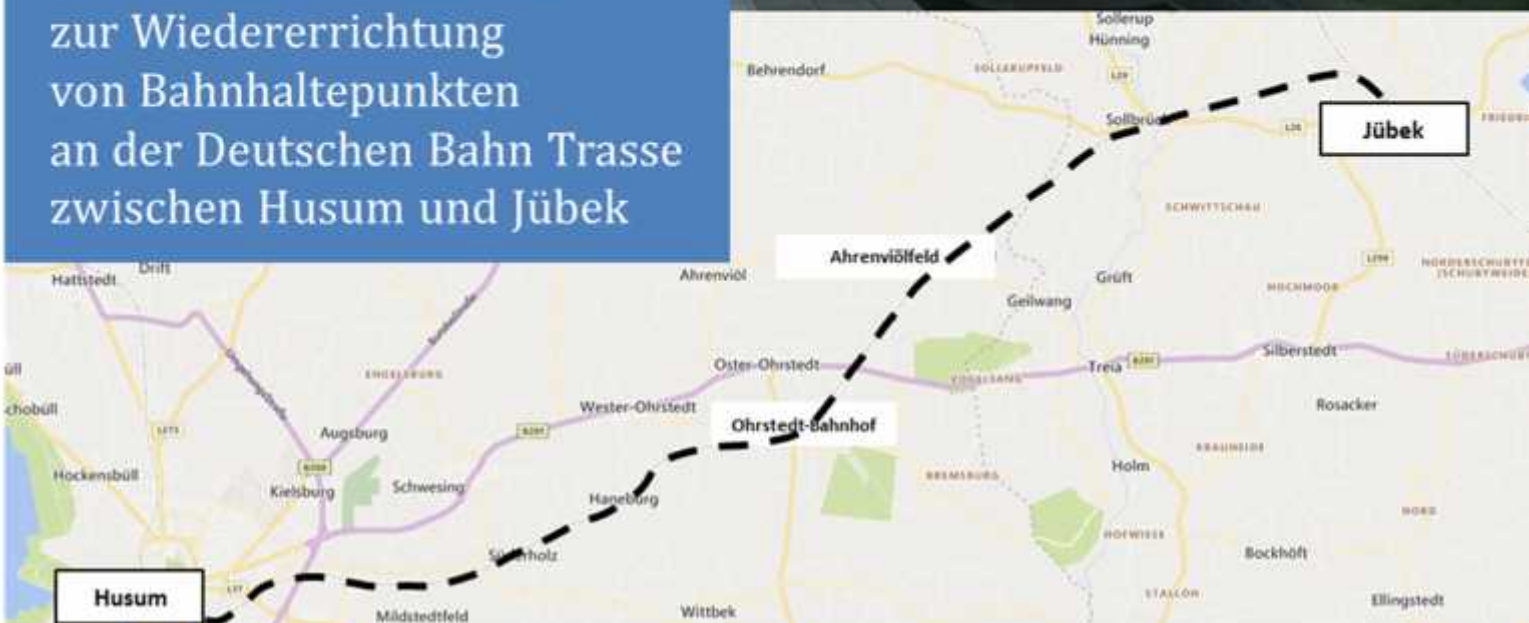


# Vom Hansen – Plan 1837 zum Neuen Hansen – Plan 2020



Machbarkeitsstudie  
zur Wiedererrichtung  
von Bahnhaltepunkten  
an der Deutschen Bahn Trasse  
zwischen Husum und Jübek



**Vom  
Hansen – Plan 1837  
zum  
Neuen Hansen – Plan 2020**

**Machbarkeitsstudie  
zur Wiedererrichtung von Bahnhaltepunkten  
an der Deutschen Bahn Trasse  
zwischen Husum und Jübek**

**von  
Joachim Selle, Dipl.-Ing., cand. Dipl.-Wirtsch.Ing.  
und  
J. Alexander Schmidt, Prof. Dr.-Ing.**

Beauftragt durch die Gemeinde Ahrenviölfeld am 10. September 2018  
Fertiggestellt: Ahrenviölfeld, den 29. März 2019



## Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung der Ergebnisse .....	3
1. Einleitung .....	5
2. Geschichtlicher Rückblick .....	7
3. Heutige Situation im Verlauf der Trassen Kiel-Rendburg und Husum-Jübek.....	10
3.1. Die Vergleichstrasse Kiel - Rendsburg .....	10
3.2. Die Trasse Husum - Jübek.....	11
3.3. Die Gemeinde Ahrenviölfeld als Fallbeispiel .....	12
4. Das integrierte Mobilitätskonzept für Nordfriesland .....	16
5. Der Landesweite Nahverkehrsplan (LNVP) .....	20
6. Die Regionalen Nahverkehrspläne (RNVP) im Planungsraum I .....	23
6.1. Der gemeinsame Teil .....	23
6.2. Der Regionalteil für den Kreis Nordfriesland .....	27
6.3. Der Schnittmengenteil (Kr SL – FL und Kr NF).....	28
7. Die Erschließungswirkung der Bahntrasse Husum – Jübek .....	31
8. Mögliche Bahnhaltdepunkte an der Trasse Husum – Jübek.....	35
8.1. Rahmenbedingungen.....	35
8.2. Möglicher Bahnhaltdepunkt Mildstedt - Rosendahl.....	36
8.3. Möglicher Bahnhaltdepunkt Mildstedt – Schwesing-Bahnhof .....	37
8.4. Möglicher Bahnhaltdepunkt Wester – Ohrstedt / Ohrstedt-Bahnhof .....	39
8.5. Möglicher Bahnhaltdepunkt Ahrenviölfeld .....	42
8.6. Möglicher Bahnhaltdepunkt Sollerup - Sollbrück .....	45
8.7. Zusammenfassung der Ergebnisse.....	47
9. Darstellung der Lösungsmöglichkeiten.....	48
9.1. Rahmenbedingungen für die Lösungsmöglichkeiten .....	48
9.1.1. Zulässige / mögliche Geschwindigkeit auf der Trasse.....	48
9.1.2. Analyse der möglichen Verspätungen am „Nadelöhr“ Jübek .....	50
9.1.3. Pünktlichkeitsanalyse des RE 74 am Bahnhof Jübek.....	52
9.2. Lösungsmöglichkeit 1: Die Sofortvariante .....	54
9.3. Lösungsmöglichkeit 2: Der Neue Hansen – Plan .....	55
10. Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen .....	60
11. Ausblick .....	62
Anlagenverzeichnis .....	64

### Zusammenfassung der Ergebnisse

Seit mehr als 100 Jahren gibt es eine durchgehende Eisenbahnverbindung auf der Trasse Husum – Jübek. Zeitweise bestanden auf dieser Strecke insgesamt fünf Haltebahnhöfe. In den 1980'er Jahren wurden diese eingestellt und zurückgebaut. Das Automobil, d.h. der motorisierte Individualverkehr (MIV) hat seitdem die Erschließung der ländlichen Region zwischen der östlichen und der westlichen Eisenbahntrasse (Marschbahn) übernommen. Der weiterhin bestehende öffentliche Busverkehr hatte keinen Ersatz zu bieten. Auf der bestehenden Eisenbahntrasse fährt gegenwärtig der Regionalexpress 74 (RE 74) ohne Halt zwischen Husum und Jübek und dann weiter mit einigen Zwischenhalten bis nach Kiel.

Der Abschnitt Rendsburg – Kiel ist von besonderem Interesse, weil hier in den vergangenen zwei Jahrzehnten einige Haltepunkte entstanden sind, die zu einer deutlichen Nachfragesteigerung geführt haben, und das Mobilitätsangebot für viele Bürger nachhaltig verbessert werden konnte.

Entlang der Eisenbahntrasse Husum - Jübek ist dagegen das Mobilitätsangebot mangelhaft. Es entspricht nicht annähernd den gegenwärtigen Grundprinzipien nachhaltiger und umweltbewusster Mobilitätskonzepte. In einer Zeit, in der multimodale Mobilitätsangebote auch im ländlichen Raum nachweislich machbar sind, besteht im Raum entlang der Trasse Husum – Jübek ein nicht mehr tragbares Defizit. Das fällt insbesondere bei den regionalen Verbindungen zwischen einzelnen Teilorten auf. Besonders eklatant zeigt sich dieser Mangel bei Verbindungen zum zugeordneten Versorgungszentrum, wie das Beispiel Ahrenviölfeld – Viöl zeigt.

Das Integrierte Mobilitätskonzept Nordfriesland sieht für die ländlichen Orte entlang der Trasse Husum - Jübek als Mobilitätsangebote Linien- bzw. Rufbusse vor. Der Landesweite Nahverkehrsplan (LNVP) stellt für die Trasse in den Jahren 2005-2012 eine Zunahme der Nachfrage um 10 % fest. Die Prognose für ein offensives Szenario findet sogar eine Zunahme der Verkehrsnachfrage um 21 %. Dass dieser positiven Entwicklung keine Infrastrukturmaßnahmen folgen, ist nicht logisch. Die Ungereimtheiten setzen sich im Regionalen Nahverkehrsplan fort.

Die Bahntrasse Husum – Jübek kann erhebliche Erschließungswirkungen entfalten, wie die in dieser Studie vorgenommenen Berechnungen nachweisen. Dazu müssen allerdings die Bahnhaltepunkte in einem durchschnittlich 5 km breiten „Korridor“ entlang der Strecke funktionieren. Vorgenommene Berechnungen weisen zweifelsfrei nach, dass zwei Bahnhaltepunkte (Ohrstedt-Bahnhof und Ahrenviölfeld) den „Korridor“ ausgezeichnet erschließen und einen potentiellen Einzugsbereich für insgesamt 4.900 Einwohner haben können (Ahrenviölfeld: 2.500 EW, Ohrstedt-Bahnhof: 2.400 EW).

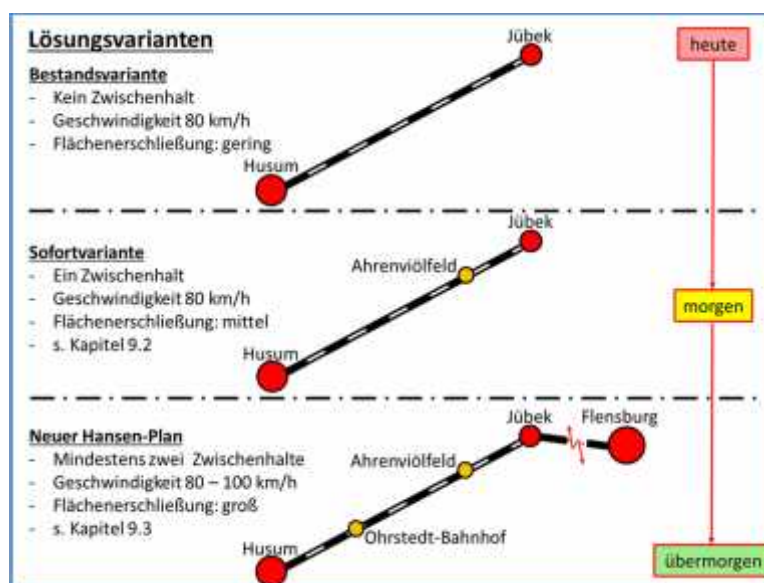
Um differenziert zu ermitteln, welche Bahnhaltepunkte auf der Strecke Husum-Jübek sich für eine Wiedererrichtung eignen, werden anschließend die ursprünglichen fünf Stationen im Detail untersucht. Nicht geeignet erweisen sich nach den vorher entwickelten Kriterien Mildstedt - Rosendahl, Mildstedt - Schwesing-Bahnhof sowie

Sollerup – Sollbrück. Für eine Wiedererrichtung werden der Bahnhof Wester-Ohrstedt / Ohrstedt-Bahnhof (gut) sowie der Bahnhof Ahrenviölfeld (sehr gut) eingeschätzt und zur weiteren Untersuchung empfohlen.

In einem anschließenden Abschnitt werden die Rahmenbedingungen für die beiden mögliche Lösungsansätze aufgezeigt. Zum einen wird die derzeit zulässige/mögliche Streckengeschwindigkeit von 80 km/h einer Betrachtung unterzogen. Zum anderen dient eine Untersuchung der möglichen Verspätungen am „Nadelöhr“ Jübek sowie eine Pünktlichkeitsanalyse des RE 74 dazu, um die bestehende Flexibilität auf der Trasse zu zeigen. Das legt offen, was bereits jetzt schon – ohne Veränderungen im Fahrplan – möglich ist.

Die Untersuchung zeigt abschließend sehr deutlich, dass

1. eine kurzfristig realisierbare **Sofortvariante** die Wiedererrichtung des Bahnhofpunkts Ahrenviölfeld ist. Damit wird mit einem Investitionsvolumen von ca. EUR 500.000 ein Einzugsbereich von ca. 2.500 Einwohnern erschlossen. Der 1-Stunden-Taktfahrplan bleibt ohne Einschränkung bestehen. Ob der Bahnhofpunkt Ahrenviölfeld als Haltepunkt oder Bedarfshalt eingerichtet wird, muss im Verlauf des weiteren Abstimmungsprozesses entschieden werden;
2. eine Untersuchung zur Einrichtung einer Regionalbahn Husum – Flensburg beauftragt werden sollte, die auch die Reaktivierung ehemaliger Bahnhofpunkte einschließt. Das würde den **Neuen Hansen-Plan** in greifbare Nähe rücken;
3. mit letzterem auch eine Ertüchtigung einschließlich erforderlicher Gleis- und Sicherungsmaßnahmen auf der Bahntrasse Husum – Jübek auch die Wiedererrichtung des Bahnhofpunktes Ohrstedt-Bahnhof umfassen wird und insgesamt große Auswirkungen auf die Erschließungsfunktion durch die Trasse hat.



Kopie der Abb. 63 aus Kapitel 10: Zusammenfassung der Lösungsmöglichkeiten

### 1. Einleitung

In der Bevölkerung entlang der Eisenbahntrasse Husum - Jübek besteht infolge einer desolaten Anbindung der Gemeinden an die Mittelzentren Husum und Schleswig sowie den Zentralort Viöl der dringende Bedarf, wieder an das Eisenbahnnetz der Deutschen Bahn (DB) angeschlossen zu werden, nachdem der öffentliche Busverkehr (ÖPNV) nur unzureichend Verknüpfungsfunktionen übernimmt. Angesichts dieser Situation hat der Gemeinderat der Gemeinde Ahrenviölfeld die Initiative ergriffen und auf seiner Sitzung am 10. September 2018 einstimmig beschlossen, diese Studie in Auftrag zu geben.

Dieser Beschluss der Gemeinde Ahrenviölfeld spiegelt den gegenwärtigen Trend wider, nachhaltige und klimagerechte Mobilitätskonzepte für ländliche Räume und für urbane Zentren gleichermaßen zu entwickeln, die die einseitige Abhängigkeit vom individuellen Automobil und dem Verbrennungsmotor reduzieren sollen. Über allem stehen die Klimaschutzziele der UN, der europäischen Union und von Deutschland, um dem Klimawandel zu begegnen. Dieses wird gegenwärtig und umfassend, aber im Einzelnen auch kontrovers ausgiebig in den Medien und politischen Gremien diskutiert. Fakt ist allerdings, dass der MIV (d.h. das Automobil) nicht der einzige Baustein eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts sein darf. Vielmehr müssen derartige Konzepte multimodal aufgestellt sein, müssen den Schienenverkehr, den Busverkehr, den Bürgerbus, das elektrische Fahrrad, etc. und letztlich auch den Fußgänger als verbindende Mobilitätsformen einbeziehen. In die Zukunft schauend, sind sogar autonome Fahrzeuge einzubeziehen, kleine elektrische Busse, die ohne Fahrer die Menschen aus ihrer Gemeinde an einen Haltepunkt einer der Hauptachsen im Kreisgebiet bringen.

Letzteres war eine der wesentlichen Empfehlungen im "Masterplan Daseinsvorsorge" für die Modellregion Nordfriesland aus dem Jahr 2011<sup>1</sup>. Seinerzeit wurde eine Mobilitätsinitiative angeregt, um das "Schülerbeförderungssystem zu einem flexiblen Nahversorgungssystem für alle Generationen" zu entwickeln. Gefordert wurde darüber hinaus ein "bezahlbares Mobilitätskonzept, das stärker auf teilräumliche Leistungen konzentriert ist, um die Lebensqualität in den Teilräumen zu erhalten"<sup>2</sup> und dazu flexible Bedienformen zu entwickeln. Acht Jahre später ist - auch nach Interventionen aus verschiedenen Richtungen - immer noch nichts passiert.

Das war Ausgangspunkt für die hier vorgestellte Machbarkeitsstudie. Nach einem kurzen geschichtlichen Rückblick auf Bahntrassen zwischen Husum und Kiel wird die derzeitige Situation an den Trassen Rendsburg – Kiel und Husum – Jübek betrachtet. Dabei wird jeweils die Situation in der Gemeinde Ahrenviölfeld als Bezugspunkt herangezogen. Vor diesem Hintergrund werden die gegenwärtig gültigen Konzepte und Pläne für das Land S-H und den Kreis NF – mit besonderem Fokus auf die Bahntrasse Husum – Jübek wie folgt - analysiert:

---

<sup>1</sup> Kreis NF, Masterplan Daseinsvorsorge, S. 14

<sup>2</sup> a.a.O., S. 14

Das integrierte Mobilitätskonzept „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“, herausgegeben im Januar 2013 durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), dessen Anwendung durch den Kreistag Nordfriesland im Jahr 2014 beschlossen wurde.

Der „Landesweite Nahverkehrsplan bis 2017 (LNVP)“, herausgegeben im April 2014 durch den Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig – Holstein.

Der „1. Regionale Nahverkehrsplan (RNVP) des Planungsraums I für den Zeitraum 2017 - 2021“, beauftragt im April 2017 (Beschlussfassung) durch die Kreise Nordfriesland (Kr NF) und Schleswig - Flensburg (Kr SL-FL) sowie die Stadt Flensburg.

Anschließend wird die Trasse Husum – Jübek sehr detailliert untersucht, vor allem im Hinblick auf mögliche Bahnhaltepunkte und ihre Erschließungswirkung, um konkrete Lösungsmöglichkeiten zu entwickeln. Daraus werden Empfehlungen zum weiteren Vorgehen abgeleitet, um abschließend einen Blick in die Zukunft der Mobilität ländlicher Regionen zu werfen.

Den Verfassern der Studie geht es nicht zuletzt auch darum, mit integrierten, nachhaltigen Mobilitätssystemen die Lebensqualität im ländlichen Raum deutlich zu verbessern und im Sinne einer klugen Daseinsvorsorge bezahlbar, bequem und umweltschonend zu vernetzen.

Joachim Selle und J. Alexander Schmidt, 29. März 2019

### Bemerkung

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im Text verallgemeinernd das generische Maskulinum verwendet. Weibliche und männliche Personen sowie Personen, die sich keinem der beiden Geschlechter zuordnen, sind damit selbstverständlich gleichberechtigt angesprochen.

## 2. Geschichtlicher Rückblick

Wenn man bedenkt, dass die erste Eisenbahn in Deutschland im Jahre 1835 von Nürnberg nach Fürth rollte, ist es höchst erstaunlich, dass bereits am 16. Januar 1837 im Husumer Wochenblatt die erste Eisenbahntrasse in Schleswig -



Abbildung 1: Der Hansen – Plan im Jahr 1837

Holstein Erwähnung fand. Dies war die vom Flensburger Christian Hansen geplante Strecke von Flensburg zu den Häfen nach Husum und Tönning, bekannt unter dem Namen Hansen – Plan (s. Abb. 1). Es bestand ein reger Viehhandel mit Großbritannien, und man wollte mit dieser Maßnahme den gefährlichen Seeweg durch das Skagerrak umgehen. Man konnte beim dänischen König 1840 zwar die Vermessung der Strecke durchsetzen, gebaut wurde sie zwischen Husum und Flensburg auf dieser Trasse aber erst im Jahre 1926<sup>3</sup>.

Als erste Strecke in Schleswig – Holstein wurde 1844 die Strecke Altona – Kiel auf der Trasse Altona – Elmshorn – Neumünster – Kiel eröffnet. 1845 wurde die Trasse von Neumünster nach Rendsburg und von Elmshorn über Glückstadt nach Itzehoe erweitert.

Die Befürworter einer Verbindung Flensburg – Husum – Tönning ließen aber nicht locker, weil sich der Viehhandel mit Großbritannien gut entwickelte. Mit Hilfe von englischen Ingenieuren entstand 1854 – abweichend vom Hansen-Plan – nach nur zwei Jahren Bauzeit eine Eisenbahnverbindung zwischen Tönning und Flensburg auf der Trasse Tönning – Husum – Ohrstedt – Sollbrück – Eggebek – Tarp – Översee

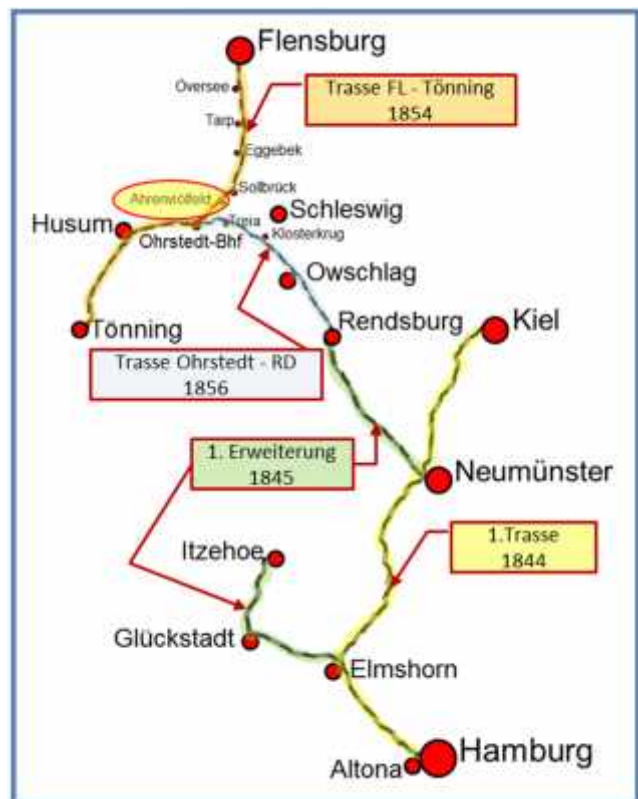


Abbildung 2: Trassenführung zwischen 1844 und 1856

<sup>3</sup> Chronik Ahrenviölfeld, Kapitel 4: „Die Geschichte und Entwicklung der Eisenbahn“, S. 63 - 73



– Flensburg (s. Abb. 2). Seit diesem Jahr liegen also in Ahrenviölfeld bereits Schienen. Nachdem Schleswig-Holstein 1866 preußische Provinz geworden war, planten und bauten 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<sup>4</sup>. Die Reichsbahnzeit, etwa von 1920 bis zur Gründung der Bundesrepublik Deutschland, als die Bundesbahn die Verantwortung übernahm, und weiter bis zum Anfang der 1960'er Jahre hat die Bahninfrastruktur in Ahrenviölfeld schadlos überstanden. Der Konkurrenzdruck durch die Straße zwang die Bahn jedoch 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<sup>5</sup>. Das für Ahrenviölfeld beispielhaft beschriebene Vorgehen gilt analog für alle Bahnhaltdepunkte entlang der Trasse Husum – Jübek.

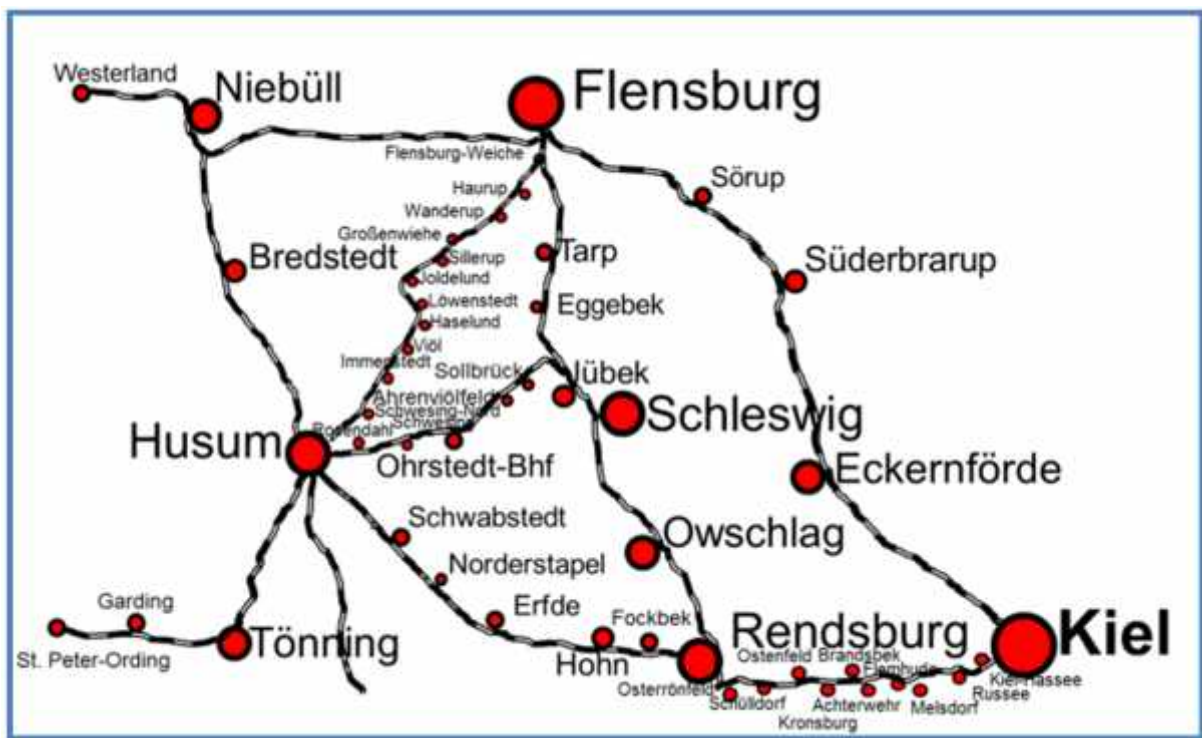


Abbildung 3: Eisenbahnnetz gegen Ende der 1960'er Jahre

War das Eisenbahnnetz im zu betrachtenden Bereich Ende der 1960'er Jahre noch sehr dicht (Abb. 3), wandelte sich das Bild bei Übernahme des Netzes durch die Deutsche Bahn AG, die 1993 durch die Fusion von Bundesbahn und Reichsbahn entstanden war, erheblich (Abb. 4 auf der folgenden Seite).

<sup>4</sup> a.a.O.

<sup>5</sup> a.a.O.

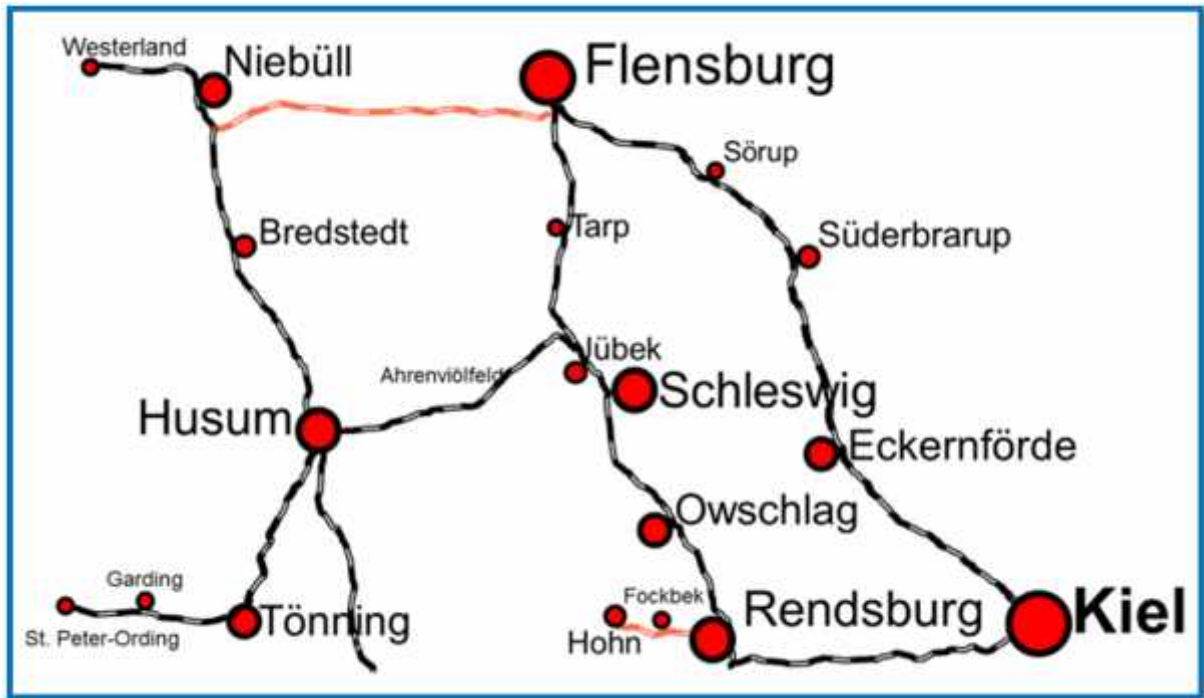


Abbildung 4: Eisenbahnnetz Anfang der 1990'er Jahre

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 wurden nicht mehr angefahren. Alle Bahnhöfe an der Strecke Husum – Jübek und Rendsburg – Kiel stellten ihren Betrieb ein und wurden mit Ausnahme von Schwesing zurückgebaut.

### **3. Heutige Situation im Verlauf der Trassen Kiel-Rendsburg und Husum-Jübek**

Der RE 74 befährt zur Zeit die Strecke Husum – Kiel im Stundentakt und nutzt dazu

- zwischen den Bahnhöfen Husum und Jübek die Trasse Husum – Jübek, die mit der Studie untersucht werden soll,
- zwischen den Bahnhöfen Jübek und Rendsburg die Trasse Flensburg – Hamburg, die in der Studie nicht weiter betrachtet wird, und
- zwischen Rendsburg und Kiel die Trasse Rendsburg – Kiel, die in der Studie als Vergleichstrasse herangezogen wird, weil dort in den letzten 20 Jahren erhebliche Investitionen in die Infrastruktur vorgenommen wurden, die eine deutliche Nachfragesteigerung zur Folge hatten.

Die letztgenannte Trasse Rendsburg – Kiel wird im Folgenden als Vorbild für die Trasse Husum – Jübek herangezogen. Sie soll zunächst beschrieben werden.

#### **3.1. Die Vergleichstrasse Kiel - Rendsburg**



Abbildung 5: Eisenbahntrasse Rendsburg - Kiel

Seit Anfang der 1990'er Jahre setzte erneut ein Umdenken ein. Umwelt- und Klimaschutz bekamen Schritt für Schritt eine hohe Priorität, so dass die Bahn wieder verstärkt in eine gesamtheitliche Verkehrs- und Mobilitätsplanung einbezogen wurde. Dies gelang besonders gut im Kreis Rendsburg – Eckernförde, wo nach und nach sieben Bahnhaltspunkte reaktiviert bzw. an neuer Stelle entstanden sind; die letzten fünf im Januar 2015 (s. Abb. 5). 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, nicht elektrifizierten 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.

