



Nach Bahnverkehr sieht das nicht aus, stellt Peter Knoke fest: Über die Trasse Plön-Neumünster ist in den vergangenen Jahren buchstäblich Gras gewachsen. FOTO: NORBERT BISS

## Über die Trasse ist Gras gewachsen

Förderverein Ostholsteinbahn kämpft weiter für die Reaktivierung der Strecke Neumünster – Plön

VON RALPH BÖTTCHER

**PLÖN.** Die Bahnstrecke von Plön nach Neumünster war seit ihrer Stilllegung im Jahr 1995 immer wieder mal Gegenstand von Spekulationen. Jetzt macht der Förderverein Ostholsteinbahn Neumünster – Ascheberg – Plön einen neuen Anlauf und fordert „ein Mindestmaß an Unterhaltung“, wie der Vorsitzende Peter Knoke aus Plön sagt.

➔ **Der Bürgermeister von Plön sieht sogar die Chance einer Anbindung an das ICE-Netz.**

Baumwurzeln würden sich durch das Schotterbett graben und den Bahndamm angreifen. Wenn nicht bald etwas unternommen werde, würden „zukünftige Sanierungskosten massiv steigen“. Konkret verlangt Knoke den sofortigen

Rückschnitt der Bäume auf der gesamten Strecke von 26 Kilometern, die Übernahme der eisenbahnrechtlichen Verantwortung durch das Land und ein Konzept für die Reaktivierung. „Die Vegetation ergreift immer mehr Besitz von der Strecke. Ein Durchstopfen wird in absehbarer Zeit nicht mehr möglich sein.“ Er meint damit das Freilegen der Gleise. Auch Anlieger der Trasse seien durch den „unkontrollierten Baumwuchs“ betroffen: So sei etwa von der ausgestellten Ölpumpe am Heimatmuseum Wankendorf bald nichts mehr zu sehen.

Die Aufschiebung der Entscheidung über die Reaktivierung produziert aus Sicht des Vereins „nur Unmut und höhere Kosten“. Immer mehr Menschen würden die Bahn als „sicheres, zügiges und umweltfreundliches Verkehrsmittel“ schätzen. Plöns Bürgermeister Jens Paustian sieht in der Verbindung nach Neumünster so-

gar die Chance einer „Anbindung Plöns an das ICE-Netz – ohne den Umweg über Kiel“. In jedem Fall aber wäre nach seiner Einschätzung die touristische Nutzung der Bahntrasse eine Option.

**„Bahnstrecken sichert man am besten, indem man sie befährt.“**

Peter Knoke, Vorsitzender des Fördervereins

Für die Deutsche Bahn war die Linie schon 2009 erledigt. Der Antrag auf Entwidmung wurde jedoch vom Eisenbahn-Bundesamt abgewiesen. Einen zweiten Versuch zog die Bahn selber zurück, weil das Land Schleswig-Holstein die Trasse nicht endgültig aufgeben wollte. 2014 wurde die Strecke in den Infrastruktursicherungsvertrag übernommen, wie Dennis Fiedel, Sprecher der Nah.SH

GmbH in Kiel, auf KN-Anfrage bestätigte. „Das bedeutet, dass die Strecke als Bahntrasse gesichert ist. Grundsätzlich unterhält die Deutsche Bahn die Strecke dann auch“, so Fiedel.

Aus dem Mund von Bahn-Sprecherin Sabine Brunckhorst klingt das so: „Es liegt derzeit kein Auftrag für eine Sanierung der Strecke vor. Nach einer Wiederinbetrieb-

nahme für den ÖPNV würde selbstverständlich regelmäßig Vegetationspflege vorgenommen.“

Den Anhängern der „Ostholsteinbahn“ (Vereinslogan *Die Schiene kommt zurück*) genügt das natürlich nicht. Sie wollen in erster Linie die Reaktivierung. „Bahnstrecken sichert man am besten, indem man sie befährt“, sagt Peter Knoke.

### Der letzte Güterzug fuhr hier 1995

Die „Ostholsteinische Eisenbahn“ wurde am 31. Mai 1866 von der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft (AKE) eröffnet. Die Strecke führte von Neumünster über Ascheberg nach Neustadt (Holstein). Der als Zubringer gedachte Abzweig von Ascheberg nach Kiel wurde schon bald stärker genutzt als die Hauptstrecke. Zusammen mit den Abschnitten

Ascheberg-Eutin und Eutin-Lübeck entstand 1873 die Verbindung Kiel-Lübeck. Zwischen Neumünster und Ascheberg-Plön wurde der Personenverkehr 1985 eingestellt. Bis 1995 fuhren noch Güterzüge auf der Strecke. Mit dem Abriss der Eisenbahnbrücke zwischen Ascheberg und Depenau 1996 wurde der durchgehende Zugverkehr unmöglich. *RB*