

Neue Chancen auf alten Gleisen

Wie auf einer stillgelegten Bahnstrecke der Schienenverkehr revolutioniert werden soll



Wissen, das weiterhilft:
Energiekrise Spezial

Eckard Gehm

In Ostholstein haben Bürger eine stillgelegte Bahnstrecke gekauft. In Kooperation mit der Kieler Universität soll auf dem Gleis zwischen Malente und Lütjenburg eine neue Zukunft für den ländlichen Schienenverkehr entwickelt werden. Geplant ist nicht weniger als eine Revolution.

Sitze, Lenker, Pedale und Ketten vom Fahrrad, dazu vier Räder: Viel mehr Technik gibt es nicht bei den Draisinen, die sich bei der Tourist-Information in Malente mieten lassen. Mit Muskelkraft geht es dann Richtung Lütjenburg, 17 Kilometer durch die Natur. Eine wichtige Lektion, die für die Energieeffizienz auf der Schiene spricht, bemerkt man sofort. „Treten ist so leicht, weil der Rollwiderstand gering ist“, erklärt Sven Ratjens.

Suche nach der Zukunftstechnik für die Schiene

Ratjens, 33 Jahre alt, ist Mitglied im Verein Schienenverkehr Malente-Lütjenburg, der seit Jahren vergeblich um die Reaktivierung der Strecke gekämpft hat. Im Februar hat der Unternehmensberater eine Gesellschaft gegründet und sie dann einfach gekauft. Für seine Ideen hatte Ratjens einen Investor begeistern können, der den „relevanten sechsstelligen Betrag“ übernahm.

Nun ist Ratjens Deutschlands jüngster Bahnchef und fährt zweigleisig: Das Ziel der Reaktivierung bleibt. Ihm geht es aber auch um energieeffiziente und klimafreundliche Zukunftstechnik für die Schiene. Die wollen sieben Hochschulen unter der Federführung der Kieler Christian-Albrechts-Universität auf der Strecke entwickeln.

Daten sammeln für eine Lokführer-KI

Am 1. Januar geht es los mit dem ersten Forschungsprojekt, dann werden Informatiker Kameras und Sensoren auf den Draisinen montieren und Daten sammeln, um eine Künstliche Intelligenz (KI) zu trainieren. Die kann für Züge genutzt werden oder auch kleine Fahrzeuge, die autonom auf der Schiene unterwegs sind, Taxi-Rail nennt sich diese Idee. „Wir wollen beweisen, dass



Ein Modell der Solartram, das Herbert Riemann entworfen hat. Foto: Herbert Riemann

ein wirtschaftlicher Schienenverkehr auch im ländlichen Raum möglich ist“, sagt Ratjens. Und: „Ich glaube nicht, dass wir den Menschen Mobilität verbieten können. Wenn wir ein energetisch nachhaltiges Transportmittel entwickeln, können wir eine Alternative zum Autoverkehr anbieten, was zugleich die Verkehrswende voranbringt.“

Neben Ratjens auf der Draisine sitzt Heiner Monheim (76), Verkehrswissenschaftler und emeritierter Professor der Universität Trier. Als Wahl-Ostholsteiner hat er sich dem Pro-

jekt „Hein-Lüttenborg“, wie die 1890 eröffnete Bahnstrecke im Volksmund genannt wird, verschrieben. Er sagt: „Hier fuhr früher ein Schienenbus, ein optimales Fahrzeug für kurze Strecken.“

Die kleinen roten Bahnen, mit Führerstand vorne und hinten, zuckelten von Mai 1954 bis zur Einstellung des Personenverkehrs im Mai 1976 zwischen Malente und Lütjenburg hin und her. Der Blick in diese Vergangenheit ist nur eine Perspektive für die Zukunft. Die Vorlage dafür lieferte der Industriedesigner Her-

bert Riemann den Malentern mit seinem Modell einer Solartram.

„Nicht zu groß, nicht zu schnell, nicht zu schwer, nicht zu teuer“, sagt Monheim. Wegen des geringeren Rollwiderstandes und der Leichtbauweise der Solartram sei ihre Energieeffizienz gegenüber Bussen um den Faktor zehn erhöht. Mit Solarpanelen auf dem Dach und entlang der Strecke würde sie den ganzen Tag fahren können, mit Schnellladung jeweils an den Endhaltestellen. 20 Sitzplätze hätte der Zug im Miniformat und ist mit maximal 80

Kilometern pro Stunde unterwegs sein. „Und wenn der Betrieb als Straßenbahn angemeldet würde, entfallen zahlreiche komplexe und kostspielige Vorgaben für die Strecke nach dem Eisenbahnrecht“, erklärt Ratjens.