### 3.2. Die Trasse Husum - Jübek

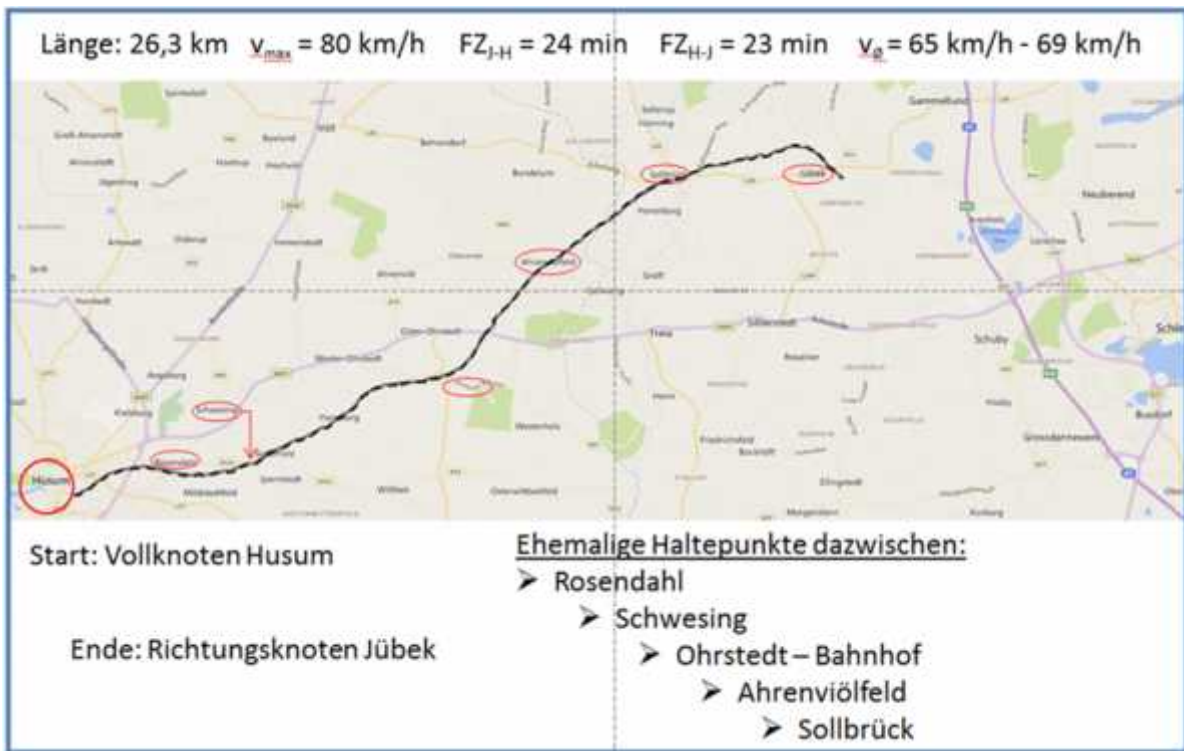


Abbildung 6: Eisenbahntrasse Husum - Jübek mit Streckeninformationen

Die Trasse Husum – Jübek wird ebenso wie die Trasse Rendsburg – Kiel durch den RE 74 bedient, zu Hauptreisezeiten im 60 - Minuten – Takt und im Regelfall durch LINT 41 – Triebzüge mit zwei Wagenhälften in Einfachtraktion. Allerdings gibt es zwischen Husum und Jübek derzeit keinen weiteren Haltepunkt. Alle ursprünglichen Haltepunkte an der Trasse (Rosendahl, Schwesing, Ohrstedt-Bahnhof, Ahrenviölfeld und Sollbrück) wurden in den 1970'er und 1980'er Jahren aufgegeben (s. Abb. 6). Die Trasse ist zwischen Husum und Jübek 26,3 Kilometer lang und darf mit einer Maximalgeschwindigkeit von 80 km/h befahren werden. Gemäß Fahrplan benötigt der Zug zwischen Husum und Jübek eine Fahrzeit von 23 Minuten und in umgekehrter Richtung von Jübek nach Husum eine Fahrzeit von 24 Minuten. Der RE 74 befährt die Strecke Husum - Jübek demnach mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 68,6 km/h, die Strecke Jübek – Husum mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 65,8 km/h.

Bei einem integralen Taktfahrplan, der auch beim RE 74 zur Anwendung kommt, wird nie mit der maximal möglichen Geschwindigkeit sondern immer mit der optimalen Geschwindigkeit gefahren, um die Umsteigezeiten an den Knoten zu optimieren. Bei einem Vollknoten hat man, aus beiden Richtungen kommend, innerhalb einer adäquaten Umsteigezeit (ca. 3 - 12 Minuten) Anschluss an alle möglichen Richtungen. Dies ist in Husum gewährleistet (s. Abb. 7 nächste Seite). Bei einem Richtungsknoten kann man zwar umsteigen, hat aber keinen Anschluss in alle anderen möglichen Richtungen innerhalb des o.a. Zeitrahmens von 3 bis 12 Minuten. Dies ist in Jübek der Fall (s. Abb. 8 nächste Seite). Betrachten wir dazu die beiden Knoten an der Trasse Husum – Jübek im Einzelnen:

## Der Vollknoten Husum und der Richtungsknoten Jübek

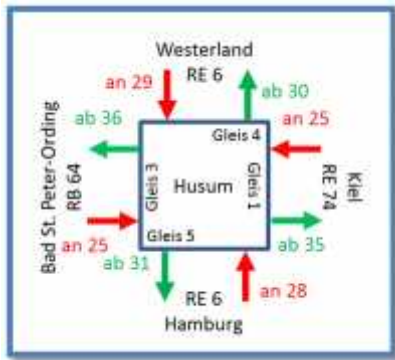


Abbildung 7: Vollknoten Husum

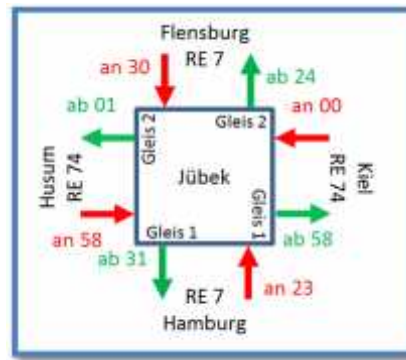


Abbildung 8: Richtungsknoten Jübek

In Husum sind alle Anschlüsse idealtypisch realisiert. In Jübek sieht es derzeit völlig anders aus: Aus Hamburg kommend, wartet man 38 Minuten bis zur Weiterfahrt nach Husum. Aus Flensburg kommend, wartet man 31 Minuten bis zur Weiterfahrt nach Husum. Aus Husum kommend, wartet man 26 Minuten bis zur Weiterfahrt nach Flensburg und 33 Minuten bis zur Weiterfahrt Richtung Hamburg.

Die Reisezeit (Fahrzeit plus Haltezeiten) des RE 74 zwischen Husum und Kiel beträgt in jede Richtung 1 Stunde und 22 Minuten. Die Fahrtrichtungswechselzeit beträgt am Hauptbahnhof in Kiel 6 Minuten, am Bahnhof in Husum 10 Minuten. Die Umlaufzeit des RE 74 beträgt damit 2 Stunden und 44 Minuten Reisezeit (2 mal 1 Stunde und 22 Minuten) plus 6 Minuten Fahrtrichtungswechselzeit in Kiel plus 10 Minuten Fahrtrichtungswechselzeit in Husum gleich 3 Stunden. Das bedeutet, dass zur Bedienung der Strecke im 60 – Minuten – Takt die Ressourcen (1 LINT – 41 – Triebzug mit 2 Wagenhälften in Einfachtraktion plus ein Triebzugfahrer) zu jedem Zeitpunkt der Nutzung gemäß Fahrplan dreifach vorhanden sein müssen.

### 3.3. Die Gemeinde Ahrenviölfeld als Fallbeispiel

Ahrenviölfeld, ein Dorf mit ca. 230 Einwohnern, liegt als Randgemeinde des Kreises Nordfriesland an der Kreisstraße K 79 und der Eisenbahntrasse Husum – Jübek (s. Abb. 9). Erst 1933 wurde Ahrenviölfeld eigenständige Gemeinde und war bis dahin ein Ortsteil von Ahrenviöl. Nicht zuletzt deshalb wurde im Volksmund der Ort häufig auch Ahrenviöl – Bahnhof genannt. Bis auf den heutigen Tag wird Ahrenviölfeld im Bahnkataster unter Ahrenviöl geführt. Die Straßenentfernung zur heutigen Nachbargemeinde Ahrenviöl beträgt 4,7 km, die zur Nachbargemeinde Treia im Kreis Schleswig – Flensburg beträgt 4,1 km. Die Kreisstraße K 79 verfügt zwischen Ahrenviölfeld und Treia sogar über einen durchgängigen Radweg, was auf die guten funktionalen, infrastrukturellen und sozialen Beziehungen zwischen den beiden Gemeinden hinweist, die durch die Kreisgrenze nicht gestört sind. Der der Gemeinde zugeordnete ländliche Zentralort ist Viöl im Nordwesten von Ahrenviölfeld. Viöl ist zugleich das zugeordnete Versorgungszentrum, was gleichermaßen für Bondelum, Ahrenviöl, Wester- und Oster-Ohrstedt gilt. Die Straßenentfernung vom Ortskern Ahrenviölfeld zum Ortskern Viöl beträgt 11,5 km und verläuft über die Kreisstraße

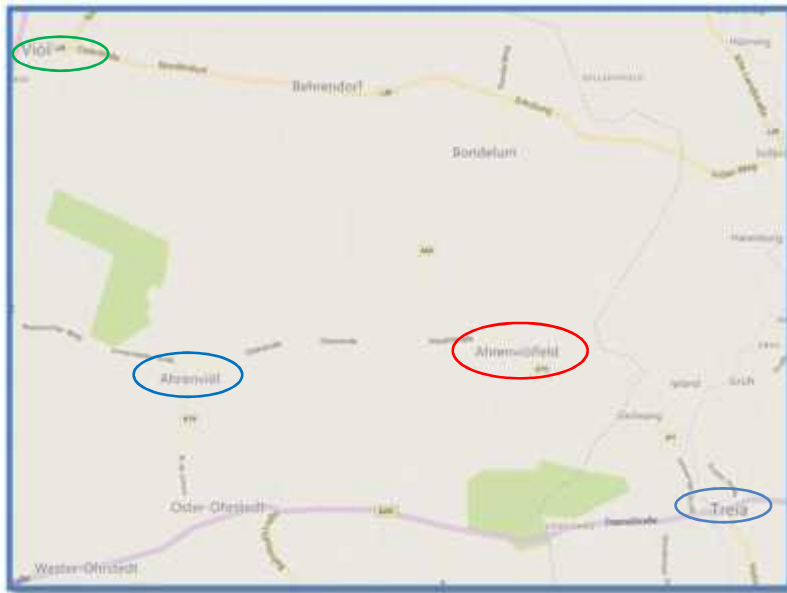


Abbildung 9: Lage Ahrenviölfeld

K 79 nach Westen bis zur Kreisstraße K 69, dann auf der Kreisstraße K 69 nach Norden über Bondelum bis zur Landesstraße L 28, anschließend auf der Landesstraße L 28 nach Westen über Behrendorf bis Viöl. Ein guter Fußgänger schafft diese Entfernung in ca. 3 Stunden, ein Fahrradfahrer in ca. 45 Minuten, ein Autofahrer in ca. 10 Minuten. Es stellt sich berechtigtermaßen die

Frage, wie lange man benötigt, wenn man auf den vorhandenen ÖPNV, d.h. den Bus angewiesen ist?

Zuallererst bleibt grundsätzlich festzuhalten, dass am Samstag, Sonn- oder Feiertag überhaupt kein Bus als ÖPNV Ahrenviölfeld anfährt. Dies gilt gleichermaßen für Bondelum und Ahrenviöl. Die Abfahrtszeiten der Busse sind auf den Schülerverkehr optimiert: Sie fahren wochentags zweimal morgens und zweimal mittags.

Betrachten wir die unterschiedlichen Fahrmöglichkeiten (s. dazu Anlage B - 1)

- auf der Strecke Ahrenviölfeld Bahnhof – Viöl ZOB:
  - wochentags (Mo – Fr) bis zu 9 Fahrmöglichkeiten;
  - früheste Abfahrtszeit: 06:53 Uhr;
  - früheste Ankunftszeit: 07:54;
  - späteste Abfahrtszeit: 15:47 Uhr;
  - späteste Ankunftszeit: 18:54 Uhr;
  - kürzeste Fahrzeit: 00:45 Std;
  - längste Fahrzeit: 03:07 Std;
  - erforderliche Umstiege: zwischen 1 und 5;
  - häufigste Umstiegsorte: Husum, Treia, Jübek.
- auf der Strecke Viöl ZOB – Ahrenviölfeld Bahnhof:
  - wochentags (Mo – Fr) bis zu 7 Fahrmöglichkeiten;
  - früheste Abfahrtszeit: 07:02 Uhr;
  - früheste Ankunftszeit: 07:58;
  - späteste Abfahrtszeit: 17:07 Uhr;
  - späteste Ankunftszeit: 18:07 Uhr;
  - kürzeste Fahrzeit: 00:56 Std;
  - längste Fahrzeit: 01:18 Std;
  - erforderliche Umstiege: zwischen 1 und 2;
  - häufigste Umstiegsorte: Husum, Immenstedt, Ahrenviöl.

Auch wenn die Fahrstrecke Viöl – Ahrenviölfeld offensichtlich deutlich komfortabler ist (Fahrzeiten, Umstiege) als in der Gegenrichtung, ist für Personen, die Termine wahrzunehmen haben und nicht auf einen Pkw zurückgreifen können, die Verbindung zwischen den beiden Orten ausgesprochen unattraktiv. Die Busse fahren im Übrigen außerhalb der Schülertransportzeiten fast leer. Hinzu kommt, dass der Grundbedarf des täglichen Lebens grundsätzlich auch in Treia oder Wester-Ohrstedt befriedigt werden kann. Wenn der Bus schon über Husum Richtung Viöl fährt, kann man seine Bedürfnisse im Mittelzentrum Husum sicherlich besser befriedigen als in dem ländlichen Zentralort Viöl; das spiegelt sich im Verhalten der Bürger wider.

Darüber hinaus sind insbesondere für ältere Bürger ohne eigenen Pkw aber auch für Jugendliche die Mittelzentren Husum, Schleswig, Heide und Rendsburg von Bedeutung. Das gilt darüber hinaus auch für das Oberzentrum Flensburg, die Landeshauptstadt Kiel und im weiteren Sinne auch für Hamburg, weil beispielsweise Facharzttermine wahrgenommen werden, Sport- oder andere kulturelle Veranstaltungen besucht werden oder einfach nur Reisen mit einem Fernzug oder dem Flugzeug angetreten werden. Umweltbewusste Autofahrer mit eigenem Pkw, die gerne auf die zeitaufwendige Suche nach teuren Parkplätzen in einer Stadt verzichten, steigen gern auf die Bahn um. Für Ahrenviölfelder sind daher die beiden möglichen Bahnhöfe in Husum und Jübek und deren Erreichbarkeit mit dem übrigen ÖPNV zu betrachten:

- Bahnhof Husum: Straßenentfernung: 19,5 km
- Bahnhof Jübek: Straßenentfernung: 12,2 km

### Busanbindung Haltestelle Ahrenviölfeld Bahnhof an Bahnhof Husum

Auszug aus dem Fahrplanheft gemäß Anlage B - 2

Möglichkeit	Ab	Mit	An	Umsteigen	Ab	weiter mit	An	Dauer	Verkehrstage
1	06:53	Bus 1046	07:25	Husum ZOB	07:26	Bus 1051	07:28	00:35	Mo - Fr
					07:25	Fußweg	07:30	00:37	Mo - Fr
2	07:58	Bus 1046	08:03	Treia Schule	08:10	Bus 1046	08:40	00:42	Mo - Fr
3	11:21	Bus 1049	11:55	Wester-Ohrstedt West	12:24	Bus 1046	12:40	01:19	Mo - Do
4	12:19	Bus 1049	12:25	Treia Schule	12:45	Bus 1046	13:13	00:54	Mo - Do
5	13:04	Bus 1049	13:39	Wester-Ohrstedt West	14:01		14:13	01:09	Mo - Do
6	14:10	Bus 1046					14:35	00:25	Mo - Fr
7	15:47	Bus 1046	15:51	Treia Schule	17:41	Bus 1046	18:05	02:18	Mo - Fr
8	18:07	Bus 1046	18:11	Treia Schule	18:58	Bus 1046	19:19	01:12	Mo - Fr

Index:

	Umsteigezeiten
	längste Fahrzeit
	kürzeste Fahrzeit

Tabelle 1: Busanbindung Ahrenviölfeld Bahnhof an Bahnhof Husum

Die Busse zum Bahnhof nach Husum verkehren nur werktags hauptsächlich zu Schulzeiten (s. Tabelle 1). Dabei ist die Möglichkeit 6 mit einer Fahrzeit von 25 Minuten angemessen. Die Möglichkeiten 7 und 8 sind wegen langer Umsteige-

zeiten in Treia unakzeptabel. In umgekehrter Richtung vom Bahnhof Husum nach Ahrenviölfeld (s. Tabelle 2) sind mit Ausnahme der Möglichkeit 2 die Fahrzeiten angemessen. Sie beinhalten aber immer einen Fußweg von ca. 5 Minuten vom Bahnhof Husum bis zum ZOB Husum, was eine Schwierigkeit für in der Mobilität eingeschränkte Personen bedeutet.

### Busanbindung Bahnhof Husum an Haltestelle Ahrenviölfeld Bahnhof

Auszug aus dem Fahrplanheft gemäß Anlage B - 2

Möglichkeit	Ab	Mit	An	Umsteigen	Ab	weiter mit	An	Dauer	Verkehrstage
1	07:30	Fußweg	07:35	Husum ZOB	07:35	Bus 1046	07:58	00:28	Mo - Fr
2	11:20	Fußweg	11:25	Husum ZOB	11:25	Bus 1046			
			11:43	Ahrenviöl Hauptstraße	12:13	Bus 1049	12:19	00:59	Mo - Do
3	12:30	Fußweg	12:35	Husum ZOB	12:35	Bus 1046			
			12:50	Oster-Ohrstedt Schule	12:55	Bus 1049	13:04	00:34	Mo - Do
4	13:20	Fußweg	13:25	Husum ZOB	13:25	Bus 1046	13:57	00:37	Mo - Fr
5	15:10	Fußweg	15:15	Husum ZOB	15:15	Bus 1046	15:47	00:37	Mo - Fr
6	17:30	Fußweg	17:35	Husum ZOB	17:35	Bus 1046	18:07	00:37	Mo - Fr

Index:

	Umsteigezeiten
	längste Fahrzeit
	kürzeste Fahrzeit

Tabelle 2: Busanbindung Bahnhof Husum an Ahrenviölfeld Bahnhof

Zum Bahnhof nach Jübek, der deutlich dichter an Ahrenviölfeld liegt, gestaltet sich die Erreichbarkeit mit dem Bus erheblich schwieriger (s. Anlage B – 3). Der Hauptweg dorthin führt in der Regel über den Bahnhof Husum und dann mit dem RE 74 nach Jübek. Die schnellste Zeit, um die Straßenentfernung von 12 km zu überwinden, beträgt 1 Stunde und 8 Minuten, die längste Zeit 3 Stunden und 14 Minuten, wobei man bis zu 6 mal umsteigen muss. Dazu folgendes Beispiel:

Man nutzt den Bus ab der Haltestelle Ahrenviölfeld Bahnhof quasi direkt neben dem Eisenbahngleis. Will man jetzt nach Jübek fahren, besteigt man um 06:53 Uhr den Bus 1046 nach Husum und steigt dort um 07:35 in den RE 74 nach Jübek, wo man um 07:58 Uhr ankommt. Das bedeutet, auch wenn man die schnellste Verbindung von 1 Stunde und 8 Minuten nutzt, ist man nach etwa 1 Stunde genau an der Stelle in Ahrenviölfeld, an der man in den Bus eingestiegen ist; nur man sitzt im Zug.

Da alle Anbindungen an den Bahnhof Jübek unakzeptabel sind, wird auf eine tabellarische Darstellung der Verbindungen verzichtet.



#### 4. Das integrierte Mobilitätskonzept für Nordfriesland

Die Umsetzung des vom BMVI auf der Basis des Masterplans Daseinsvorsorge<sup>6</sup> im Jahr 2013 erlassenen Konzeptes wurde im Jahr 2014 vom Kreistag des Kreises Nordfriesland beschlossen. Zum strategischen Ansatz des Konzeptes zitieren wir:

„Das Konzept wurde in einem kooperativen Planungsprozess gemeinsam mit vielen regionalen [im Kreis Nordfriesland, Zusatz der Verfasser] Akteuren erarbeitet und umfasst

- ein **Kooperationsraumkonzept**, das die freiwillige Zusammenarbeit von Gemeinden im Bereich der Daseinsvorsorge und die Ausbildung von Versorgungszentren an zentralen, gut erreichbaren Standorten vorsieht, an denen Infrastrukturen der Daseinsvorsorge langfristig zu bündeln sind, sowie
- ein hierauf abgestimmtes innovatives **Mobilitätskonzept**, das neben bestehenden konventionellen ÖPNV-Angeboten auch flexible Bedienungsformen im ÖPNV, neue Formen der Elektromobilität sowie Mobilitätsangebote des bürgerschaftlichen Engagements beinhaltet.<sup>7</sup>

Dazu wurden im Kreis Nordfriesland zunächst 18 Kooperationsräume gebildet (s. Abb. 10<sup>8</sup>). Die Bereiche, die diese Kooperationsräume abdecken, sind nicht identisch

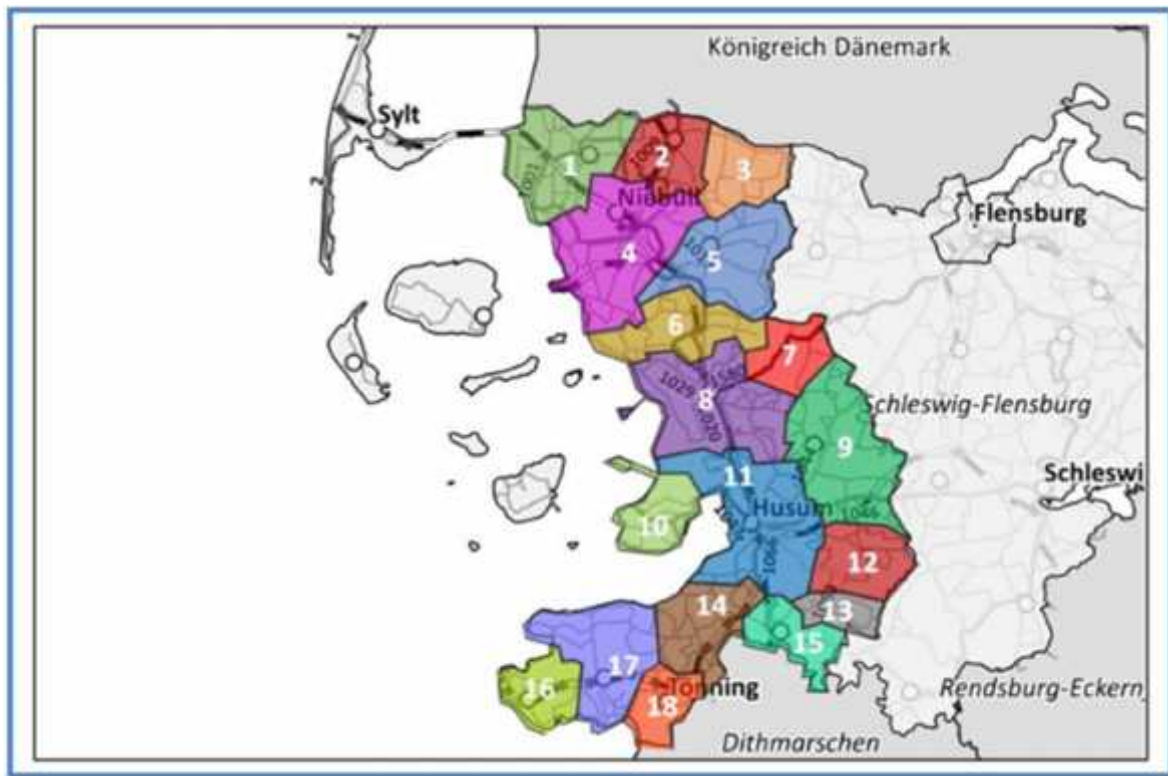


Abbildung 10: Kooperationsräume im Kreis Nordfriesland

mit den Bereichen, die durch die 8 Ämter im Kreis Nordfriesland abgedeckt werden.

Betrachten wir die Zuordnung der Bahntrasse Husum – Jübek auf die Kooperationsräume. Im westlichen Teil (Husum über die ehemaligen Bahnhaltdepunkte Rosendahl bis einschließlich Schwesing) kann die Trasse dem Kooperationsraum 11 – Husum, im mittleren Teil (ehemalige Bahnhaltdepunkte

<sup>6</sup> Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen, S. 4

<sup>7</sup> a.a.O., S. 4

<sup>8</sup> RNVP Planungsraum I, regionaler Teil, S. 82, Abb. 15

Ohrstedt–Bahnhof und Ahrenviölfeld) dem Kooperationsraum 9 – Viöl und im östlichen Teil (ehemaliger Bahnhaltepunkt Sollbrück bis Jübek) dem Kreis Schleswig – Flensburg zugeordnet werden. Das bedeutet, dass die Erschließungswirkung, die von der Trasse ausgeht, in diesen drei Bereichen untersucht werden muss.

Das darauf abgestimmte Mobilitätskonzept wird durch ein 3 – Ebenen – Netz (s. Abb. 11<sup>9</sup>) beschrieben. Bei dieser Netzstruktur liegt der Ort Ahrenviölfeld auf der Netzebene 1, allerdings nicht auf einem gelben Punkt, wo der Zug auch hält, sondern

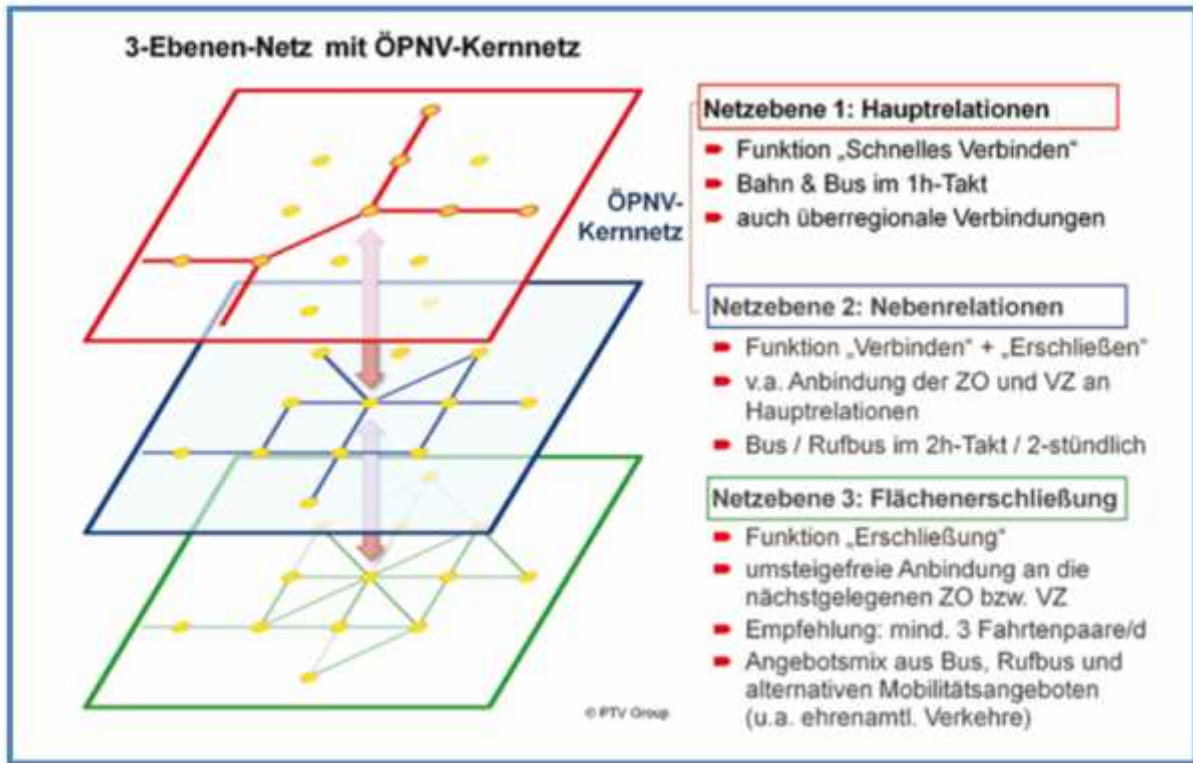


Abbildung 11: Das 3 - Ebenen-Netz

genau dazwischen. Ahrenviölfeld wird nach diesem Konzept der Netzebene 3 zugeordnet und soll über die Netzebene 2 an die Netzebene 1 angebunden werden, mit all den negativen Folgen, die im Kapitel 3.3 ausführlich beschrieben wurden und die gemäß der Empfehlung für die Netzebene 3 (s. Abb. 11) bisher nicht umgesetzt sind. Wie soll gemäß Konzept eine Flächenerschließung vonstattengehen?

Die vorgeschlagenen Möglichkeiten der Flächenerschließung sind in Abbildung 12<sup>10</sup> auf der folgenden Seite dargestellt. Die Erschließung im Kernbereich soll durch Linienbusse bzw. Rufbusse erfolgen, was auf dem Land wegen hoher Betriebskosten kaum gewährleistet werden kann.

<sup>9</sup> Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen, S. 24

<sup>10</sup> a.a.O., S. 26

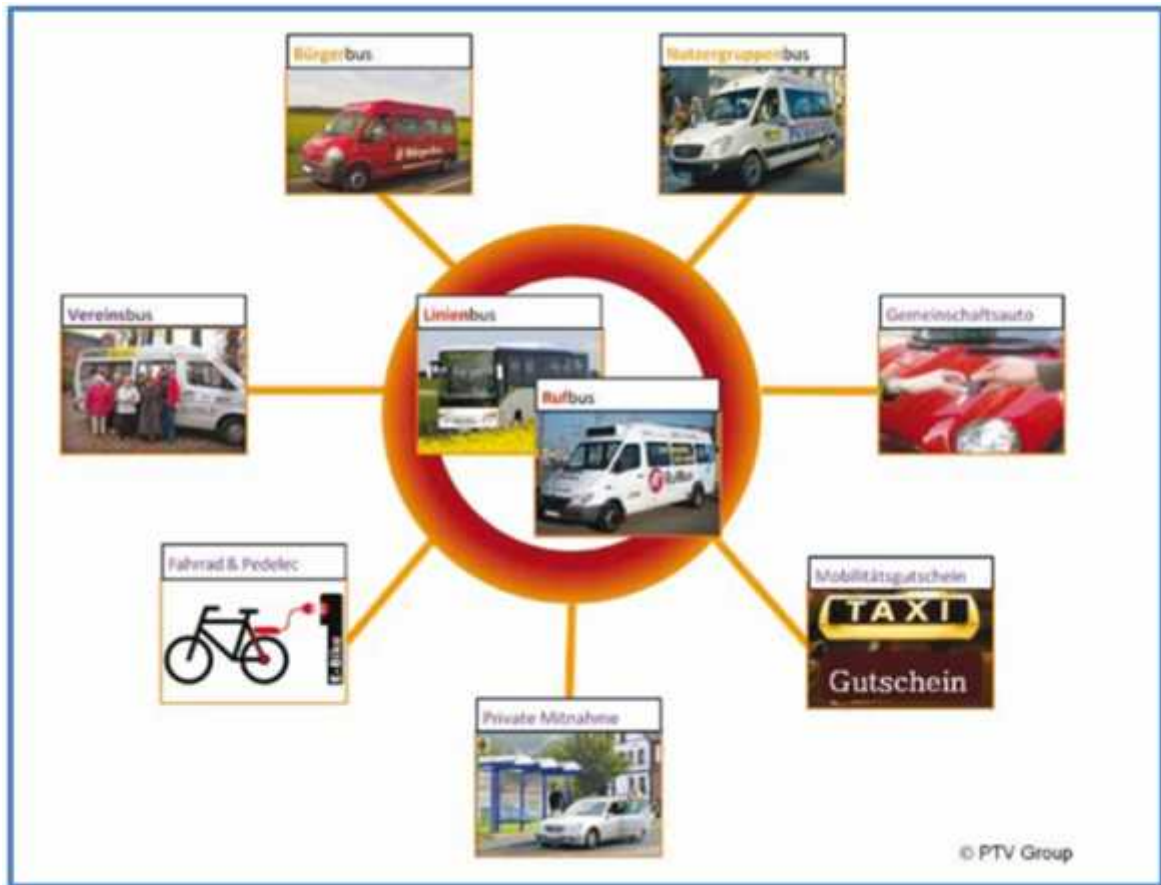


Abbildung 12: Flächenerschließung gemäß Mobilitätskonzept

In Frage kämen hierfür die neuen Formen Vereinsbus, Bürgerbus und Nutzergruppenbus. Auch diese Formen sind ausgesprochen teuer in der Beschaffung und im Unterhalt, weil sie behindertengerecht sein müssen. Sie sind sehr aufwendig in der Organisation und haben ein weiteres großes Manko: Sie setzen vorwiegend auf das Ehrenamt. Diese neuen Formen der Mobilität können funktionieren, es gibt auch erfolgreiche Modelle dafür. Sie können aber auch mangels Eigeninitiative schnell misslingen; denn dieses ehrenamtliche Engagement ist auch auf dem Lande rückläufig. Die Gemeinden bleiben dann i. d. R. auf den Kosten sitzen.

