

Streckensanierung ab Sommer: Licht für Hein Schönberg auf Grün

ast. Schönberg/Schönkirchen. Zwei sehr gut besuchte Veranstaltungen haben vergangene Woche in der Probstei und in Schönkirchen die Diskussion um die Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel-Schönberger Strand fortgeführt. Der Probsteer bringt Sie auf den Stand der Dinge.

Kann das Projekt noch kippen?

Nein. Die rot-grün-blaue Koalition hat die Absicht der Vorgängerregierungen bekräftigt, die Strecke zu reaktivieren. Kritiker können allenfalls versuchen, Verschlechterungen im Busbereich möglichst gering zu halten. Ab 2016 sollen auf der weitgehend eingleisigen Strecke dieselbetriebene Fahrzeuge des Typs LINT 41 fahren. Die Regionalbahn Schleswig-Holstein fährt von 5 Uhr bis Mitternacht alle 30 Minuten in beide Richtungen.

Was sagen die Befürworter?

„Bahn auf die Schiene, und die Region hat Zukunft“, sagt es Schönbergs Bürgermeister Dirk Osbahr klar. Die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft (LVS), 2009 vom Land mit der Planung beauftragt, will mehr Menschen für den Nahverkehr gewinnen. Das gehe am ehesten über die Bahn, betonen Geschäftsführer Bernhard Wewers und Projektleiter Lukas Knipping immer wieder. Wolf Mönkemeyer, Amtsvorsteher der Probstei sieht das Projekt insgesamt als „Chance für unsere Region“. Lässt sich dadurch sogar der Trend zum Wohnen in der Stadt aufhalten? Der Kreistagsabgeordnete Gerd Drefßler sagte in Schönberg jedenfalls: „Andere Regionen sehnen sich nach solchen Gelegenheiten.“

Was sagen die Kritiker?

Viele Bürger glauben nicht, dass tatsächlich, wie errechnet, 1.500 Fahrgäste die Bahn täglich nutzen werden. Die Investitionen von 30 Millionen Euro sehen sie als Verschwendung von Steuergeldern – zumal ein jährliches Defizit von 1,5 Millionen Euro einkalkuliert ist. Schließlich hatte man 1981 den Betrieb aus wirtschaftlichen



Im Kieler Hauptbahnhof laufen die Arbeiten für eine neue Taktung. Ab Dezember sollen kurz vor der vollen Stunde alle Regionalzüge ein- und einige Minuten später wieder ausfahren. Ab 2016 gehört der Zug zum Schönberger Strand dazu.

Gründen eingestellt. Und: der Busfahrplan wird zwangsläufig ausgedünnt (siehe unten). „Das führt an einigen Stellen zu Verschlechterungen, das wissen wir“, so Wewers. Jedoch arbeiteten LVS und VKP zusammen an einem Bus-Bahn-Konzept. Klar sei geregelt: das Land finanziert die Bahn, der Kreis den Bus. Unterstützung auch im Zubringerverkehr lehnt Wewers ab: „Es kann nicht sein, dass das Land in eine Grundfinanzierung von Bussen einsteigt.“ Der frühere Amtsvorsteher Hagen Klindt und der Heikendorfer Kreistagsabgeordnete Claus Theis monieren fehlende Haltepunkte für kleine Orte wie Passade. Die LVS gibt zu: Um die gesamte Strecke in 26 Minuten zu schaffen, könne es nicht mehr Haltepunkte geben. Die Schönkirchener kritisieren, sie müssten zum größten Teil weite Wege zum möglichen neuen Standort am Ortsausgang Richtung Schönhorst in Kauf nehmen. Der Bus decke dagegen die Gemeinde ab.

Was kommt auf die Gemeinden zu?

Schönkirchen, Probsteierhagen und Schönberg tragen 25 Prozent der Kosten für den Umbau des Bahnhofs und des Umfelds. Förderungsanträge können sie bis 2019 ans Land stellen.

Nur muss erst klar sein, wo der Bahnhof steht: In Probsteierhagen besteht die Wahl zwischen dem alten Standort an der Jürgenskoppel und einer neuen Fläche am Ortsausgang Richtung Röbs-

dorf. In Schönberg beschwerten sich einige Probsteierhagener erneut, die LVS rede nicht mit ihnen. Knipping bevorzugt einen neuen Standort. Ebenso plant er den für Schönkirchen, am Ortsausgang Richtung Schönhorst. Der frühere Bürgermeister Eckhard Jensen bezweifelt, dass alle Gemeindevertreter auch dafür seien. 160.000 Euro Eigenbeteiligung am Bau räten Schönkirchen „richtig weh“. Wegen der Haltestelle am Dorfteich müssten Busse zudem nicht unbedingt den alten Bahnhof anfahren.

Was ist die neue VKP-Rolle?

Wochentags halbiert sich das Angebot der Linie 200/201. Die Busse fahren von 5 bis 10 Uhr und 15 bis 19 Uhr nur noch alle

30 Minuten. Ansonsten einstündig: wie bisher am Wochenende. Dabei ist die 200 mit 4.700 Fahrgästen am Tag (eine Zählung an einem Schultag im November 2013) erfolgreich, so Geschäftsführer Friedrich Scheffer. Die VKP betreibt sie kostendeckend.

Kommt die Bahn, fährt die 200 bis Stakendorf und Krummbek. Die Strecke bis Schönberger Strand übernimmt stündlich die 120. Der VKP gehören die Gleise von Oppendorf bis Schönberg. Die Trassengebühr könne

100.000 Euro pro Jahr Gewinn bringen, so Scheffer. Beim Bus rechnet er mit einem Verlust von bis zu 400.000 Euro. Zu einer Erhöhung der Kreisumlage werde es deswegen aber nicht „reflexartig“ kommen, so Landrätin Stephanie Ladwig in Schönberg. Laut Scheffer könne die VKP Linien stark halten oder ausweiten – das müsse nur jemand finanzieren.

Was passiert jetzt?

Die Strecke muss ausgebaut und schneller werden. Stellenweise ist sie auf 100 Stundenkilometer zugelassen. In den Kreuzungsbahnhöfen Schönkirchen, Probsteierhagen und Schönberg entsteht ein zweites Gleis. Die Verkabelung der Strecke geschieht mit Glasfasern. Die Gleise werden durchgängig verschweißt. Die 30 Millionen Euro Investitionskosten erhält das Land aus Bundesmitteln. Sie fließen in die Gleiserneuerung sowie den Ober- und Unterbau. „Die Sanierung der Strecke wird definitiv dieses Jahr beginnen (in mehreren Bauabschnitten, ausgehend von Kiel). Die Arbeiten werden nach letztem Stand voraussichtlich im Anschluss an die Kieler Woche beginnen“, so LVS-Sprecher Dennis Fiedel. Zuvor reicht die LVS Umwelt-, Lärm- und Emissionsgutachten



Neuer Standort für Probsteierhagen? Hier an der Lindenstraße könnte einer der Kreuzungsbahnhof von Hein Schönberg entstehen.

Fotos Stolte

beim Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr zur Genehmigung ein. Das elektronische Stellwerk Oppendorf soll bis Oktober stehen. Private Übergänge will die LVS schließen, da die Besitzer für Sicherheit verantwortlich sind.