

Wo künftig wieder Züge fahren sollen

Kieler Verkehrsminister Madsen setzt auf die Reaktivierung von Bahnstrecken – bei zwei Linien dauert das etwas länger als geplant

Henning Baethge

Vier Bahnlinien sind in Schleswig-Holstein in den vergangenen 25 Jahren wiedereröffnet worden – und geht es nach dem Willen der schwarz-grünen Landesregierung und deren Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen sollen bald neun weitere hinzukommen, drei davon in den kommenden fünf Jahren. „Es hat sich gezeigt, dass Schienenstrecken die stärksten Entwicklungsachsen im Land sind, an denen Wohnen und Wirtschaft boomen“, sagt der parteilose Minister. Deshalb wolle er auf die Reaktivierung von Bahnlinien „einen Schwerpunkt setzen“.

Zwei Wiedereröffnungen im Land verspäten sich

Als erste soll nach Madsens Plänen in zwei Jahren die knapp fünf Kilometer lange Strecke zwischen der Stadt Rendsburg und deren Stadtteil Seemühlen wiedereröffnet werden. Ein Jahr später soll die Linie von Kiel-Oppendorf bis zum Schönberger Strand folgen, im Volksmund „Hein Schönberg“ genannt. Ursprünglich sollten dort schon seit 2020 wieder Züge rollen – doch vor allem wegen Überlastung der zuständigen Genehmigungsbehörde des Landes, dem Amt für Planfeststellung Verkehr, verzögerte sich das Projekt mehrmals. Jetzt nennt Madsen „Ende 2025“ als Termin.

Als dritte Strecke soll die Verbindung Wrist-Kellinghusen reaktiviert werden. Durch die nur gut zwei Kilometer lange Trasse würden gleich 8000 Einwohner der Stadt Kellinghusen direkten Anschluss nach Hamburg-Altona erhalten. Allerdings dauert es hier mit der Reaktivierung ebenfalls etwas länger



Quelle: Landesweiter Nachverkehrsplan

shz-Grafik: Can Yalim

als zuletzt geplant: Noch Ende vergangenen Jahres hatte das Land 2026 als Datum der Wiedereröffnung genannt. Nun spricht Madsen von „Ende 2027“.

Für sechs weitere Projekte gibt es noch keine Termine. Laut Landesnahverkehrsplan sollen die vier Strecken Tornesch-Uetersen, Neumünster-Ascheberg, Geesthacht-

Bergedorf und Flensburg-Niebüll eine neue Chance bekommen. Bei der letztgenannten Strecke gibt es allerdings Widerstand in den Orten an der Trasse. Für die anderen drei Reaktivierungen kommt dagegen mehr Unterstützung aus deren Regionen. Konkrete Planungen des Landes gibt es aber noch für keine der vier Linien.

Im Koalitionsvertrag der schwarz-grünen Landesregierung ist außerdem die Strecke Kappeln-Süderbrarup für eine Reaktivierung vorgesehen, wo derzeit nur eine Museumsbahn fährt. Dort erwägt das Land laut Madsen „kurzfristig erste Verkehre“ mit Weiterfahrt bis Eckernförde zu bestellen, um die Nachfrage zu testen.

„Pop-up-Verkehr“ nennt er das. Und schließlich will die Landesregierung auch ein ungewöhnliches Projekt auf der Linie Bad Malente-Lütjenburg unterstützen: Dort plant eine Initiative um den renommierten Verkehrswissenschaftler Heiner Monheim künftig leichte Schienenfahrzeuge wie etwa eine Solarstraßenbahn einzuset-

zen. Bisher können Touristen oder Einheimische dort nur mit Draisinen fahren.

Die Allianz pro Schiene und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen forderten gestern zudem, auch zwischen Brunsbüttel und Wilster wieder Regionalzüge einzusetzen. Hier fahren im Moment nur Güterzüge – der Personenverkehr auf der Strecke wird mit Bussen bedient. „Die Begeisterung für das 9-Euro-Ticket hat gezeigt, dass die Menschen bereit sind, den Schienenverkehr zu nutzen“, sagt der Chef der Allianz pro Schiene, Dirk Flege. Daher würden sie mit Recht einen zügigen Ausbau erwarten – „auch da, wo es heute keinen Anschluss an die Schiene gibt.“ Insgesamt wünschen sich die beiden Lobbyverbände, dass in ganz Deutschland gut 230 Strecken reaktiviert werden, wie aus einer gestern veröffentlichten Liste hervorgeht.

Pop-up-Verkehr zwischen Kappeln und Süderbrarup

In Schleswig-Holstein bekräftigt Minister Madsen, dass Reaktivierungen wichtig seien, um den Nahverkehr attraktiver zu machen. Ob aber ein Zugbetrieb auf den einst stillgelegten Strecken wirklich möglich werde, hänge auch davon ab, wie viel mehr Geld der Bund den Ländern künftig für den ÖPNV überweist. Zwar fördert der Bund Investitionen für die Wiedereröffnung von Strecken inzwischen mit bis zu 90 Prozent. Doch den Zugverkehr müssen die Länder selber aus den sogenannten Regionalisierungsmitteln bezahlen, die sie vom Bund erhalten. Und für die Bestellung der Züge auf den zu reaktivierenden Strecken reicht das Geld aus Berlin bisher nicht, sagt Madsen: „Wir benötigen mehr Regionalisierungsmittel.“