Im Übrigen weisen die genannten Bürgerbusse ein weiteres Defizit auf: Sie können nicht gegen einen getakteten Eisenbahnfahrplan, der auch an Feiertagen und an Wochenenden gilt, konkurrieren. Das bedeutet auch, dass mit einem Bahnhaltdepot in einer Gemeinde sich das Problem der Flächenerschließung für diese Gemeinde weitgehend erledigt hat. Allerdings darf hier nicht die nunmehr mit einem Bahnhaltdepot ausgestattete Gemeinde allein betrachtet werden, sondern der Einzugsbereich der Gemeinde muss ebenfalls untersucht werden. Deshalb wird das Problem der Flächenerschließung durch die Bahntrasse Husum – Jübek im Kapitel 7 näher untersucht.

Wenig schlüssig ist das Mobilitätskonzept auch im Hinblick auf einen anderen

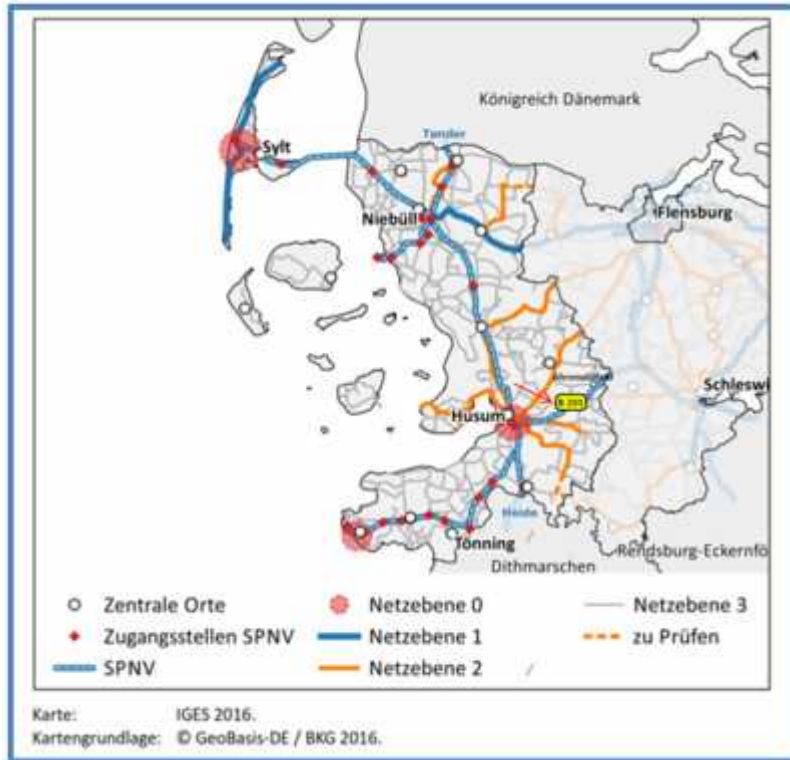


Abbildung 13: Netzebenen im Überblick

Aspekt. Auf der nebenstehenden Abbildung 13<sup>11</sup> sind die Netzebenen in der Übersicht dargestellt. Die Netzebene 1 in blauer Farbe, die Netzebene 2 in oranger Farbe und die Netzebene 3 in grauer Farbe. Die Kategorisierung im Nachbarkreis Schleswig – Flensburg ist in der Darstellung zwar ausgegraut aber noch zu erkennen. So zählt die Bundesstraße 201, die wichtigste Straßenverbindung zwischen den Mittelzentren Schleswig und Husum auf dem

Gebiet des Kreises Nordfriesland zur Netzebene 3, auf dem Gebiet des Kreises Schleswig – Flensburg allerdings zur Netzebene 2 [Ort Ahrenviölfeld und Pfeil mit Bundesstraßenbezeichnung wurden von den Verfassern der Grafik hinzugefügt.]. Damit wird auch die geringe Abstimmung zwischen den Mobilitätskonzepten unter den Kreisen deutlich. Hier ist erkennbar, dass derartige Konzepte nicht abschließend geregelt sind und einer verfeinerten Abstimmung bedürfen. Das eröffnet auch die Möglichkeiten für neue Entwicklungen, die im Zuge einer kreisübergreifenden Abstimmung integriert werden können und müssen.

<sup>11</sup> RNVP Planungsraum I, regionaler Teil, S. 83, Abb. 16

## 5. Der Landesweite Nahverkehrsplan (LNVP)

Die gesetzliche Grundlage für den Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) ist das ÖPNVG, § 4<sup>12</sup>. Es besagt:

- Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie kann für den SPNV einen LNVP aufstellen oder fortschreiben.
- Der LNVP bildet den Rahmen für die Entwicklung des SPNV und für eine landesweit koordinierte Verkehrsleistung im gesamten ÖPNV.
- Bei der Aufstellung des LNVP sind die kommunalen Landesverbände, die Verkehrsträger des SPNV, die Fachverbände der Verkehrsunternehmen, die betroffenen Fachgewerkschaften, die Industrie- und Handelskammern, Fahrgastverbände und Umweltverbände, der Fremdenverkehrsverband sowie Interessenvertretungen von Schülerinnen und Schülern, Auszubildenden, Berufstätigen, Frauen, alten Menschen und behinderte Menschen zu beteiligen.
- Der LNVP ist für einen Zeitraum von fünf Jahren aufzustellen oder fortzuschreiben. Die Investitionsplanung ist jährlich fortzuschreiben.<sup>13</sup>

Der derzeit gültige LNVP ist der vierte seiner Art und gilt bis zur Veröffentlichung des Nachfolgeplans, der sich in der Erarbeitung befindet. In diesem LNVP wird in zwei Szenarien vorgestellt, wie sich die Nachfrage im Nahverkehr durch unterschiedliche Maßnahmen und Rahmenbedingungen entwickeln kann.

- In Teil 1 steht die „Offensive Nahverkehr“ im Vordergrund. Alle hier aufgeführten Maßnahmen sind voll ausgeplant, finanziert und zum jetzigen Zeitpunkt weitgehend bereits realisiert.
- In Teil 2 wird mit dem Szenario „Plus 50 Prozent“ untersucht, welche Maßnahmen notwendig sind, um den Marktanteil des Nahverkehrs deutlich zu erhöhen (um 50 Prozent). Die hier aufgeführten Maßnahmen sind nicht voll ausgeplant und durchfinanziert, sollen aber den Weg dahin weisen, wo zukünftig investiert werden sollte.

Die Trasse Husum – Jübek findet sich zwar in allen Grafiken mit entsprechenden Prozentangaben wieder, wird aber in keinem der beiden Szenarien explizit erwähnt. Dazu zwei Beispiele:

### Beispiel 1

Abbildung 14<sup>14</sup> auf der folgenden Seite zeigt die Veränderung der Verkehrsnachfrage im SPNV in den Jahren 2005 bis 2012, also realistische Zahlen aus der Laufzeit des Vorgänger – LNVP.

Betrachten wir dazu die Bahnstrecken in Nordfriesland und die Vergleichsstrecke Rendsburg - Kiel:

---

<sup>12</sup> ÖPNVG in der jeweils gültigen Fassung, § 4

<sup>13</sup> a.a.O.

<sup>14</sup> LNVP bis 2017, S. 24, Abb. 10



Abbildung 14: Verkehrsnachfrage im SPNV 2005 - 2012

1. Die Marschbahn von Westerland bis Itzehoe (grau dargestellt) weist keine signifikanten Veränderungen auf.
2. Die neu errichtete Strecke Niebüll – Tondern mit insgesamt 3 Bahnhaltepunkten in Nordfriesland und einem in Dänemark (dunkelblau dargestellt) weist eine hohe Zunahme der Nachfrage (+ 220 %) auf, wird täglich aber nur von 160 Fahrgästen genutzt.
3. Die Strecke Niebüll – Dagebüll (grün dargestellt - Zubringer zum Fähranleger nach Föhr und Amrum) weist bei 5 Haltepunkten in Nordfriesland ebenfalls eine Zunahme der Nachfrage (+ 15 %) auf und wird täglich von 860 Fahrgästen genutzt.
4. Die Eiderstedter Bahn (orange dargestellt) Husum – Bad St. Peter–Ording weist bei 11 Bahnhaltepunkten in Nordfriesland eine Abnahme der Nachfrage (- 12 %) auf und wird täglich von 880 Fahrgästen genutzt.
5. Die Strecke Husum – Jübek (hellgrün dargestellt) weist bei 1 Bahnhaltepunkt in Nordfriesland und 1 Bahnhaltepunkt im Kreis Schleswig – Flensburg eine Zunahme der Nachfrage (+ 10 %) auf und wird täglich von 990 Fahrgästen genutzt.
6. Die Strecke Rendsburg – Kiel (hellgrün dargestellt) weist zum Zeitpunkt der Erstellung der Grafik bei 3 Bahnhaltepunkten im Kreis Rendsburg – Eckernförde und der Stadt Kiel ebenfalls eine Zunahme der Nachfrage (+ 13 %) auf und wird täglich von 1870 Fahrgästen genutzt.

Soweit die Betrachtung der realen und angenommenen Zahlen aus der Laufzeit des 3. LNVP.

## Beispiel 2

Abbildung 15<sup>15</sup> auf der folgenden Seite zeigt die Prognose der Veränderung der Verkehrsnachfrage im SPNV Szenario „Offensive Nahverkehr“ an einem durchschnittlichen Wochentag (Montag bis Freitag).

<sup>15</sup> LNVP bis 2017, S. 52, Abb. 27

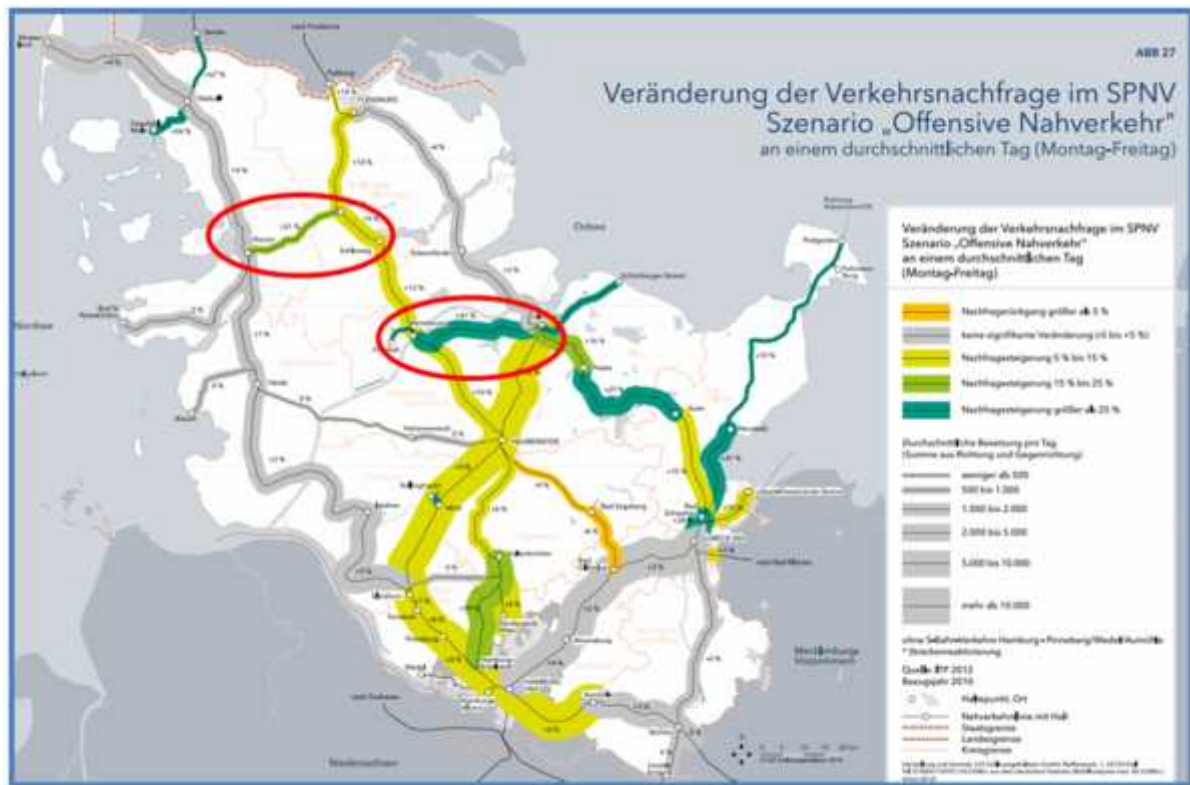


Abbildung 15: Prognose der Veränderung der Verkehrsnachfrage

Auf der Strecke Rendsburg – Kiel wird eine Zunahme der Nachfrage um 41 % erwartet. Das dürfte wohl insbesondere daran liegen, dass nach Wiedereröffnung von 5 Bahnhaltspunkten im Januar 2015 und der damit verbundenen Einrichtung der RB 75, die zwischen Kiel und Rendsburg verkehrt, der gesamte Einzugsbereich, der von der Bahntrasse ausgeht, optimal erschlossen ist.

Während bei der Marschbahn zwischen Westerland und Itzehoe und der Eiderstedter Bahn zwischen Husum und Bad St. Peter – Ording keine signifikanten Veränderungen erwartet werden, wird der Strecke zwischen Husum und Jübek eine Nachfragesteigerung von 21 % prognostiziert, was deutlich über dem Durchschnitt aller Bahnstrecken in Schleswig – Holstein liegt.

Trotz dieser überdurchschnittlichen Prognose findet die Strecke Husum – Jübek bei der Planung von Infrastrukturprojekten in diesem LNVP keine Berücksichtigung.

## **6. Die Regionalen Nahverkehrspläne (RNVP) im Planungsraum I**

Die gesetzliche Grundlage für die Regionalen Nahverkehrspläne (RNVP) ist ebenfalls das ÖPNVG, und zwar der Paragraph 5<sup>16</sup>. Er besagt:

- Als Rahmen für die Entwicklung des übrigen ÖPNV können die Kreise und kreisfreien Städte oder deren Zweckverbände jeweils einen RNVP aufstellen oder fortschreiben.
- Der RNVP ist in den Kreisen mit den betroffenen kreisangehörigen Gemeinden abzustimmen.
- Der RNVP wird von der Vertretungskörperschaft des Aufgabenträgers beschlossen; der Beschluss ist in geeigneter Weise bekanntzugeben.<sup>17</sup>

Seit 2013 sind die Kreise und kreisfreien Städte Planungsräumen zugeordnet, für die gemeinsame RNVPs erstellt werden. Die Trasse Husum – Jübek liegt im Planungsraum I, zu dem die Kreise Nordfriesland, Schleswig – Flensburg und die Stadt Flensburg zählen. Der 1. Regionale Nahverkehrsplan für den Planungsraum I gilt für den Zeitraum 2017 bis 2021 und wurde im 1. Halbjahr 2017 von den Vertretungskörperschaften beschlossen und in Kraft gesetzt. Er besteht aus einem gemeinsamen Teil als übergeordnetem Dokument (s. dazu Kapitel 6.1), der in allen Teilen des Planungsraums I gilt, jeweils einem regionalen Teil (s. dazu Kapitel 6.2) für jede der drei Gebietskörperschaften und zwei Schnittmengenteilen (s. dazu Kapitel 6.3), einem für die Kreise Nordfriesland und Schleswig – Flensburg und einem für den Kreis Schleswig – Flensburg und die Stadt Flensburg.

Für die Studie sind die Teile der RNVPs von Bedeutung, die den SPNV beschreiben, insbesondere die Kapitel, die sich mit Infrastrukturforderungen, Reaktivierungsforderungen für Bahnhaltepunkte oder Strecken sowie der Einrichtung neuer Bahnlinien befassen. Sie finden sich in den Kapiteln zur Weiterentwicklung des Angebots im SPNV und den sich daraus ergebenden Handlungsempfehlungen, die in jedem einzelnen Teil des RNVP zu finden sind. Für die zu betrachtende Trasse Husum – Jübek sind der gemeinsame Teil, der Regionalteil des Kreises Nordfriesland sowie der Schnittmengenteil Kreis Nordfriesland und Kreis Schleswig – Flensburg von Bedeutung, die nachfolgend untersucht werden sollen.

### **6.1. Der gemeinsame Teil**

Der gemeinsame Teil beschreibt zunächst das SPNV – Netz im Bereich des Planungsraums I (s. Abb. 16<sup>18</sup> auf der folgenden Seite). Der Abbildung können alle Bahnstrecken im nördlichen Schleswig- Holstein mit den auf ihnen verkehrenden Zügen des SPNV entnommen werden. Die für die Studie relevante Trasse Husum – Jübek ist rot umrandet.

---

<sup>16</sup> ÖPNVG in der jeweils gültigen Fassung, § 5

<sup>17</sup> a.a.O.

<sup>18</sup> RNVP, gemeinsamer Teil, S. 57, Abb. 15



## Der gemeinsame Teil

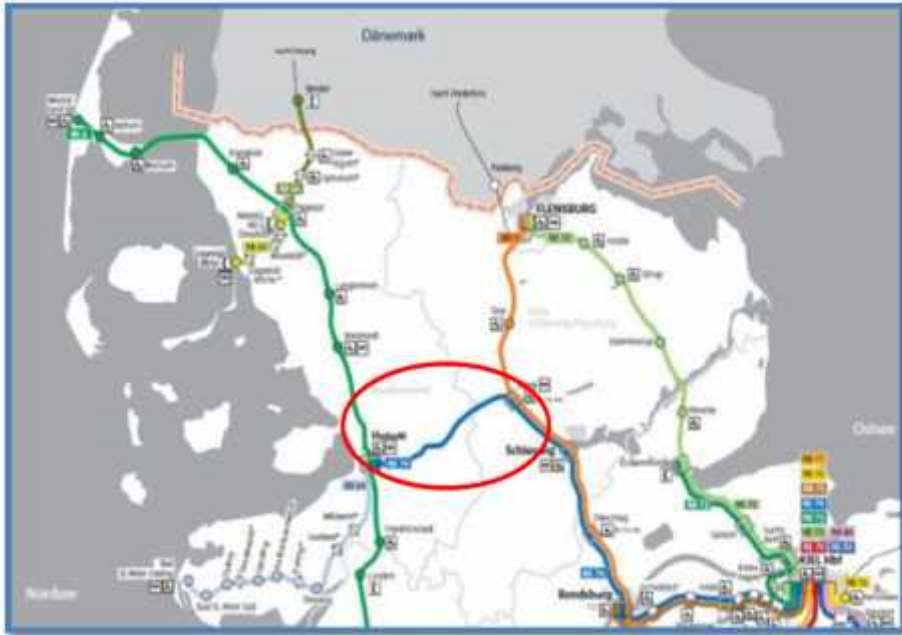


Abbildung 16: Das SPNV - Netz im Planungsraum I

Auf der unten stehenden Abbildung 17<sup>19</sup> ist der Angebotsumfang im SPNV im Planungsraum I dargestellt. Hier ist zu erkennen, dass alle dort beschriebenen Regionallinien getaktet sind und im 60 – Minuten – Rhythmus bedient werden.

Lfd. Nr.	Linie und Laufweg	Zugangsstellen	Richtung	Zugpaare*			Takt
				Mo-Fr	Sa	So/F.	
1	RE 7 Flensburg - Schleswig - Neumünster - Hamburg	Flensburg, Tarp, Jübek, Schleswig	Flensburg - Hamburg Hamburg - Flensburg	20	21	18	60'
2	RE 72 Flensburg - Eckernförde - Kiel	Flensburg, Husby, Sörup, Süderbrarup	Flensburg - Kiel Kiel - Flensburg	16	16	15	60'
3	RE 74 Husum - Schleswig - Rendsburg - Kiel	Husum, Jübek, Schleswig	Husum - Kiel Kiel - Husum	19	19	17	60'
4a	RE/RB 6 Westerland (Sylt) - Husum - Itzehoe - Hamburg-Altona <i>Winterfahrplan (Mitte März bis Ende Oktober)</i>	Westerland, Keitum, Morsum, Klanxbüll, Niebüll, Langenhorn, Bredstedt, Husum, Friedrichstadt	Westerland - Hamburg Hamburg - Westerland	27	23	23	60' HVZ 30'
4b	RE/RB 6 Westerland (Sylt) - Husum - Itzehoe - Hamburg-Altona <i>Sommerfahrplan (November bis Mitte März)</i>	Westerland, Keitum, Morsum, Klanxbüll, Niebüll, Langenhorn, Bredstedt, Husum, Friedrichstadt	Westerland - Hamburg Hamburg - Westerland	29	26	26	60' HVZ 30'
5	RB 64 Husum - Bad St. Peter-Ording	Husum, Witzwort, Harblek, Tönning, Kating, Katharinenheerd,	Husum - Bad St. Peter-Ording	19	18	18	60'

Abbildung 17: Angebotsumfang SPNV im Planungsraum I (Auszug)

Die Linie RE 74 (lfd. Nr. 3, rot umrandet), die derzeit auf der Trasse Husum – Jübek fährt, verkehrt zwischen Husum und Kiel von Montag bis Samstag 19 mal und am Sonntag/Feiertag 17 mal. In umgekehrter Richtung von Kiel nach Husum verkehrt sie von Montag bis Freitag 19 mal, am Samstag 20 mal und am Sonntag/Feiertag 19 mal. Diese Linie wäre für die Bürger, die im Einzugsbereich der Trasse Husum - Jübek wohnen, ausgesprochen attraktiv. An Wochentagen, wie unter Kapitel 3.3

<sup>19</sup> RNVP, gemeinsamer Teil, S. 58, Tabelle 14

bereits erläutert, ist der RE 74 mit dem übrigen ÖPNV jedoch kaum und an Wochenenden und Feiertagen überhaupt nicht zu erreichen.

Im Kapitel 9.7 des gemeinsamen Teils des RNVP wird die Weiterentwicklung des SPNV beschrieben:

*„Aus Sicht der Gebietskörperschaften ist dabei insbesondere die Verbindung zwischen den Mittelzentren und dem Oberzentrum Flensburg sowie weiteren nachfragestarken Knoten und Zielorten relevant. Ferner übernimmt der SPNV ebenfalls eine **Erschließungswirkung** entlang der Verbindungsachsen, ggf. auch mittelbar durch eine Verknüpfung mit Linien des übrigen ÖPNV.“<sup>20</sup>*

Danach werden die Anforderungen der Gebietskörperschaften an die künftige Entwicklung des SPNV formuliert. Hier sollen nur die Maßnahmen angesprochen werden, die nicht bereits durch den LNVP abgedeckt sind<sup>21</sup>. Die hier aufgestellten Forderungen entsprechen den Forderungen, die die Gebietskörperschaften durch den nachfolgenden LNVP abgedeckt wissen wollen. Die in der nachfolgenden Tabelle 3 aufgestellten Maßnahmen sind ein Auszug aus der Tabelle 52 des gemeinsamen Teils RNVP, der sich mit der Trasse Husum Jübek befasst.

Zugangsstelle/Strecke	Maßnahmen
Kreis Nordfriesland	
Husum - Jübek	• <b>Keine Erwähnung</b>
Zugangsstelle/Strecke	Maßnahmen
Stadt Flensburg	
Husum - Jübek	• <b>Keine Erwähnung</b>
Zugangsstelle/Strecke	Maßnahmen
Kreis Schleswig - Flensburg	
Flensburg – Schleswig - Hamburg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtung einer Station Eggebek zur Stärkung der starken Verflechtungen im Korridor Eggebeck - Tarp – Flensburg</li> <li>• <b>Reduzierung der Übergangszeit in Jübek von derzeit ca. 30 Minuten zur Verbesserung der Fahrplanverknüpfung in der Relation Husum-Flensburg zur Attraktivitätssteigerung des SPNV auf der Relation</b></li> <li>• <b>Barrierefreier Ausbau der Station Jübek</b></li> </ul>
Kiel – Schleswig – Husum	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Stärkung der Verbindung Schleswig - Flensburg</b></li> <li>• <b>Zugteilung der Doppeltraktion von Kiel nach Husum in Jübek, weiter in jeweils einfacher Traktion nach Husum sowie nach Flensburg</b></li> <li>• <b>Erhöhung der Streckengeschwindigkeit im Abschnitt Jübek - Husum von derzeit 80 km/h auf 120 km/h</b></li> </ul>

Tabelle 3: Geforderte Maßnahmen an der Trasse Husum - Jübek<sup>22</sup>

Obwohl der Trasse Husum – Jübek im LNVP eine Nachfragesteigerung von 21 % prognostiziert wurde (s. Kapitel 5 der Studie), ist sie dem Kreis Nordfriesland und der

<sup>20</sup> RNVP, gemeinsamer Teil, S. 131, Kapitel 9.7

<sup>21</sup> a.a.O., S. 132

<sup>22</sup> a.a.O., S. 132 - 133

Stadt Flensburg keine Erwähnung wert. Nur der Kreis Schleswig – Flensburg stellt Forderungen für die Trasse auf, die nachfolgend bewertet werden sollen.

Die Forderung, auf der Strecke Flensburg – Husum die derzeitige Übergangszeit von ca. 30 Minuten zur Verbesserung und Schaffung einer attraktiven Fahrplanverknüpfung zu verkürzen, ist berechtigt. Dieses ist allerdings bei einem getakteten Fahrplan nicht ohne weiteres zu realisieren. Da der RE 7 auf der Strecke Flensburg – Hamburg ebenfalls getaktet ist, könnte hier nur eine zusätzliche Regionalbahn für Abhilfe sorgen. Diese Maßnahme wird in den folgenden Kapiteln weiter untersucht werden.

Die Forderung, die Doppeltraktion des RE 74, von Kiel kommend in Jübek zu teilen und in jeweils einfacher Traktion nach Husum und Flensburg weiterfahren zu lassen, klingt zunächst sinnvoll, hat aber nur für die Verbindung Schleswig – Flensburg positive Auswirkungen. Hier würde sich der derzeit bestehende 1-Stunden-Takt mit dem RE 7 quasi zu einem Halbstundentakt mit dem RE 74 (30 Minuten später) verdichten. Die Doppeltraktion basiert aber auf einer falschen Ausgangslage; denn der RE 74 verkehrt derzeit in Einfachtraktion und kann gar nicht geteilt werden. Wollte man ihn in Doppeltraktion fahren lassen, was ja nur bei hohem Fahrgastaufkommen Sinn macht, würde genau das Doppelte an Personal und Material benötigt, um die Forderung zu befriedigen. Damit ist die Forderung teuer und bringt keine Vorteile für die an der Trasse Husum – Jübek wohnenden Bürger.

Die Forderung, die Streckengeschwindigkeit im Abschnitt Jübek – Husum von derzeit 80 km/h auf 120 km/h zu erhöhen macht nur dann Sinn, wenn der Vollknoten in Husum schneller erreicht werden muss, um entsprechende Anschlüsse an andere Züge zu gewährleisten. Dies ist nicht der Fall, was weiter oben im Kapitel 3.2 bereits erläutert wurde.

Eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf einer Bahntrasse wird von der Deutschen Bahn auf der Grundlage der Eisenbahn – Bau- und Betriebsordnung (EBO) genehmigt. Hierfür ist ein baufachliches Gutachten erforderlich, das den baulichen Zustand der Trasse bewertet. Die zulässige Geschwindigkeit gemäß EBO § 40 ist u.a. von mehreren Voraussetzungen wie z.B. der Bauart der Fahrzeuge, Art und Länge der Züge, den Bremsverhältnissen, den Streckenverhältnissen und den betrieblichen Verhältnissen abhängig. Die Trasse Husum – Jübek wurde aber schon oft bei Baumaßnahmen als Ausweichstrecke auch für schwere Güterzüge genutzt, so dass eine moderate Anhebung der Streckengeschwindigkeit ohne zusätzliche Baumaßnahmen am Gleisuntergrund für die leichten LINT 41 – Triebzüge aus unserer Sicht machbar erscheint; allerdings müssen dazu auch alle derzeit vorhandenen Bahnübergänge betrachtet werden, was bei den Lösungsmöglichkeiten im Kapitel 9 erfolgen wird.

Eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit als eine der Stellschrauben bei einem integralen Taktfahrplan kann nämlich auch das Ziel haben, zusätzliche Haltepunkte anzufahren, ohne den Takt zu stören. Dies war aber offensichtlich nicht der Hintergrund bei der Aufstellung der Forderung durch den Kreis Schleswig – Flensburg; denn davon steht nichts im RNVP.

## 6.2. Der Regionalteil für den Kreis Nordfriesland

Die Aussagen im Regionalteil für den Kreis Nordfriesland beziehen sich ausschließlich auf den Kreis Nordfriesland und ergänzen die Aussagen des gemeinsamen Teils. Der Regionalteil befasst sich vorrangig mit der detaillierten Erläuterung des integrierten Mobilitätskonzepts sowie mit der Umsetzung des Konzepts in die Realität. Für die Studie ist daher nur das Kapitel 7.7 von Interesse, das sich mit der Weiterentwicklung des Angebots im SPNV und der Koordinierung mit dem übrigen ÖPNV befasst. Die Zielsetzung, die dabei verfolgt wird, lautet:

*„...ist aus Sicht des Kreises für den SPNV insbesondere die Verbindung zwischen den nachfragestarken Knoten und Zielorten relevant. Ferner übernimmt der SPNV ebenfalls eine [Erschließungswirkung](#) entlang der Verbindungsachsen, ggf. auch mittelbar durch eine Verknüpfung mit Linien des übrigen ÖPNV.“<sup>23</sup>*

Unter den nach der Zielsetzung aufgeführten Handlungsbedarfen sind zahlreiche Maßnahmen aufgeführt, wobei keine davon die Trasse Husum – Jübek betrifft.

Danach folgt ein Unterkapitel „Weitere Aktivitäten zur Weiterentwicklung des SPNV im Kreis Nordfriesland“, in dem die Maßnahmen aufgeführt werden, die von den Gemeinden im Rahmen des Abstimmungsprozesses, der durch das ÖPNVG § 5 (s.o.) vorgeschrieben ist, vorgebracht wurden. Es waren offensichtlich nur 2 Gemeinden, die von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht haben, eine davon allerdings Ahrenviölfeld mit folgender Stellungnahme:

*„Weiterhin wird durch die Gemeinde Ahrenviölfeld angeregt, einen Bedarfshalt in der Gemeinde zur Anbindung an die Strecke Husum – Jübek einzurichten, der gleichzeitig eine verbesserte Erschließung der Gemeinden Treia und Bondelum unterstützen könnte. Es wird angeregt, Potenziale auch für weitere Haltepunkte wie z.B. im Bereich Wester-Ohrstedt und Oster-Ohrstedt zu prüfen.“<sup>24</sup>*

Allerdings wurde der Ball, der dem Kreis Nordfriesland durch den Bürgermeister der Gemeinde Ahrenviölfeld zugespielt wurde, durch diesen nicht angenommen. Er beschließt das Unterkapitel „Weitere Aktivitäten zur Weiterentwicklung des SPNV im Kreis Nordfriesland“ mit folgender Aussage:

*„Die Zuständigkeit für die Planung, Finanzierung und Errichtung von Haltepunkten sowie für die Bestellung von Zughalten des SPNV liegt beim Land Schleswig-Holstein. Im Falle einer möglichen Realisierung sind Anpassungen im Bereich der Linien des übrigen ÖPNV erforderlich. Parallelverkehre zwischen SPNV und übrigen ÖPNV wären auszuschließen.“<sup>25</sup>*

Damit erklärt sich der Kreis Nordfriesland nicht für zuständig und verweist auf das Land Schleswig – Holstein. Das ist prinzipiell richtig, aber diese Zuständigkeit trifft auch für alle anderen Maßnahmen zu, die der Kreis im Rahmen der Weiterentwicklung des SPNV empfiehlt. Eine Aufnahme des Antrags der Gemeinde Ahrenviölfeld in die Handlungsempfehlungen des Kreises wäre daher geboten und sicherlich für die Realisierung eines Bahnhalt punktes in Ahrenviölfeld hilfreich gewesen.

