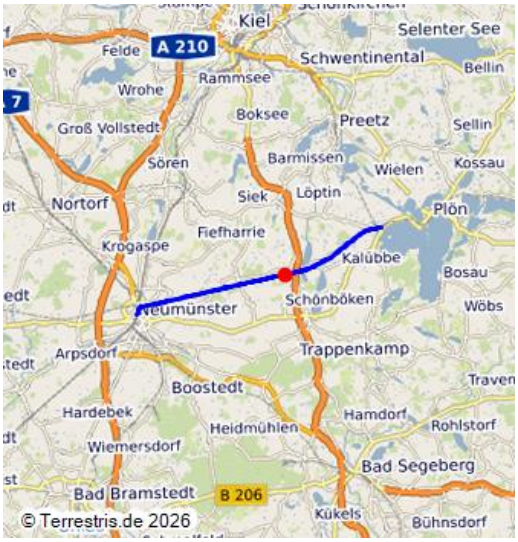
Eisenbahnstrecke von Neumünster nach Ascheberg

Ostholsteinbahn

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Ascheberg (Holstein), Belau, Bönebüttel, Kalübbe, Neumünster, Ruhwinkel, Schillsdorf, Wankendorf
Kreis(e): Neumünster, Plön
Bundesland: Schleswig-Holstein



Die Bahnstrecke von Neumünster nach Ascheberg verband von 1866 bis 1995 die Nord-Süd-verlaufenden Bahnstrecken von Altona nach Kiel sowie von Lübeck nach Kiel. Sie war vor allem für die lokale Wirtschaft und Bevölkerung von Bedeutung. Heute wird auf einer Teilstrecke ein Draisinenbetrieb angeboten.

Geschichte der Bahnstrecke

Bereits 1837 gab es Überlegungen der dänischen Regierung, Eisenbahnstrecken von Altona nach Kiel bzw. nach Neustadt in Holstein (Hafen an der Lübecker Bucht) anlegen zu lassen. Die Strecke nach Kiel wurde 1844 von der privaten *Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft* eröffnet. Da die dänische Regierung weiter an der Erschließung Ost-Holsteins interessiert war, erhielt 1845 ein Eisenbahn-Komitee die Konzession zum Bau und Betrieb der Verbindung von Neumünster über Plön und Eutin nach Neustadt (Holstein). Dieser Plan konnte nicht realisiert werden.
Die Altona-Kieler Eisenbahn verpflichtete sich 1863, die Strecke zu errichten, zusätzlich einer Verbindung von Plön nach Kiel.
Im Frühjahr 1864 begannen die Bauarbeiten, diese wurden jedoch durch den deutsch-dänischen Krieg (Februar bis Oktober 1864) behindert. Nach dem Ende des Krieges kam Holstein zunächst unter österreichische Verwaltung (österreichisch-preußisches Kondominium 1864 bis 1866). Die beiden Strecken wurden am **31. Mai 1866** eröffnet. Den Trennungsbahnhof legte man in Ascheberg an. Die Gesellschaft wurde 1884 verstaatlicht, den Betrieb übernahm die Preußische Staatsbahn (KPEV).

Die ursprüngliche Gesamtstrecke wurde später in drei Teilstrecken betrieben, den mittleren Abschnitt zwischen Eutin und Ascheberg bediente die Bahnlinie von Lübeck nach Kiel. Die beiden Endstücke von Eutin nach Neustadt bzw. von Ascheberg nach Neumünster wurden als separate Linien betrieben.
Die eingleisige Strecke war als Hauptbahn ausgewiesen und hatte zunächst zwei Zwischenstationen (Bokhorst und Wankendorf). Zu Beginn gab es zwei Zugpaare, die für die Strecke 53 Minuten brauchten. Der Zugverkehr nahm weiter zu, 1914 gab es sieben Zugpaare. Diese Zugfolge blieb bis zum Zweiten Weltkrieg in etwa bestehen. Die Strecke wurde in rund 30 Minuten befahren.
Im Güterverkehr wurden die landwirtschaftlichen Produkte der Region abgefahren und Heizmaterial, Dünger und andere Güter angeliefert. Zudem wurden mehrere Fabriken und Werke als Anschließer bedient, vor allem im Raum Neumünster.
Die Station Perdoel eröffnete man 1894. Ab 1912 querte die Kleinbahn von Segeberg nach Kiel die Bahnstrecke bei Wankendorf, ohne dass es eine Gleisverbindung gab.

