vor und empfiehlt einen Kreuzungsbahnhof in Ohrstedt-Bahnhof. Diese Empfehlungen decken sich mit denen in unserer Machbarkeitsstudie. Die Empfehlung, die zweite RE-Linie von Husum kommend über Rendsburg bis Neumünster zu verlängern, deckt sich nicht mit unseren Vorstellungen in der Machbarkeitsstudie; denn das uns zugeordnete Oberzentrum ins nicht Neumünster sondern Flensburg (s. dazu unsere Machbarkeitsstudie

Stichwort „Neuer Hansen Plan“). Der Vorschlag des Gutachtens ist aus meiner Sicht nicht bis zum Ende durchdacht, denn dieser Zug würde quasi zeitgleich mit dem aus Flensburg kommenden RE 7 Richtung Neumünster – Hamburg in Jübek eintreffen und diesem dann mit einem Abstand von wenigen Minuten hinterherfahren. Das macht keinen Sinn. Eine Verbindung Husum – Flensburg ist im Gutachten leider nicht vorgesehen.

Aber ich finde noch einen weiteren Fehler im Gutachten, und zwar bei der Modellbildung. Das Gutachten erklärt sehr gut die Vorgehensweise bei der Modellbildung. Da mit dem Modell die Planungen für die Zukunft begründet werden (der sogenannte Prognose Planfall 2035 im Gutachten), muss das Modell stimmig sein. Dazu werden die Unterschiede von der derzeitigen Situation zum Prognose Nullfall 2035 (berücksichtigt nur die derzeit geplanten Maßnahmen) tabellarisch erfasst, um von dort auf den Prognose Planfall 2035 (berücksichtigt alle mit diesem Gutachten empfohlenen Maßnahmen) zu folgern. Das Modell gibt bei der Verbindung Husum – Kiel von der derzeitigen Situation zum Prognose Nullfall 2032 eine Verbesserung bei der Reisezeit von 20% an, obwohl überhaupt keine Maßnahmen an der Strecke geplant sind, die dies rechtfertigen würden. Im Zielfahrplan 2030 der Deutschen Bahn beträgt die Reisezeit zwischen Husum und Kiel genauso wie heute 1 Stunde und 22 Minuten. Wie man da auf eine Verbesserung der Reisezeit von 20% kommen kann, ist mathematisch nicht nachvollziehbar und daher Unsinn.

Dieser Fehler ist weder jemandem aus dem Ministerium bzw. bei der NAH.SH aufgefallen. Dies gilt natürlich auch für die Politiker, aber das sehe ich ihnen nach, weil sie nicht so im Detail stecken können und sich auf das verlassen müssen, was ihnen vom Ministerium aufgetischt wird. Dort geht man aber offensichtlich davon aus, dass die vorgestellten Daten stimmen müssen, weil sie ja wissenschaftlich erarbeitet und mit Steuergeldern bezahlt wurden. Ob die Daten gestimmt haben, werden wir erst in 15 Jahren sehen, aber dann sind viele Millionen Euro geflossen!

- 09.06.2021: Stream-Veranstaltung von Pro Bahn mit Herrn Prof. Siefer von der Uni Braunschweig, dem Hauptverantwortlichen der OdeS-Studie. Ich stelle dort die im letzten Abschnitt beschriebenen Fragen, die alle nicht zu meiner Zufriedenheit durch Herrn Prof. Siefer beantwortet werden konnten. Die Frage, warum keine Verbindung zwischen Husum und Flensburg in der Studie berücksichtigt wurde, beantwortet er damit, dass dies durch die Regierung nicht beauftragt worden wäre. Sollte dies gewünscht sein, müsste dies zusätzlich in Ergänzung des Gutachtens beauftragt werden. (Zusatz von mir: Da stellt sich dem Laien natürlich die Frage, was durch die Regierung überhaupt beauftragt wurde, wenn schon die Verbindungen zwischen den Mittelzentren zu den zugeordneten Oberzentren bei der Auftragsvergabe nicht berücksichtigt wurden!) Zu dem von mir festgestellten Fehler bei der Modellbildung hatte er keine Antwort parat. Meine Fragen habe ich im Anschluss schriftlich gefasst. Sie wurden über den Vorsitzenden von Pro Bahn an Prof Siefer am 15.06.2021 weitergeleitet. Eine Antwort steht noch aus.
- 23.06.2021: Große Überschrift auf Seite 1 der Husumer Nachrichten: „Masterplan für