---

<sup>23</sup> RNVP, Regionalteil NF, S. 94

<sup>24</sup> a.a.O., S. 96

<sup>25</sup> a.a.O., S. 96

### 6.3. Der Schnittmengenteil (Kr SL – FL und Kr NF)

Der Schnittmengenteil der beiden Kreise Schleswig – Flensburg und Nordfriesland befasst sich vorrangig mit dem die Kreisgrenzen überschreitenden Verkehr von Berufspendlern und Schülern<sup>26</sup>. Eine Einbeziehung älterer, in der Mobilität eingeschränkter Bürger und Jugendlicher außerhalb der Fahrzeiten der Schulbusse wird unterlassen. Im Kapitel 2.4 des Schnittmengenteils findet sich zum SPNV folgende grundsätzliche Aussage:

„Als Angebot des SPNV besteht im direkten Verkehr zwischen den Kreisen die Strecke Husum – Schleswig – Rendsburg – Kiel. Sie wird stündlich von der Linie RE 74 bedient. Einziger Zwischenhalt im direkten Grenzgebiet der Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg ist Jübek. Von Jübek besteht zudem ein stündliches Angebot der Linie RE 7 nach Flensburg und Hamburg.<sup>27</sup>“

Danach wird im Kapitel 2.5 das kreisübergreifende Angebot im übrigen ÖPNV (Linienbusse) betrachtet, das für die Buslinien 1044 und 1046, die für die Eisenbahntrasse Husum – Jübek von Bedeutung sind, nachfolgend dargestellt wird:

Linien-nr.	Laufweg	Richtung	Fahrtenpaare (Klammerwerte: Ferienzeit)**			Takt bei relevanten kreisübergreifenden Fahrten
			Mo-Fr	Sa	So/F	
<b>Linien mit höherwertigem kreisübergreifenden Angebot</b>						
1044	Schnellbus Flensburg – Husum	Ri. Husum	29(23)	6	3	Mo-Fr***: 120' Sa:120'-180' So/F: 240'
		davon übergreifend	10(10)	5	3	
	Ri. Flensburg	27(21)	6	3		
	davon übergreifend	10(10)	5	3		
1046	Schleswig – Silberstedt – Husum	Ri. Husum	17(10)	3	-	Mo-Fr***: 120' Sa: 240' Taktlücke Mo-Fr 8-12 Uhr In den Ferien kein Taktverkehr
		davon übergreifend	12(8)	3	-	
	Ri. Schleswig	15(10)	3	-		
	davon übergreifend	10(8)	3	-		

\*\* Zählung beinhaltet auch Fahrten, die nur Teile der Strecken bedienen.

Tabelle 4: Buslinien mit höherwertigem kreisübergreifenden Angebot<sup>28</sup>

Besondere Bedeutung für die Studie hat natürlich die Buslinie 1046 zwischen den Mittelzentren Husum und Schleswig, die, wie bereits weiter oben im Kapitel 4 erwähnt, generell die Bundesstraße 201 nutzt, die zwischen Husum und Treia der Netzebene 3 und zwischen Treia und Schleswig der Netzebene 2 zugeordnet wird. Die dort angesprochenen Verbindungen an Wochentagen (Mo – Fr) zwischen 10 und 17 (in den Ferien zwischen 8 und 10) erscheinen auf den ersten Blick sinnvoll, beinhalten aber auch Fahrten, die nicht durchgängig sind und nur Teile der Strecken bedienen.

<sup>26</sup> RNVP, Schnittmengenteil Kr SL-FL und Kr NF, S. 9 -10

<sup>27</sup> a.a.O., S. 24, Kapitel 2.4

<sup>28</sup> a.a.O., S. 25, Kapitel 2.5, Tabelle 1

Am Samstag verkehrt der Bus nur dreimal, an Sonn- und Feiertagen überhaupt nicht. In der Realität stellt sich der Fahrplan – wie folgt – dar:

<b>Busverbindung Husum ZOB - Schleswig ZOB</b>					
Fahrplanheft gemäß Anlage B - 4					
Möglichkeit	Ab	Mit	An	Dauer	Verkehrstage
1	06:42	Bus 1046	07:33	00:51	Mo - Fr
2	08:00	Bus 1046	08:51	00:51	Mo - Fr
3	09:37	Bus 1046	10:30	00:53	Sa
4	13:20	Bus 1046	14:11	00:51	Mo - Fr
5	13:37	Bus 1046	14:30	00:53	Sa
6	17:37	Bus 1046	18:30	00:53	Sa

<b>Busverbindung Schleswig ZOB - Husum ZOB</b>					
Fahrplanheft gemäß Anlage B - 4					
Möglichkeit	Ab	Mit	An	Dauer	Verkehrstage
1	06:20	Bus 1046	07:25	01:05	Mo - Fr
2	08:30	Bus 1046	09:25	00:55	Sa
3	11:45	Bus 1046	12:42	00:57	Mo - Fr
4	12:30	Bus 1046	13:25	00:55	Sa
5	13:25	Bus 1046	14:15	00:50	Mo - Fr
6	15:10	Bus 1046	16:02	00:52	Mo - Do
7	16:30	Bus 1046	17:25	00:55	Sa
8	17:15	Bus 1046	18:07	00:52	Mo - Fr

Zwischen Husum und Schleswig verkehrt der Bus an normalen Wochentagen (Montag bis Freitag) sogar nur dreimal täglich. Dies gilt auch für den Samstag. In der anderen Richtung von Schleswig nach Husum sieht es etwas besser aus. Hier verkehrt der Bus im Zeitraum Montag bis Donnerstag fünfmal täglich, am Freitag viermal und am Samstag dreimal täglich.

Aus den wenigen kreisübergreifenden Busverbindungen der Linie 1046 kann man sehr gut die Bedeutung der Eisenbahntrasse Husum – Jübek ableiten, die aber mangels Zustiegs-möglichkeiten für Bürger, die entlang der Trasse wohnen, mit dem übrigen ÖPNV nicht erreichbar ist.

Tabelle 5: Busverbindung Linie 1046 zwischen Schleswig und Husum

Im Kapitel 5.1 „Handlungsbedarfe im kreisübergreifenden ÖPNV“ im Schnittmengenteil werden die Strecken detailliert angesprochen und Handlungsempfehlungen gegeben. Zum Korridor Husum – Flensburg wird dazu festgestellt:

*„Der Korridor wird vorrangig von der Linie 1044 bedient sowie über die SPNV-Anbindung zwischen Husum und Flensburg mit Umstieg in Jübek. Dennoch bietet die SPNV-Verbindung derzeit aufgrund verhältnismäßig langer Umsteigezeiten am Bahnhof Jübek kein ausreichend attraktives Angebot.“<sup>29</sup>*

Die dazu gegebenen Handlungsempfehlungen lauten:

*„Um den Übergang aus den am Linienweg liegenden Gemeinden zum SPNV zu verbessern, sollte einer Verlängerung der Linie 1044 zum Bahnhof Husum geprüft werden. Eine verbesserte Anschlussgestaltung und **Angebotsverbesserungen im SPNV** oder übrigen ÖPNV sind zu prüfen. Dies sollte u.a. auch die Abwägung der Erfordernis ergänzender Fahrten im übrigen ÖPNV zwischen Jübek und Flensburg beinhalten.“<sup>30</sup>*

In der Zusammenfassung der Maßnahmenempfehlungen im Kapitel 5.2 finden sich unter den „Korridorbezogenen Maßnahmen“ noch zwei ergänzende Maßnahmen für den Korridor Husum – Flensburg. Sie lauten:

<sup>29</sup> RNVP, Schnittmengenteil Kr SL-FL und Kr NF, S. 36, Kapitel 5.1

<sup>30</sup> a.a.O., S. 37

*„Attraktivitätssteigerung des SPNV für Direktverkehre durch Einrichtung einer RB Jübek – Flensburg und Weiterführung der Linie [1044, Zusatz der Verfasser] zum Bahnhof Husum zur Verbesserung der Verknüpfungswirkung.“<sup>31</sup>*

Diese Maßnahmen würden für die Bürger, die im Einzugsbereich der Eisenbahntrasse Husum – Jübek wohnen aber keine Verbesserung bedeuten, da das Problem der schlechten Erreichbarkeit der Bahnhöfe in Husum und Jübek damit nicht gelöst wird.

Zum Korridor Husum – Schleswig werden folgende Feststellungen getroffen:

*„Für den Korridor Husum - Schleswig bestehen starke Verflechtungen zwischen den Mittelzentren. Für die Berufspendelnden besteht ein hochwertiges ÖPNV-Angebot mit dem SPNV. Aufgrund des Fehlens weiterer SPNV-Zugangsstellen im Korridor mit Ausnahme von Jübek ist das SPNV-Angebot jedoch für Berufspendelnde nach Husum oder Schleswig mit Wohnort zwischen diesen Städten **schwer zugänglich**.“<sup>32</sup>*

Wie bereits weiter oben im Kapitel 3.3 beschrieben, ist der Bahnhof in Jübek nur zu unakzeptabel langen Fahrzeiten mit dem übrigen ÖPNV zu erreichen, also nicht nur **schwer** zugänglich, sondern quasi **nicht** zugänglich. Die einzige Möglichkeit, dieses Problem zu lösen, ist der Bau weiterer Zugangsstellen an der Eisenbahntrasse Husum – Jübek. Diese Möglichkeit wird in den Handlungsempfehlungen aber nicht zum Ausdruck gebracht. Letztere befassen sich ausschließlich mit der Buslinie 1046 und lauten:

*„Einzelne Fahrten der Linie 1046 sollten zu Spitzenzeiten im Berufspendelndenverkehr und der Beförderung der Schülerinnen und Schüler weiterhin von und nach Husum geführt werden, um das Angebot für ÖPNV-Nutzende aus Schleswig und Treia nach Husum zu sichern. Weiterhin sind die Erfordernisse der Beförderung der Schülerinnen und Schüler zum Schulstandort Oster-Ohrstedt sowie in beschränktem Maße zum Schulstandort Husum zu beachten. Es wird empfohlen, die Integration in die Linienfahrten beizubehalten, um auch andere Zielgruppen für das Angebot zu erschließen.“<sup>33</sup>*

In den „Korridorbezogenen Maßnahmen“, die für den Korridor Husum – Flensburg weiter oben bereits angesprochen wurden, finden sich aber für den Korridor Husum – Schleswig keine weiteren ergänzenden Maßnahmen, insbesondere keine, die sich mit der Eisenbahntrasse Husum – Jübek befassen. Die bestehende Eisenbahntrasse findet keine Berücksichtigung!

Vor diesem Hintergrund sind sämtliche Handlungsempfehlungen, die im Schnittmengenteil gegeben werden, für diejenigen Bürger, die im Einzugsbereich der Bahntrasse Husum – Jübek ihren Wohnsitz haben, nicht hilfreich. Obwohl in den Oberzielen des RNVP für den Planungsraum I die Wichtigkeit der Verbindungen zwischen den Mittelzentren Husum und Schleswig zum Oberzentrum Flensburg und die Erschließungswirkung, die von den Verbindungsachsen ausgehen soll, betont werden, ist davon weder in den Handlungsempfehlungen zu lesen noch vor Ort irgendetwas zu spüren.

Deshalb soll im nächsten Kapitel die Erschließungswirkung der Bahntrasse Husum – Jübek näher untersucht werden.

---

<sup>31</sup> RNVP, Schnittmengenteil Kr SL-FL und Kr NF, S. 41, Kapitel 5.2, Tabelle 8

<sup>32</sup> a.a.O., S. 38; Kapitel 5.1

<sup>33</sup> a.a.O., S 39

## 7. Die Erschließungswirkung der Bahntrasse Husum – Jübek



Abbildung 18: Eisenbahntrasse Husum - Jübek mit ehemaligen Bahnhaltepunkten

Wenn von einer Bahntrasse eine Erschließungswirkung ausgehen soll, kann das nur über vorhandene Bahnhöfe bzw. Bahnhaltepunkte funktionieren. Da bisher keine Kriterien festgelegt sind, nach denen man bestimmen kann, wann ein Korridor als erschlossen gelten kann, müssen diese zunächst definiert werden.

### Definition der Erschließungskriterien

Zunächst müssen alle Gemeinden mit mehr als 100 Einwohnern erfasst werden, die in einem Korridor von 5 km zu beiden Seiten der Eisenbahntrasse liegen. Danach müssen die Straßenentfernungen von diesen Gemeinden zum nächstgelegenen Bahnhof/Bahnhaltepunkt betrachtet werden.

Ist diese Entfernung kleiner als oder gleich 5 km (optimale Fahrradentfernung/zumutbare Fußgängerentfernung), gilt die Gemeinde als erschlossen. Ist diese Entfernung größer als 5 km und kleiner als oder gleich 10 km, gilt die Gemeinde als teilweise erschlossen. Ist die Entfernung größer als 10 km, gilt die Gemeinde als nicht erschlossen.

Natürlich muss als weiteres Kriterium auch der übrige Personennahverkehr betrachtet werden. Können mindestens 66,6% der auf der Trasse verkehrenden Züge mit einer Umsteigezeit am Bahnhof/Bahnhaltepunkt, die kleiner als oder gleich 30 Minuten ist, erreicht werden, gilt die Gemeinde als erschlossen. Können 33,3% bis 66,6% der auf der Trasse verkehrenden Züge mit einer Umsteigezeit, die kleiner oder gleich 1 Stunde ist, erreicht werden, gilt die Trasse als teilweise erschlossen. Können weniger als 33,3% der auf der Trasse verkehrenden Züge erreicht werden, gilt die Gemeinde als nicht erschlossen.



Festlegung der zu betrachtenden Gemeinden

Folgende Gemeinden liegen in dem zu betrachtenden Korridor:

- Mildstedt/Rosendahl (ehemaliger Bahnhof)
- Mildstedt/Schwesing-Bahnhof (ehemaliger Bahnhof)
- Schwesing
- Wester-Ohrstedt
- Wester-Ohrstedt/Ohrstedt-Bahnhof (ehemaliger Bahnhof)
- Oster-Ohrstedt
- Wittbek
- Ahrenviöl
- Bondelum
- Ahrenviölfeld (ehemaliger Bahnhof)
- Treia
- Sollerup
- Sollerup/Sollbrück (ehemaliger Bahnhof)

Unter Anlegung der oben aufgestellten Kriterien wird in der nachfolgenden Tabelle 6 die Einstufung der Gemeinden mit den Bewertungsstufen „erschlossen“, „teilweise erschlossen“ und „nicht erschlossen“ vorgenommen. Ausschlaggebend für die Festlegung der Bewertungsstufe ist das jeweils höher bewertete Kriterium (Entfernung oder Erreichbarkeit mit dem übrigen ÖPNV).

Gemeinde	nächstgelegener Bahnhof	Eisenbahnentfernung von Husum in km	Straßenentfernung in km	täglich verkehrende RE 74	Erreichbarkeit mit übrigen ÖPNV				Erreichbarkeit in %	Erschließung
					wöchentlich verkehrende RE 74	Mo Fr	Sa	So/FT		
Rosendahl	Husum	3,3	4,5	19	133	15	6	3	63,2	e.
Schwesing-Bahnhof	Husum	5,8	6,6	19	133	8	0	0	30,1	t. e.
Schwesing	Husum	---	6,7	19	133	8	6	0	34,6	t. e.
Wester-Ohrstedt	Husum	---	10,6	19	133	7	6	0	30,8	n. e.
Ohrstedt-Bahnhof	Husum	12,1	13,0	19	133	7	6	0	30,8	n. e.
Oster-Ohrstedt	Husum	---	12,4	19	133	7	6	0	30,8	n. e.
Wittbek	Husum	---	11,1	19	133	7	0	0	26,3	n. e.
Ahrenviöl	Husum	---	14,3	19	133	6	0	0	22,6	n. e.
Bondelum	Jübek	---	10,1	38	266	5	0	0	9,4	n. e.
Ahrenviölfeld	Jübek/Husum	17,0	12,2	38	266	6	0	0	22,6	n. e.
Treia	Jübek/Husum	---	10,3	38	266	7	5	0	30,1	n. e.
Sollerup	Jübek	---	7,3	38	266	0	0	0	0,0	t. e.
Sollbrück	Jübek	21,3	5,2	38	266	0	0	0	0,0	t. e.

Index:	
ehemaliger Bahnhof:	
erschlossen:	
teilweise erschlossen:	
nicht erschlossen:	

Tabelle 6: Erschließung der Gemeinden an der Bahntrasse Husum- Jübek

### Erläuterungen zur Tabelle 6

Die Straßenentfernungen sind mit dem von Microsoft in der Windows 8.1-Version zur Verfügung gestellten Bing Routenplanerprogramm aufgestellt worden. Die Spalte „täglich verkehrende RE 74“ wurde auf der Basis des gültigen Fahrplanheftes (s. Anlage B – 5) erstellt. Das bedeutet, in Husum verkehren 19 Züge täglich (Richtung Kiel) und in Jübek verkehrt genau die doppelte Anzahl von 38 Zügen (19 Richtung Husum und 19 Richtung Kiel).

Die Spalten „Erreichbarkeit mit übrigem ÖPNV“ wurden auf der Basis der gültigen Fahrplanhefte, die über die Web-Seite der NAH.SH GmbH abgerufen wurden (nicht als Anlage der Studie beigefügt), erstellt. Die Bewertung „Nichterreichbarkeit“ mit dem übrigen ÖPNV in den Gemeinden Sollerup und Sollbrück ist darauf zurückzuführen, dass der Bahnhof in Jübek, der nur 5,2 km bzw. 7,3 km von diesen Gemeinden entfernt liegt, nur in Zeiten zwischen 1 Stunde und 13 Minuten und 2 Stunden und 1 Minute nach mehrmaligem Umsteigen (teilweise in Husum, Schleswig oder Flensburg) erreicht werden kann.

Somit ergibt sich für die weitere Betrachtung an der Strecke Husum – Jübek das folgende Bild:

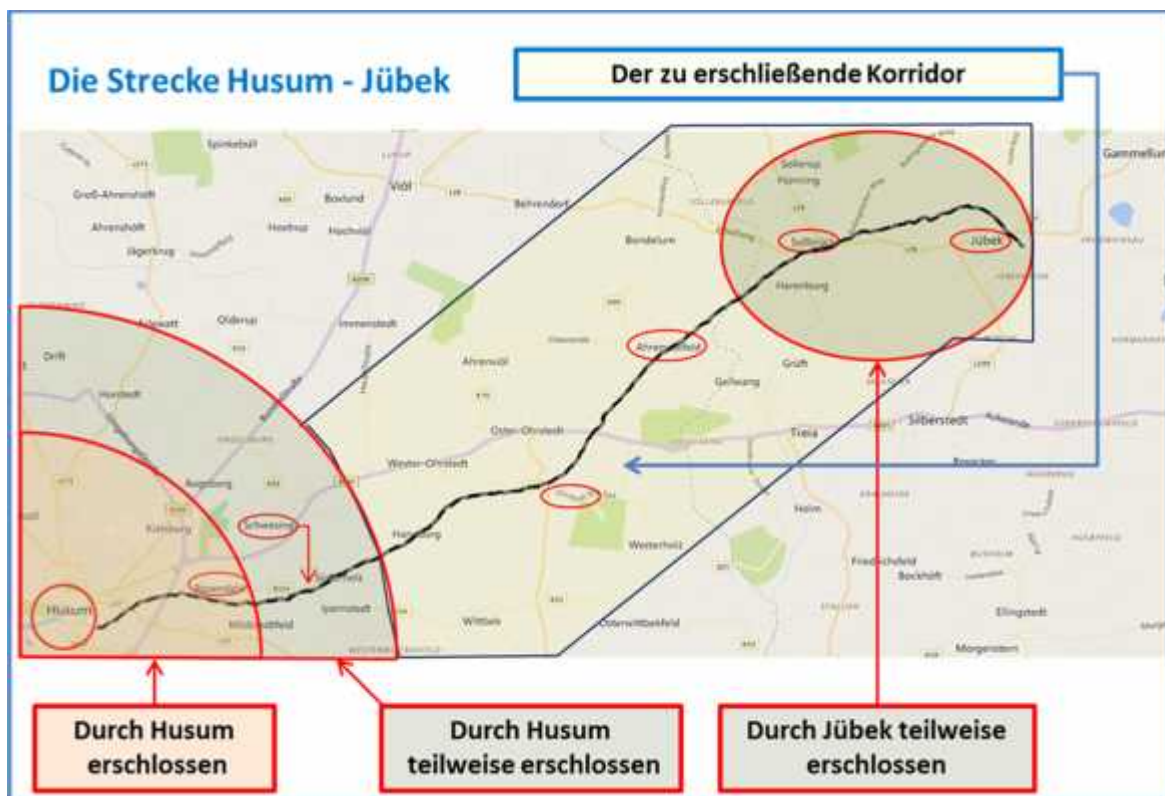


Abbildung 19 : Erschließungswirkung an der Trasse Husum - Jübek

Der Abbildung 19 kann man entnehmen, dass der nicht erschlossene Teil des Korridors (gelb dargestellt) durch 2 Bahnhaltdepunkte in Ohrstedt-Bahnhof und Ahrenviölfeld erschlossen werden könnte. Damit ergibt sich das in der Abbildung 20 auf der folgenden Seite dargestellte Bild:

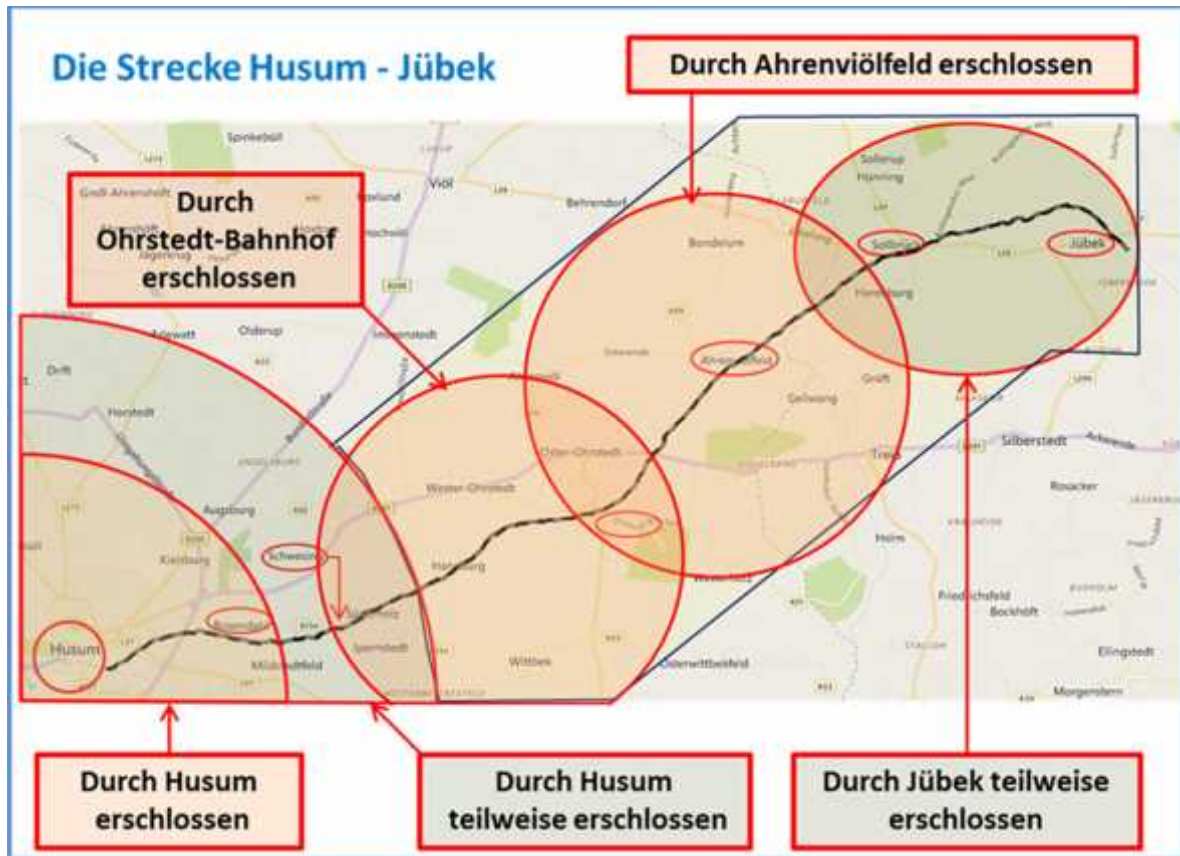


Abbildung 20: Erschließung durch Ahrenviölfeld und Ohrstedt-Bahnhof

Mit der in der Abbildung 20 dargestellten Erschließung durch die möglichen Bahnhaltepunkte in Ahrenviölfeld und Ohrstedt-Bahnhof kann man nunmehr wirklich von einer Erschließungswirkung, die von der Trasse Husum – Jübek ausgehen soll, sprechen. Betrachten wir daher den Einzugsbereich der beiden möglichen Bahnhaltepunkte und die dort ansässigen Bürger näher, aus denen sich ja das verfügbare Ein- und Aussteigerpotenzial rekrutiert (Abb. 21 und Abb. 22).

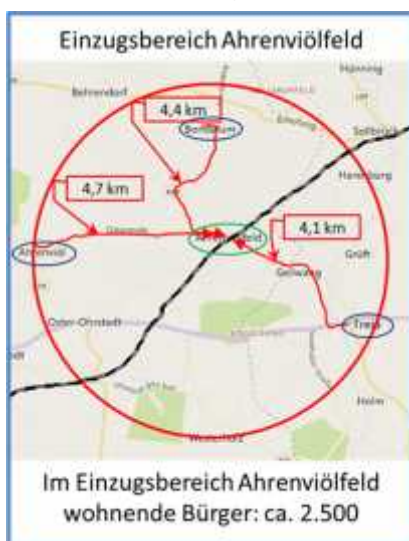


Abbildung 21: Einzugsbereich Ahrenviölfeld

Ein Bahnhaltepunkt in Ahrenviölfeld erschließt mit den Gemeinden Ahrenviöl, Bondelum und Treia ein Potenzial von ca. 2.500 Personen, der in Ohrstedt-Bahnhof mit den Gemeinden West-Ohrstedt sowie Wittbek ein Potenzial von ca. 2.400 Personen.



Abbildung 22: Einzugsbereich Ohrstedt-Bhf

Nachfolgend sollen alle möglichen Bahnhaltepunkte der Trasse betrachtet werden.

## 8. Mögliche Bahnhaltepunkte an der Trasse Husum – Jübek

### 8.1. Rahmenbedingungen

Bevor die neuen Bahnhaltepunkte an der Vergleichstrasse Kiel – Rendsburg im Januar 2015 reaktiviert werden konnten, wurden alle möglichen Standorte mit einer Vorstudie der LVS SH im Jahr 2008 untersucht und bewertet<sup>34</sup>. Die Methoden und Vorgehensweisen sowie die daraus resultierenden Bewertungen in dieser Studie werden analog zu der Vorstudie aus dem Jahr 2008 vorgenommen und mit Hilfe der Ergebnisse der vorangegangenen Kapitel dieser Studie ergänzt. Deshalb zitieren wir die relevanten Passagen aus der Vorstudie:

*„In dieser ersten Phase wird jeder der ausgewählten Standorte einzeln auf die drei Aspekte ‚erforderliche bauliche Maßnahmen‘, ‚Erschließungsmöglichkeiten‘ sowie ‚Fahrgastpotenziale‘ hin untersucht. Nur wenn ein Standort alle drei Bedingungen erfüllt, wird er in die weiteren Untersuchungen möglicher Bedienungskonzepte einbezogen. Gibt es bereits unlösbare Probleme hinsichtlich des Platzangebotes oder der Erschließungsmöglichkeiten, so wird auf eine detaillierte Potenzialanalyse verzichtet.*

*Mit dem Aspekt **erforderliche bauliche Maßnahmen** wird am Standort untersucht, ob der eigentliche Haltepunkt, also der Bahnsteig (erforderliche Länge 140 m für einen freizügigen Einsatz verschiedener Fahrzeuge in Dreifachtraktion und 2,5 m Breite, Bahnsteighöhe 76 cm) mit Sitzgelegenheiten und Unterstand sowie die notwendige Bahntechnik (z.B. Signalanlagen, ggf. beschränkter Bahnübergang) errichtet werden kann.*

*Der Aspekt **Erschließungsmöglichkeiten** beleuchtet das Bahnhofsumfeld. Hierbei muss ausreichend Platz für Zuwegungen und Verknüpfungsflächen wie Parkplätze (P+R-Stellplätze, Fahrradständer und evtl. -boxen) und eine Bushaltestelle in geeigneter Lage und Linienführung vorhanden sein.*

*Die Ermittlung der zu erwartenden **Fahrgastpotenziale** erfolgt durch die Auswertung von aktuellen Sozialdaten (Einwohner, Ein- und Auspendler), die Berücksichtigung größerer Vorkommen an Arbeitsplätzen (Gewerbegebiete, große Firmenstandorte) sowie attraktiver Freizeitziele (Einkaufszentren, Tourismusangebote, Sehenswürdigkeiten usw.).“<sup>35</sup>*

Das Fahrgastpotenzial lässt sich am schwierigsten prognostizieren. Daher werden hierzu die täglichen Ein- und Aussteigerzahlen an den Bedarfshaltepunkten der Eiderstädter Bahn (RB 64 zwischen Husum und Bad Sankt Peter–Ording) aus dem Jahr 2012 mit herangezogen<sup>36</sup>, die nachfolgend dargestellt werden (Tabelle 7):

Tägliche Ein- und Aussteiger der Eiderstädter Bahn RB 64 zwischen Husum und Bad St. Peter - Ording aus dem Jahr 2012	
Gemeinde	Ein- und Aussteiger
Witzwort	52
Harblek	46
Kating	25
Katharinenheerd	49
Sandwehle	54

Tabelle 7: Ein- und Aussteiger Eiderstädter Bahn

An den Ein- und Aussteigerzahlen kann man ablesen, dass ein tägliches Fahrgastpotenzial um 50 Personen ausreicht, um einen Bahnhof einzurichten. Die aktuellen Sozialdaten können zahlreichen Tabellen und Abbildungen aus dem gültigen RNVP entnommen werden. Sie

beziehen sich aber nie auf die einzelne Gemeinde, sondern immer auf den Kreis bzw. sogar überlappend auf mehrere Gebietskörperschaften.

<sup>34</sup> LVS SH, Vorstudie Strecke Kiel – Rendsburg, Kiel 2008

<sup>35</sup> a.a.O., S. 5

<sup>36</sup> LNVP bis 2017, S. 24, Abb. 10

Deshalb seien nachfolgend beispielhaft die Berufspendelströme in den Kreisen des Planungsraumes I dargestellt<sup>37</sup>:

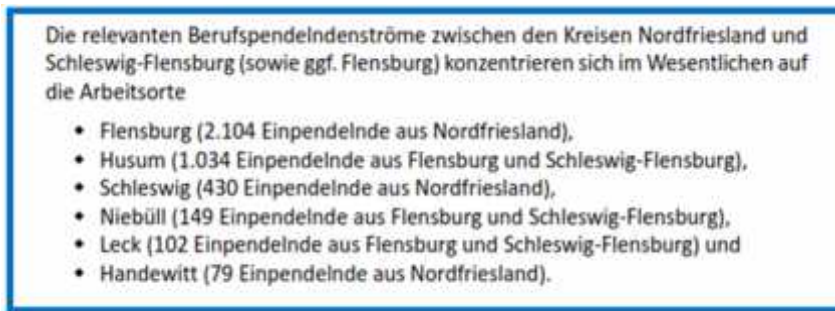


Abbildung 23: Berufspendelströme

Von den hier aufgeführten Berufspendlern kommen mit Sicherheit einige aus Wohnorten entlang der Bahntrasse Husum – Jübek, nur sie können eben nicht ihrer Heimatgemeinde zugeordnet werden.

