

Erste Züge auf der Bahnstrecke Wrist-Kellinghusen sollen in drei Jahren rollen

Von [Christian Lipovsek](#) | 23.04.2024, 17:00 Uhr



Endstation Poller: Die ersten Gleismeter für die Strecke Wrist-Kellinghusen gibt es schon. Die Verbindung ist derzeit aber noch ein Abstellgleis, das vor dem Wittenkampsweg in Wrist endet. Foto: Christian Lipovsek

Sobald der sich durch lange Gutachten hinziehende Hochwasserschutz geklärt ist, kann mit dem Bau der Gleise begonnen werden. Eine Streckenerweiterung ist derzeit noch nicht geplant.

Nach dem Beschluss für die neunte Änderung des Flächennutzungs- sowie des Bebauungsplans Nr. 49 in Kellinghusen wächst die Hoffnung, dass nun die Bahnstrecke Wrist-Kellinghusen zügig reaktiviert werden kann. Das Land verfolge das seit Jahren geplante Projekt nach wie vor und wie im Landesnahverkehrsplan ausgewiesen mit hoher Priorität, teilt Harald Haase, Sprecher vom Verkehrsministerium in Kiel, mit. Er sagt: „Unsere Planung sieht eine Inbetriebnahme Ende 2027 vor.“

Dieses Ziel hatte zuvor auch schon die für die Schienenplanung zuständige Nah.SH genannt. Und Kellinghusens Bürgermeister Axel Pietsch betonte zuletzt:

„Die Reaktivierung der Bahnstrecke Kellinghusen-Wrist und damit die direkte Anbindung an die Metropole Hamburg ist ein sehr wichtiges Infrastrukturprojekt für die Stadt Kellinghusen.“

Axel Pietsch

Bürgermeister von Kellinghusen

Die Planungen liefen, teilt nun auch das Ministerium mit. Nach wie vor aber verzögerten „unerwartet umfangreiche Planungen für den Hochwasserschutz der Strecke“ die Ausführungen. Hier gab es zuletzt auch Kritik am Gutachter. „Aktuell steht die Abstimmung mit dem Neubaugebiet Poggenwiese im Mittelpunkt“, sagt Haase. Voraussetzung für die Reaktivierung der Strecke sei zudem die Inbetriebnahme des elektronischen Stellwerkes in Wrist. Dieses muss entsprechend aufgerüstet werden.



Startpunkt der Strecke ist Gleis 3 im Bahnhof Wrist. Ein elektronisches Stellwerk muss für den Betrieb noch in Dienst gestellt werden. Foto: Christian Lipovsek

Das Ministerium rechnet mit Gesamtkosten von 15 Millionen Euro. Der Hauptteil der Kosten – insgesamt 13,5 Millionen Euro – werde voraussichtlich vom Bund über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gefördert. Das Land will den Streckenbau dann mit etwa 1,5 Millionen Euro kofinanzieren.

Vorerst keine Verbindung Wrist-Itzehoe

Spekulationen, es werde letztlich eine Verlängerung der Bahnstrecke über Hohenlockstedt auch bis in die Kreisstadt Itzehoe geben, weist das Ministerium momentan zurück: „Derzeit ist das nicht geplant“, sagt Harald Haase. [Der Landesverband Schleswig-Holstein des Fahrgastverbandes Pro Bahn hatte diesen Schritt ins Spiel gebracht.](#)



Die alten Schienen sind am ehemaligen Bahnübergang Marienstraße/Liliencronstraße in Kellinghusen noch zu sehen. Foto: Christian Lipovsek

Klar ist: Die Reaktivierung der Strecke kann ohne den Hochwasserschutz nicht erfolgen, da die DB Netz den Betrieb von Bahnstrecken im Überschwemmungsgebiet nicht zulässt. Im innerstädtischen Bereich wird die Bahnstrecke dafür durch das Hochwasserschutzkonzept von Kellinghusen geschützt, auf der freien Strecke soll der Bahndamm angepasst werden.

Historie der Strecke

Die rund 22 Kilometer lange Bahnstrecke Wrist-Itzehoe war ab 1889 bis Ende September 1975 eine eingleisige Nebenbahn in Schleswig-Holstein. Wichtigster Unterwegshalt war der Bahnhof in der Kleinstadt Kellinghusen. Die Strecke führte durch eine flache Geestlandschaft und diente neben der Bedienung der Unterwegsbahnhöfe der direkten Verbindung von Itzehoe mit Wrist, Neumünster und Kiel mit Vermeidung des etwa 60 Kilometer längeren Umwegs über Elmshorn.

Im Jahr 1914 verkehrten täglich sieben Zugpaare über die Gesamtstrecke, hinzu kamen vier Zugpaare zwischen Kellinghusen und Wrist. Im Kursbuch von 1944 sind neun Zugpaare verzeichnet, 1963 waren es werktags zwölf Zugpaare; an Feiertagen verkehrten nur Busse. Am 1. April 1995 wurde der Abschnitt Itzehoe-Edendorf stillgelegt, der Abschnitt Wrist-Kellinghusen folgte am 1. Januar 1996. Im Güterverkehr fuhren zwischen Itzehoe-Edendorf bis zum 31. Dezember 1994 und zwischen Kellinghusen und Hohenlockstedt bis zum 1. März 1994 sowie zwischen Wrist und Kellinghusen noch bis zum 28. Mai 1995 Züge.