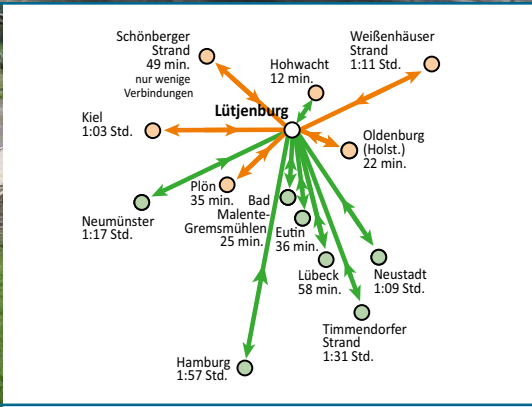
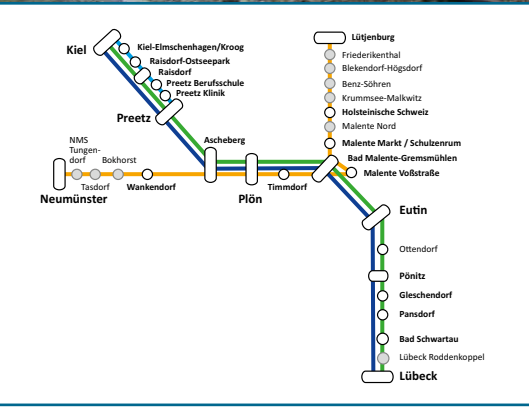


# Potenzialanalyse der Expertengruppe Hein Lüttenborg 2030

## Verkehrswende Ostholstein – Neue Wagen auf alten Gleisen



Stefan Barkleit



## Mitglieder der Expertengruppe

Prof. Dr. Heiner Monheim	Verkehrswissenschaftler, Prof. em. Uni Trier	Malente
Stefan Barkleit	stellvertretender Bundesvorsitzender PRO BAHN, Fahrgastbeirat SH	Schwentinental
Michael Bienick	Wirtschaftsgeograph (M.A.) und Verkehrsplaner, Hansestadt HL	Lübeck
Bente Grimm	Soziologin (M.A.), Leiterin Touristische Mobilitätsforschung im NIT, VCD	Malente
Peter Knoke	ÖPNV- und Tourismus-Gutachter, Vorsitzender Verein Ostholsteinbahn	Plön
Sven Ratjens	Wirtschaftswissenschaftler (M.A.), Unternehmensberater (Verkehrssektor)	Hamburg
Martin Steffen	Ingenieur, Spezialist für Schienenfahrzeuge, NAH.SH	Lütjenburg

## Zukunftsperspektive für die Bahnstrecke Bad Malente-Gremsmühlen – Lütjenburg in Verbindung mit der Bahnstrecke Ascheberg – Neumünster

Stand: 30.11.2019

### ► Klimapolitik erfordert starke Schiene

Immer mehr Menschen in Deutschland fordern eine aktive Klimapolitik, was im Rahmen der Verkehrspolitik die massive Stärkung der Schiene erforderlich macht. Eine Verkehrswende kann jedoch nur gelingen, wenn auch im ländlichen Raum attraktive Alternativen zum Autoverkehr geschaffen werden. Hierfür muss das Schienennetz zwingend ausgebaut werden. Dafür bieten sich derzeit stillgelegte Bahnstrecken an. Diese müssen unbedingt erhalten bleiben und zudem versucht werden, sie wieder zu reaktivieren.

