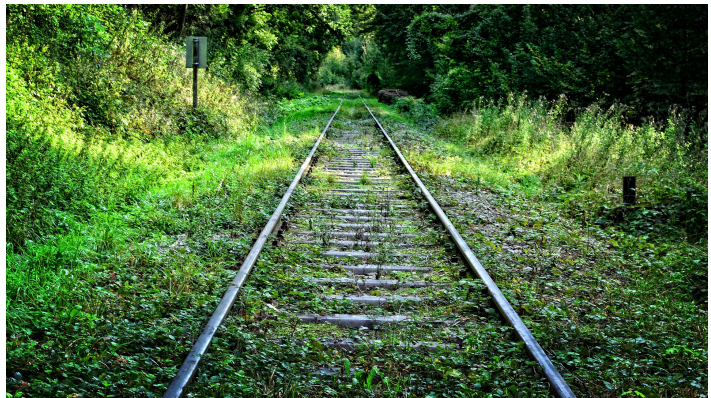




# ALTE BAHNSTRECKEN REAKTIVIEREN, KLEINE ZWISCHENHALTE WIEDER ÖFFNEN

Veröffentlicht am 13.07.2020 um 11:42 von Redaktion Stodo.NEWS

**Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und die Allianz pro Schiene teilen mit, dass 291 Städte und Gemeinden mit über drei Millionen Einwohner/innen allein durch Streckenreaktivierung ans Schienennetz angebunden werden könnten. Eine Reaktivierung ist allemal schneller und günstiger als ein Neubau dieser Strecken.**



Bahnfahrer müssen hart im Nehmen sein. Fährt man nicht von Metropole zu Metropole, kann die Reise gern mal auf einem größeren Bahnhof enden, denn kleinere Orte sind oftmals nur als Weiterfahrt mit dem Bus erreichbar. Auch in Ostholstein wurden kleinere Bahnhöfe geschlossen und alle Pendler und Schulkinder mussten per Bus zum nächstgrößeren Bahnhof gekarrt werden, um dort ihre Fahrt fortzusetzen. Das ist so umständlich, dass wieder mehr Menschen auf's eigene Auto umstiegen.

**Das "alte" Schienennetz in Deutschland verbindet immer noch viele kleine Orte miteinander. Diese alten Bahnstrecken zu reaktivieren würde wieder viel mehr Menschen auf die Schiene locken. / Foto: pixabay**

**Einige Strecken wurden beibehalten und nur die kleinen Halte wurden aufgehoben, andere Strecken wurden gleich ganz brach liegen gelassen, da sie als unlukrativ galten.**

Seit der Bahnreform 1994 wurden immer mal wieder kleine Streckenabschnitte reaktiviert. In SH bisher 47 km im Personenverkehr. Das ist jedoch noch viel zu wenig und andere Strecken wurden dafür eingestellt. Verfolgt man den Werdegang, zieht sich eine Reaktivierung der kleinen Strecken gern mal über 20 Jahre hin. Das muss deutlich schneller werden.

Die Zeichen dafür stehen gut: Nicht nur in der öffentlichen Wahrnehmung ist das Ansinnen, wieder mehr Züge zu brauchen und zu nutzen gestiegen, auch die Bundesregierung will bis 2030 die Fahrgastzahlen auf der Schiene verdoppeln und den Marktanteil des Schienengüterverkehrs auf 25 Prozent erhöhen. Dafür muss selbstverständlich die Infrastruktur stimmen. Wieso also nicht erst einmal bereits Vorhandenes reaktivieren? Nicht überall wurden die Schienen demontiert und die Strecken könnten mit relativ geringem Aufwand wieder flott gemacht werden. Da wir aber wissen, dass die Bundesregierung sich gern auf ihre unmittelbare Umgebung und die dichter besiedelten Bundesländer konzentriert, müssen Schleswig-Holsteins Landespolitiker aufpassen, dass das nördlichste Bundesland nicht wieder auf die hintersten Ränge abfällt.

Ein an den Bahnverkehr angeschlossener Ort erhöht seine Attraktivität für die Bevölkerung und die Wirtschaft. Arbeitnehmer kommen so besser zu ihrem Arbeitsplatz und Schüler und Studenten besser zur nächstgelegenen Schule oder Uni. So manch Autofahrt ließe sich dadurch vermeiden. Man stelle sich nur vor, dass z. B. Ahrensböck per Schiene mit Lübeck verbunden wäre. Mit einem Schlag würden sicherlich mindestens 300 Autos von den Straßen verschwinden.

In Schleswig-Holstein werden vom VDV und der Allianz pro Bahn in ihrer [Broschüre](#) Strecken zwischen Büdelsdorf - Fockbek, Neumünster-Ascheberg, Brunsbüttel-Wilster, Wrist - Kellinghusen, Kiel - Schönberger Strand und von Ratzeburg nach Hagenow (SH und MV zusammen) genannt, die es zu betrachten gilt.

Natürlich sind auch jetzt schon Familien und Einzelpersonen zu beobachten, die mit der Bahn in den Urlaub fahren oder ihre Arbeitsstrecke so absolvieren, aber wie man an den langen Staus auf den Autobahnen erkennen kann: Immer noch nicht genug.