Dazu kommen die Schüler, die weiterbildende Schulen (Gymnasien, Berufsschulen, usw.) in den Kreisstädten Husum und Schleswig besuchen oder Studenten, die sich an den Universitäten Flensburg oder Kiel eingeschrieben haben. Weiter dürfen ältere, in der Mobilität eingeschränkte Bürger und Jugendliche, die eine kulturelle Veranstaltung in den größeren Städten besuchen wollen, nicht außer Acht gelassen werden. Weil sich die genaue Anzahl der Pendler nicht exakt aus den zur Verfügung stehenden statistischen Daten herleiten lässt, wird der Wert für das Fahrgastpotenzial eines Bahnhofsteilpunktes näherungsweise zunächst mit 4 % der Bürger, die im Einzugsbereich des Bahnhofsteilpunktes wohnen, angesetzt. Dieses kommt nach Ansicht der Verfasser durchaus der Realität nahe. Ist dieser Wert größer als 50, gilt das Kriterium „Fahrgastpotenzial“ als erfüllt.

Mit Blick auf die Bahntrasse Husum – Jübek in der Abbildung 18 kommen für eine Untersuchung ausschließlich die ehemaligen Haltepunkte Rosendahl, Schwesing-Bahnhof, Ohrstedt-Bahnhof, Ahrenviölfeld und Sollbrück in Frage, die nachfolgend detailliert betrachtet und für eine Reaktivierung nach den oben angesprochenen Kriterien bewertet werden sollen. Weitere Haltepunkte an anderer Stelle sind nicht erkennbar.

### 8.2. Möglicher Bahnhofsteilpunkt Mildstedt - Rosendahl

Der mögliche Bahnhofsteilpunkt Mildstedt – Rosendahl liegt 3,3 Eisenbahnkilometer vom Bahnhof Husum entfernt an der Trasse Husum – Jübek (s. Abb. 24).



Abbildung 24: Möglicher Bahnhofsteilpunkt Mildstedt - Rosendahl

<sup>37</sup> RNVP, Schnittmengenteil Kr SL-FL und Kr NF, S. 12, Kapitel 2.1.



Abbildung 25: Bild 1 - Rosendahl



Abbildung 26: Bild 2 - Rosendahl



Abbildung 27: Lage Bahnhofsteigpunkt Rosendahl

Wie auf den Abbildungen 25 und 26 gut erkennbar, ist die Errichtung eines Bahnsteigs auf der Seite des Bahnwegs (s. Abb. 27) auf Grund der Bebauung nicht möglich. Die gesamte Bahnanlage einschließlich Parkplätzen und Fahrradabstellmöglichkeiten müsste auf der nördlichen Seite der Trasse am Böwerfeld neu entstehen. Die Bushaltestellen liegen ebenfalls nicht direkt am möglichen Bahnhofsteigpunkt. Hinzu kommt,

dass der mögliche Bahnhof Rosendahl im Kapitel 7 der Studie als „durch die Bahntrasse Husum – Jübek erschlossen“ eingestuft wurde. Somit erscheint der Standort Mildstedt – Rosendahl derzeit für eine Wiedererrichtung eines Bahnhofsteigpunktes nicht geeignet und wird daher nicht vertieft betrachtet.

### 8.3. Möglicher Bahnhofsteigpunkt Mildstedt – Schwesing-Bahnhof

Der mögliche Bahnhofsteigpunkt Mildstedt – Schwesing-Bahnhof liegt 5,8 Eisenbahnkilometer vom Bahnhof Husum entfernt an der Trasse Husum – Jübek (s. Abb. 28).



Abbildung 28: Möglicher Bahnhofsteigpunkt Mildstedt - Schwesing-Bahnhof



Abbildung 29: Derzeitiges Aussehen Bahnhof Schwesing



Abbildung 30: Derzeitiges Aussehen des Umfeldes am Bahnhof Schwesing



Abbildung 31: Lage Bahnhofsteilpunkt Schwesing

Wie man auf den Abbildungen 29 und 30 erkennen kann, existiert das ehemalige Bahnhofsgebäude noch und ist bewohnt. Die gesamte ehemalige Bahnanlage mit Ausnahme des Gleises befindet sich offenbar in Privatbesitz oder ist vermietet. Eine Bushaltestelle ist noch verfügbar. Parkmöglichkeiten und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sind nicht mehr verfügbar (s. Abb.31). Die gesamte Bahnanlage müsste an anderer Stelle neu erschlossen und gebaut werden. Hinzu kommt, dass der

mögliche Bahnhof Schwesing im Kapitel 7 der Studie als „durch die Bahntrasse Husum – Jübek teilweise erschlossen“ eingestuft wurde und somit nur bei dringendem Bedarf wiedererrichtet werden sollte.

Somit erscheint der Standort Mildstedt – Schwesing-Bahnhof derzeit für eine Wiedererrichtung eines Bahnhofsteilpunktes nicht geeignet und wird daher nicht vertieft betrachtet.

#### 8.4. Möglicher Bahnhof Westerland – Ohrstedt / Ohrstedt-Bahnhof

Der mögliche Bahnhof Westerland – Ohrstedt / Ohrstedt-Bahnhof liegt 12,1 Eisenbahnkilometer vom Bahnhof Husum entfernt an der Trasse Husum – Jübek (s. Abb. 32).



Abbildung 32: Möglicher Bahnhof Westerland - Ohrstedt / Ohrstedt-Bahnhof

Der mögliche Bahnhof Ohrstedt-Bahnhof weist, im Gegensatz zu allen anderen möglichen Bahnhofpunkten an der Trasse, einige Besonderheiten auf. Vor 160 Jahren verfügte er als Dreh- und Angelpunkt zwischen den Trassen Flensburg – Husum und Husum – Rendsburg sogar über eine Drehscheibe, mit deren Hilfe die Lokomotiven in die benötigte Fahrtrichtung gedreht werden konnten - aber das ist nur noch Geschichte. Das Bundeswehrdepot in Oster – Ohrstedt, das im Jahr 2002 den Eisenbahnanschluss aufgegeben hatte, wurde im Jahr 2006 über das südliche zweite Gleis aber wieder an das Netz der Deutschen Bahn angeschlossen. Deshalb verfügt Ohrstedt-Bahnhof immer noch über zwei manuelle Weichen sowie einen Prellbock (s. Abb. 33).



Abbildung 33: Ohrstedt-Bahnhof, 2 Weichen und 1 Prellbock

Aufgrund des zweiten Gleises könnte die Bahntrasse in Ohrstedt-Bahnhof sehr preisgünstig gekreuzt werden (s. Abb. 32), wofür nur zwei weitere Weichen und wenige Meter Gleis benötigt würden. Zudem liegt Ohrstedt-Bahnhof mit 12,1 Bahnkilometern Entfernung zum Vollknoten Husum und 14,2 Bahnkilometern Entfernung zum Richtungsknoten Jübek quasi genau auf der Hälfte der Trasse, was einer Kreuzungsmöglichkeit genau an dieser Stelle der Trasse entgegenkommt, sollte diese bei einer Erweiterung des Angebots auf der Trasse ins Auge gefasst werden.





Abbildung 34: Derzeitiges Aussehen möglicher Bahnhaltelpunkt Ohrstedt-Bahnhof



Abbildung 35: Umfeld des möglichen Bahnhaltelpunktes Ohrstedt-Bahnhof



Abbildung 36: Lage Bahnhaltelpunkt Ohrstedt-Bahnhof

Wie auf den Abbildungen 34 und 35 deutlich wird, ist das ehemalige Bahnhaltelgelände nicht bebaut worden und als Parkplatz bzw. als Stellplatz für Glas- und Bekleidungscontainer genutzt. Eine Bushaltestelle (s. Abb. 36) ist vorhanden, wird aber nur sehr sporadisch bedient. Fahrradwege und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sind nicht vorhanden. Aufgrund der Einstufung des Bahnhaltelpunktes Ohrstedt-Bahnhof als „durch die Bahntrasse Husum – Jübek nicht er-

schlossen“ im Kapitel 7 der Studie kommt diesem Bahnhaltelpunkt eine besondere Bedeutung zu. Er wird daher im Folgenden näher betrachtet.

### Erforderliche bauliche Maßnahmen

Der Neubau eines Bahnsteigs wäre in jedem Fall erforderlich. Wegen der günstigen Erschließungsmöglichkeiten läge dieser am besten am südlichen Bahngleis. Dieses Gleis liegt aber nicht an der Fahrtrasse (nördliches Gleis) und ist nur über zwei manuell zu bedienende Weichen (s. Abb. 33) an die Fahrtrasse angebunden. Das bedeutet, dass die beiden vorhandenen manuell betriebenen Weichen durch automatische Weichen (stellwerksbetrieben) ersetzt und zwei weitere automatische Weichen sowie wenige Meter Gleis im möglichen Kreuzungsbereich (s. Abb. 32) hinzugebaut werden müssten. Hinzu käme die benötigte Signal- und Sicherungstechnik. Da der planerische und finanzielle Aufwand für diese Maßnahmen jedoch erheblich ist (größer 1 Mio. Euro), sollten diese Maßnahmen erst ins Auge gefasst werden, wenn darüber entschieden worden ist, ob in Ohrstedt-Bahnhof eine Kreuzungsmöglichkeit der Trasse überhaupt vorzusehen ist, um die Kapazität an der Trasse Husum – Jübek um 100 % zu erhöhen.

Deshalb kommt auch ein Bahnsteig zwischen den beiden Gleisen in Frage, von dem man sowohl in haltende Züge am nördlichen und südlichen Gleis einsteigen kann. Solche Bahnsteige müssen aber behindertengerecht erreicht werden können, wobei mindestens ein Gleis zu überqueren ist. Deshalb ist das zu überquerende Gleis entweder zu untertunneln oder zu überbrücken und jeweils mit Fahrstühlen zu versehen. Keine dieser beiden Maßnahmen kommt aus Kostengründen für einen Bahnhofpunkt wie Ohrstedt-Bahnhof in Betracht.

Darum verbliebe für den Bahnsteig, sofern die Trasse nicht gekreuzt werden soll, nur der Neubau am nördlichen Gleis, wobei die Erschließungsmöglichkeiten deutlich schlechter als die am südlichen Gleis sind (Parkplätze, Abholzung des Schallschutzes durch Bäume und Buschwerk, usw.). Hinzu kommt, dass noch nicht eingeschätzt werden kann, wie diese Maßnahmen durch die Bevölkerung bewertet werden. Entsprechende Umfrageergebnisse liegen nicht vor und sind erst bei Bedarf zu ermitteln.

### **Erschließungsmöglichkeiten**

Die Erschließungsmöglichkeiten am südlichen Gleis sind, wie bereits angesprochen, deutlich günstiger als am nördlichen Gleis. Deshalb werden nur die Erschließungsmöglichkeiten am südlichen Gleis betrachtet. Das Raumangebot für etwa 30 Parkplätze sowie für Fahrradabstellmöglichkeiten ist vorhanden. Eine Bushaltestelle (Linie 1046 und 1049) ist vorhanden, wird aber nur sehr sporadisch bedient. Die Busfahrpläne müssten bei Reaktivierung des Bahnhofpunktes angepasst werden. Fahrradwege zu den Ortszentren Wester- und Oster-Ohrstedt müssten durch die Gemeinden in eigener Initiative geschaffen werden.

### **Fahrgastpotenziale**

Der Einzugsbereich des Bahnhofpunktes Ohrstedt-Bahnhof umfasst gemäß Abbildung 22 auf Seite 34 die Gemeinden

- Wester – Ohrstedt mit 1023 Einwohnern
  - Oster – Ohrstedt mit 605 Einwohnern und
  - Wittbek mit 770 Einwohnern
- Gesamt: 2398 Einwohner<sup>38</sup>

Gemäß der Definition im Kapitel 8.1 auf Seite 35 der Studie werden 4 % der Einwohner als mögliches tägliches Fahrgastpotenzial (Ein- und Aussteiger) angenommen, also 96 tägliche Fahrgäste. Da diese Anzahl größer als 50 ist, gilt das Kriterium „Fahrgastpotenzial“ als erfüllt.

Zusammenfassend erscheint der Standort Wester – Ohrstedt / Ohrstedt-Bahnhof derzeit für eine Wiedererrichtung eines Bahnhofpunktes geeignet. Bei einer Kreuzung der Trasse an dieser Stelle wäre der Standort sogar als „gut geeignet“ zu bewerten und der Bahnhofpunkt würde zum Bahnhof hochgestuft werden.

---

<sup>38</sup> Statistisches Amt für Hamburg und SH, Bevölkerung der Gemeinden in SH, Tabelle 1\_1, S. 5 - 8

## 8.5. Möglicher Bahnhaltepunkt Ahrenviölfeld

Der mögliche Bahnhaltepunkt Ahrenviölfeld liegt 17,0 Eisenbahnkilometer vom Bahnhof Husum entfernt an der Trasse Husum – Jübek (s. Abb. 37).



Abbildung 37: Möglicher Bahnhaltepunkt Ahrenviölfeld

Ein Blick zurück in die Geschichte zeigt, wie die Situation rund um den ehemaligen Bahnhof Ahrenviöl vor 100 Jahren aussah<sup>39</sup> [Erläuterungen (rot umrandet) durch die Verfasser eingefügt] (s. Abb. 38):

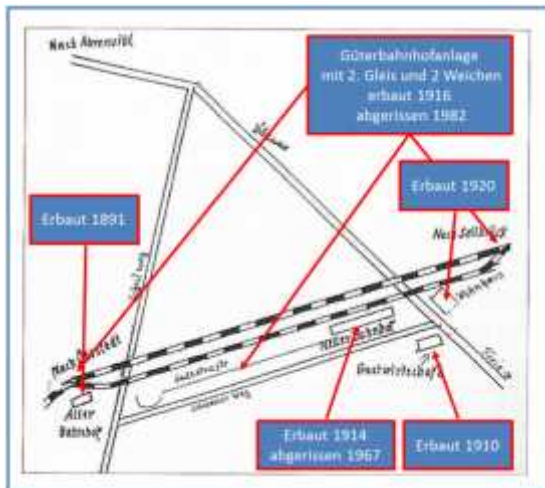


Abbildung 38: Skizze Bahnhofsumfeld um 1920

Auch Ahrenviölfeld verfügte zwischen 1915 und 1982 über ein zweites Gleis, das über zwei Weichen an die Fahrtrasse angebunden war. Dieses zweite Gleis wurde nach Aufgabe des Güterbahnhofs zurückgebaut. Neben der Gastwirtschaft und dem Wohnhaus direkt neben dem Bahnübergang, in dem zur damaligen Zeit zwei Bahnbedienstete mit ihren Familien wohnten, ist noch ein Gebäude des ehemaligen Güterbahnhofs stehen geblieben (s. Abb. 39), das heute als Gemeindeschuppen genutzt wird.

Der durch den Abriss des Bahnhofsgebäudes und den Rückbau des zweiten Gleises freigewordene Platz wird heute durch Parkplätze genutzt, die der Gemeinde gehören.



Abbildung 39: Ahrenviölfeld - Gemeindeschuppen

<sup>39</sup> Chronik Ahrenviölfeld, S. 70





Abbildung 43: Haltestelle Richtung Ahrenviöl



Abbildung 44: Haltestelle Richtung Treia

Parkplätze stehen zu beiden Seiten des Schulwegs in ausreichender Anzahl (ca. 40) zur Verfügung (s. Abb. 41).



Abbildung 45: Fahrradständer an der Haltestelle

Fahrradabstellmöglichkeiten sind ebenfalls in ausreichender Anzahl vorhanden (s. Abb. 41, 44 und 45). Sie sollen jedoch bei nächster Gelegenheit durch eine modernere Variante ersetzt werden.

Der gesamte Gehweg im Ortskern ist als kombinierter Fuß-/Radweg ausgelegt und verläuft in nord-westlicher Richtung bis zur Gemeindegrenze mit Ahrenviöl und in süd-östlicher Richtung über die Kreisgrenze hinaus bis zum Ortskern von Treia im Kreis Schleswig – Flensburg.

Aufgrund der Einstufung des Bahnhofspunktes Ahrenviölfeld als „durch die Bahntrasse Husum – Jübek nicht erschlossen“ im Kapitel 7 der Studie kommt diesem Bahnhofspunkt ebenfalls eine besondere Bedeutung zu. Er wird daher näher betrachtet.

### **Erforderliche bauliche Maßnahmen**

Auf dem freien Areal des ehemaligen Bahnhofs in der Schulstraße ist ausreichend Platz für die Errichtung eines neuen Bahnsteigs von ca. 140 m Länge vorhanden. Der Bahnübergang Hauptstraße ist mit Halbschranken für den MIV ausgestattet. Auch der nördlich der Fahrbahn verlaufende Fuß- und Radweg ist durch Schranken gesichert, so dass dort keine Anpassungsarbeiten erforderlich sind. Zusätzliche Signal- und Sicherungstechnik ist bei einer eingleisigen Fahrtrasse ebenfalls nicht erforderlich.

### **Erschließungsmöglichkeiten**

Die Erschließung der Station ist problemlos möglich. Dabei handelt es sich ausschließlich um Anpassungsarbeiten (Bau eines behindertengerechten Bahnsteigzugangs, neue Buswartehäuschen, moderne Fahrradständer, Gartenbaumaßnahmen, usw.), die im Rahmen der Bauunterhaltung von Hause aus durch die

Gemeinde vorzunehmen wären, auch wenn kein Bahnhofsteppunkt errichtet würde. Die Fahrpläne der Busse wären allerdings an die verbesserten Gegebenheiten bei Wiedererrichtung eines Bahnhofsteppunktes anzupassen.

### Fahrgastpotenziale

Der Einzugsbereich des Bahnhofsteppunktes Ahrenviölfeld umfasst gemäß Abbildung 21 auf Seite 34 die Gemeinden

- Ahrenviölfeld mit 228 Einwohnern
- Ahrenviöl mit 521 Einwohnern
- Bondelum mit 170 Einwohnern und
- Treia mit 1566 Einwohnern

Gesamt: 2485 Einwohner<sup>40</sup>

Gemäß der Definition im Kapitel 8.1 auf Seite 35 der Studie werden 4 % der Einwohner als mögliches tägliches Fahrgastpotenzial (Ein- und Aussteiger) angenommen, also 100 tägliche Fahrgäste. Da diese Anzahl größer als 50 ist, gilt das Kriterium „Fahrgastpotenzial“ als erfüllt. Ergänzend soll erwähnt werden, dass die Gemeinde Ahrenviölfeld zusammen mit dem Handels- und Gewerbeverein Treia für die Wiedererrichtung eines Bahnhofsteppunktes in Ahrenviölfeld geworben hat. Dabei ist das Konzept auf große Zustimmung gestoßen: In einem 3-Monatszeitraum im Jahr 2018 konnten über 520 Unterschriften dafür gesammelt werden.

Zusammenfassend erscheint daher der Standort Ahrenviölfeld für eine Wiedererrichtung eines Bahnhofsteppunktes sehr gut geeignet.

### 8.6. Möglicher Bahnhofsteppunkt Sollerup - Sollbrück

Der mögliche Bahnhofsteppunkt Sollerup - Sollbrück liegt 21,3 Eisenbahnkilometer vom Bahnhof Husum entfernt an der Trasse Husum – Jübek (s. Abb. 46).



Abbildung 46: Möglicher Bahnhofsteppunkt Sollbrück

---

<sup>40</sup> Statistisches Amt für Hamburg und SH, Bevölkerung der Gemeinden in SH, Tabelle 1\_1, S. 5 – 8 u. S. 15



Abbildung 47: Derzeitiges Aussehen möglicher Bahnhofsteppunkt Sollbrück



Abbildung 48: Lage Bahnhofsteppunkt Sollbrück



Abbildung 49: Umfeld Bahnhofsteppunkt Sollbrück

Wie man an den Abbildungen 47 und 49 erkennen kann, ist nach dem Rückbau der Bahnhofsanlage bauseitig nichts geschehen. Das Gelände liegt brach. Eine Bushaltestelle ist im Nahbereich des Bahnhofsteppunktes vorhanden (s. Abb. 48), aber kann, sofern die Tore des kommerziell, privat genutzten Geländes geschlossen sind, nicht auf direktem Weg erreicht werden. Man müsste um das Privatgelände herum laufen. Die Bushaltestelle wird auch nur sehr sporadisch bedient. Parkmöglichkeiten sind auf unbefestigtem Gelände vorhanden; Abstellmöglichkeiten für Fahrräder gibt es nicht.

Aufgrund der Einstufung des möglichen Bahnhofs Sollbrück im Kapitel 7 der Studie als „durch die Bahntrasse Husum – Jübek teilweise erschlossen“ sollte er nur bei dringendem Bedarf wiedererrichtet werden. Dieser Bedarf könnte sich allerdings durch die „Quasi – Nichterreichbarkeit“ des nächstgelegenen Bahnhofs Jübek durch den übrigen ÖPNV herleiten lassen. Deshalb wird auch dieser Bahnhof näher betrachtet.

### **Erforderliche bauliche Maßnahmen**

Auf dem freien Areal des ehemaligen Bahnhofs ist ausreichend Platz für die Errichtung eines neuen Bahnsteigs von ca. 140 m Länge vorhanden. Der Bahnübergang Achter de Bahn (s. Abb. 47) ist mit Halbschranken für den MIV ausgestattet, so dass dort keine Anpassungsarbeiten erforderlich sind. Zusätzliche Signal- und Sicherungstechnik ist bei einer eingleisigen Fahrtrasse ebenfalls nicht erforderlich.

### **Erschließungsmöglichkeiten**

Die Erschließung der Station ist problemlos möglich. Der erforderliche Platz für Parkflächen und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder ist ausreichend vorhanden.

## Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Zuwegung zur Bushaltestelle müsste mit dem Privateigentümer verhandelt werden, da sich eine Verlegung der Haltestelle auf das Bahngelände wegen nicht vorhandener Wendemöglichkeit verbietet. Die Fahrpläne der Busse wären allerdings an die verbesserten Gegebenheiten bei Wiedererrichtung eines Bahnhofpunktes anzupassen.

### Fahrgastpotenziale

Der Einzugsbereich des Bahnhofpunktes Sollbrück umfasst die Gemeinde

- Sollerup mit 487 Einwohnern und
  - Esperstoft, ein Ortsteil  
der Gemeinde Silberstedt, mit geschätzt ca. 250 Einwohnern
- Gesamt: 737 Einwohner<sup>41</sup>

Gemäß der Definition im Kapitel 8.1 auf Seite 35 der Studie werden 4 % der Einwohner als mögliches tägliches Fahrgastpotenzial (Ein- und Aussteiger) angenommen, also 30 tägliche Fahrgäste. Da diese Anzahl kleiner als 50 ist, gilt das Kriterium „Fahrgastpotenzial“ als nicht erfüllt. Da es aber auch Bedarfshalte mit weniger als 50 Ein- und Aussteigern pro Tag gibt (s. dazu Tabelle 7, S. 35, Kating mit 25 Ein- und Aussteigern), sollte eine Wiedererrichtung eines Bahnhofs nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Zusammenfassend erscheint daher der Standort Sollerup - Sollbrück für eine Wiedererrichtung eines Bahnhofpunktes nur bedingt geeignet.

### 8.7. Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Ergebnisse aus den Kapiteln 8.2 bis 8.6 werden in der nachfolgenden Tabelle 8 unter Berücksichtigung, dass die Kosten bezogen auf die Optionen (ohne bzw. mit Kreuzung der Trasse) bewertet wurden, zusammengefasst:

Ergebnisse mit Bewertung für alle möglichen Bahnhofpunkte an der Trasse Husum - Jübek										
Optionen	Ohne Kreuzung der Trasse Husum - Jübek in Ohrstedt-Bahnhof					Mit Kreuzung der Trasse Husum - Jübek in Ohrstedt-Bahnhof				
	Rosendahl	Schwesing-Bahnhof	Ohrstedt-Bahnhof	Ahrenviölfeld	Sollbrück	Rosendahl	Schwesing-Bahnhof	Ohrstedt-Bahnhof	Ahrenviölfeld	Sollbrück
<b>Haltepunkte</b>										
<b>Kriterien</b>										
<b>Erschließung durch die Trasse</b>	erschlossen	teilweise erschlossen	nicht erschlossen	nicht erschlossen	teilweise erschlossen	erschlossen	teilweise erschlossen	nicht erschlossen	nicht erschlossen	teilweise erschlossen
<b>Erforderliche bauliche Maßnahmen</b>	nicht bewertet	nicht bewertet	problematisch	problemlos machbar	problemlos machbar	nicht bewertet	nicht bewertet	problemlos machbar	problemlos machbar	problemlos machbar
<b>Erschließungsmöglichkeiten</b>	nicht bewertet	nicht bewertet	problematisch	sehr gut	gut	nicht bewertet	nicht bewertet	gut	sehr gut	gut
<b>Fahrgastpotenziale</b>	nicht bewertet	nicht bewertet	ca. 96 pro Tag	ca. 100 pro Tag	ca. 30 pro Tag	nicht bewertet	nicht bewertet	ca. 96 pro Tag	ca. 100 pro Tag	ca. 30 pro Tag
<b>Kosten bei Wiedererrichtung</b>	nicht bewertet	nicht bewertet	hoch	minimal	hoch	nicht bewertet	nicht bewertet	normal	minimal	normal
<b>Gesamtbewertung</b>	nicht geeignet	nicht geeignet	geeignet	sehr gut geeignet	bedingt geeignet	nicht geeignet	nicht geeignet	gut geeignet	sehr gut geeignet	geeignet

Tabelle 8: Bewertung der möglichen Bahnhofpunkte

<sup>41</sup> Statistisches Amt für Hamburg und SH, Bevölkerung der Gemeinden in SH, Tabelle 1\_1, S. 16



## **9. Darstellung der Lösungsmöglichkeiten**

Bevor die beiden Lösungsmöglichkeiten für die Bedienkonzepte der Trasse vorgestellt werden, sollen zunächst die Rahmenbedingungen, die bei der Erarbeitung der Lösungen zugrunde gelegt wurden, erläutert werden.

### **9.1. Rahmenbedingungen für die Lösungsmöglichkeiten**

Ein wichtiger Aspekt für die Erarbeitung von Lösungen ist die zulässige / mögliche Geschwindigkeit auf der Trasse. Sie soll zunächst betrachtet werden.

Danach sollen in einem Unterkapitel die möglichen Verspätungen am „Nadelöhr“ Jübek untersucht werden: Jübek müssen alle Züge passieren, die in Richtung Husum wollen.

Abschließend soll in einem weiteren Unterkapitel mit einer Pünktlichkeitsanalyse, die über eine Woche für alle auf der Trasse Husum – Jübek verkehrenden RE 74 erstellt wurde, belegt werden, was schon heute ohne Änderungen auf der Trasse möglich ist.

#### **9.1.1. Zulässige / mögliche Geschwindigkeit auf der Trasse**

Die Forderung, die Streckengeschwindigkeit auf der Trasse Husum – Jübek von 80 km/h auf 120 km/h anzuheben, wurde vom Kreis Schleswig – Flensburg in seinen Forderungen zur Weiterentwicklung des SPNV (s. dazu Tabelle 3 auf Seite 25 der Studie) aufgestellt. Dass dies nicht so ohne weiteres möglich ist, haben wir bereits auf der Seite 26 der Studie erläutert und für weitere Ergänzungen auf dieses Kapitel verwiesen.

Basis für eine Geschwindigkeitsbetrachtung ist die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO). Sie unterscheidet dabei zunächst grundsätzlich in Haupt- und Nebenbahnen, wobei auf der Trasse Husum – Jübek eindeutig die Bestimmungen für Nebenbahnen gelten. Soll eine Änderung auf der Trasse herbeigeführt werden, die nicht mit den Bestimmungen in der EBO in Einklang ist, entscheidet darüber das BMVI bzw., wenn es in der Vorschrift explizit angesprochen ist, das Eisenbahn – Bundesamt<sup>42</sup>. Am besten hält man sich also an die Vorgaben der Vorschrift: Dann können Maßnahmen auf der Trasse problemlos umgesetzt werden, ohne den dornigen Weg eines langen Genehmigungsverfahrens gehen zu müssen.

Die zulässige Geschwindigkeit für Nebenbahnen ist in § 40 (2) EBO geregelt, der nachfolgend auszugsweise zitiert wird:

*„Die zulässige Geschwindigkeit beträgt für Reisezüge mit durchgehender Bremse **100 km/h**, wenn die in den §§ 5, 6, 11, 15 Absatz 1, § 16 Absatz 1 und § 35 Absatz 4 genannten, für Hauptbahnen geltenden Vorschriften eingehalten sind, sonst **80 km/h**; [gilt für Nebenbahnen, Zusatz der Verfasser]“<sup>43</sup>.*

Damit gilt für Nebenbahnen grundsätzlich eine zulässige Geschwindigkeit von 100 km/h, es sei denn, in den einschlägigen Paragraphen [§ 5 „Spurweite“, § 6 „Gleisbogen“, § 11 „Bahnübergänge“, § 15 (1) „Streckenblock, Zugbeein-

---

<sup>42</sup> EBO, § 3

<sup>43</sup> a.a.O., § 40 (2)

flusung“, § 16 (1) „Fernmeldeanlagen“ und § 35 (4) „größter Bremsweg“) sind die Vorschriften für Hauptbahnen nicht eingehalten.

Wir können davon ausgehen, dass die §§ 5, 6, 15 (1), 16 (1) und 35 (4) eingehalten werden und nur der § 11 „Bahnübergänge“ für die derzeit zulässige Geschwindigkeit von 80 km/h verantwortlich ist. Betrachten wir ihn daher näher.

Der § 11 EBO hat 19 Absätze, wobei nur die Absätze 7 und 10 Sonderregeln für Nebenbahnen anführen. Alle anderen Absätze (inclusive des Absatzes 10, linke Seite) gelten für Hauptbahnen, die auch für Nebenbahnen eingehalten werden müssen, wenn dort mit einer Geschwindigkeit von 100 km/h gefahren werden soll. Von besonderer Bedeutung ist der Absatz 6 [Zitat]:

„Bahnübergänge sind durch

1. Lichtzeichen oder Blinklichter oder
2. Lichtzeichen mit Halbschranken oder Blinklichter mit Halbschranken oder
3. Lichtzeichen mit Schranken oder
4. Schranken

technisch zu sichern, soweit nachstehend keine andere Sicherung zugelassen ist. Als neue technische Sicherungen sollen Blinklichter und Blinklichter mit Halbschranken nicht mehr verwendet werden.“<sup>44</sup>

Daher müssen alle 23 Bahnübergänge an der Trasse betrachtet werden. Ist auch nur ein Bahnübergang, der nicht gemäß § 11 (6) gesichert ist, vorhanden, darf nicht schneller als 80 km/h gefahren werden.



Abbildung 50: Übersicht der Bahnübergänge

Auf der Abbildung 50 sind die nicht ausreichend gesicherten (in der Regel unbeschränkten) Bahnübergänge mit roten Pfeilen gekennzeichnet. Beispielhaft wird nachfolgend in der Abbildung 51 der Bahnübergang Nr. 15 in Ahrenviölfeld dargestellt:

Name	Bahn-km	Gemeinde	Straße			
ohne	10,60	Ahrenviölfeld	Süderweg	15		nicht ausreichend
Beschreibung (Typ):						
unbeschränkter Bahnübergang mit Adreaskreuzen						
Sonstiges:						
Gemeindestraße, v = 10 km/h, akustische Signalzeichen vorhanden						

Abbildung 51: Unbeschränkter Bahnübergang in Ahrenviölfeld

<sup>44</sup> EBO, § 11 (6)

Alle Bahnübergänge an der Trasse Husum – Jübek sind in der Anlage B – 6 katalogisiert und können dort eingesehen werden.