### ► Bahnstrecken Bad Malente-Gremsmühlen – Lütjenburg und Neumünster – Ascheberg bieten erhebliche Potenziale

Die Bahnstrecken Bad Malente-Gremsmühlen – Lütjenburg und Neumünster – Ascheberg sind zwar aktuell stillgelegt, aber noch immer als Eisenbahnstrecken rechtlich gewidmet. Sie haben das Potenzial, einen attraktiven Nahverkehr zu ermöglichen, weil mit ihnen aufkommensstarke touristische Relationen verbunden werden könnten: die Stadt Lütjenburg, die Gemeinde Malente, die Städte Eutin und Plön, die Gemeinde Ascheberg und die Stadt Neumünster. Hinzu kommen die ab Lütjenburg mit Bussen bedienbaren Ostseebäder sowie der Naturpark Holsteinische Schweiz. Bislang werden diese touristischen Verkehre überwiegend im Individualverkehr mit dem Auto abgewickelt, was Emissions- und Stauprobleme verursacht. Aktuell gibt es zudem Planungen, den Schienenverkehr auf der Hauptstrecke zwischen Kiel und Lübeck auszubauen und zu verdichten. Quer zu dieser wichtigen Nord-Süd-Achse kann eine reaktivierte Ost-West-Achse von Heide über Neumünster, Ascheberg, Plön und Malente nach Lütjenburg zu einer massiven Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs in der Region beitragen, wenn zahlreiche neue Haltepunkte für ausreichende Kundennähe sorgen und die Busnetze voll mit der Schiene verknüpft werden. Für beide Bahnstrecken kämpfen daher inzwischen Initiativen und Verkehrsexperten für einen Erhalt und die Reaktivierung.

### ► Die Bedingungen der Zukunft sind mit der Vergangenheit nicht vergleichbar

Die beiden Bahnstrecken wurden bis in die 1970er-Jahre im Personen- und Güterverkehr betrieben, fielen dann aber der typischen Stilllegungswelle der Deutschen Bundesbahn zum Opfer. Die Massentourisierung und der Ausbau des Straßennetzes machten Nebenbahnen damals unpopulär. Die zukünftigen Gegebenheiten einer notwendigen Verkehrswende, eines modernen Schienenverkehrs mit perfekter Vernetzung zum Busverkehr, einem einheitlichen Takt, hoher Haltestellendichte und Vernet-

zung mit völlig neuartigen Mobilitätsangeboten, sind mit den damaligen Rahmenbedingungen jedoch in keiner Weise vergleichbar. Eine Reaktivierung sollte alle neuen betrieblichen und technischen Optionen nutzen, von einem offensiven Marketing begleitet und eng mit einem vertakteten Busverkehr verknüpft werden.

### ► **Technologischer Fortschritt ermöglicht wirtschaftliche Reaktivierung und modernen Betrieb**

Aufgrund sehr erfolgreicher Vorbilder im Bereich der Stadt-Umland-Bahnen und aktueller Innovationen in der Schienenfahrzeugtechnik gibt es im regionalen Schienenverkehr neue Optionen, welche zu massiven Kosteneinsparungen führen. Mit niederflurigen, akkubasierten E-Triebwagen oder hochmodernen Wasserstoff-Triebwagen können teure Investitionen eingespart werden. Dies reduziert die Investitionsbedarfe in Bahnhöfe und Haltepunkte. Die bessere Beschleunigung ermöglicht zudem zusätzliche Haltepunkte, was die Erschließungswirkung stark erhöht.

### ► **Zeichen der Zeit erkennen – Schienen nicht für Teer opfern**

Für Teile der Bahnstrecken werden mitunter auch anderweitige Optionen diskutiert, entweder als Radweg oder als Straße. Damit werden aber sämtliche Zukunftsperspektiven weiterer Entwicklung auf der Schiene verbaut. Eine kurze Ortsumgehung innerhalb von Malente macht zum Beispiel stadt- und verkehrsplanerisch wenig Sinn. Ihre Entlastungswirkung wäre gering, weil auf der Bahnhofstraße Ziel- und Quellverkehr dominiert. Die Trasse ist ohnehin für eine Straße gar nicht breit genug. Ein ebenfalls häufig diskutierter Abriss für einen Radweg hätte in Malente sogar fatale Auswirkungen, weil dieser den touristischen Radverkehr um den Zentralort herum und abseits des Kellerses führen würde. Für Fahrradtouristen, die in den Zentralort Malentes hineingeführt werden sollen oder den Kellerssee erleben möchten, böte er keinerlei Mehrwert. Für die Betriebe in der Bahnhofstraße von Malente wäre er aus diesem Grund sogar kontraproduktiv.