Ratjens und Monheim sind überzeugt, dass ihr Projekt zu einer Blaupause werden könnte für die 5000 Schienenkilometer, die von der Bahn seit 1994 stillgelegt wurden. Wenn es gelänge, solche Strecken deutlich kostengünstiger zu reakti-

vieren, könnten etliche Regionen in Deutschland wieder an die Schiene angeschlossen werden, so die Idee.

Die Notwendigkeit dafür ist für Monheim auch wegen der Klimakrise unbestritten: „Unser Konkurrent ist das Auto, weshalb die Wiederherstellung der alten Netzdichte samt nachhaltiger Mobilität eine Chance für die dringend benötigte Verkehrswende ist.“ Bislang hat die DB Netz deutschlandweit 20 Strecken mit insgesamt 245 Kilometern für die Wiederbelebung ausgewählt. Bis in zehn Jahren sollen dort überall wieder Züge fahren.

Wann die erste Solartram fahren wird, ist ungewiss

Monheim kritisiert: „Es war nie die Stärke der Bahn, keine Maßnahmen, die sich schnell umsetzen lassen, zu priorisieren.“ Die vorhandene Infrastruktur ließe sich mit hochmoderner Technik sicherlich schneller wieder nutzbar machen. Auch daran soll in Malente geforscht werden, zum Beispiel zur innovativen Sicherung von Bahnübergängen.

Für den „Hein-Lüttenborg“ der Zukunft schätzt Monheim, dass ein Potenzial von 2000 bis 3000 Fahrgästen pro Tag besteht, in der Saison noch mehr. Wann die erste Solartram fahren wird, kann Ratjens aber noch nicht sagen, eine Firma, die einen Prototypen baut, ist noch nicht gefunden.

➔ Weitere Informationen zu unserem Energiekrise Spezial sowie zu unserem Newsletter „Sparflamme“ finden Sie unter shz.de/energie.



Sven Ratjens (links) und Prof. Reiner Monheim arbeiten daran, dass hier bald eine energieeffiziente und klimafreundliche Bahn über die Gleise rollt. Foto: Eckard Gehm



Bis 1976 fuhren solche Schienenbusse zwischen Malente und Lütjenburg. Sie sind Inspiration für den Pendelverkehr der Zukunft. Foto: Ostholsteiner Anzeiger



Hintergrund

Land will neun Bahnlinien neu beleben

Vier stillgelegte Bahnlinien sind in Schleswig-Holstein seit 1999 wiedereröffnet worden, darunter die zentral gelegene Strecke Neumünster-Bad Segeberg. Und geht es nach den Plänen der schwarz-grünen Landesregierung und deren Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen sollen bald neun weitere Linien neu belebt werden, drei davon in den nächsten fünf Jahren. Als erste soll 2024 die knapp fünf Kilometer lange Strecke zwischen der Stadt Rendsburg und deren Stadtteil Seemühlen reaktiviert werden. Ein Jahr später soll die Linie von Kiel-Oppendorf bis Schönberger Strand folgen, im Volksmund „Hein Schönberg“ genannt. Als dritte Strecke will Madsen Ende 2027 die Verbindung Wrist-Kellinghusen wieder in Betrieb nehmen. Durch die nur zwei Kilometer lange Trasse würden gleich 8000 Einwohner der Stadt Kellinghusen direkten Anschluss nach Hamburg-Altona erhalten.

Für sechs weitere Reaktivierungsprojekte gibt es noch keine Termine. Laut landesweitem Nahverkehrsplan sollen die vier Strecken Tornesch-Uetersen, Neumünster-Ascheberg, Geesthacht-Bergedorf und Flensburg-Niebuß eine neue Chance bekommen. Bei letztgenannter Strecke gibt es allerdings Widerstand in den Orten an der Trasse. Für die anderen drei Reaktivierungen kommt dagegen mehr Unterstützung aus deren Regionen. Konkrete Planungen des Landes gibt es aber noch für keine der vier Linien. Im Koalitionsvertrag der schwarz-grünen Landesregierung ist außerdem die Strecke Kappeln-Süderbrarup für eine Reaktivierung aufgeführt, wo derzeit nur eine Museumsbahn fährt. Und nicht zuletzt will Minister Madsen auch das geplante Projekt einer Solarstraßenbahn auf der Linie Bad Malente-Lütjenburg unterstützen. *bg*