

Signale stehen auf Rot

Auf der Bahnstrecke Kiel – Schönberger Strand sollen wieder regelmäßige Züge fahren. Doch die Planungen stocken.

Während auf der Strecke Rendsburg – Kiel die Rückkehr der Bahn gefeiert wird, müssen sich Befürworter der Strecke Schönberger Strand – Kiel noch gedulden. Vorerst liegen die Pläne auf Eis. Zudem sind die Gleise auf der auch als „Hein Schönberg“ bekannten Strecke jetzt komplett gesperrt.

Alles ruht. Doch schon bald wird wieder auf der Strecke Schönberger Strand – Kiel wieder gebaut. „Wenn in der nächsten Zeit Bahnarbeiter in orangefarbener Montur an den Gleisen zu sehen sind, bedeutet das nicht, dass die Reaktivierung von ‚Hein Schönberg‘ beginnt“, sagt Dennis Fiedel, Pressesprecher der Nah.sh GmbH – ehemals LVS, Landesweite Verkehrsservicegesellschaft. Vielmehr wird der Oberbau mit Schienen und Schotter notdürftig erneuert, damit auf der Strecke vom Schönberger Strand bis zum Knotenpunkt Oppendorf wieder Züge fahren können. In Oppendorf verläuft die Eigentumsgränze zu Kiel. Ab hier bis zum Schönberger Strand ist die VKP (Verkehrsunternehmen Kreis Plön GmbH) Eigentümerin der Strecke. Zwischen Schönberg und dem Schönberger Strand ist sie an den Verein Verkehrs-

amateure und Museumsbahn (VVM) verpachtet.

Weil der Zahn der Zeit an der von der Museumsbahn und den Kieler-Woche-Zügen genutzten Strecke nagt, muss sie dringend saniert werden und wurde betrieblich gesperrt. Allerdings verfügt die VKP nicht über die erforderlichen Mittel und hat sich deshalb ans Land gewandt. Von hier fließen nunmehr Gelder für die Ausbesserung, die im Frühjahr abgeschlossen sein soll. Ziel ist es, die Bahnanlage bis Ostern wieder befahrbar zu machen. Dahinter steht nicht nur die Absicht, Museumsbahn und Kieler-Woche-Züge wieder fahren zu lassen. „Auch bei der Reaktivierung von ‚Hein Schönberg‘ brauchen wir betriebsfähige Gleise für die Baufahrzeuge der Bahn“, erklärt Lukas Knipping, bei der Nah.sh zuständig für die Infrastruktur.

Derzeit ist das Thema „Reaktivierung“ aber mit einem großen Fragezeichen versehen – einem „Finanzierungsfragezeichen“, wie Dennis Fiedel es nennt. Schuld daran ist der Streit zwischen Bund und Ländern über die sogenannten „Regionalisierungsmittel“. Diese Gelder werden für die laufenden Kosten der Bahn gebraucht, also zum Betrieb und Unterhalt der Strecken. Fachleute sind sich einig, dass die Kosten in den ver-

gangenen Jahren explodiert sind. Daher verlangen die Bundesländer eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel von derzeit 7,3 Milliarden Euro auf 8,5 Milliarden Euro pro Jahr und eine dynamische prozentuale Erhöhung um 2,8 Prozent bis 2030.

Die Antwort von Bundesfinanzminister Wolfgang Schäuble ist ein klares „Nein“. Er bietet den Ländern für dieses Jahr gerade mal eine Erhöhung der 7,3 Milliarden Euro um 1,5 Prozent an und will die Regionalisierungsmittel dann einfrieren. Um ihre Forderungen durchzusetzen, haben die im Bundesrat vertretenen Länder nunmehr am 28. November vergangenen Jahres einstimmig einen entsprechenden Gesetzesentwurf eingebracht. Sie betonen, dass die Regionalisierungsmittel eine unverzichtbare Säule zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) seien. „Der Ball liegt jetzt im Spielfeld des Bundes“, sagt Dennis Fiedel, „bei uns stehen derzeit alle Signale auf Rot.“