### ► **Eigentumsverhältnisse kein Hindernis für Reaktivierung**

Die Tatsache, dass die Bahnstrecken in Privateigentum sind, stellen kein Hindernis für eine Reaktivierung dar. Die Eigentümer müssten die eisenbahnrechtlich gewidmete Infrastruktur einem Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) gegen angemessenes Entgelt zur Verfügung stellen.

### ► **Ablauf einer Reaktivierung**

In der Vergangenheit hat es mehrfach typische Abfolgen von schrittweisen Reaktivierungen bei vergleichbaren Bahnstrecken gegeben, die auch für die beiden Strecken anwendbar wären.

#### **Schritt 1: Freischnitt und Draisinenbetrieb**

Für die Bahnstrecke Bad Malente-Gremsmühlen – Lütjenburg plant der aktuelle Eigentümer einen saisonalen Draisinenverkehr. Auf einem Teil der Bahnstrecke Neumünster – Ascheberg gibt es einen solchen bereits. Dieser ist eine attraktive Nutzung zum Erhalt der Bahnstrecken mitsamt ihren Reaktivierungsoptionen. Zunächst muss die Strecke hierfür vom Bewuchs freigeschnitten werden. Dies ist zu geringen Kosten möglich. Anschließend folgt als touristische Zwischennutzung der vom Eigentümer geplante Draisinenbetrieb, welcher wegen der touristischen Bedeutung der Regionen und der besonderen landschaftlichen Reize erhebliches Potenzial hat und ein erster Schritt der Wiederinbetriebnahme wäre. Draisinenverkehr bietet eine kreative, kostengünstige und klimafreundliche Option, die Bahnstrecke im sanften Tourismus zu nutzen und sie gleichzeitig zu sichern.

#### **Schritt 2: Touristischer Betrieb**

In einem zweiten Schritt könnte dann ein touristischer Verkehr (zum Beispiel saisonal an den Wochenenden mit Schienenbussen) eingerichtet werden. Diese Sonderfahrten haben höhere technische

Anforderungen und erfordern etwas umfangreichere Investitionen, als ein Draisinenverkehr. In anderen Regionen Deutschlands gibt es hierfür bereits sehr erfolgreiche Vorbilder.

### **Schritt 3: Regelbetrieb im SPNV**

Im dritten Schritt müssen die beiden Bahnstrecken für modernen Personenverkehr ertüchtigt werden. Dies könnte auch in einem neuartigen System als Regio-Tram geschehen. Positive Beispiele, wo ein solches Vorgehen sehr erfolgreich umgesetzt wurde, sind die Regio-Tram in Kassel, die Saarbahn in Saarbrücken, die Regio-Tram in Chemnitz, die Karlsruher S-Bahn und die Bremer S-Bahn. Sie alle können als Vorbildregion für Ostholstein dienen.

## **► Netzknotten Malente und Lütjenburg**

Der Netzschluss zur Hauptstrecke Kiel – Lübeck und zur zweiten Reaktivierungsstrecke Ascheberg – Neumünster (mit Fortsetzung nach Heide) würde am Bahnhof Bad Malente-Gremsmühlen geschaffen. Dafür werden wieder entsprechende Weichenverbindungen im Bahnhof Bad Malente-Gremsmühlen benötigt. Zudem müssten in Bad Malente-Gremsmühlen und Lütjenburg die Züge passgenau mit regionalen und lokalen Buslinien verbunden werden, in Lütjenburg vor allen mit Buslinien in die Ostseebäder. In Lütjenburg, Bad Malente-Gremsmühlen, Eutin und Plön müssten lokale Bussysteme den Anschluss sichern. Die Busnetze wären entsprechend neu zu gestalten.