Die sechs Bahnübergänge, die für eine mögliche Geschwindigkeitserhöhung auf 100 km/h nicht ausreichend gesichert sind, sind die gemäß Anlage B – 6 nachfolgend aufgeführten

- Nr. 6, Mildstädter Weg in Mildstedt;
- Nr. 13, Imkens Weg in Oster – Ohrstedt;
- Nr. 15, Süderweg in Ahrenviölfeld;
- Nr. 21, Zum Berghof in Silberstedt;
- Nr. 22, Kamper Weg in Silberstedt und
- Nr. 23, Jyderup Weg in Silberstedt.

Erst nach der technischen Sicherung dieser sechs Bahnübergänge, kann die zulässige Geschwindigkeit auf der Trasse auf 100 km/h angehoben werden. Dies wäre eine sinnvolle Maßnahme, die in einem mittelfristigen Zeitrahmen realisiert werden sollte, um die Pufferzeit auf der Trasse zu erhöhen, damit mehr als ein zusätzlicher Bahnhofspunkt eingerichtet werden kann.

Für die schrittweise Entwicklung der Lösungsmöglichkeiten sollte daher zunächst weiterhin von der derzeit zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf der Trasse ausgegangen werden.

### **9.1.2. Analyse der möglichen Verspätungen am „Nadelöhr“ Jübek**

Die Strecke Husum – Jübek wird durch den RE 74 im Stundentakt bedient. Aufgrund nicht vorhandener Haltepunkte außer Husum ist eine Verspätung, die auf der Trasse Husum – Jübek eingefahren wird, die nicht fahrzeugtechnisch bedingt ist, unwahrscheinlich. Bei einem getakteten Fahrplan wird immer mit der optimalen Geschwindigkeit, die kleiner oder gleich der zulässigen Geschwindigkeit – also 80 km/h – ist, gefahren, um optimale Umsteigemöglichkeiten an den Knoten zu gewährleisten. Deshalb soll in diesem Unterkapitel die mögliche Verspätung des RE 74, der, aus Kiel kommend, hinter Jübek in den Korridor nach Husum einfährt, untersucht werden.

Gemäß dem gültigen Fahrplan soll der RE 74 zur vollen Stunde in Jübek ankommen und eine Minute später wieder abfahren. Aus Husum kommend, soll der RE 74 zwei Minuten vor der vollen Stunde in Jübek ankommen und noch in derselben Minute den Bahnhof wieder verlassen. Da auf der „schnellen“ Trasse zwischen Jübek und Rendsburg die zulässige Geschwindigkeit 160 km/h beträgt, können leichte Verspätungen hier ohne größere Probleme kompensiert werden. Die Erreichbarkeit der Anschlusszüge am Vollknoten Husum (RB 64 nach Bad St. Peter-Ording, RE 6 Richtung Hamburg und RE 6 Richtung Westerland) hat dabei eine entscheidende Bedeutung.

Um den Takt sicher einhalten zu können, werden daher für die weitere Betrachtung folgende Annahmen getroffen:

- Der aus Husum kommende Zug soll den Korridor Husum – Jübek planmäßig, also um X:58 Uhr, verlassen, damit der nachfolgende Zug in den Korridor Jübek – Husum planmäßig einfahren kann, also um X:01 Uhr, wobei X ganzzahlige Werte zwischen 0 und 23 annehmen kann ( $0 \leq X \leq 23$ ) und keine zusätzlichen Verspätungen auf der Trasse Jübek – Rendsburg zu kompensieren sind.
- Die maximale Geschwindigkeit, die im Korridor Husum – Jübek gefahren werden darf, beträgt 80 km/h.
- Die minimale Umsteigezeit am Bahnhof Husum (für nicht in der Mobilität eingeschränkte Passagiere) beträgt
  - für die RB 64 eine Minute (Halt am gleichen Bahnsteig);
  - für den RE 6 zwei Minuten (Halt am Nachbarbahnsteig).
- Die minimale Fahrtrichtungswechselzeit für den RE 74 am Bahnhof Husum beträgt eine Minute.
- Die Zeit für einen Zusatzhalt des RE 74 wird mit zwei Minuten berechnet (abbremsen, anhalten, Passagiere ein- und aussteigen lassen, abfahren, beschleunigen).
- Betrachtet werden müssen die
  - derzeit gültige Situation **ohne** Zwischenhalt,
  - mögliche zukünftige Situation mit **einem** Zwischenhalt und
  - mögliche zukünftige Situation mit **zwei** Zwischenhalten.

Die Ergebnisse werden in einem X – Y – Diagramm dargestellt, wobei auf der Abszisse die Verspätung in Minuten und auf der Ordinate 6 verschiedene Situationen aufgetragen werden. Die 6 möglichen Situationen werden – wie folgt – definiert:

1. Husum kann nicht mehr erreicht werden. Der Zug hat keine Chance, unter den oben getroffenen Annahmen den Korridor zeitgerecht wieder zu verlassen. Es kommt SEV zum Einsatz oder es muss auf den Nachfolgezug in Jübek gewartet werden.
2. Husum wird noch erreicht, aber alle Anschlüsse werden verpasst.
3. Der Anschluss nach Bad St. Peter-Ording wird in Husum noch erreicht, alle anderen Anschlüsse werden verpasst.
4. Der Anschluss nach Bad St. Peter-Ording und nach Hamburg wird in Husum erreicht, der Anschluss nach Westerland wird verpasst.
5. Alle Anschlüsse in Husum werden noch erreicht.
6. Alle Anschlüsse in Husum werden planmäßig erreicht.

Die Berechnungen für den jeweiligen Normalfall und den Fall der maximalen Verspätung sind in Anlage B – 7 einsehbar. Das Ergebnisdiagramm wird in der Abbildung 52 auf der folgenden Seite dargestellt und erläutert.

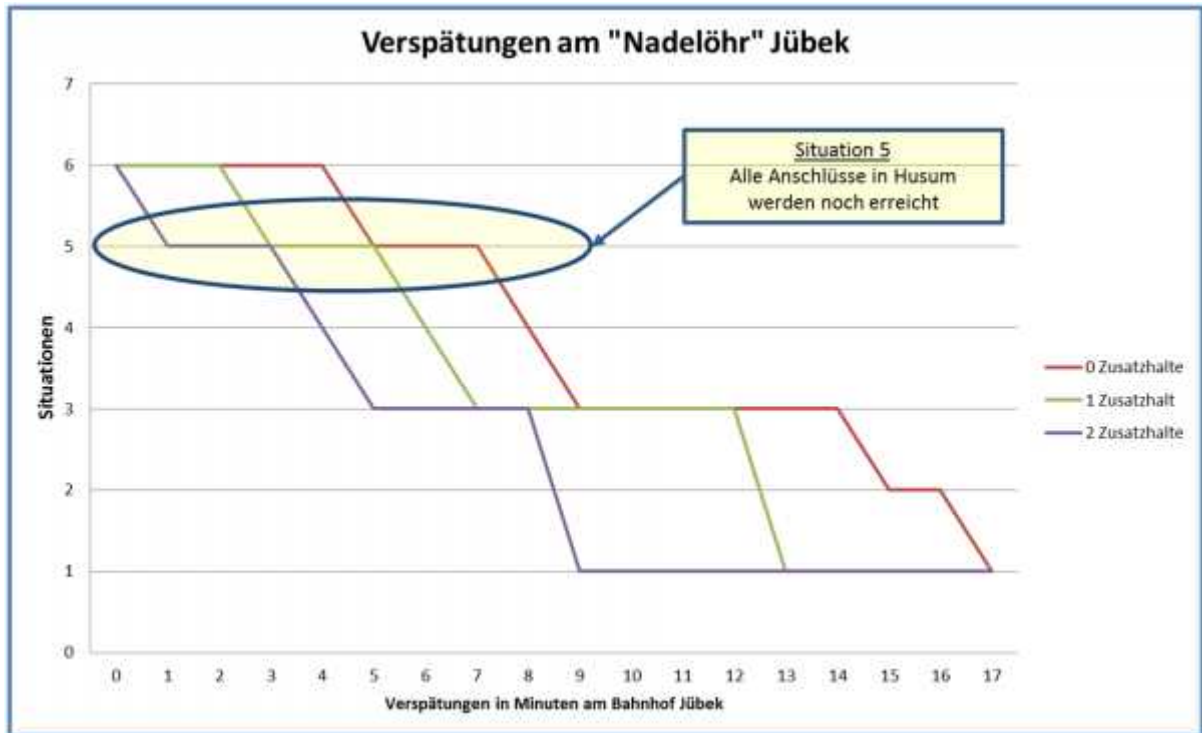


Abbildung 52: Verspätungsdiagramm des RE 74 am Bahnhof Jübek

### Erläuterungen zum Diagramm der Abbildung 52

Drei Kurvenverläufe werden dargestellt: In roter Farbe die derzeit gültige Lage ohne Zusatzhalt, in grüner Farbe die mögliche Lage mit einem Zusatzhalt und in violetter Farbe die mögliche Lage mit zwei Zusatzhalten. Da ein integraler Taktfahrplan die Umsteigemöglichkeiten an den Knoten optimiert, ist hier die Erreichbarkeit der Anschlusszüge am Bahnhof Husum von besonderer Bedeutung (Situation 5, blau umrandet und gelb hinterlegt).

Das bedeutet, dass beim derzeit gültigen Fahrplan mit 7-minütiger Verspätung in Jübek noch alle Anschlusszüge in Husum erreicht werden können (rote Kurve). Bei einem zusätzlichen Halt sind das noch 5 Minuten (grüne Kurve) und bei zwei zusätzlichen Halten nur noch 3 Minuten (violette Kurve) maximale Verspätung, um alle Anschlusszüge in Husum zu erreichen.

Die maximalen Verspätungen des aus Kiel kommenden RE 74 in Jübek, die gerade noch zulässig sind, um in den Korridor nach Husum einzufahren, betragen beim derzeitigen Fahrplan ohne Zusatzhalt 16 Minuten und verringern sich bei einem Zusatzhalt auf 12 Minuten bzw. bei zwei Zusatzhalten auf 8 Minuten.

Soweit zur theoretischen Betrachtung, die nachfolgend mit einer Pünktlichkeitanalyse praktisch untermauert werden soll.

### **9.1.3. Pünktlichkeitsanalyse des RE 74 am Bahnhof Jübek**

Die Pünktlichkeitsanalyse wurde in der 8. / 9. Kalenderwoche 2019 von Freitag, dem 22.02.2019 18:00 Uhr, bis Freitag, dem 01.03.2019 17:59 Uhr durchgeführt. Fahrplanmäßig verkehrten in diesem Zeitraum, von Kiel kommend und Richtung Husum fahrend, 146 Züge RE 74, von denen alle das Ziel Husum erreichten und keiner – auch nicht wegen technischer Mängel – ausfiel.

## Rahmenbedingungen für die Lösungsmöglichkeiten

Von diesen 146 Zügen wurden 130 auf ihre Pünktlichkeit am Bahnhof Jübek untersucht. Dies entspricht einem Prozentsatz von 89,04 % der eingesetzten Züge, was für eine qualifizierte Aussage zur Pünktlichkeit generell ausreichen sollte. Die Analyse wurde mit Hilfe der von der Deutschen Bahn zur Verfügung gestellten Applikation „DB Navigator“ erstellt. In der nachfolgenden Tabelle 9 werden die gemessenen Werte der Verspätungen am Bahnhof Jübek zusammengefasst:

Datum	gemäß Fahrplan	geprüft	Verspätung in Minuten							Gesamt
			0	1	2	3	4	5	6	
22.02.2019	6	6	5	0	0	0	0	0	1	6
23.02.2019	21	19	14	1	2	2	0	0	0	19
24.02.2019	20	19	15	4	0	0	0	0	0	19
25.02.2019	21	20	18	1	0	0	1	0	0	20
26.02.2019	21	18	12	3	1	0	2	0	0	18
27.02.2019	21	20	14	3	1	1	1	0	0	20
28.02.2019	21	18	9	4	0	3	0	1	1	18
01.03.2019	15	10	2	2	5	1	0	0	0	10
<b>Gesamt:</b>	<b>146</b>	<b>130</b>	<b>89</b>	<b>18</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>130</b>

Tabelle 9: Gemessene Verspätungen am Bahnhof Jübek

Auf der Basis der Tabelle 9 werden die Ergebnisse in Abbildung 53 mit den realen Werten für die Verspätung und in Abbildung 54 mit den Werten für die Verspätung, die die Deutsche Bahn als Verspätung ansieht (Werte größer als 4 Minuten), grafisch dargestellt:



Abbildung 53: Reale Messung der Verspätung



Abbildung 54: DB-Rechnung der Verspätung

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Deutsche Bahn die Pünktlichkeitsanforderungen, die an einen getakteten Fahrplan gestellt werden müssen, mit dem RE 74 zu einem sehr hohen Maß erfüllt. Werden nun die realen Werte mit der theoretischen Betrachtung im Unterkapitel 9.1.2 verglichen, wurden nach gültigem Fahrplan **ohne** Zusatzhalt alle Anschlüsse in Husum erreicht, wären bei **einem** Zusatzhalt mit Ausnahme von 2 RE 6 Richtung Westerland ebenfalls alle Anschlüsse in Husum erreicht worden und bei **zwei** Zusatzhalten mit Ausnahme von 7 RE 6 Richtung Westerland und 3 RE 6 Richtung Hamburg alle weiteren Anschlüsse in Husum erreicht worden.

**Fazit:** Ein Zusatzhalt ist bereits heute bedenkenlos möglich!

### 9.2. Lösungsmöglichkeit 1: Die Sofortvariante

Fasst man die Ergebnisse aus den vorangegangenen Kapiteln zusammen, liegt diese Variante auf der Hand.

Neben allen Kriterien, die ein neu einzurichtender Bahnhof erfüllen muss, steht auch das ökonomische Prinzip, also eine optimale Lösung zu minimalen Kosten, im Fokus.

Gemäß dem Ergebnis aus dem Kapitel 7 kann der noch nicht erschlossene Teil des Korridors der Bahntrasse Husum – Jübek durch zwei Bahnhaltunkte in Ahrenviölfeld und Ohrstedt-Bahnhof erschlossen werden. Berücksichtigt man weiterhin, dass Aufwand und Kosten zu minimieren sind, muss gemäß Kapitel 9.1.1 mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h auf der Strecke gefahren werden, ohne dass die jetzt noch unbeschränkten Bahnübergänge technisch gesichert werden. Eine kostenaufwendige Kreuzung der Strecke in Ohrstedt-Bahnhof kann daher zunächst unterbleiben. Die Ergebnisse aus den Kapiteln 9.1.2 und 9.1.3 belegen, dass ein zusätzlicher Haltepunkt an der Trasse ohne erkennbare Probleme schon heute errichtet werden kann.

Wenn zunächst als schnell zu realisierende Maßnahme nur einer der beiden ehemaligen Bahnhaltunkte Ahrenviölfeld oder Ohrstedt-Bahnhof reaktiviert werden soll, kann das gemäß der Ergebnisse aus dem Kapitel 8.7 nur der Bahnhaltunkt in Ahrenviölfeld sein, dem dort als einzigem möglichem Bahnhaltunkt an der Trasse eine sehr gute Eignung bescheinigt wurde. Damit wäre für ca. 2.500 Bürger, die im Einzugsbereich von Ahrenviölfeld wohnen, die Anbindung an das Bahnnetz der Deutschen Bahn gesichert.

Die Kosten für diese Maßnahme lägen für die zu errichtende Infrastruktur in Ahrenviölfeld voraussichtlich unter 500.000 Euro. Die danach anfallenden Betriebskosten für den Unterhalt des Bahnsteigs wären durch die Gemeinde zu tragen.

Der neu zu errichtende Bahnsteig würde dann im Prinzip so oder ähnlich aussehen, wie in der Abbildung 55 (Simulation) dargestellt.



Abbildung 55: Der zu errichtende Bahnsteig in Ahrenviölfeld

Der bisher an der Trasse geltende 1-Stunden-Takt bleibt durch diese Maßnahme in vollem Umfang erhalten. Dies gilt ebenfalls für den Fahrplan des RE 74, der nur entsprechend ergänzt werden müsste. Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Husum ändern sich nicht. Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Jübek ändern sich ebenfalls nicht und bleiben unattraktiv für Pendler aus oder in Richtung Flensburg bzw. aus oder in Richtung Hamburg.

Ein organisatorischer Punkt bedarf allerdings der Klärung: Wird die neu zu errichtende Haltestelle als Haltepunkt oder Bedarfshaltepunkt ausgelegt? Bei zu erwartenden ca. 100 täglichen Ein- und Aussteigern würde letztere Variante ausreichen. Von den Kosten her gibt es keinen Unterschied, weil Haltepunkt und Bedarfshaltepunkt baugleich sind. Allerdings halten Regionalexpresszüge wie der RE 74 grundsätzlich nicht an Bedarfshaltepunkten und kleineren Bahnstationen. Würde die zu errichtende Haltestelle als Haltepunkt reaktiviert, müsste der RE 74 hier grundsätzlich anhalten, auch wenn kein Bedarf existiert. Würde die zu errichtende Haltestelle als Bedarfshaltepunkt reaktiviert, müsste der RE 74 zwischen Husum und Jübek zur Regionalbahn RB 74 kategorisiert werden. Dafür gibt es zahlreiche Beispiele, wo so verfahren wird. Wir empfehlen dennoch die Haltestelle als Haltepunkt zu reaktivieren, um die Einheitlichkeit der Linienkategorisierung als Regionalexpress durchgängig von Kiel bis Husum sicherzustellen, weil mit sehr großer Wahrscheinlichkeit auch mit einem zusätzlichen Haltepunkt alle Anschlusszüge in Husum erreicht werden (s. Kapitel 9.1.2 und 9.1.3).

### **9.3. Lösungsmöglichkeit 2: Der Neue Hansen – Plan**

Im Kapitel 2 der Studie wurde der erste Hansen-Plan vorgestellt, der Husum mit Flensburg im Jahr 1837 auf einer Eisenbahntrasse verbinden sollte. Zu den Oberzielen der Kreise gehört es auch heute, die Mittelzentren Husum und Schleswig mit dem Oberzentrum Flensburg zu verbinden. Doch die Forderungen, die diesbezüglich seitens der Kreise zur Weiterentwicklung des SPNV erhoben werden, sind realitätsfern und übersteuert (s. Kapitel 6).

Aus diesem Grund haben die Verfasser die nachfolgend beschriebene Lösung unter dem Namen „Neuer Hansen-Plan“ entwickelt, die Husum mit einer Regionalbahn (RB XX) mit Flensburg verbinden könnte. Sie würde von Husum bis Jübek die Trasse Husum – Jübek und ab Jübek bis Flensburg die Trasse Jübek – Flensburg nutzen. Diese Regionalbahn XX könnte zwischen Jübek und Flensburg, am Hauptbahnhof Flensburg und am Bahnhof Tarp, aber auch in Eggebek und Flensburg-Weiche halten. Eine Reaktivierung des Bahnhofs in Eggebek entspricht einer Forderung des Kreises Schleswig – Flensburg zur Weiterentwicklung des SPNV (s. Kapitel 6). Die Reaktivierung des Bahnhofs Flensburg-Weiche, an dem aus Taktgründen derzeit kein Zug hält, könnte der Stadt Flensburg entgegenkommen, die zur Zeit noch keine klaren Vorstellungen dokumentiert hat, was mit diesem noch intakten Bahnhof geschehen soll. Da die Strecke Jübek – Flensburg nicht Gegenstand der vorliegenden Studie war, können hier nur die Möglichkeiten aufgezeigt werden, die eine solche Lösung beinhaltet. Dieses muss aber genauer untersucht werden. Die hier vorgelegte Studie konzentriert sich im Weiteren auf die Trasse Husum – Jübek



und beschränkt sich darauf, den Anteil, der auf der Trasse Hamburg – Flensburg liegen würde, zu prognostizieren.

Voraussetzung dafür, dass neben dem RE 74 eine zusätzliche Regionalbahn auf der Trasse Husum – Jübek verkehren kann, ist die Erhöhung der Kapazität auf der Trasse um 100 %, was eine Kreuzung der Trasse erfordert, auf der sich der RE 74 und die neu einzurichtende RB XX begegnen können. Dieser Kreuzungspunkt liegt im optimalen Fall genau auf der Hälfte der Strecke. Auf der Trasse Husum – Jübek ist Ohrstedt-Bahnhof der bestmögliche Kreuzungspunkt, der, wie im Kapitel 8.4 detailliert beschrieben, ideale Voraussetzungen dafür bietet. Betrachten wir dazu zunächst die grafische Darstellung des getakteten Fahrplans des RE 74 auf der Trasse Husum – Jübek (s. Abb. 56).

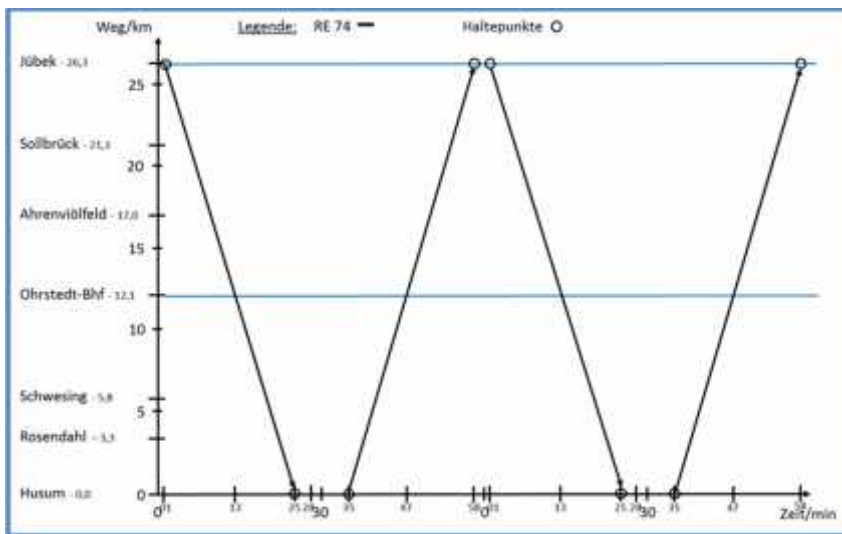


Abbildung 56: Grafische Darstellung heutige Korridor-nutzung des RE 74

Erläuterung der Abbildung 56:

Auf der Abszisse wurde die Zeit, auf der Ordinate die Entfernung vom Vollknoten Husum mit den ehemaligen Bahnhofshaltepunkten aufgetragen. Man erkennt, dass ohne Kreuzung der Strecke das Angebot auf der Trasse nicht erweitert werden kann. Wie bereits weiter oben erläutert, bietet Ohrstedt-Bahnhof die beste Kreuzungsmöglichkeit, die für die Einrichtung der RB XX benötigt wird (s. Abb. 57).

weiter oben erläutert, bietet Ohrstedt-Bahnhof die beste Kreuzungsmöglichkeit, die für die Einrichtung der RB XX benötigt wird (s. Abb. 57).

Mit Kreuzung der Trasse ist die Einrichtung der RB XX möglich, und zwar auch ohne Anhebung der derzeit zulässigen Geschwindigkeit. Die dazu berechneten Daten können der Anlage B – 8 entnommen werden.

Mit der Einrichtung der RB XX wird der Bahnhof in Jübek vom Richtungsknoten zu einem Halb-knoten aufgewertet. Betrachten wir daher die Situation an den Knotenpunkten in Husum und Jübek.

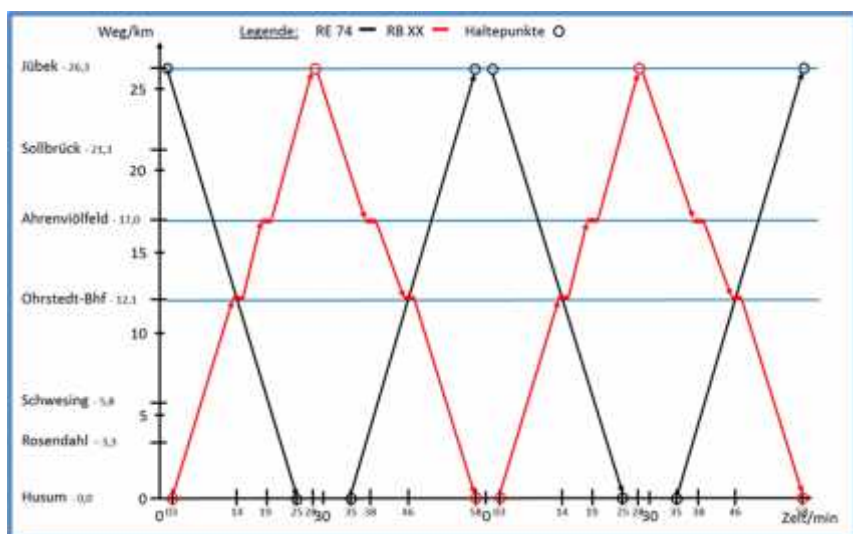


Abbildung 57: Grafische Darstellung des Korridors mit Kreuzung in Ohrstedt-Bahf

Der Knoten in Husum mit RB XX

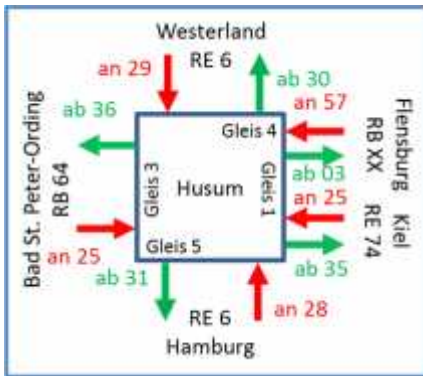


Abbildung 58: Der Knoten in Husum

Die RB XX würde dasselbe Gleis wie der RE 74 nutzen. Die Fahrtrichtungswechselzeit in Husum würde 6 Minuten betragen. Die Regionalbahn würde drei Minuten vor der vollen Stunde in Husum ankommen und den Bahnhof drei Minuten nach der vollen Stunde wieder verlassen. Eisenbahnanschlüsse können mit der RB XX unter 33 Minuten nicht erreicht werden. Damit würde der Vollknoten für alle anderen am Bahnhof Husum verkehrenden Züge zum Richtungsknoten für Nutzer der RB XX.

Da alle anderen Züge (RE 6, RE 74 und RB 64) am Bahnhof Husum im Stundentakt verkehren, ist dies die logische Konsequenz für einen Zug, der etwa eine halbe Stunde nach der Taktzeit dort eintrifft. Bei den großen Vorteilen, die eine solche Verbindung erbringen würde, ist dieser Nachteil von nachgeordneter Bedeutung. Für die Stadtbusse in Husum sollte allerdings für die Nutzer der RB XX eine Optimierung angestrebt werden. Dies gilt insbesondere für diejenigen Schüler, die weiterbildende Schulen in Husum besuchen.

Der Knoten in Jübek mit RB XX

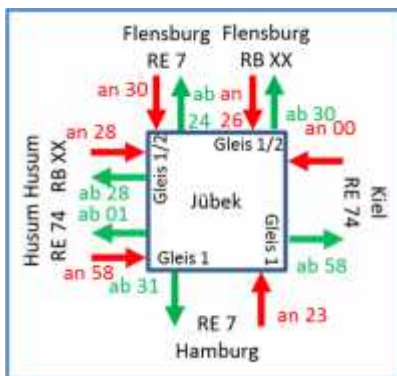


Abbildung 59: Der Knoten in Jübek

Mit der Regionalbahn XX bietet der Bahnhof in Jübek deutlich bessere Anschlussmöglichkeiten. So kann man, aus Richtung Hamburg kommend, innerhalb von 5 Minuten mit der RB XX Richtung Husum weiterfahren, oder, aus Richtung Husum kommend, nach 3 Minuten in Richtung Hamburg weiterfahren. Die aus Flensburg kommende RB XX würde den Bahnhof in Jübek 4 Minuten vor der halben Stunde erreichen und ihn, unmittelbar nachdem die entgegenkommende RB XX aus Husum den Korridor Husum – Jübek verlassen hat, 2 Minuten vor der halben Stunde

Richtung Husum verlassen. Für die aus Flensburg, Hamburg oder Husum kommenden Passagiere (RE 7 und RB XX) bietet die Hochstufung des Bahnhofs in Jübek zum Halbknoten eine spürbare Verbesserung. Für die Passagiere des RE 74, aus welcher Richtung auch immer sie kommen, bleibt der Bahnhof in Jübek ein Richtungsknoten ohne zeitgerechte Anschlüsse an andere Züge.

Betrachten wir im Weiteren die realen Fahrzeiten der beiden Regionalexpresszüge 7 und 74 sowie die prognostizierten Fahrzeiten der Regionalbahn XX.

### Fahrzeiten

- Im Korridor Husum - Jübek
  - Husum – Jübek mit RE 74: 23 min
  - Husum – Jübek mit RB XX: 25 min
  - Jübek – Husum mit RE 74: 24 min
  - Jübek – Husum mit RB XX: 29 min
  
- Auf der Strecke Flensburg – Jübek
  - Flensburg – Jübek mit RE 7: 15 min
  - Flensburg – Jübek mit RB XX: ca. 20 min (abhängig von den anzu-fahrenden Haltepunkten)
  - Jübek – Flensburg mit RE 7: 18 min
  - Jübek – Flensburg mit RB XX: ca. 23 min (abhängig von den anzu-fahrenden Haltepunkten)

Aus den prognostizierten Zeiten für die Regionalbahn XX kann die Umlaufzeit be-rechnet werden. Sie setzt sich – wie folgt – zusammen:

Fahrzeit Flensburg – Jübek:	20 Minuten
Haltezeit Jübek:	2 Minuten
Fahrzeit Jübek – Husum:	29 Minuten
Fahrtrichtungswechselzeit Husum:	6 Minuten
Fahrzeit Husum – Jübek:	25 Minuten
Haltezeit Jübek:	2 Minuten
Fahrzeit Jübek – Flensburg:	23 Minuten
Fahrtrichtungswechselzeit Flensburg:	13 Minuten
<u>Gesamt:</u>	<u>120 Minuten</u>

Wenn die Verbindung zwischen dem Oberzentrum Flensburg und dem Mittelzentrum Husum mit der Regionalbahn XX im 1-Stunden-Takt bedient werden soll, sind dazu zu jeder Zeit des Einsatzes 2 LINT 41 – Triebzüge mit zwei Wagenhälften in Einfachtraktion mit Triebzugfahrer erforderlich. Damit kostet der Betrieb der neuen Regionalbahn XX zwei Drittel des Aufwands, der durch den Kreis Schleswig – Flensburg vorgeschlagenen Zugteilung der Doppeltraktion des RE 74 in Jübek (s. dazu Kapitel 6.1), für die man ja 3 Triebzüge mit zwei Wagenhälften in Einfach-traktion mit Triebzugfahrer benötigt hätte, wäre damit deutlich preisgünstiger, aber mindestens doppelt so effektiv und gut zu takten.

Auf eine Besonderheit am Bahnhof Jübek soll noch hingewiesen werden. Im Gegensatz zum Bahnhof Husum verfügt der Bahnhof Jübek nur über zwei Durchfahrtsgleise, ein Ausweichgleis und ein Güterbahnhofsabstellgleis (s. Abb. 60 und 61).



Abbildung 60: Der Bahnhof Jübek - Bild 1



Abbildung 61: Der Bahnhof Jübek - Bild 2

Mit Einführung der RB XX ergibt sich am Bahnhof Jübek eine sehr enge Zugfolge, die mit der vorhandenen Infrastruktur bewältigt werden muss. Wollte man beide Bahnsteige optimal nutzen, müssten alle Züge auf die Minute pünktlich sein. Da dies nicht grundsätzlich gewährleistet werden kann, sollte so, wie nachfolgend dargestellt, verfahren werden:

Der RE 7 Richtung Flensburg verlässt den Bahnhof um X:24 Uhr auf Gleis 2. Um X:26 Uhr fährt die RB XX, von Flensburg kommend, auf Gleis 2 ein. Um X:28 Uhr fährt die RB XX, von Husum kommend, auf das Ausweichgleis (s. Abb. 62).