Foto: Deutsche Bahn

Vorerst gestoppt wurde die Reaktivierung von ‚Hein Schönberg‘ bereits im Frühjahr 2014. „Bevor das Thema Regionalisierungsmittel nicht abschließend geklärt ist, können wir nicht in die Entwurfs- und Genehmigungsplanung einsteigen“, erläutert Lukas Knipping. Das gelte übrigens auch für andere

Projekte wie etwa die geplante S-Bahn-Linie S4 zwischen Hamburg-Altona, Ahrensburg und Bad Oldesloe. „Es gibt keine Prioritätenliste“, ergänzt Dennis Fiedel, „wir gehen davon aus, dass es einen sinnvollen Umgang mit den Mitteln geben wird, sobald sie zur Verfügung stehen.“

Für die Reaktivierung der Gesamtstrecke sind vom Bund 30 Millionen Euro bereitgestellt worden. Aus Kieler Richtung ist die Strecke bis Oppendorf mit Kosten von rund 4 Millionen Euro inzwischen fertig. Dort wurde bis zum Herbst gebaut; die Einrichtung eines elektronischen Netzwerkes als Anschlusspunkt für weitere Stellwerke folgt in diesem Jahr. Ab Frühjahr sollen in Kiel auch die noch fehlenden Übergänge gebaut werden. Im Kreis Plön wird derzeit mit Hochdruck an einem neuen Bus-/Bahnkonzept gearbeitet, das neu in Auftrag gegeben wurde. Bis Mai erwartet man ein abgeschlossenes Ergebnis der Gutachter Stange und Kramer aus

Eutin (Stange Verkehrslogistik Consulting), die auch den Regionalen Nahverkehrsplan für den Kreis Plön gestaltet haben.

„Es wäre gut, wenn sich die Kommunen inzwischen mit dem Ausbau der Haltepunkte und der Planung der Bahnhöfe beschäftigen und in die Genehmigungsplanung einsteigen würden“, sagt Knipping. „In Probsteierhagen ist zum Beispiel die Standortfrage noch immer nicht geklärt.“ Dazu kommt die Gestaltung des Stationsumfeldes, für das die Kommunen die Verantwortung tragen. Die Investitionskosten dafür werden durch das Land zu 75 Prozent gefördert.

Insgesamt ziehen Knipping und Fiedel ein Abspecken des Vorhabens oder gar Scheitern des gesamten Projektes nicht in Betracht. Daran würden auch die Proteste einzelner Gemeinden oder Initiativen nichts ändern. Das sieht eine der Initiativen, die für den Bus und gegen die Bahn auf der Strecke ist, ganz anders (siehe die Beiträge „Pro“ und „Contra“ auf dieser Seite). „Landesweit gehen die Fahrgastzahlen der Bahn kontinuierlich hoch“, stellen die Nah.sh-Mitarbeiter dagegen fest, „man muss auf Zeit fahren, das war bei der Reaktivierung der jetzt eingeweihten Strecke Rendsburg – Kiel genauso.“

Gabriele Butzke

DIE BAHN SPALTET DIE PROBSTEI

Eine Modernisierung der Strecke soll etwa 30 Millionen Euro kosten, die der Bund aus Regionalisierungsmitteln zahlen will. Das jährliche Defizit bis zu maximal 1,7 Millionen Euro würden die Nah.sh und das Bundesland Schleswig-Holstein übernehmen. Hinzu kämen weitere 300.000 Euro, die die VKP beziehungsweise der Kreis Plön für den Busbetrieb übernehmen.

Den Befürwortern von „Hein Schönberg“, wie der Initiative „Pro Bahn“ kann es nicht schnell genug gehen mit der Reaktivierung der Strecke Kiel – Schönberger Strand. Die Bürgerinitiative „Für den Bus gegen die Bahn“ hingegen hält es für besser, die Mittel in ein verbessertes Buskonzept zu stecken.