## **► Politische Unterstützung ist zwingend notwendig**

Voraussetzung für den Erfolg ist, dass ein solches Konzept von der lokalen Politik, den beiden Kreisen Plön und Ostholstein sowie von Land und NAH.SH unterstützt wird und die Kosten für die Infrastruktur-Ertüchtigung aus entsprechenden Töpfen finanziert werden. Die Investition lohnt sich durch den stark gesteigerten Verkehrswert des gesamten Schienennetzes in der Region. Daher müssen sich die lokal politisch Verantwortlichen Ihrer Verantwortung bewusstwerden, zu Ihrer Bahnstrecke bekennen und eine Reaktivierung aktiv einfordern. Für die Region beginnt nun durch die Umstrukturierung der küstennahen Schienennetze im Zuge der Beltquerung ohnehin der Kampf um eine verbesserte Schienenanbindung.

## **► Synergieeffekte betrachten und Netzstabilität erhöhen**

Bisher sind das Land SH und NAH.SH noch skeptisch hinsichtlich der Potenziale der Bahnstrecke Bad Malente-Gremsmühlen – Lütjenburg in einem ganzjährigen Regelverkehr, während über die hohe touristische Relevanz weitestgehend Einigkeit herrscht. Allerdings nimmt der Druck für eine Verkehrswende zu und die Reaktivierung beider Strecken könnte über Synergieeffekte des gesamten ostholsteinischen Schienennetzes weitaus attraktiver machen und auch dessen Netzstabilität drastisch erhöhen. Gemeinsam mit der weiterentwickelten Hauptstrecke Kiel – Lübeck erreichen beide Strecken ein hohes Verkehrswertpotenzial, das die Reaktivierungen rechtfertigt.

## **► Nutzbarkeit der Bahnsteige in Bad Malente-Gremsmühlen sichern**

Zur Streckensicherung gehört auch, bei den anstehenden Umbauten am Bahnhof Bad Malente-Gremsmühlen und am Bahnhofsumfeld die Reaktivierungsfähigkeit des Lütjenburger Bahnhofsgleises zu sichern und zu erhalten.

## **► Bürgerbeteiligung**

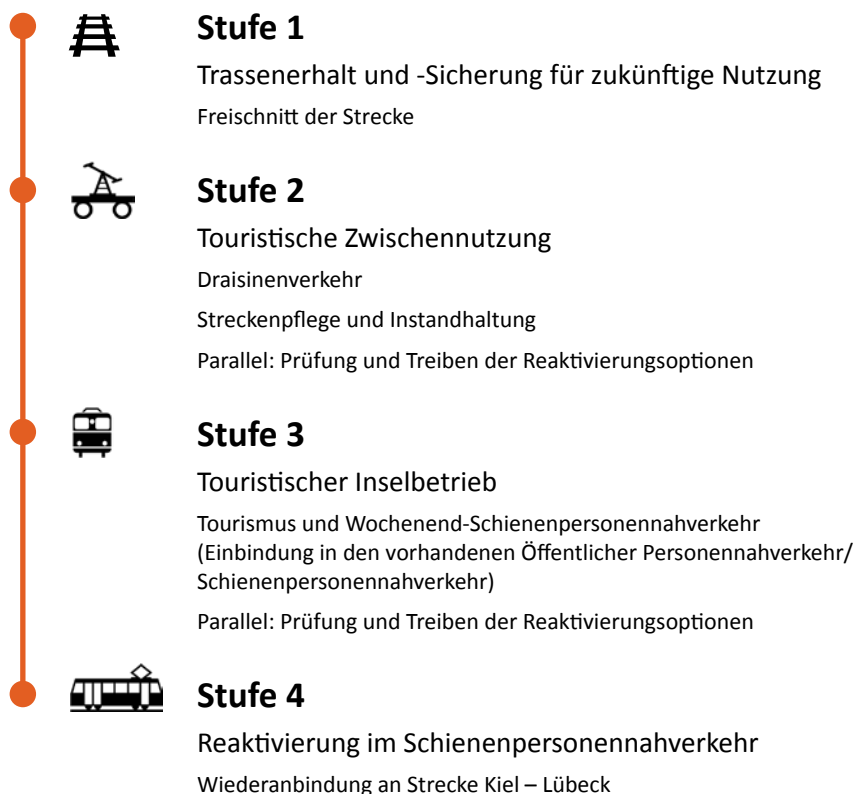
Nachdem die Strecke lange nicht mehr verkehrlich genutzt wurde, wird ein Teil der Ratsvertreter/-innen und Bürger/-innen skeptisch ob des Verkehrswertes oder der Machbarkeit sein. Deswegen ist frühzeitige Aufklärung und professionelle Information nötig. Bei den bisherigen Beteiligungsformaten des Zukunftsprozesses Malente 2030 haben bereits viele Bürgerinnen und Bürger die Reaktivierung der Bahnstrecke