mehr Züge“ und auf Seite 3 eine ganze Seite unter der Überschrift: „Der Fahrplan ins moderne Bahnzeitalter“. Ich habe sofort den Entwurf des neuen LNVP, der von 2022 bis 2027 gelten soll heruntergeladen und analysiert, und er sieht für uns nicht gut aus. Ich will ihn mit den für uns maßgebenden Punkten kurz erläutern.

Trotz der Ankündigung durch den Staatssekretär, den Entwurf des neuen LNVP nach der Sommerpause zu veröffentlichen, wird er direkt vor der Sommerpause auf den Markt geworfen. Dies lässt den Schluss zu, dass er schon lange fertiggestellt war, nicht auf der OdeS-Studie aufbaut sondern da, wo es passte, mit den Ergebnissen der Studie ergänzt wurde. Sonst wäre das in der kurzen Zeit nicht zu schaffen gewesen!

Er umfasst 130 Seiten, und ich hatte die Hoffnung, dass nach all den Bemühungen seitens der Kreise NF und SL/FL sowie der schriftlichen Stellungnahmen der Bundes- und Landesregierung Ahrenviölfeld darin zumindest Erwähnung finden würde. Dem war aber leider nicht so. Bei den Ausbaumaßnahmen bis Ende 2026 (Laufzeit des neuen LNVP) werden 14 Maßnahmen genannt, von denen 12 priorisiert sind. Nur eine einzige Maßnahme betrifft unsere Strecke zwischen Husum und Jübek, und das ist die Maßnahme 14 (Flügelung des RE 74 in Jübek und Weiterfahrt nach Husum bzw. Flensburg), die zu den 2 nicht priorisierten Maßnahmen zählt und für die es im Gegensatz zu den priorisierten Maßnahmen kein Realisierungsdatum gibt. Bei den Ausbaumaßnahmen ab 2027 werden 17 Maßnahmen genannt, von denen keine einzige die Strecke Husum-Jübek betrifft. Kein Wort findet sich zu der Anhebung der zulässigen Geschwindigkeit auf der Strecke, über die ja angeblich bereits seit 2019 mit der DB verhandelt wird und die ja nach den Stellungnahmen aus dem Ministerium Voraussetzung für die Einrichtung neuer Stationen ist. Daher muss man wohl alle Aussagen des Wirtschaftsministers diesbezüglich in Frage stellen!

Bei den neuen Stationen bis Ende 2026 werden 9 genannt; Ahrenviölfeld ist nicht dabei! Bei den neuen Stationen ab 2027 werden 36 genannt, Ahrenviölfeld ist ebenfalls nicht dabei, dafür aber Ohrstedt und Husum Rosendahler Weg.

Das ist das Ergebnis für unser Dorf nach meiner Analyse des Entwurfs zum neuen LNVP. Sehr ernüchternd! Offensichtlich wurden unsere Machbarkeitsstudie sowie die Aktivitäten der Kreistage NF und SL/FL einfach ignoriert. Es bleibt der Versuch, über die nunmehr erforderlichen Stellungnahmen zum Entwurf noch Einfluss auf die Endfassung des LNVP zu nehmen.

- Jul/Aug 21 : Ich habe Lobbyorganisationen und Körperschaften, die zur Stellungnahme zum LNVP berechtigt sind, angeschrieben und für unseren Bahnhofpunkt um Unterstützung geworben. Dies waren:
 - Der Vorsitzende des Fahrgastverbandes Pro Bahn SH/HH;
 - der Vorsitzende des VCD Nord und
 - der Geschäftsführer des Schleswig-Holsteinischen Gemeindetags.
 - Der Vorlagetermin bei der NAH.SH war auf den 17.09.2021 festgesetzt.
- 19.08.2021: Die Beschlussvorlage des Kreises SL/FL zu dessen Stellungnahme zum

LNVP ist im Netz. Ich habe daraufhin am 29.08. den Landrat des Kreises SL/FL angeschrieben, mich bedankt, weiterhin um Unterstützung gebeten, habe auf Fehler hingewiesen und meine Unterstützung bei der Erstellung des RNVP angeboten.

