

Tote Bahntrasse: Hindernis oder Chance für die Region?

Ein von der AktivRegion bezuschusstes Gutachten soll Klärung bringen

Plön/Neumünster – Mit Hilfe eines Gutachtens wollen die Städte Plön und Neumünster die stillgelegte Bahnstrecke Neumünster-Ascheberg doch noch retten und eine Entwidmung durch das Eisenbahnbundesamt verhindern.

Die 20 000 Euro teure Machbarkeitsstudie, die Auskunft über zukünftige Chancen der Strecke geben soll, wird zur Hälfte finanziert von der AktivRegion Schwentine/Holsteinische Schweiz. Die Grundeigentümer, die die Bahntrasse inzwischen gekauft haben und sie anderweitig nutzen wollen, sind empört über den Zuschuss.

„Das Gutachten hätte man sich sparen können. Man muss nur die Verkehrsbetriebe im Kreis Plön fragen. Die Busse nach Neumünster sind immer leer“, sagte Ludwig Hirschberg, durch dessen landwirtschaftlichen Betrieb in Perdoel (Gemeinde Belau) sich die Trasse schneidet. Er sei überrascht, dass die AktivRegion Gelder, die eigentlich für den ländlichen Raum gedacht seien, für die Interessen von zwei Städten einsetze. Das Gutachten wertete Hirschberg als Mittel, das laufende Entwidmungsverfahren zu verzögern oder sogar zu verhindern. Und ohne Entwidmung dürfen die Gleise und der Bahndamm aus Schotter nicht zurückgebaut werden.

Er gibt der Bahnstrecke, auf der vor 25 Jahren der letzte Zug rollte, auch in Zukunft keine Chance. Für Güterverkehr mache sie keinen Sinn mehr. Und die Bewohner der Dörfer kämen günstiger und bequemer mit dem Bus in die Zentren.



Die verwaiste Bahnstrecke zwischen Neumünster und Ascheberg: Wirklich eine Option für die Zukunft oder ein Hindernis für ländliche Entwicklung? Foto Leng

Matthias Saggau, Landwirt aus Kalübbe, weist auf die große Einigkeit hin, die in den Gemeinden zwischen Plön und Neumünster herrsche: Die neuen Grundeigentümer wollten die insgesamt 42 Hektar Trassengelände nur teilweise landwirtschaftlich nutzen, indem geteilte Felder nun zusammengelegt werden können. Man habe Vorschläge, wo man Wanderwege für die Gemeinden anlegen oder sich kleine Biotope entwickeln könnten.

Ludwig Hirschberg sieht in dem Abbau der Anlagen auch einen Beitrag zur Aufwertung des Landschaftsbildes. Der Bahndamm blockiere an vielen Stellen die Aussicht auf Täler und Seen. Wenn eine

Verkehrsstrecke überflüssig geworden sei, müsse sie auch wieder zurückgebaut werden dürfen.

Hirschberg und Saggau wiesen Behauptungen zurück, mit dem Kauf der Gleise würde man ein Geschäft machen beispielsweise mit dem Weiterverkauf des Stahls und des Schotters. Hirschberg zahlt nach eigenen Angaben sogar etwas zu, weil der Abtransport nicht durch die Erlöse gedeckt werden würde. Den Schotter wieder in Bahntrassen zu verbauen, sei wegen weiter Transportwege unsinnig. Für andere Nutzungen sei seine Qualität nur minderwertig. Hirschberg blickt mit dem Landkauf vor allem auf die Zukunft seines

Gutes Perdoel und auf der Region um Belau, die ohne tote Bahntrasse aufgewertet würden. hjs

**Klöster, Kuppel
und Glanz der Zaren**
Von Moskau nach
mit MS Ivan Bunin
21. bis 31. Juli 2010

Moskau präsentiert sich mit herausragenden Bauten und Anlagen vor dem mächtigen Kreml und dem riesigen Roten Platz. St. Petersburg zeugt sich mit einer mächtigen Vielfalt g