Bad Malente-Gremsmühlen – Lütjenburg angesprochen, positiv bewertet und gewünscht. Dies ist auch in der daraus entstandenen langfristigen Gemeindestrategie (IGEK) festgehalten. Die Stadt Lütjenburg kämpft ohnehin seit Jahren für den Erhalt und die Reaktivierung ihrer Bahnstrecke, da sie nur über die Verbindung nach Malente jemals wieder Zugang zum Schienennetz bekommen kann.

### ► Nur was erhalten bleibt, kann wieder reaktiviert werden

Auch die Bahnstrecke Bad Malente-Gremsmühlen – Lütjenburg kann daher zukünftig wieder einen erheblichen verkehrlichen Wert für die ganze Region bekommen, dessen Ausmaß aufgrund der sich verändernden Rahmenbedingungen derzeit noch gar nicht voll absehbar ist. Die politischen Entscheidungsträger sollten vor dem Hintergrund ihrer Verantwortung für kommende Generationen weitblickend handeln und den Streckenerhalt daher unbedingt dauerhaft sicherstellen, sowie langfristig eine Reaktivierung anstreben. Es ist ausreichend Potenzial vorhanden, eine Reaktivierung anzugehen. Zumindest ist diese Option für die langfristige Zukunft unbedingt zu wahren.