Abbildung 62: Das Ausweichgleis am Bahnhof Jübek

Gleichzeitig um X:28 verlässt die in Jübek stehende RB XX den Bahnhof auf Gleis 2 Richtung Husum. Damit kann die auf dem Ausweichgleis wartende RB XX auf das Gleis 2 am Bahnsteig 2 vorrücken. Um X:30 Uhr fährt der aus Flensburg kommende RE 7 auf Gleis 1 ein. Das funktioniert nur dann, wenn sich die RB XX Richtung Husum bereits im Korridor Richtung Husum befindet. Ebenfalls um X:30 Uhr verlässt die RB XX den Bahnhof auf Gleis 2 Richtung Flensburg.

Auch dieser Fahrplan ist ziemlich eng gestrickt. Grundsätzlich ist hier dem RE 7 Richtung Hamburg aus Taktgründen Vorrang einzuräumen. Ggf. würden die Passagiere, die sich in der aus Richtung Husum kommenden, noch auf dem Ausweichgleis wartenden RB XX befinden, ihren Anschluss Richtung Hamburg verpassen. Um die Pufferzeiten hier zu erhöhen und eventuell noch einen weiteren Bahnhalt an der Trasse Husum – Jübek zu ermöglichen, wäre eine Anhebung der Geschwindigkeit auf der Trasse auf 100 km/h wünschenswert, was aber wiederum die technische Sicherung aller noch vorhandenen, nicht entsprechend gesicherten Bahnübergänge bedingt.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Einrichtung einer Regionalbahn zwischen Flensburg und Husum den Wünschen zur Weiterentwicklung des SPNV der Gebietskörperschaften bestmöglich entspricht, von den Bürgern, die im Einzugsbereich der Strecke ihren Wohnsitz haben oder arbeiten, herbeigesehnt wird und einen Quantensprung gegenüber der derzeitigen Situation mit dem übrigen ÖPNV bedeuten würde.

### **10. Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen**

Die derzeitige Situation des ÖPNV im ländlichen Raum sowie die vorliegenden Konzepte und Pläne auf Landes- und Kreisebene wurden durch die Verfasser mit der hier vorgelegten Studie intensiv analysiert. Es zeigt sich deutlich, dass die Konzepte und Pläne des Landes und der Kreise zur Weiterentwicklung des SPNV in aller Regel nicht zielführend und auch nicht schlüssig bis zum Ende durchdacht sind (siehe dazu Kapitel 3 bis 6). Will man integrierte, nachhaltige Mobilitätssysteme entstehen lassen, müssen sie die Lebensqualität der im ländlichen Raum lebenden Bürger erhalten und ggf. sogar verbessern. Dabei müssen sie dem Umwelt- und Klimaschutz Rechnung tragen, einfach handhabbar und für den Normalbürger bezahlbar sein, damit sie auch angenommen werden. Gut geplante Bahnverbindungen rücken daher verstärkt in den Fokus.

Bezogen auf die Eisenbahntrasse Husum – Jübek kann festgehalten werden, dass der Korridor in einer Breite von 5 km links und rechts der Trasse besonders im Mittelbereich nicht erschlossen ist. Bahnhaltepunkte in Ahrenviölfeld und Ohrstedt-Bahnhof würden diesen Mangel weitestgehend beseitigen, wobei die Ausgangslage in beiden Gemeinden unterschiedlich ist (s. dazu Kapitel 7 und 8).

Will man alle Wünsche der Bürger mit den Vorstellungen der Gebietskörperschaften in Einklang bringen und dabei das ökonomische Prinzip nicht vernachlässigen, ist der im Kapitel 9.3 vorgestellte Neue Hansen-Plan sicher das geeignete Mittel, das nicht aus dem Auge gelassen werden sollte. Zur Erreichung dieses mittelfristigen Ziels sollten aber zunächst einige Rahmenbedingungen erfüllt werden, zum Beispiel die Anhebung der zulässigen Geschwindigkeit auf der Trasse auf 100 km/h durch technische Sicherung der noch unbeschränkten Bahnübergänge sowie die Kreuzung der Trasse in Ohrstedt-Bahnhof, um überhaupt die Voraussetzung für die Einrichtung einer zusätzlich auf der Trasse verkehrenden Regionalbahn zu schaffen. Erst wenn die Trasse in Ohrstedt-Bahnhof gekreuzt würde und die erforderliche Gleis- und Sicherungstechnik eingerichtet ist, wird hier auch der Bau eines Bahnsteigs am Südgleis und damit die Reaktivierung des Bahnhaltepunktes sinnvoll (s. dazu Kapitel 8.4). Der Bau eines zweiten Bahnsteigs in Ohrstedt-Bahnhof kann unterbleiben, wenn hier nur die Regionalbahn XX halten soll und der Regionalexpress 74 in Ohrstedt-Bahnhof nicht anhält.

Die Situation in Ahrenviölfeld sieht deutlich günstiger aus. Ein Bahnhaltepunkt ist hier in jedem Fall vorzusehen, und zwar mit einem Bahnsteig auf der Südseite des

Gleises. Wie im Kapitel 9.2 nachgewiesen wurde, könnte dieser Bahnhof heute schon problemlos durch den RE 74 angefahren werden und sollte deshalb schnellstmöglich zur Verbesserung der Erschließung an der Trasse errichtet werden.

In der nachfolgenden Abbildung 63 werden die möglichen Lösungsvarianten zusammengefasst:

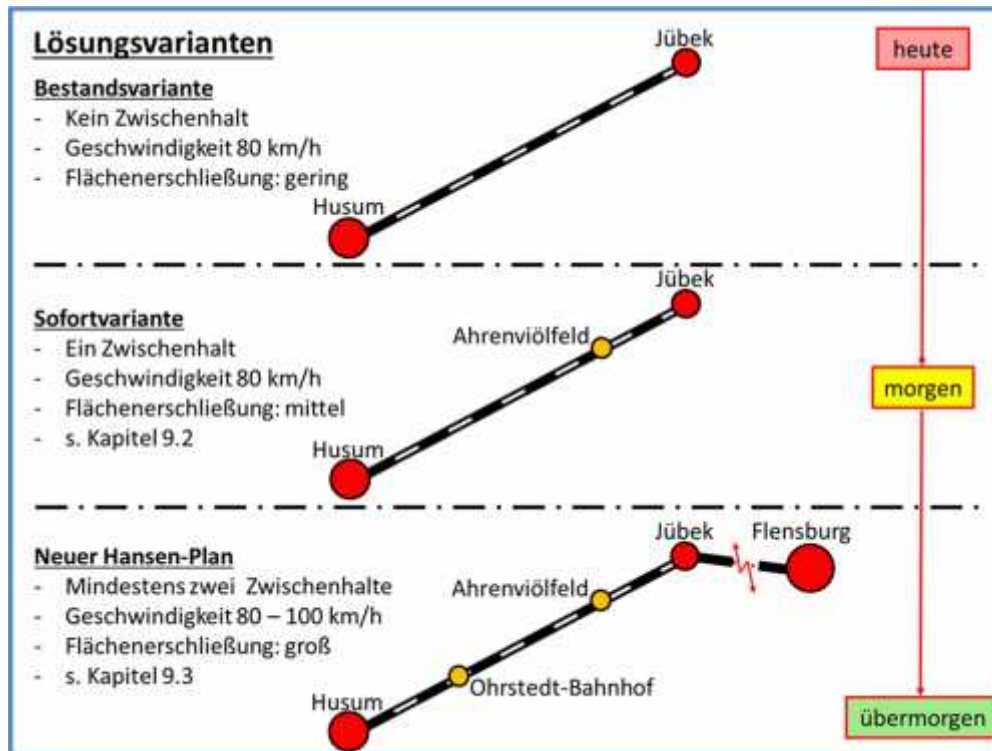


Abbildung 63: Zusammenfassung der Lösungsmöglichkeiten

Von der heutigen Situation, der Bestandsvariante, kommend, die in den vorangegangenen Kapitel umfassend analysiert und bewertet wurde, sollte aus Sicht der Verfasser der Studie die Weiterentwicklung im SPNV an der Trasse Husum – Jübek folgerichtig über die preiswerte und schnell zu realisierende Sofortvariante (Kapitel 9.2) in nicht allzu ferner Zukunft zum Neuen Hansen-Plan (Kapitel 9.3) führen.

Daher empfehlen wir:

1. Schnellstmögliche Erteilung eines Planungsauftrages für den Bau eines Bahnhofhaltepunktes in Ahrenviölfeld;
2. Erteilung eines Prüfungsauftrages für die fachliche Bewertung der Realisierung einer Regionalbahn auf der Strecke Flensburg – Husum mit der Errichtung neuer / Reaktivierung ehemaliger Bahnhofhaltepunkte (Neuer Hansen-Plan);
3. bei positiver Entscheidung zu Punkt 2: Ertüchtigung der Bahntrasse Husum – Jübek durch technische Sicherungsmaßnahmen an den unbeschränkten Bahnübergängen und Kreuzung der Trasse in Ohrstedt-Bahnhof mit erforderlichen Gleis- und Sicherungsmaßnahmen;
4. Realisierung des Neuen Hansen-Plans gemäß der Entscheidung zu Punkt 2.

### **11. Ausblick**

Die vorliegende Machbarkeitsstudie hat gezeigt, welche Potentiale im **Neuen Hansen-Plan 2020** stecken. Allein der Einzugsbereich des Bahnhofhaltepunktes Ahrenviölfeld umfasst potentiell 2.500 Einwohner. Ein Großteil dieser Bürger fährt bisher mit dem Auto in die nächstgelegene Stadt, in die Schule, zum Facharzt, zu kulturellen Veranstaltungen, Sportveranstaltungen und dergleichen. Damit stellt sich unmittelbar die Frage, wie es möglich wird, die Bürger davon zu überzeugen, ihre bisherigen, wenig nachhaltigen Mobilitätsgewohnheiten zu ändern und nicht mehr in das vor der Haustür stehende Auto zu steigen, um direkt in die Stadt zu fahren. Der öffentliche Nahverkehr hat bisher an dieser Stelle - auch aus ökonomischen Gründen - versagt: Er war schlechtweg unattraktiv!

Mit der Einrichtung des Bahnhofhaltepunktes Ahrenviölfeld bieten sich künftig unterschiedliche Möglichkeiten an, in die Stadt Husum oder Schleswig zu gelangen bzw. überregional zu reisen. Aber wie kommt der Bürger bequem zum Bahnhofpunkt Ahrenviölfeld? Im näheren Einzugsbereich (500 m) des Bahnhofhaltepunktes wird man mit Sicherheit zu Fuß gehen. Das ist der einfachste und auch gesündeste Weg. Mit dem Fahrrad wird der Einzugsbereich schon größer - man rechnet mit einem Einzugsbereich von 2 bis 3 km -, mit dem E-Rad natürlich auch weiter. Das bedeutet, dass aus Ahrenviölfeld die Menschen zu Fuß oder mit dem Fahrrad fahren können. Treia, Ahrenviöl und Bondelum können den Bahnhofpunkt sehr gut mit einem E-Rad erreichen. Aber schon hier kann altersbedingt die Entfernung zu groß und der Weg zu beschwerlich werden.

Daher werden andere Angebote notwendig. Schon seit einiger Zeit wird über neue flexible Formen von Mobilitätsangeboten gerade im ländlichen Raum diskutiert. Dazu gehören Bürgerbusse oder auch Anruf-Sammeltaxis. Beide verbessern die individuelle Mobilität, wenn keine regulären Verbindungen mit öffentlichem Nahverkehr wie Bus oder Bahn bestehen. Denkbar ist auch die Einrichtung und Nutzung eines Pendlerportals, mit dem man beispielsweise über das Smartphone die ohnehin regelmäßig zum Bahnhofpunkt fahrenden Mitbürger erfasst, die Nachbarn und Mitbürger mitnehmen können. Ebenso funktioniert auch ein Leihsystem von Elektrofahrrädern - einschließlich eines gesicherten Abstellplatzes, bei dem man auch das E-Rad (kostenlos) aufladen kann.

Gegenwärtig wird auch viel über selbstfahrende Autos gesprochen. Es wird an dem Thema intensiv gearbeitet, Modellversuche sind allerorten im Gange. Überlegungen zum Einsatz von selbstfahrenden Kleinbussen sind allerdings schon weit gediehen. Dabei geht es in derzeit laufenden Forschungsprojekten vor allem darum, diese autonom fahrenden Kleinbusse als Zubringer für die weiter entfernt verlaufenden öffentlichen Verkehrsmittel (Bus und Bahn) einzurichten. Die Ergebnisse stehen noch aus, doch es deutet sich an, dass derart bequeme und attraktive Verbindungen mit selbstfahrenden Kleinbussen auch eine ernstzunehmende Konkurrenz für das eigene Automobil sein können.

Hier wird aus heutiger Sicht ein vielversprechendes Potential liegen: eine bequeme Verbindung zum Bahnhofpunkt in einem Verkehrsmittel, das den Bürger gegebenenfalls bis vor die Haustür (oder in die Nähe davon) fährt - oder ihn von dort abholt. Erst auf diese Weise wird es möglich sein, eine ernsthafte Konkurrenz zum Automobil aufzubauen und eine nachhaltige, umweltfreundliche Mobilität auch im ländlichen Raum zu entwickeln.

Die Attraktivitätssteigerung, die mit der Wiedererrichtung des Bahnhofpunkts verbunden ist, betrifft in den Orten Ahrenviölfeld, Ahrenviöl, Bondelum und Treia nicht nur die individuelle Mobilität. Vielmehr wird damit auch ein positiver Nebeneffekt ausgelöst, insbesondere für junge Familien mit Kindern, für Schüler und Studenten, die auf Verkehrsmittel angewiesen sind, aber auch für die zunehmend älter werdende Bevölkerung, die sich Autofahrten nicht mehr zumuten kann, sollte und will. Hierdurch erfährt der ländliche Raum eine erneute Belebung, die drohte verloren zu gehen oder durch Abwanderung in die nächstgrößeren Ortschaften zu versiegen. Ein Bahnhofpunkt Ahrenviölfeld kann dabei ein wichtiger Schritt sein und als Modellprojekt eine Vorbildfunktion übernehmen.



**Anlagenverzeichnis**

**A. Allgemeine Anlagen**

1. Abkürzungsverzeichnis
2. Literaturverzeichnis
3. Abbildungsverzeichnis
4. Tabellenverzeichnis

**B. Zusätzliche Anlagen**

1. Fahrplanheft Ahrenviölfeld Bahnhof – Viöl ZOB
2. Fahrplanheft Ahrenviölfeld Bahnhof – Husum Bahnhof
3. Fahrplanheft Ahrenviölfeld Bahnhof – Jübek Bahnhof
4. Fahrplanheft Husum (Nordsee) ZOB – Schleswig ZOB
5. Fahrplanheft Husum (Nordsee) Bhf – Kiel Hbf
6. Bahnübergänge an der Bahntrasse Husum – Jübek
7. Verspätungsberechnungen in Jübek
8. Berechnete Daten zur Einrichtung der Regionalbahn XX

### **A - 1. Abkürzungsverzeichnis**

a.a.O.	am angegebenen Ort
Abb.	Abbildung
Art.	Artikel
BGBI	Bundesgesetzblatt
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
bzw.	beziehungsweise
DB	Deutsche Bahn
EBO	Eisenbahn – Bau- und Betriebsordnung
etc.	et cetera, und so weiter
EW	Einwohner
FP	Fahrplan
FZ	Fahrzeit
ggf.	gegebenenfalls
GVOBl.	Gesetz- und Verordnungsblatt
Hbf	Hauptbahnhof
Hg.	Herausgeber
i.d.R.	in der Regel
Kr NF	Kreis Nordfriesland
Kr SL-FL	Kreis Schleswig - Flensburg
LNVP	Landesweiter Nahverkehrsplan
LVS SH	Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH Schleswig-Holstein
Mio.	Million
MIV	motorisierter Individualverkehr
Nr.	Nummer
o.a.	oben angeführt
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig – Holstein
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
s.	siehe
S.	Seite
SEV	Schienenersatzverkehr
SH	Schleswig – Holstein
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
u.a.	unter andere(n)m
usw.	und so weiter
V	Verordnung
v.	vom
$v_{\max}$	Maximalgeschwindigkeit
$v_{\emptyset}$	Durchschnittsgeschwindigkeit
z.B.	zum Beispiel
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

**A - 2. Literaturverzeichnis**

Kreis Nordfriesland, der Landrat (Hg.): Kreis Nordfriesland – Gemeinsam den Wandel gestalten, Masterplan Daseinsfürsorge, Husum 2011

BMVI (Hg.): Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen, Berlin 2013

Der Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig – Holstein (Hg.): LNVP bis 2017, Kiel 2014

Service-Betrieb des Kreises Schleswig-Flensburg, Kreis Nordfriesland, Stadt Flensburg (Hg.): 1. Regionaler Nahverkehrsplan des Planungsraums I für den Zeitraum 2017 – 2021, Schleswig, Husum, Flensburg 2017

Gemeinde Ahrenviölfeld (Hg.): Chronik über die Entstehung und Entwicklung der Dorfschaft Ahrenviölfeld von 1847 bis 2004, Ahrenviölfeld 2006

Das Land Schleswig – Holstein (Hg.): ÖPNVG in der jeweils gültigen Fassung, Kiel 1995, verkündet im GVOBl. 1995, S. 262

LVS SH (Hg.): Strecke Kiel – Rendsburg, Neues Angebotskonzept: Vorortbahn Kiel - Rendsburg – Fockbek, Kiel 27.11.2008

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hg.): Bevölkerung der Gemeinden in Schleswig-Holsteins 4. Quartal 2017, Hamburg 12.10.2018  
Statistische Berichte, Kennziffer A I 2 – vj 4/17 SH, Excel-Version

**A - 3.      Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1: Der Hansen – Plan im Jahr 1837.....	7
Abbildung 2: Trassenführung zwischen 1844 und 1856.....	7
Abbildung 3: Eisenbahnnetz gegen Ende der 1960'er Jahre.....	8
Abbildung 4: Eisenbahnnetz Anfang der 1990'er Jahre.....	9
Abbildung 5: Eisenbahntrasse Rendsburg - Kiel.....	10
Abbildung 6: Eisenbahntrasse Husum - Jübek mit Streckeninformationen.....	11
Abbildung 7: Vollknoten Husum.....	12
Abbildung 8: Richtungsknoten Jübek.....	12
Abbildung 9: Lage Ahrenviölfeld.....	13
Abbildung 10: Kooperationsräume im Kreis Nordfriesland.....	16
Abbildung 11: Das 3 - Ebenen-Netz.....	17
Abbildung 12: Flächenerschließung gemäß Mobilitätskonzept.....	18
Abbildung 13: Netzebenen im Überblick.....	19
Abbildung 14: Verkehrsnachfrage im SPNV 2005 - 2012.....	21
Abbildung 15: Prognose der Veränderung der Verkehrsnachfrage.....	22
Abbildung 16: Das SPNV - Netz im Planungsraum I.....	24
Abbildung 17: Angebotsumfang SPNV im Planungsraum I (Auszug).....	24
Abbildung 18: Eisenbahntrasse Husum - Jübek mit ehemaligen Bahnhaltepunkten.....	31
Abbildung 19 : Erschließungswirkung an der Trasse Husum - Jübek.....	33
Abbildung 20: Erschließung durch Ahrenviölfeld und Ohrstedt-Bahnhof.....	34
Abbildung 21: Einzugsbereich Ahrenviölfeld.....	34
Abbildung 22: Einzugsbereich Ohrstedt-Bhf.....	34
Abbildung 23: Berufspendeldenströme.....	36
Abbildung 24: Möglicher Bahnhaltepunkt Mildstedt - Rosendahl.....	36
Abbildung 25: Bild 1 - Rosendahl.....	37
Abbildung 26: Bild 2 - Rosendahl.....	37
Abbildung 27: Lage Bahnhaltepunkt Rosendahl.....	37
Abbildung 28: Möglicher Bahnhaltepunkt Mildstedt - Schwesing-Bahnhof.....	37
Abbildung 29: Derzeitiges Aussehen Bahnhof Schwesing.....	38
Abbildung 30: Derzeitiges Aussehen des Umfeldes am Bahnhof Schwesing.....	38
Abbildung 31: Lage Bahnhaltepunkt Schwesing.....	38
Abbildung 32: Möglicher Bahnhaltepunkt Wester - Ohrstedt / Ohrstedt-Bahnhof.....	39
Abbildung 33: Ohrstedt-Bahnhof, 2 Weichen und 1 Prellbock.....	39
Abbildung 34: Derzeitiges Aussehen möglicher Bahnhaltepunkt Ohrstedt-Bahnhof.....	40
Abbildung 35: Umfeld des möglichen Bahnhaltepunktes Ohrstedt-Bahnhof.....	40
Abbildung 36: Lage Bahnhaltepunkt Ohrstedt-Bahnhof.....	40
Abbildung 37: Möglicher Bahnhaltepunkt Ahrenviölfeld.....	42
Abbildung 38: Skizze Bahnhofsumfeld um 1920.....	42
Abbildung 39: Ahrenviölfeld - Gemeindeschuppen.....	42
Abbildung 40: Derzeitiges Aussehen möglicher Bahnhaltepunkt Ahrenviölfeld.....	43

## Abbildungsverzeichnis

---

Abbildung 41: Umfeld des möglichen Bahnhofpunktes Ahrenviölfeld .....	43
Abbildung 42: Lage Bahnhofpunkt Ahrenviölfeld .....	43
Abbildung 43: Haltestelle Richtung Ahrenviöl .....	44
Abbildung 44: Haltestelle Richtung Treia .....	44
Abbildung 45: Fahrradständer an der Haltestelle .....	44
Abbildung 46: Möglicher Bahnhofpunkt Sollbrück .....	45
Abbildung 47: Derzeitiges Aussehen möglicher Bahnhofpunkt Sollbrück .....	46
Abbildung 48: Lage Bahnhofpunkt Sollbrück .....	46
Abbildung 49: Umfeld Bahnhofpunkt Sollbrück .....	46
Abbildung 50: Übersicht der Bahnübergänge .....	49
Abbildung 51: Unbeschränkter Bahnübergang in Ahrenviölfeld .....	49
Abbildung 52: Verspätungsdiagramm des RE 74 am Bahnhof Jübek .....	52
Abbildung 53: Reale Messung der Verspätung .....	53
Abbildung 54: DB-Rechnung der Verspätung .....	53
Abbildung 55: Der zu errichtende Bahnsteig in Ahrenviölfeld .....	54
Abbildung 56: Grafische Darstellung heutige Korridornutzung des RE 74 .....	56
Abbildung 57: Grafische Darstellung des Korridors mit Kreuzung in Ohrstedt-Bhf ...	56
Abbildung 58: Der Knoten in Husum .....	57
Abbildung 59: Der Knoten in Jübek .....	57
Abbildung 60: Der Bahnhof Jübek - Bild 1 .....	59
Abbildung 61: Der Bahnhof Jübek - Bild 2 .....	59
Abbildung 62: Das Ausweichgleis am Bahnhof Jübek .....	59
Abbildung 63: Zusammenfassung der Lösungsmöglichkeiten .....	61

**A - 4. Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1: Busanbindung Ahrenviölfeld Bahnhof an Bahnhof Husum .....	14
Tabelle 2: Busanbindung Bahnhof Husum an Ahrenviölfeld Bahnhof .....	15
Tabelle 3: Geforderte Maßnahmen an der Trasse Husum - Jübek.....	25
Tabelle 4: Buslinien mit höherwertigem kreisübergreifenden Angebot.....	28
Tabelle 5: Busverbindung Linie 1046 zwischen Schleswig und Husum .....	29
Tabelle 6: Erschließung der Gemeinden an der Bahntrasse Husum- Jübek .....	32
Tabelle 7: Ein- und Aussteiger Eiderstädter Bahn .....	35
Tabelle 8: Bewertung der möglichen Bahnhaltepunkte .....	47
Tabelle 9: Gemessene Verspätungen am Bahnhof Jübek.....	53

**B – 1. Fahrplanheft Ahrenviölfeld Bahnhof – Viöl ZOB****HAFAS Fahrplanheft**

gültig vom 14.12.2018 bis 15.01.2019

**Ahrenviölfeld Bahnhof – Viöl ZOB**

Ab	Fahrt	An	Umsteigen	Ab	Fahrt	An	Dauer	Verkehrstage
06:53	Bus 1046	07:20	Husum(Nordsee) Bad	07:39	Bus 1044	07:54	01:01	Mo - Fr a
07:58	Bus 1046	08:03	Trela Schule	08:03	Fußweg (2 Min.)			Mo - Fr a
		08:05	Trela Schule	08:10	Bus 1046			
		08:35	Husum(Nordsee) Bad	08:39	Bus 1044	08:54	00:56	
11:21	Bus 1049	11:25	Trela Schule	11:25	Fußweg (2 Min.)			Mo, Mi b
		11:27	Trela Schule	11:40	Bus 1543			
		11:50	Silberstedt Esperstoft/Röthel	12:09	Bus 1507			
		12:16	Sollerup Ortmitte	12:42	Bus 1043	12:58	01:37	
11:21	Bus 1049	11:25	Trela Schule	11:30	Bus 1543			nicht täglich c
		11:34	Silberstedt Schule	11:35	Bus 1543			
		11:45	Jübek Schule	12:13	Bus 1557			
		12:25	Eggebek ZOB	12:30	Bus 1555			
		12:35	Jörf-Kleinjörf Schule	12:37	Bus 1043	12:58	01:37	
12:19	Bus 1049	12:50	Wester-Ohrstedt West	13:02	Bus 1045			Mo - Do d
		13:20	Schwesing Augsburg	13:34	Bus 1044	13:44	01:25	
13:04	Bus 1049	13:08	Trela Dänische Schule	13:10	Bus 1543			Mo - Do d
		13:20	Silberstedt Schule	13:25	Bus 1543			
		13:33	Jübek Gasthof	13:33	Fußweg (2 Min.)			
		13:35	Jübek Gasthof	13:36	Bus 1643	13:50	00:46	
14:10	Bus 1046	14:31	Husum(Nordsee) Bad	14:40	Bus 1044	14:55	00:45	Mo - Do d
14:10	Bus 1046	14:31	Husum(Nordsee) Bad	15:29	Bus 1044	15:44	01:34	Mo - Fr a
15:47	Bus 1046	15:51	Trela Schule	15:51	Fußweg (2 Min.)			Mo - Fr a
		15:53	Trela Schule	17:41	Bus 1046			
		17:59	Husum(Nordsee) Bad	18:39	Bus 1044	18:54	03:07	

**Index**

- a = nicht 24. bis 26. Dez, 31. Dez, 1. Jan  
b = nicht 24. Dez bis 2. Jan; auch 14. Dez, 11. Jan  
c = 7. bis 15. Jan Mo - Fr  
d = nicht 24. Dez bis 3. Jan; auch 14. Dez, 11. Jan

**Viöl ZOB – Ahrenviölfeld Bahnhof**

Ab	Fahrt	An	Umsteigen	Ab	Fahrt	An	Dauer	Verkehrstage
07:02	Bus 1044	07:25	Husum(Nordsee) ZOB	07:35	Bus 1046	07:58	00:56	Mo - Fr a
11:07	Bus 1044	11:12	Immenstedt(Nordfriesl) Bahnhof	11:12	Fußweg (2 Min.)			Mo - Do b
		11:14	Immenstedt(Nordfriesl) Bahnhof	11:44	Bus 1045			
		11:52	Ahrenviöl Hauptstraße	12:13	Bus 1049	12:19	01:12	
12:07	Bus 1044	12:12	Immenstedt(Nordfriesl) Bahnhof	12:12	Fußweg (2 Min.)			Mo - Do b
		12:14	Immenstedt(Nordfriesl) Bahnhof	12:39	Bus 1045			
		12:47	Ahrenviöl Hauptstraße	12:58	Bus 1049	13:04	00:57	
12:45	Bus 1044	13:06	Husum(Nordsee) ZOB	13:25	Bus 1046	13:57	01:12	Mo - Fr a
14:29	Bus 1044	14:46	Husum(Nordsee) Bad	15:17	Bus 1046	15:47	01:18	Mo - Fr a
14:55	Bus 1044	15:12	Husum(Nordsee) Bad	15:17	Bus 1046	15:47	00:52	Mo - Do b
17:07	Bus 1044	17:25	Husum(Nordsee) ZOB	17:35	Bus 1046	18:07	01:00	Mo - Fr a

**Index**

- a = nicht 24. bis 26. Dez, 31. Dez, 1. Jan  
b = nicht 24. Dez bis 3. Jan; auch 14. Dez, 11. Jan

**B – 2. Fahrplanheft Ahrenviölfeld Bahnhof – Husum Bahnhof****HAFAS Fahrplanheft**

gültig vom 14.12.2018 bis 15.01.2019

**Ahrenviölfeld Bahnhof – Husum(Nordsee) Bahnhof**

Ab	Fahrt	An	Umsteigen	Ab	Fahrt	An	Dauer	Verkehrstage	
06:53	Bus 1046	07:25	Husum(Nordsee) ZOB	07:26	Bus 1051	07:28	00:35	Mo - Fr	a
06:53	Bus 1046	07:25	Husum(Nordsee) ZOB	07:25	Fußweg (2 Min.)	07:30	00:37	Mo - Fr	a
07:58	Bus 1046	08:03	Treia Schule	08:03	Fußweg (2 Min.)			Mo - Fr	a
		08:05	Treia Schule	08:10	Bus 1046	08:40	00:42		
11:21	Bus 1049	11:55	Wester-Ohrstedt West	11:55	Fußweg (2 Min.)			Mo - Do	b
		11:57	Wester-Ohrstedt West	12:24	Bus 1046	12:40	01:19		
12:19	Bus 1049	12:25	Treia Schule	12:25	Fußweg (2 Min.)			Mo - Do	b
		12:27	Treia Schule	12:45	Bus 1046	13:13	00:54		
13:04	Bus 1049	13:39	Wester-Ohrstedt West	13:39	Fußweg (2 Min.)			Mo - Do	b
		13:41	Wester-Ohrstedt West	14:01	Bus 1046	14:13	01:09		
14:10	Bus 1046					14:35	00:25	Mo - Fr	a
15:47	Bus 1046	15:51	Treia Schule	15:51	Fußweg (2 Min.)			Mo - Fr	a
		15:53	Treia Schule	17:41	Bus 1046	18:05	02:18		
18:07	Bus 1046	18:11	Treia Schule	18:11	Fußweg (2 Min.)			Mo - Fr	a
		18:13	Treia Schule	18:58	Bus 1046	19:19	01:12		

**Index**

- a = nicht 24. bis 26. Dez, 31. Dez, 1. Jan  
 b = nicht 24. Dez bis 3. Jan; auch 14. Dez, 11. Jan

**Husum(Nordsee) Bahnhof – Ahrenviölfeld Bahnhof**

Ab	Fahrt	An	Umsteigen	Ab	Fahrt	An	Dauer	Verkehrstage	
07:30	Fußweg (2 Min.)	07:35	Husum(Nordsee) ZOB	07:35	Bus 1046	07:58	00:28	Mo - Fr	a
11:20	Fußweg (2 Min.)	11:25	Husum(Nordsee) ZOB	11:25	Bus 1046			Mo - Do	b
		11:43	Ahrenviöl Hauptstraße	12:13	Bus 1049	12:19	00:59		
12:30	Fußweg (2 Min.)	12:35	Husum(Nordsee) ZOB	12:35	Bus 1046			nicht täglich	c
		12:50	Oster-Ohrstedt Schule	12:55	Bus 1049	13:04	00:34		
12:30	Fußweg (2 Min.)	12:35	Husum(Nordsee) ZOB	12:35	Bus 1046			Mo - Do	b
		12:50	Oster-Ohrstedt Schule	12:55	Bus 1049	13:04	00:34		
13:20	Fußweg (2 Min.)	13:25	Husum(Nordsee) ZOB	13:25	Bus 1046	13:57	00:37	Mo - Fr	a
15:10	Fußweg (2 Min.)	15:15	Husum(Nordsee) ZOB	15:15	Bus 1046	15:47	00:37	Mo - Fr	a
17:30	Fußweg (2 Min.)	17:35	Husum(Nordsee) ZOB	17:35	Bus 1046	18:07	00:37	Mo - Fr	a

