

# KBS 10148 gibt der Strecke noch Chancen

Interessengemeinschaft kämpft um stillgelegte Eisenbahntrasse

**Plön** – Ist der letzte Zug auf der Strecke von Ascheberg nach Neumünster schon abgefahren? Die Interessengemeinschaft „KBS 10148“ sieht gute Chancen und Gründe, die stillgelegte Eisenbahntrasse zu erhalten.

Am Montagabend diskutierten die regionalen Bahnfreunde im Plöner Bahnhof mit Fachleuten aus ganz Deutschland, ob und wie man die ehemalige Ostholsteinbahn vielleicht sogar reaktivieren könnte.

Dreh- und Angelpunkt sei der rechtliche Status der Anlage, erläuterte Daniel Preis von der Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE). Und die sei nicht ganz einfach zu verstehen, denn „Eisenbahnrecht ist eine

relative spezielle Sache“. „Eine stillgelegte Strecke muss nicht betriebsbereit vorgehalten, darf aber auch nicht abgebaut werden“, betonte Preis. Das gelte auch für Brücken und Bahnübergänge. Vor dem Abbau des Schienestrangs müsse die Strecke erst einmal entwidmet werden. Den dafür notwendigen Antrag auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken bearbeite entweder das Eisenbahnbundesamt, sofern sich die Strecke noch im Besitz der Deutschen Bahn befinde. Bei privaten Eigentümern entscheide die zuständige Landesbehörde. „Die Widmung erlischt nicht durch Verkauf“, verdeutlichte Preis. Wie berichtet, hatte die Bahn die rund 21 Kilometer lange Strecke an die neun anliegenden Landwirte und Gutsbesitzer verkauft.

Ein Käufer, Ludwig Hirschberg, nutzte die Gelegenheit,

um sich zu informieren und seinen Standpunkt zu erklären. „Der Bahndamm teilt meinen landwirtschaftlichen Betrieb auf einer Länge von vier Kilometern.“ Das Angebot, die Strecke zu kaufen, habe er daher gerne genutzt. Zuvor habe auch er über die Möglichkeiten einer Streckenreaktivierung nachgedacht. Als Schüler sei er früher selbst gerne mit dem Triebwagen unterwegs gewesen und hege daher eine positiv nostalgische Sympathie für diese Bahn.

„Doch die alten Bahnhöfe und Haltestellen wie Kalübbe und Perdoel liegen sehr weit außerhalb der Ortschaften“, weiß Hirschberg. Die jetzt fahrenden Busse, die mitten in den Dörfern und Siedlungen halten würden, seien daher eigentlich viel bequemer und zeitgemäßer.

Und auch den Bedarf für den Güterverkehr schätze er

angesichts der wenigen Betriebe entlang der Trasse eher als gering ein. „20 Jahre lang hat sich im Prinzip nichts gerührt, das ist doch ein Indiz dafür, dass die Strecke nicht mehr gebraucht wird“, bewertet Hirschberg den Dornröschenschlaf.

Genau diese Frage nach dem Verkehrsbedürfnis sei entscheidend, betonte Preis. Nach aktueller Rechtsprechung sei ein Bedürfnis bereits dann anzunehmen, wenn ein einzelnes Infrastrukturunternehmen ein Interesse an dem Betrieb der Strecke im Rahmen der Zweckbestimmung anmelde. Dies könne beispielsweise auch die Nutzung für eine Museumsbahn oder die Einrichtung eines Nahverkehrs wie eine interkommunale S-Bahn auf Teilstrecken sein. Entsprechende Konzepte habe die RSE, die aktuell sechs Strecken mit rund 100 Kilometern Gleisen,



Ludwig Hirschberg (rechts) vom Gut Perdoel outete sich als Käufer eines Teilstücks der Bahnstrecke und diskutierte mit dem Geschäftsführer der Schmalspur-Eisenbahn „Klein Lüttenborg“ Carsten Recht über die Chancen der Ostholsteinbahn. Foto Schneider

80 Brücken, 300 Bahnübergängen, 30 Weichen und fünf Tunnels betreibe, bereits entwickelt und umgesetzt. Insgesamt gebe es neben der Bahn übrigens 380 Infrastrukturunternehmen, die Schienenverkehr organisieren würden. Die Mitglieder der Inter-

sensengemeinschaft „KBS 10148“ – dieser Eisenbahncode steht für stillgelegte Bahnlinien – wollen nun auf Basis der neuen Informationen über weitere Möglichkeiten beraten, wie die Ostholsteinbahn gerettet und wiederbelebt werden könnte. dsn