- 24.08.2021: Der Kreis NF veröffentlicht seinen Stellungnahmenentwurf für die Beratung im Wirtschaftsausschuss. Der Entwurf ist 4 Seiten lang und umfasst 9 Unterpunkte. Ahrenviölfeld ist dem Kreis NF keinen gesonderten Unterpunkt wert sondern wird nur in einem Satz lapidar erwähnt. Ich zitiere den entsprechenden Teil des Stellungnahmenentwurfs:

„Die Einrichtung zusätzlicher Bahnhalte in Hattstedt, Struckum, Stedesand und Lindholm auf der Marschbahnstrecke sind sinnvoll und werden ausdrücklich begrüßt. Auf der Bahnstrecke Husum – Kiel sind im LNVP die zusätzlichen Bahnhalte Ohrstedt und „Rosendahler Weg“ vorgesehen, die positiv zu bewerten sind. Im Kreis Nordfriesland besteht auch die Forderung, den Bahnhof Ahrenviölfeld neu einzurichten.“

Dies ist mir zu wenig. Ich wende mich daher mit einem Schreiben an den Landrat von NF und bitte um Nachbesserung. Das Schreiben sende ich auch an unseren LVB im Amt Viöl und bitte um Unterstützung. Der LVB wendet sich daraufhin mit einem eigenen Schreiben, das unser Anliegen voll unterstützt, an den Landrat.

Auf diese beiden Schreiben hat uns der Landrat am 14. 09.2021 geantwortet. Ich zitiere aus seinem Antwortschreiben:

Ich bitte daher um Verständnis, dass Maßnahmen von denen nur eine teilträumliche Wirkung zu erwarten ist, im Entwurf der Stellungnahme des Kreises nicht in gleichem Umfang angesprochen werden.

Ihre Anregung, in der Stellungnahme des Kreises noch einmal deutlicher auf die bereits mit Resolution des Kreistags vom 17.11.2020 formulierten Forderungen zum Bahnhaltelpunkt Ahrenviölfeld hinzuweisen, kann ich jedoch nachvollziehen.

Ich habe daher bereits eine entsprechende Überarbeitung des Entwurfs der Stellungnahme der Verwaltung veranlasst und gehe davon aus, dass sich die Gremien des Kreises Nordfriesland aufgrund der bereits vorliegenden Resolution in diesem Punkt auf eine klare Aussage verständigen werden.

- 17.09.2021 Hier die finalen Stellungnahmen der Kreise NF und SL/FL, so wie sie durch die Kreistage verabschiedet wurden. Zunächst Nordfriesland:

7) Einrichtung zusätzlicher Bahnhalte

Die Einrichtung zusätzlicher Bahnhalte in Hattstedt, Struckum, Stedesand und Lindholm auf der Marschbahnstrecke ist sinnvoll und wird ausdrücklich begrüßt.

Der Kreistag des Kreises Nordfriesland hat zudem im November 2020 einstimmig eine Resolution für die Einrichtung von Bahnhalten auf der Strecke Husum – Jübek verabschiedet. Daher begrüßt der Kreis Nordfriesland die Einrichtung von Bahnhalten im Kreisgebiet ebenso wie die Reaktivierung der Station Schuby, wo wie in Ohrstedt eine Verknüpfung von Zug- und Regionalbuslinien (hier unter anderem der Taktbuslinie Husum – Schleswig) realisiert werden kann.

Im Entwurf des LNVP fehlt jedoch der auch von Seiten des Kreises Nordfriesland in seiner Resolution geforderte Bahnhof in der Gemeinde Ahrenviölfeld. Es besteht unverändert ein sehr starkes Engagement seitens der Bürger in Ahrenviölfeld sowie den Nachbargemeinden für die Errichtung eines Bahnhofes im Ort. Diese Forderung nach einer schnellstmöglichen Wiederinbetriebnahme des Bahnhalts Ahrenviölfeld wird seitens des Kreistages vollständig unterstützt.