**Index**

- a = nicht 24. bis 26. Dez, 31. Dez, 1. Jan  
 b = nicht 24. Dez bis 3. Jan; auch 14. Dez, 11. Jan  
 c = 14. bis 20. Dez Mo - Fr



**B – 3. Fahrplanheft Ahrenviölfeld Bahnhof – Jübek Bahnhof**

**HAFAS Fahrplanheft**

gültig vom 14.12.2018 bis 15.01.2019



**Ahrenviölfeld Bahnhof – Jübek Bahnhof**

Ab	Fahrt	An	Umsteigen	Ab	Fahrt	An	Dauer	Verkehrstage
06:53	Bus 1046	07:25	Husum(Nordsee) ZOB	07:25	Fußweg (3 Min.)			Mo - Fr a
		07:33	Husum	07:35	RE RE74			
		07:58	Jübek	07:58	Fußweg (3 Min.)	08:01	01:08	Mo - Fr a
07:58	Bus 1046	08:03	Treia Schule	08:21	Bus 1046			Mo - Fr a
		08:51	Schleswig ZOB	08:51	Fußweg (2 Min.)			
		08:53	Schleswig ZOB	08:55	Bus 4810			
		09:01	Schleswig Bahnhof	09:01	Fußweg (3 Min.)			
		09:06	Schleswig	09:17	RE RE7			
		09:23	Jübek	09:23	Fußweg (3 Min.)	09:26	01:28	Mo - Fr a
07:58	Bus 1046	08:03	Treia Schule	08:03	Fußweg (2 Min.)			Mo - Fr a
		08:05	Treia Schule	08:10	Bus 1046			
		08:40	Husum(Nordsee) Bahnhof	08:40	Fußweg (3 Min.)			
		08:45	Husum	09:35	RE RE74			
		09:58	Jübek	09:58	Fußweg (3 Min.)	10:01	02:03	Mo - Fr a
11:21	Bus 1049	11:25	Treia Schule	11:30	Bus 1543			nicht täglich b
		11:34	Silberstedt Schule	11:35	Bus 1543			
		11:45	Jübek Schule	12:13	Bus 1557			
		12:25	Esgebek ZOB	12:30	Bus 1550			
		13:06	Flensburg Bahnhof/Serpentine	13:06	Fußweg (3 Min.)			
		13:11	Flensburg	13:15	RE RE7			
		13:30	Jübek	13:30	Fußweg (3 Min.)	13:33	02:12	Mo - Fr a
12:19	Bus 1049	12:25	Treia Schule	12:25	Fußweg (2 Min.)			Mo - Do c
		12:27	Treia Schule	12:45	Bus 1046			
		13:13	Husum(Nordsee) Bahnhof	13:13	Fußweg (3 Min.)			
		13:18	Husum	13:35	RE RE74			
		13:58	Jübek	13:58	Fußweg (3 Min.)	14:01	01:42	Mo - Do c
13:04	Bus 1049	13:39	Wester-Ohrstedt West	13:39	Fußweg (2 Min.)			Mo - Do c
		13:41	Wester-Ohrstedt West	14:01	Bus 1046			
		14:13	Husum(Nordsee) Bahnhof	14:13	Fußweg (3 Min.)			
		14:18	Husum	14:35	RE RE74			
		14:58	Jübek	14:58	Fußweg (3 Min.)	15:01	01:57	Mo - Fr a
14:10	Bus 1046	14:35	Husum(Nordsee) Bahnhof	14:35	Fußweg (3 Min.)			Mo - Fr a
		14:40	Husum	15:35	RE RE74			
		15:58	Jübek	15:58	Fußweg (3 Min.)	16:01	01:51	Mo - Fr a
15:47	Bus 1046	15:51	Treia Schule	15:51	Fußweg (2 Min.)			Mo - Fr a
		15:53	Treia Schule	17:41	Bus 1046			
		18:05	Husum(Nordsee) Bahnhof	18:05	Fußweg (3 Min.)			
		18:10	Husum	18:35	RE RE74			
		18:58	Jübek	18:58	Fußweg (3 Min.)	19:01	03:14	Mo - Fr a
18:07	Bus 1046	18:11	Treia Schule	18:11	Fußweg (2 Min.)			Mo - Fr a
		18:13	Treia Schule	18:58	Bus 1046			
		19:19	Husum(Nordsee) Bahnhof	19:19	Fußweg (3 Min.)			
		19:24	Husum	19:35	RE RE74			
		19:58	Jübek	19:58	Fußweg (3 Min.)	20:01	01:54	Mo - Fr a

**Index**

- a = nicht 24. bis 26. Dez, 31. Dez, 1. Jan
- b = 7. bis 15. Jan Mo - Fr
- c = nicht 24. Dez bis 3. Jan; auch 14. Dez, 11. Jan

**HAFAS Fahrplanheft**

gültig vom 14.12.2018 bis 15.01.2019



**Jübek Bahnhof – Ahrenviölfeld Bahnhof**

Ab	Fahrt	An	Umsteigen	Ab	Fahrt	An	Dauer	Verkehrstage
06:58	Fußweg (3 Min.)	07:01	Jübek	07:01	RE RE74			Mo - Fr a
		07:25	Husum	07:25	Fußweg (8 Min.)			
		07:33	Husum(Nordsee) ZOB	07:35	Bus 1046	07:58	01:00	Mo - Do b
09:58	Fußweg (3 Min.)	10:01	Jübek	10:01	RE RE74			Mo - Do b
		10:25	Husum	10:25	Fußweg (8 Min.)			
		10:33	Husum(Nordsee) ZOB	11:25	Bus 1046			
		11:43	Ahrenviöl Hauptstraße	12:13	Bus 1049	12:19	02:21	
11:58	Fußweg (3 Min.)	12:01	Jübek	12:01	RE RE74			nicht täglich c
		12:25	Husum	12:25	Fußweg (8 Min.)			
		12:33	Husum(Nordsee) ZOB	12:35	Bus 1046			
		12:50	Oster-Ohrstedt Schule	12:55	Bus 1049	13:04	01:06	
11:58	Fußweg (3 Min.)	12:01	Jübek	12:01	RE RE74			Mo - Do b
		12:25	Husum	12:25	Fußweg (8 Min.)			
		12:33	Husum(Nordsee) ZOB	12:35	Bus 1046			
		12:50	Oster-Ohrstedt Schule	12:55	Bus 1049	13:04	01:06	
11:58	Fußweg (3 Min.)	12:01	Jübek	12:01	RE RE74			Mo - Fr a
		12:25	Husum	12:25	Fußweg (8 Min.)			
		12:33	Husum(Nordsee) ZOB	13:25	Bus 1046	13:57	01:59	
13:58	Fußweg (3 Min.)	14:01	Jübek	14:01	RE RE74			Mo - Fr a
		14:25	Husum	14:25	Fußweg (8 Min.)			
		14:33	Husum(Nordsee) ZOB	15:15	Bus 1046	15:47	01:49	
16:58	Fußweg (3 Min.)	17:01	Jübek	17:01	RE RE74			Mo - Fr a
		17:25	Husum	17:25	Fußweg (8 Min.)			
		17:33	Husum(Nordsee) ZOB	17:35	Bus 1046	18:07	01:09	

**Index**

- a = nicht 24. bis 26. Dez, 31. Dez, 1. Jan
- b = nicht 24. Dez bis 3. Jan; auch 14. Dez, 11. Jan
- c = 14. bis 20. Dez Mo - Fr

**B – 4. Fahrplanheft Husum (Nordsee) ZOB – Schleswig ZOB**

**HAFAS Fahrplanheft**

gültig vom 02.02.2019 bis 15.03.2019



**Husum(Nordsee) ZOB – Schleswig ZOB**

Ab	Fahrt	An	Dauer	Verkehrstage
06:42	Bus 1046	07:33	00:51	Mo - Fr
08:00	Bus 1046	08:51	00:51	Mo - Fr
09:37	Bus 1046	10:30	00:53	Sa
13:20	Bus 1046	14:11	00:51	Mo - Fr
13:37	Bus 1046	14:30	00:53	Sa
17:37	Bus 1046	18:30	00:53	Sa

**Schleswig ZOB – Husum(Nordsee) ZOB**

Ab	Fahrt	An	Dauer	Verkehrstage
06:20	Bus 1046	07:25	01:05	Mo - Fr
08:30	Bus 1046	09:25	00:55	Sa
11:45	Bus 1046	12:42	00:57	Mo - Fr
12:30	Bus 1046	13:25	00:55	Sa
13:25	Bus 1046	14:15	00:50	Mo - Fr
15:10	Bus 1046	16:02	00:52	Mo - Do
16:30	Bus 1046	17:25	00:55	Sa
17:15	Bus 1046	18:07	00:52	Mo - Fr

[aus technischen Gründen nicht bedruckt]

**B – 5. Fahrplanheft Husum (Nordsee) Bhf – Kiel Hbf**

**HAFAS Fahrplanheft**

gültig vom 10.02.2019 bis 31.03.2019



**Husum – Kiel Hbf**

Ab	Fahrt	An	Umsteigen	Ab	Fahrt	An	Dauer	Verkehrstage
04:30	RE RE74					05:57	01:27	Mo - Sa
05:35	RE RE74					06:57	01:22	Mo - Sa
05:35	RE RE74	06:25	Rendsburg	06:33	SEV	07:24	01:49	So
06:35	RE RE74					07:57	01:22	täglich
07:35	RE RE74					08:57	01:22	täglich
08:35	RE RE74					09:57	01:22	täglich
09:35	RE RE74					10:57	01:22	täglich
10:35	RE RE74					11:57	01:22	täglich
10:42	IC 2311	11:06	Heide(Holst) 12:25 Neumünster	11:17	Zug RB63 12:32 RE RE7	12:55	02:13	täglich a
11:35	RE RE74					12:57	01:22	täglich
12:35	RE RE74					13:57	01:22	täglich
13:35	RE RE74					14:57	01:22	täglich
14:35	RE RE74					15:57	01:22	täglich
15:35	RE RE74					16:57	01:22	täglich
16:35	RE RE74					17:57	01:22	täglich
16:42	IC 2073	17:06	Heide(Holst) 18:25 Neumünster	17:17	Zug RB63 18:32 RE RE7	18:55	02:13	täglich a
17:35	RE RE74					18:57	01:22	täglich
18:35	RE RE74					19:57	01:22	täglich
19:35	RE RE74					20:57	01:22	täglich
20:35	RE RE74					21:57	01:22	täglich
21:35	RE RE74					22:57	01:22	täglich
22:35	RE RE74					00:00	01:25	täglich
23:35	RB RB74					01:13	01:38	täglich

**Index**

a = nicht 23. Feb bis 3. Mär, 31. Mär

**Kiel Hbf – Husum**

Ab	Fahrt	An	Umsteigen	Ab	Fahrt	An	Dauer	Verkehrstage
00:03	RB RB74					01:33	01:30	täglich
02:05	RE RE7	02:28	Neumünster	02:38	SEV			nicht täglich a
		03:15	Wrist	03:41	RE RE7			
		03:53	Elmshorn	04:23	DPF 10	05:52	03:47	
02:05	RE RE7	02:28	Neumünster	02:38	SEV			nicht täglich b
		03:15	Wrist	03:41	RE RE7			
		03:59	Elmshorn	04:23	DPF 10	05:52	03:47	
03:05	RE RE7	03:53	Elmshorn	04:23	DPF 10	05:52	02:47	nicht täglich c
03:48	RE RE74					05:25	01:37	Mo - Sa
04:35	SEV	05:26	Rendsburg	05:35	RE RE74	06:25	01:50	So
05:03	RE RE74					06:25	01:22	Mo - Sa
05:35	SEV	06:26	Rendsburg	06:35	RE RE74	07:25	01:50	So
06:03	RE RE74					07:25	01:22	Mo - Sa
07:03	RE RE74					08:25	01:22	täglich
08:03	RE RE74					09:25	01:22	täglich
09:03	RE RE74					10:25	01:22	täglich

## HAFAS Fahrplanheft

gültig vom 10.02.2019 bis 31.03.2019



### Kiel Hbf – Husum

Ab	Fahrt	An	Umsteigen	Ab	Fahrt	An	Dauer	Verkehrstage
10:03	RE RE74					11:25	01:22	täglich
11:03	RE RE74					12:25	01:22	täglich
11:13	ICE 77	11:30	Neumünster	11:35	Zug RB63			täglich
		12:45	Heide(Holst)	12:52	IC 2072	13:16	02:03	d
12:03	RE RE74					13:25	01:22	täglich
13:03	RE RE74					14:25	01:22	täglich
14:03	RE RE74					15:25	01:22	täglich
15:03	RE RE74					16:25	01:22	täglich
16:03	RE RE74					17:25	01:22	täglich
17:03	RE RE74					18:25	01:22	täglich
18:03	RE RE74					19:25	01:22	täglich
19:03	RE RE74					20:25	01:22	täglich
20:03	RE RE74					21:25	01:22	täglich
21:03	RE RE74					22:25	01:22	täglich
22:03	RE RE74					23:25	01:22	täglich
23:03	RB RB74					00:33	01:30	täglich

### Index







- a = 10., 24. Feb
- b = 17. Feb
- c = 23. Feb bis 31. Mär Sa, So; nicht 24. Feb
- d = nicht 23. Feb bis 3. Mär, 31. Mär

**B – 6 Bahnübergänge an der Bahntrasse Husum – Jübek**



Nr.	Allgemeine Angaben				Lage (Karte)	Bild	100 km/h
1	Name	Bahn-km	Gemeinde	Straße			ausreichend
	Mauseberge	25,00	Husum	Ostenfelder Straße			
	Beschreibung (Typ): Lichtzeichen mit Halbschranken Sonstiges: Landstraße L37						
2	Name	Bahn-km	Gemeinde	Straße			ausreichend
	ohne	24,70	Husum	Mühlendamm			
	Beschreibung (Typ): Lichtzeichen mit Halbschranken Sonstiges: Stadtstraße						
3	Name	Bahn-km	Gemeinde	Straße			ausreichend
	Rosendahl	23,10	Mildstedt	Rosendahler Weg			
	Beschreibung (Typ): Lichtzeichen mit Halbschranken Sonstiges: Kreisstraße K 51						
4	Name	Bahn-km	Gemeinde	Straße			ausreichend
	Rosendahl	ohne	Mildstedt	Böwerfeld			
	Beschreibung (Typ): Fußweg mit Umlaufsperr Sonstiges: Gemeindestraße						
5	Name	Bahn-km	Gemeinde	Straße			ausreichend
	Rosendahl	22,80	Mildstedt	Bahnweg			
	Beschreibung (Typ): Fußweg mit Umlaufsperr Sonstiges: Gemeindestraße						
6	Name	Bahn-km	Gemeinde	Straße			nicht ausreichend
	ohne	21,80	Mildstedt	Mildstedter Weg			
	Beschreibung (Typ): unbeschränkter Bahnübergang mit Adreaskreuzen Sonstiges: Gemeindestraße, Zeichen für hörbares Signal (P) vorhanden						
7	Name	Bahn-km	Gemeinde	Straße			ausreichend
	Schwesing	20,40	Mildstedt	Schwesing-Bahnhof			
	Beschreibung (Typ): Blinklichter mit Halbschranken Sonstiges: Kreisstraße K 134						
8	Name	Bahn-km	Gemeinde	Straße			sehr gut
	ohne	19,60	Schwesing	Süderholz			
	Beschreibung (Typ): Überbrückung der Trasse Sonstiges: kein Bahnübergang im Sinne der EBO						

## Anlage B

Nr.	Allgemeine Angaben				Lage (Karte)	Bild	100 km/h
9	Name	Bahn-km	Gemeinde	Straße			ausreichend
	ohne	ohne	Wester-Ohrstedt	Haneburg			
	Beschreibung (Typ): privater Bahnübergang ohne öffentlichen Verkehr Sonstiges: Feldweg, durch Übersicht und Abschluss gesichert						
10	Name	Bahn-km	Gemeinde	Straße			ausreichend
	ohne	ohne	Wester-Ohrstedt	Lütjenburger Weg			
	Beschreibung (Typ): privater Bahnübergang ohne öffentlichen Verkehr Sonstiges: Feldweg, durch Übersicht und Abschluss gesichert						
11	Name	Bahn-km	Gemeinde	Straße			ausreichend
	Wester-Ohrstedt	15,82	Wester-Ohrstedt	Wittbeker Weg			
	Beschreibung (Typ): Lichtzeichen mit Halbschranken Sonstiges: Gemeindestraße						
12	Name	Bahn-km	Gemeinde	Straße			ausreichend
	Ohrstedt	14,30	Wester-Ohrstedt	Ohrstedt-Bahnhof			
	Beschreibung (Typ): Blinklichter mit Halbschranken Sonstiges: Landstraße l. 38, 2. Gleis, Prellbock, 2 manuelle Weichen						
13	Name	Bahn-km	Gemeinde	Straße			nicht ausreichend
	ohne	13,40	Oster-Ohrstedt	Imkens Weg			
	Beschreibung (Typ): unbeschränkter Bahnübergang mit Adreaskreuzen Sonstiges: Gemeindestraße, v = 10 km/h, von Westen her schlecht einsehbar						
14	Name	Bahn-km	Gemeinde	Straße			ausreichend
	Eschenhof	12,14	Oster-Ohrstedt	Hauptstraße			
	Beschreibung (Typ): Lichtzeichen mit Halbschranken Sonstiges: Bundesstraße 201, zusätzliche Baken (je 3 pro Seite)						
15	Name	Bahn-km	Gemeinde	Straße			nicht ausreichend
	ohne	10,60	Ahrenviölfeld	Süderweg			
	Beschreibung (Typ): unbeschränkter Bahnübergang mit Adreaskreuzen Sonstiges: Gemeindestraße, v = 10 km/h, akustische Signalzeichen vorhanden						
16	Name	Bahn-km	Gemeinde	Straße			ausreichend
	ohne	ohne	Ahrenviölfeld	Am Ententeich			
	Beschreibung (Typ): Fußweg mit Umlaufsperrre Sonstiges: Gemeindestraße						
17	Name	Bahn-km	Gemeinde	Straße			ausreichend
	Ahrenviöl	9,30	Ahrenviölfeld	Hauptstraße			
	Beschreibung (Typ): Lichtzeichen mit Halbschranken Sonstiges: Kreisstraße K 79						
18	Name	Bahn-km	Gemeinde	Straße			ausreichend
	Sollbrück III	5,10	Sollerup	Achter de Bahn			
	Beschreibung (Typ): Lichtzeichen mit Halbschranken Sonstiges: Gemeindestraße						
19	Name	Bahn-km	Gemeinde	Straße			ausreichend
	Sollbrück II	4,43	Silberstedt	Bredstedter Landstraße			
	Beschreibung (Typ): Lichtzeichen mit Halbschranken Sonstiges: Landstraße l. 28, zusätzlich Baken						



## Anlage B

Nr.	Allgemeine Angaben				Lage (Karte)	Bild	100 km/h
	Name	Bahn-km	Gemeinde	Straße			
20	Sollbrück I	4,12	Silberstedt	Bollingstedter Weg			ausreichend
	Beschreibung (Typ): Lichtzeichen mit Halbschranken						
	Sonstiges: Kreisstraße K 115, zusätzlich Baken						
21	ohne	ohne	Silberstedt	Zum Berghof			nicht ausreichend
	Beschreibung (Typ): unbeschränkter Bahnübergang mit Adreaskreuzen						
	Sonstiges: Gemeindestraße, v = 10 km/h, gut einsehbar						
22	ohne	ohne	Silberstedt	Kamper Weg			nicht ausreichend
	Beschreibung (Typ): unbeschränkter Bahnübergang mit Adreaskreuzen						
	Sonstiges: Gemeindestraße, v = 10 km/h, gut einsehbar, akustische Signalzeichen						
23	ohne	ohne	Silberstedt	Jyderup Weg			nicht ausreichend
	Beschreibung (Typ): unbeschränkter Bahnübergang mit Adreaskreuzen						
	Sonstiges: Gemeindestraße, v = 10 km/h, gut einsehbar, akustische Signalzeichen						

[aus technischen Gründen nicht bedruckt]

**B – 7 Verspätungsberechnungen in Jübek**

**Nadelöhr Jübek - Ein-/Ausfahrt in den /aus dem Korridor**

	Ereignis	wo	Richtung	wer	wann	Dauer/min	Umstiegszeit/min
Normalfall gemäß Fahrplan	Abfahrt	Jübek	Husum	RE 74	08:01		
	Zusatzhalt	0	Husum	RE 74		0	
	Ankunft	Husum		RE 74	08:25	24	
	FWZ	Husum	Jübek	RE 74		10	
	Abfahrt	Husum	Westerland	RE 6	08:30		5
	Abfahrt	Husum	Hamburg	RE 6	08:31		6
	Abfahrt	Husum	Bad St. Peter-Ording	RB 64	08:36		11
	Abfahrt	Husum	Kiel	RE 74	08:35		10
	Zusatzhalt	0	Kiel	RE 74		0	
	Ankunft	Jübek	Kiel	RE 74	08:58	23	
	Fahrzeit gesamt	Jübek	Jübek-Husum-Jübek	RE 74		57	

	Ereignis	wo	Richtung	wer	wann	Dauer/min	Umstiegszeit/min
maximale Verspätung bei maximaler Geschwindigkeit und keinem Zusatzhalt	Abfahrt	Jübek	Husum	RE 74	08:17		
	Zusatzhalt	0	Husum	RE 74		0	
	Ankunft	Husum		RE 74	08:37	20	
	FWZ	Husum	Jübek	RE 74		1	
	Abfahrt	Husum	Westerland	RE 6	08:30		nicht erreichbar
	Abfahrt	Husum	Hamburg	RE 6	08:31		nicht erreichbar
	Abfahrt	Husum	Bad St. Peter-Ording	RB 64	08:36		nicht erreichbar
	Abfahrt	Husum	Kiel	RE 74	08:38		1
	Zusatzhalt	0	Kiel	RE 74		0	
	Ankunft	Jübek	Kiel	RE 74	08:58	20	
	Fahrzeit gesamt	Jübek	Jübek-Husum-Jübek	RE 74		41	
	max. Verspätung	Jübek		RE 74		16	

	Ereignis	wo	Richtung	wer	wann	Dauer/min	Umstiegszeit/min
Normalfall bei optimaler Geschwindigkeit und einem Zusatzhalt	Abfahrt	Jübek	Husum	RB 74	08:01		
	Zusatzhalt	1	Husum	RB 74		2	
	Ankunft	Husum		RB 74	08:25	22	
	FWZ	Husum	Jübek	RB 74		10	
	Abfahrt	Husum	Westerland	RE 6	08:30		5
	Abfahrt	Husum	Hamburg	RE 6	08:31		6
	Abfahrt	Husum	Bad St. Peter-Ording	RB 64	08:36		11
	Abfahrt	Husum	Kiel	RB 74	08:35		10
	Zusatzhalt	1	Kiel	RB 74		2	
	Ankunft	Jübek	Kiel	RB 74	08:58	21	
	Fahrzeit gesamt	Jübek	Jübek-Husum-Jübek	RB 74		57	

## Anlage B

	Ereignis	wo	Richtung	wer	wann	Dauer/min	Umstiegszeit/min
maximale Verspätung bei maximaler Geschwindigkeit und einem Zusatzhalt	Abfahrt	Jübek	Husum	RB 74	08:13		
	Zusatzhalt	1	Husum	RB 74		2	
	Ankunft	Husum		RB 74	08:35	20	
	FWZ	Husum	Jübek	RB 74		1	
	Abfahrt	Husum	Westerland	RE 6	08:30		nicht erreichbar
	Abfahrt	Husum	Hamburg	RE 6	08:31		nicht erreichbar
	Abfahrt	Husum	Bad St. Peter-Ording	RB 64	08:36		1
	Abfahrt	Husum	Kiel	RB 74	08:36		1
	Zusatzhalt	1	Kiel	RB 74		2	
	Ankunft	Jübek	Kiel	RB 74	08:58	20	
	Fahrzeit gesamt	Jübek	Jübek-Husum-Jübek	RB 74		45	
	max. Verspätung	Jübek		RE 74		12	

	Ereignis	wo	Richtung	wer	wann	Dauer/min	Umstiegszeit/min
Normalfall bei maximaler Geschwindigkeit und zwei Zusatzhalten	Abfahrt	Jübek	Husum	RB 74	08:01		
	Zusatzhalt	2	Husum	RB 74		4	
	Ankunft	Husum		RB 74	08:25	20	
	FWZ	Husum	Jübek	RB 74		9	
	Abfahrt	Husum	Westerland	RE 6	08:30		5
	Abfahrt	Husum	Hamburg	RE 6	08:31		6
	Abfahrt	Husum	Bad St. Peter-Ording	RB 64	08:36		11
	Abfahrt	Husum	Kiel	RB 74	08:34		9
	Zusatzhalt	2	Kiel	RB 74		4	
	Ankunft	Jübek	Kiel	RB 74	08:58	20	
	Fahrzeit gesamt	Jübek	Jübek-Husum-Jübek	RB 74		57	

	Ereignis	wo	Richtung	wer	wann	Dauer/min	Umstiegszeit/min
maximale Verspätung bei maximaler Geschwindigkeit und zwei Zusatzhalten	Abfahrt	Jübek	Husum	RB 74	08:09		
	Zusatzhalt	2	Husum	RB 74		4	
	Ankunft	Husum		RB 74	08:33	20	
	FWZ	Husum	Jübek	RB 74		1	
	Abfahrt	Husum	Westerland	RE 6	08:30		nicht erreichbar
	Abfahrt	Husum	Hamburg	RE 6	08:31		nicht erreichbar
	Abfahrt	Husum	Bad St. Peter-Ording	RB 64	08:36		3
	Abfahrt	Husum	Kiel	RB 74	08:34		1
	Zusatzhalt	2	Kiel	RB 74		4	
	Ankunft	Jübek	Kiel	RB 74	08:58	20	
	Fahrzeit gesamt	Jübek	Jübek-Husum-Jübek	RB 74		49	
	max. Verspätung	Jübek		RE 74		8	

## Anlage B

### B – 8 Berechnete Daten zur Einrichtung der Regionalbahn XX

Die derzeit gültigen Fahrpläne der RB 7 (Flensburg – Hamburg) und RE 74 (Husum – Kiel) werden als nicht veränderbar angenommen und in einem Zeitfenster zwischen 07:00 Uhr und 09:00 Uhr werktags dargestellt:

#### Haltezeiten des RE 7 (Flensburg – Hamburg)

RE 7 FL - HH		
An/Ab	Haltepunkt	Uhrzeit
an	Jübek (Ri HH)	07:30
ab	Jübek (Ri HH)	07:31

RE 7 HH - FL		
An/Ab	Haltepunkt	Uhrzeit
an	Jübek (Ri FL)	07:23
ab	Jübek (Ri FL)	07:24

RE 74						
An/Ab	Haltepunkt	Uhrzeit	Fahrzeit/min	km	Zeit/min	v/km/h
ab	Jübek (Ri Hu)	08:01				
an	Ohstedt-Bhf	08:14	00:13	14,2	13	65,75
an	Husum	08:25	00:24	26,3	24	65,75
ab	Husum	08:35				
an	Ohstedt-Bhf	08:46	00:11	12,1	11	68,61
an	Jübek	08:58	00:23	26,3	23	68,61
ab	Jübek (Ri Ki)	08:58				

Die wichtigen Kreuzungszeiten sind gelb hinterlegt und müssen bei der Entwicklung des Fahrplans für die RB XX berücksichtigt werden.

RB XX						
An/Ab	Haltepunkt	Uhrzeit	Fahr- Haltezeit/min	km	Zeit/min	v/km/h
ab	Jübek (Ri Hu)	07:28				
an	Ahrenviölfeld	07:37	00:09	9,3	9,3	60
ab	Ahrenviölfeld	07:39	00:02		2,0	
an	Ohrstedt-Bhf	07:44	00:04	4,9	4,9	60
ab	Ohrstedt-Bhf	07:47	00:03		3,0	
	Husum	07:57	00:09	12,1	9,9	73
an	Jübek - Husum (ges.)	07:57	00:29	26,3	29,1	54,14
ab	Husum	08:03				
an	Ohrstedt-Bhf	08:13	00:10	12,1	10,1	72
ab	Ohrstedt-Bhf	08:15	00:02		2,0	
an	Ahrenviölfeld	08:18	00:03	4,9	3,8	77
ab	Ahrenviölfeld	08:20	00:02		2,0	
	Jübek	08:28	00:07	9,3	7,2	77
an	Husum - Jübek (ges.)	08:28	00:25	26,3	25,1	62,75
ab	Jübek (Ri FL)	08:30				

[aus technischen Gründen nicht bedruckt]

So sah der Bahnhof in Ahrenviölfeld vor etwa 100 Jahren aus...



...und so könnte er in naher Zukunft aussehen:



## Die Verfasser der Studie



Dipl.-Ing.  
Joachim Selle

Joachim Selle wurde 1953 in Berlin geboren und wuchs dort bis zum Abitur auf. 1972 schlug er die Offizierslaufbahn bei der Luftwaffe ein und studierte an der Universität der Bundeswehr in München Elektrotechnik. Danach wurde er zum Flugabwehrraketensoldat in den USA ausgebildet und durchlief zahlreiche Führungs-, Stabs- und Schulfunktionen. 2018 wurde er als Oberst der Reserve und Kommodore des Flugabwehrraketengeschwaders 1, des größten Luftwaffenverbandes, in Husum in den endgültigen Ruhestand verabschiedet. Während dieser Zeit bestand er sein Vordiplom im Fach Wirtschaftswissenschaften an der Fernuniversität in Hagen. Bis zu seinem Ausscheiden aus der Bundeswehr entwickelte er in seiner Freizeit Softwarelösungen für „seine“ Soldaten, um komplexe, bürokratische Vorschriften, die der Truppe durch die Bundeswehrführung übergestülpt werden, im Alltag handhabbar zu machen. Joachim Selle ist verheiratet und lebt mit seiner Frau in Ahrenviölfeld.



Prof. Dr.-Ing.  
J. Alexander Schmidt

J. Alexander Schmidt  
... studierte Stadtplanung / Architektur (Universität Stuttgart) sowie Umweltpsychologie / Urban Design (University of California Berkeley), promovierte in Stuttgart.  
... gründete 1985 ein Büro für Stadtentwicklung und Stadtgestaltung (Stadtbauteil), berät bundesweit kommunale und regionale Entscheidungsträger, u.a. Friedrichstadt, Flensburg, Rendsburg, Mölln, Lübeck, Stralsund,...).  
... leitet das Institut für Stadtplanung und Städtebau, Fakultät Ingenieurwissenschaften, Universität Duisburg-Essen und ist Sprecher des universitären Schwerpunkts *Urbane Systeme*.  
... war Gastprofessor an mehreren Universitäten in den USA und Australien.  
... leitet derzeit an der DeTao Masters Academy / Shanghai das Studio *Urban Systems Design*.  
... ist seit vier Jahrzehnten im Arbeitsfeld Stadtentwicklung und Stadtgestaltung in Planung und Forschung tätig. Schwerpunkt der Arbeit ist die urbane Transformation als Gestaltungsaufgabe im In- und Ausland.  
... arbeitet bis heute in der interdisziplinären Stadtforschung, insbesondere in den Themenfeldern *Urbane Mobilität und Stadtentwicklung; Stadt und Gesundheit; Stadt und Klimawandel; Dorfentwicklung und Nachhaltigkeit; Energieeffiziente Stadt; Die schöne Stadt ...*