## Stufenkonzept der Reaktivierung



#### Kontakt:

**Arbeitskreis Reaktivierung Schienenstrecken in Ostholstein**

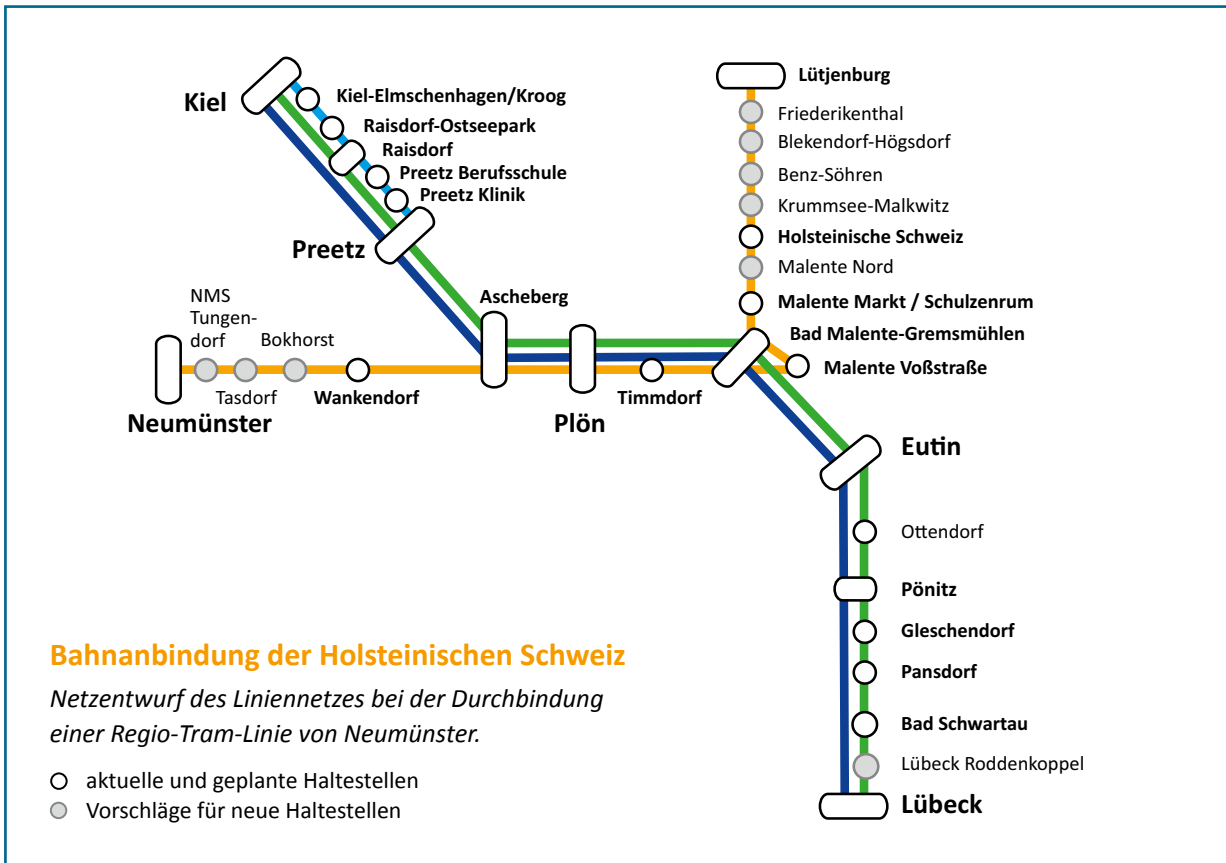
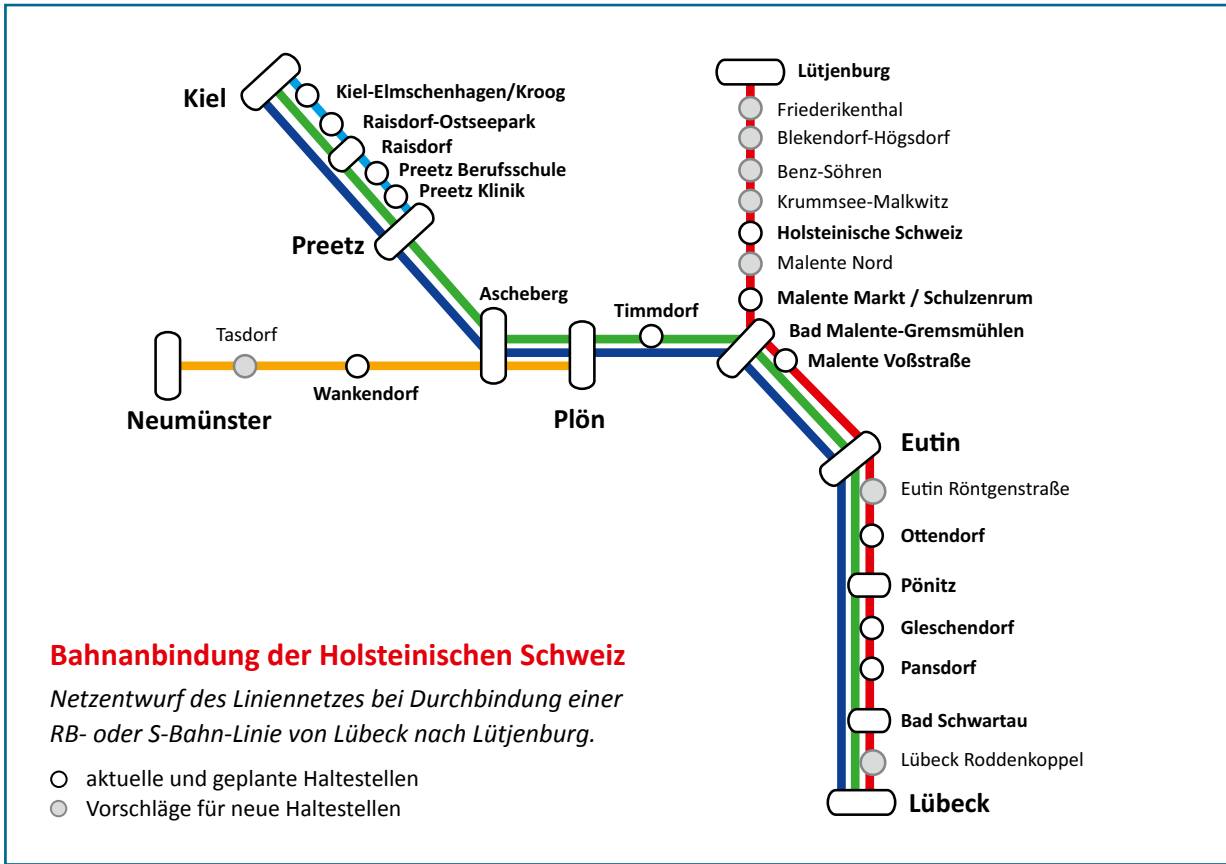
**c/o Prof. Dr. Heiner Monheim**