Im Zweiten Weltkrieg gab es Zerstörungen vor allem im Bahnhof Neumünster, weniger an der Strecke selbst. Im Fahrplan 1945 gab es nunmehr nur noch ein Zugpaar, einen Güterzug mit Personenbeförderung (GmP), und dieser auch nur an drei Tagen in der Woche.
In den 1950er Jahren befuhren werktags 11 Zugpaare die Strecke, sonntags acht. Zwischen den 1950er- und 1970er-Jahren gab es Eilzüge zwischen Büsum und Eutin bzw. von Heide nach Neustadt. Der letzte Fahrplan 1985 umfasste acht Zugpaare, die nur noch werktags angeboten wurden. Zusätzlich und an den Wochenenden gab es parallelen Busverkehr. Ab 1954 wurden vor allem Schienenbusse eingesetzt. Die Eilzüge der 1970er-Jahre fuhren Akkumulatoren-Triebwagen der Baureihe 515.
In den 1950er-Jahren diente die Strecke auch dem überregionalen Güterverkehr, z.B. mit Durchgangszüge von Hamburg-Eidelstedt nach Skandinavien. Im Personenverkehr gab es langlaufende Verbindungen nach Neustadt in Holstein, Bad Oldesloe oder Itzehoe. Eine außergewöhnliche Verbindung war ein Personenzug von Klein Zecher (an der Grenze zur Deutschen Demokratischen Republik) über Hollenbek, Ratzeburg, Bad Oldesloe und Neumünster nach Ascheberg.
Wegen der abnehmenden Nutzung stellte die Deutsche Bundesbahn den Personenverkehr am 29. September 1985 ein. Der Güterverkehr blieb noch bis zum 1. September 1995 erhalten. Wegen der militärischen Bedeutung der Strecke und für möglichen Umleitungsverkehr war die Strecke Teil des Trassensicherungsvertrages. Daher entwidmete man die Strecke erst 2007, das heißt bis dahin sollte die Strecke eigentlich betriebsfähig bleiben. Allerdings unterbrachen bereits vorher Abbauten von Brücken und Weichen bzw. Neubauten auf der Trasse die Verbindung.

Eine Reaktivierung der Verbindung wird seit Jahren diskutiert. Im 5. Landesweiten Nahverkehrsplan des Landes Schleswig-Holstein von 2021 ist die Strecke enthalten, allerdings ohne Zeithorizont und Finanzierung. Seit 2026 untersucht der Betreiber NAH.SH im Auftrag des Landes Schleswig-Holstein die mögliche Reaktivierung der 26 Kilometer langen Bahnstrecke.

Draisinenverkehr

Zwischen dem Bremmerhof bei Bokhorst und der Langen Reihe Süd bei Wankendorf werden seit 2006 Draisenfahrten angeboten. Die befahrbare Strecke misst 8,25 Kilometer. Es stehen vier Draisinen zur Vermietung zur Verfügung.

Betriebsstellen

Die Strecke weist eine Länge von rund 26 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung beginnt in Hamburg-Altona.
(Bf = Bahnhof, Hp = Haltepunkt, Abzw = Abzweig; jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*
74,7	Bf Neumünster (seit 1844, Übergang nach Kiel, Heide, Flensburg, Hamburg, Bad Oldesloe)
83,8	Bf Bokhorst
89,7	Bf Wankendorf (im Empfangsgebäude befindet sich heute ein Heimatmuseum)
–	Brücke der Kleinbahn von Kiel nach Segeberg (1912-1961)
93,5	Bf Perdoel (seit 1894, seit 1975 Hp)
96,0	Hp Kalübbe (seit 1955)
100,1	Bf Ascheberg (Übergang nach Kiel und Lübeck)

(Claus Weber, Redaktion KuLaDig, 2026)

Quellen

- Alberto Brosowsky, Neumünster - Ascheberg (Teil 1, online: www.drehscheibe-online.de; abgerufen 21.2.2026)
- Christoph Carl Arndt, Das Aus kam vor 35 Jahren: Neumünster - Ascheberg (50 Bilder von 1987 bis 2020) (2020, online www.drehscheibe-online.de, abgerufen 21.2.2026)

Internet

de.wikipedia.org: Bahnstrecke Neumünster – Ascheberg (abgerufen 21.2.2026)
www.ostholsteinbahn.de: Peter Knoke, Die Geschichte der Strecke Neumünster-Ascheberg (2023; agerufen 21.2.2026)
eisenbahn-sh.de: Bilder der Strecke 1041, Neumünster – Ascheberg (Holst.) - stillgelegt (abgerufen 21.2.2026)

www.draisinedfm.de: Draisinenfreunde Mittelholstein e.V. (abgerufen 21.2.2026)

Literatur

Griese, Volker (2026): Die Ostholsteinische Eisenbahn Neumünster-Ascheberg-Neustadt & Kiel-Ascheberg. Planung | Bau | Betrieb. Book on Demand.

Staisch, Erich (1994): Der Zug nach Norden. 150 Jahre Eisenbahn-Verkehr in Schleswig-Holstein. Von der Christian-Bahn bis zur Elektrifizierung. Hamburg.

Eisenbahnstrecke von Neumünster nach Ascheberg

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt
Ort: Ascheberg (Holstein), Belau, Bönebüttel, Kalübbe, Neumünster, Ruhwinkel, Schillsdorf, Wankendorf
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung
Historischer Zeitraum: Beginn 1866, Ende 1995
Koordinate WGS84: 54° 06 32,23 N: 10° 11 52,01 O / 54,10895°N: 10,19778°O
Koordinate UTM: 32.578.306,94 m: 5.996.307,16 m
Koordinate Gauss/Krüger: 3.578.407,39 m: 5.998.267,41 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Claus Weber, „Eisenbahnstrecke von Neumünster nach Ascheberg“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-356938 (Abgerufen: 20. November 2026)

Copyright © **LVR**