Die Probsteier Rundschau hat mit den Sprechern beider Initiativen ein Gespräch geführt:

Seit Mitte März vergangenen Jahres, als die „Initiative Pro Bahn Probstei für Hein Schönberg“ gegründet wurde, kann sie sich über großen Zuspruch freuen. Stefan Hirt, Felix Franke und Schönbergs Bürgermeister Dirk Osbahr standen an der Spitze ihrer Mitstreiter und sammelten in kurzer Zeit 3.000 Unterschriften für die Bahn. Sie wurden Verkehrsminister Reinhard Meyer im Kieler Landeshaus übergeben.



Stefan Hirt

30 Millionen Euro für die Reaktivierung der Bahnstrecke Schönberger Strand – Kiel hält „Pro Bahn“ laut ihrem Sprecher Stefan Hirt für eine gute Investition, zumal sie nicht von den Kommunen oder dem Kreis Plön, sondern vom Bund bezahlt werden. Er verweist darauf, dass das Land auch die errechneten jährlichen Defizite trägt.

Argumente pro Bahn:

- ☑ 30.000 Fahrer von Fahrzeugen, die zu den Hauptverkehrszeiten durch den Kieler Ostring fahren, könnten auf die durch Staus nicht gefährdete Bahn umsteigen.
- ☑ Touristen, die bis Kiel mit der Bahn anreisen (bereits zehn Prozent der Probstei-Urlauber im Jahre 2013), könnten bis zum Urlaubsort weiterreisen und wären im Urlaub mobil. Dasselbe gelte auch für Patienten der Reha-Klinik.
- ☑ Mit der Bahn seien Zeitgewinne von 15 Minuten (Kiel – Schönberg) und 20 Minuten (Kiel – Schönberger Strand) möglich – und das ohne Stau und Stress. Was nach wie vor auch für die Initiative „Pro Bahn“ wichtig bleibe, sei ein ausgewogenes und vernünftiges Bus-/Bahn-Konzept, betont Stefan Hirt. Dabei müssten auch neue Wege wie Bürgerbus oder Ruf taxi/Rufbus berücksichtigt werden. (utz)

Die Initiative „Bürger für den Bus – gegen die Bahn“ hat ihr Hauptargument schon im Namen integriert. Die Sprecher Dagmar Hecht und Konrad Gromke machten im Gespräch mit der Probsteier Rundschau nochmals deutlich, dass die Initiative klar dem Bus den Vorrang gebe.



Dagmar Hecht

Ein Argument für den Bus sei insbesondere die Flexibilität. „Noch können die Bürger mindestens in einem halbstündigen Rhythmus an über 20 Bushaltestellen zwischen dem Schönberger Strand und Schönkirchen zusteigen. Dazu gehören allein in Probsteierhagen fünf und in Schönkirchen vier Stationen. Zudem hält der Bus auch in allen Dörfern mindestens einmal. Das wird mit einer möglichen Bahnverbindung nicht mehr möglich sein“, sagt Hecht. „Dann

werden viele eine Strecke bis zu zwei Kilometer zwischen Haus und Bahnhof zurücklegen müssen“, ergänzt Gromke. Oder sie warten auf einen Bus, der sie zum Bahnhof bringt. Für die Initiative sei das eine klare Verschlechterung der Mobilität für die Region.

Ein weiteres Argument der Initiative sind die Kosten. Eine Modernisierung der Strecke soll besagte 30 Millionen Euro kosten. Zum jährlichen Defizit kommen dann noch mal Kosten für Aufbau und Instandhaltung der Infrastruktur. Hier könnte das Land bis zu 75 Prozent der Kosten beim Aufbau bezuschussen. Den Rest müsste die Kommune übernehmen. Das gelte auch für die gesamten Kosten Instandhaltung. Die Initiative ist dafür, dieses Geld lieber in saubere und mehr Busse zu investieren. „Ein intelligentes Buskonzept für die Region wäre um ein Vielfaches hilfreicher als die Wiederbelebung der Bahnstrecke“, betont Sprecherin Dagmar Hecht. (jh)