Schweizer Straße 56 A, 23714 Malente

04523-8838903 oder 0170-8048154

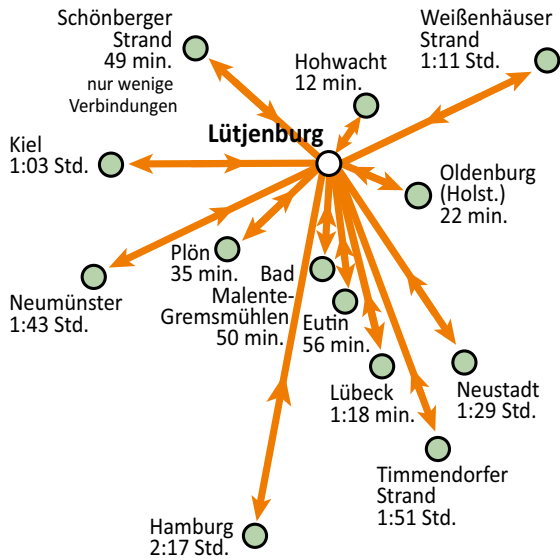
heinluettenborg2030@gmx.de





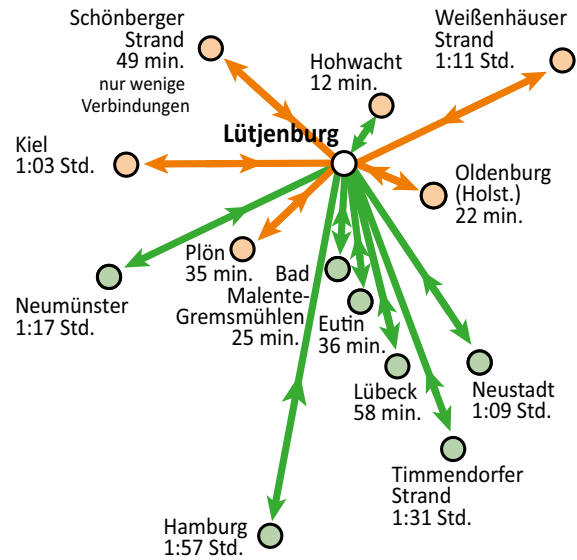
### Reisezeiten von/nach Lütjenburg

(Durchschnitt der schnellen, regelmäßigen Verbindungen)