Und hier die Stellungnahme des Kreises SL/FL:

Zu Kap. 4.3, Seite 20 sowie Kap. 5. ff.: Neue Stationen bis 2026 bzw. ab 2027

Im Rückblick auf die Resolution des Kreises Schleswig-Flensburg vom Dezember 2020 und die bis dahin immer wieder bekräftigte Forderung nach Bahnhöfen in Ahrenviölfeld und Mohrkirch (sowie Lindaunis) wird im Entwurf des LNVP nicht konkret eingegangen.

In Kapitel 5.1.1 auf Seite 23 wird lediglich erklärt, dass die Erhöhung der Zuverlässigkeit mit den Wünschen nach mehr Haltepunkten abzuwägen ist. In Kapitel 5.3.1. auf Seite 77 werden als neue Stationen u.a. genannt: Harrislee Nord, Harrislee Süd, Flensburg Campus/Krankenhaus, Flensburg-Weiche Süd und Tarup im Flensburger Raum sowie Eggebek, Schuby, Alt Duvenstedt und Neumünster Rendsburger Straße auf dem Streckenabschnitt Neumünster–Flensburg und Ohrstedt und Husum Rosendahler Weg zwischen Jübek und Husum.

Seitens Minister Dr. Buchholz wurde mit Schreiben vom 08.01.2021 erklärt, dass die Infrastruktur bezüglich Mohrkirch und Ahrenviölfeld derzeit keine Flexibilität im Fahrplan erlaubt. Zumindest für einen Halt in Ahrenviölfeld würde nach einer Beschleunigung der Strecke Husum-Jübek eine Machbarkeit gesehen. In Kapitel 5.1.1 auf Seite 24 wird ausgeführt, dass langfristig die Anzahl der Bahnübergänge sukzessive reduziert werden soll, was ebenfalls der Streckenbeschleunigung dienen dürfte. Für einen Halt in Mohrkirch wurde ein zu geringes Fahrgastpotential angeführt, um einen Halt der RE-Züge zu rechtfertigen. Inwiefern dieses bei den übrigen genannten Stationen gesehen wird bleibt im Entwurf unbeantwortet.

Dank der Stellungnahmen der Kreise NF und SL/FL sind wir guten Mutes für die Aufnahme eines Bahnhalt punktes im zukünftigen LNVP.

- 15.12.2021 : Unsere Hoffnungen wurden leider bitter enttäuscht. Der neue Landesweite Nahverkehrsplan (LNVP) wird veröffentlicht. Er umfasst 147 Seiten und ist damit um 17 Seiten länger als der Entwurf, aber Ahrenviölfeld findet dort trotz der positiven Stellungnahmen seitens der Kreise NF und SL/FL keinen Niederschlag.

Interessant ist nun, warum die NAH.SH den Stellungnahmen der Kreise NF und SL/FL nicht gefolgt ist. Dies kann man der Synopse entnehmen. Die Synopse der Stellungnahmen zum Entwurf des LNVP und die Erwiderungen der NAH.SH umfasst 812 Seiten. Ich zitiere die Erwiderung zur Stellungnahme des Kreises NF:

*„Aktuell ist die Realisierung neuer Haltepunkte an der Strecke zwischen Jübek und Husum aufgrund **fahrplantechnischer Zwänge** nicht möglich. Erst im Falle einer Beschleunigung der Strecke Jübek – Husum wären nach Prüfung des Fahrgastpotenzials sowie der sinnvollen Verknüpfung mit dem straßengebundenen ÖPNV gegebenenfalls weitere Halte einzurichten. Nach bisheriger Entwicklung wären hierbei aber vorrangig Halte in Ohrstedt oder Husum Rosendahler Weg zu prüfen, da die zu erwartende Fahrgastnachfrage in Ahrenviölfeld voraussichtlich geringer ausfällt.“*

Ich zitiere die Erwiderung zur Stellungnahme des Kreises SL/FL:

„Es wird derzeit geprüft, ob die Streckengeschwindigkeit Jübek - Husum auf 120 km/h angehoben werden kann. Wenn sich herausstellt, dass das Vorhaben umsetzbar und finanzierbar ist, dann können unter Beibehaltung der bestehenden Anschlüsse bis zu zwei Stationen zusätzlich angefahren werden. Bei einer ersten Betrachtung der erwartbaren Nachfrage schneiden die Stationen in Ohrstedt und Rosendahler Weg (Anbindung Mildstedt) besser ab als die Station Ahrenviölfeld.“

Mein Kommentar dazu: Man beharrt wieder auf der angeblich erforderlichen Beschleunigung der Strecke Husum-Jübek, die aber im LNVP an keiner Stelle aufgeführt ist und damit in einem überschaubaren Zeitraum nicht realisiert wird. Die zu erwartende Fahrgastnachfrage wird voraussichtlich als zu gering eingestuft, obwohl wir dieses Thema bereits in

unserer Machbarkeitsstudie und bei dem Gespräch im Jahr 2019 beim Minister in Kiel abgeräumt hatten, weil wir mit dem Bahnhof in Ahrenviölfeld ja nicht nur für unser Dorf stehen sondern die umliegenden Gemeinden Ahrenviöl, Bondelum und vor allen Dingen Treia mit einbezogen haben. Es ist daher nicht nachvollziehbar, dass Fakten einfach ignoriert werden. Schlussendlich führt man einfach „fahrplantechnische Zwänge“ für die Nichtrealisierung an, wo man meint, dass diese Begründung nicht näher erläutert werden muss, weil sie von „Laien“ - und dazu zählt man offensichtlich auch die Kreise NF und SL/FL – nicht nachvollzogen werden kann. Ich stelle dazu fest, dass diese Aussage blanker Unsinn ist, und habe bisher weder bei der DB noch bei der NAH.SH jemanden gefunden, der mir diese Aussage mit Bezug auf die gültige Vorschriftenlage beweisen könnte.

Dies ist ein neuerlicher Tiefschlag, den uns die Landesregierung mit ihrem neuen LNVP zum Jahresausklang 2021 versetzt hat. Obwohl sich das Land verpflichtet hat, gleichwertige Verhältnisse für die Landbevölkerung im Gegensatz zu der Stadtbevölkerung und deren Umlandgemeinden herzustellen, gewinnt man wieder mal den Eindruck, dass die Landbevölkerung zurückzustehen hat.

Manchmal wünsche ich mir die Zeit zurück, in der die Preußen die politische Verantwortung auch in unserem heutigen Bundesland Schleswig-Holstein trugen. Dort wurden im Gegensatz zur heutigen Zeit Eisenbahnstrecken und Bahnhöfe geplant und schnellstmöglich im geplanten Kostenrahmen realisiert. Von der Qualität der Baumaßnahmen zur damaligen Zeit profitieren wir noch heute, denken wir nur mal an den Nord-Ostsee-Kanal oder die Rendsburger Eisenbahnhochbrücke. Heute dauert bereits die Planung von Maßnahmen genauso wie die Realisierung der geplanten Maßnahmen ein Vielfaches der damaligen Zeit, der geplante Kostenrahmen wird so gut wie nie gehalten und meist um ein Mehrfaches überschritten, und die Qualität der Baumaßnahmen lässt in der Regel zu wünschen übrig und muss bereits nach kurzer Zeit nachgebessert werden.

So können wir wohl davon ausgehen, dass, wenn alles so weiter läuft wie bisher, wir noch mehr als 10 Jahre warten können, bis wir wieder einen Bahnhof in unserem Dorf haben. Dafür müssen wir alle sich bietenden Gelegenheiten nutzen, um unser Projekt voranzubringen. Dies kann z.B. ein neues Eisenbahnverkehrsunternehmen sein, das dann den Verkehr auf der Strecke betreibt. In jedem Fall muss es uns aber gelingen, unser Projekt im kommenden Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) zu verankern. Da bin ich noch zuversichtlich. Wichtig ist aber auch, dass bei der kommenden Landtagswahl im Mai 2022 die Abgeordneten in unserem Wahlkreis gewählt werden, die bereit sind, sich auf Landesebene für unser Projekt nachhaltig einzubringen.