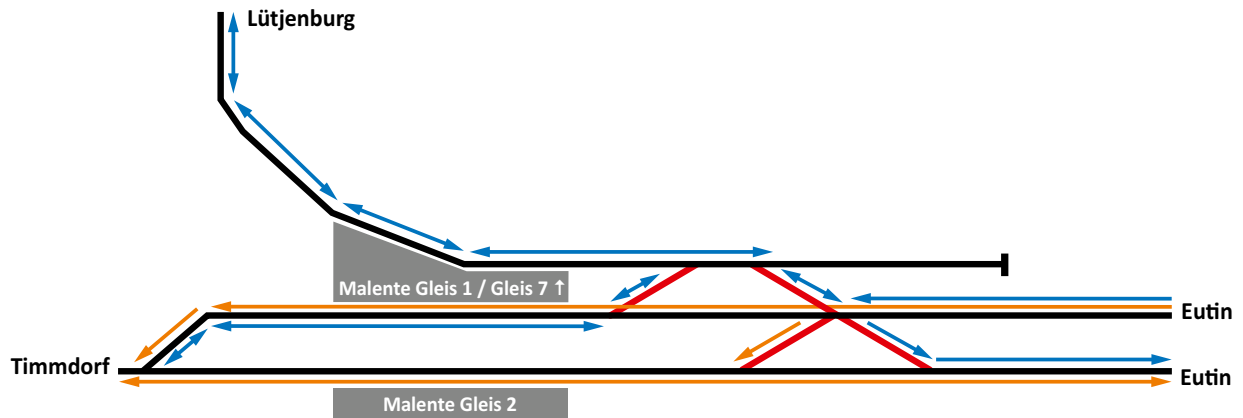


### Mögliche Reisezeitverkürzungen von/nach Lütjenburg

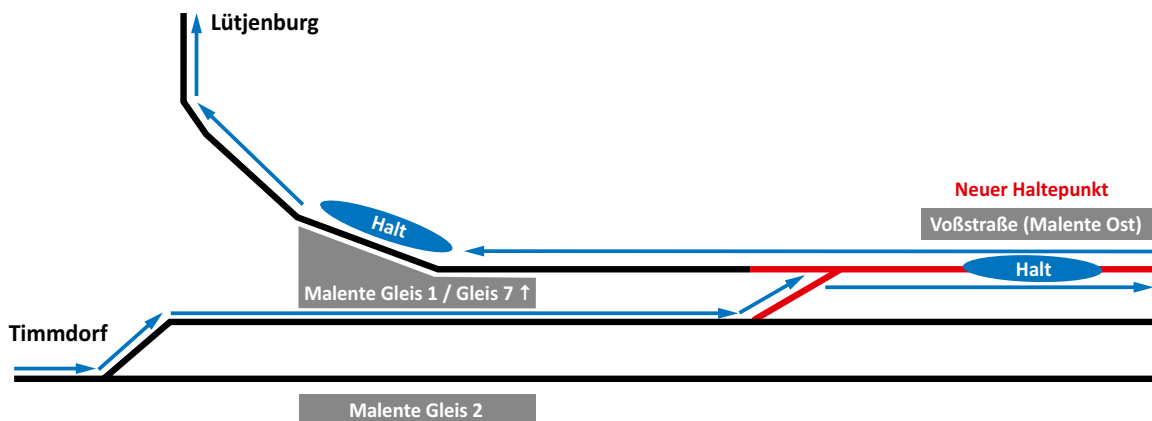
(Durchschnitt der schnellen, regelmäßigen Verbindungen)



Vergleich der derzeitigen Reisezeiten von/nach Lütjenburg mit den möglichen Reisezeiten durch eine Reaktivierung der Bahnstrecke Bad Malente-Gremsmühlen – Lütjenburg. Selbst ohne eine Optimierung der Busverkehre würden sich die Reisezeiten insbesondere in südlicher Richtung (z.B. nach Lübeck, Hamburg und Neumünster) stark verbessern.



Gleisplan Bahnhof Bad Malente-Gremsmühlen (mit Y-Einfädelung von Plön nach Lütjenburg), 1975.



Schemenhafte Darstellung einer Y-Fahrt von Neumünster kommend Richtung Lütjenburg im Bahnhof Bad Malente-Gremsmühlen mit zusätzlichem Halt an der Voßstraße (Malente Ost). Die Strecke Kiel – Lübeck würde hierbei kaum belegt werden. Zudem wäre nur die rot eingezeichnete Gleistrasse samt Weichen wieder zu errichten.