

Bestands- oder Neubautrasse?

Chance für die Region

Mit der Bestandstrasse kann die Lübecker Bucht gewinnen

> Nicht nur PRO BAHN befürchtet eine Verschlechterung der Anbindung der Region nördlich der Lübecker Bucht an den öffentlichen Verkehr. Mit der Bestandstrasse könnte die Region einen großen Sprung nach vorn machen.

Die Situation heute

Von Lübeck fahren heute stündlich Regionalbahnen entlang des Nordufers der Lübecker Bucht, zweistündlich wird ein Triebwagen bis Puttgarden geführt, der ab 31. Juli auch den neuen Haltepunkt in Burg in der Mitte der Insel Fehmarn bedienen soll. In der Sommersaison fahren durchgehende Ausflugszüge von Hamburg bis Puttgarden.

Die Verkehrsnachfrage nimmt dabei von Lübeck aus beständig ab, um dann hinter Neustadt massiv einzubrechen. Insofern ist Burg auf Fehmarn auch unter dem Aspekt der Steigerung der Verkehrsnachfrage notwendig. In der Sommersaison sollen die Regionalzüge auch weiterhin bis Puttgarden fahren, um den Anschluss an die Fährschiffe sicherzustellen.

Schon heute ist die Streckenführung im südlichen Abschnitt Lübeck–Neustadt, besonders ab Ratekau, alles andere als optimal. So liegen die Bahnhöfe der Tourismusorte Timmendorfer Strand und Scharbeutz in etwa einen halben bis eineinhalb Kilometer von den Ortskernen entfernt. In Sierksdorf führt die Bahn am Publikumsmagneten Hansapark ohne Halt vorbei. Neustadt ist für durchgehende Züge Richtung Fehmarn nicht direkt erreichbar. Die Badeorte nördlich Neustadt sind nur mit Busanschlüssen erreichbar.

Neubaustrecke: noch weiter weg

Die von DB Netz präsentierten und teilweise von den Kommunen inspirierten Varianten für einen Neubauabschnitt weitgehend parallel zur Autobahn A 1 verschärfen diese Abseitslage der Bahnstationen noch, liegen die projektierten Bahnstationen doch dann zwei bis sechs Kilometer von den Ortskernen und den Siedlungsstrukturen entfernt.

Es steht zu befürchten, dass bei einer Realisierung des Neubauabschnitts die



Fotos: Engel

Nur hier ist der Blick frei auf die Lübecker Bucht. Gleich wird der Intercity in Sierksdorf halten.



Der Bewuchs im Bereich der Ostseebäder bietet einen natürlichen Lärmschutz, der dem zweigleisigen Ausbau zum Opfer fallen würde.



Der Haltepunkt Sierksdorf (geradeaus im Hintergrund) liegt in einem Villenviertel. Grüne Mauern schotten die Bewohner ab, und in den Garagen stehen Statussymbole.

Akzeptanz des Regionalverkehrs infolge der geringen Erschließungswirkung der projektierten Bahnstationen und des wachsenden Fahrzeivorteils des eigenen Autos gegenüber dem Regionalverkehr, der dann erst über Zubringerverkehre mit entsprechenden Anschlusszeiten an den Bahnstationen erreicht würde, deutlich sinken wird. Das Wunschdenken einiger, die heutige Bestandsstrecke würde trotz Neubauabschnitt erhalten bleiben, dürfte mit Verweis auf die an transeuropäischen Bahnstrecken (TEN-V) notwendige Ausrüstung mit dem neuen europäischen Zugsicherungssystem ETCS auch von Bestandsstrecken und den geringen Finanzierungsrahmen unrealistisch sein.

Regionalzüge nach Dänemark?

Dem steht gegenüber, dass der Regionalverkehr nach Fertigstellung der Querung sogar zu einem internationalen Regionalverkehr ausgebaut werden soll. So hat die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft Schleswig-Holstein (LVS) in der Variantenprüfung zur Reaktivierung des Bahnhofs Burg auf Fehmarn eine Weiterführung der heute in Puttgarden endenden Züge ins dänische Nykøbing vorgeschlagen. Damit würde auch ein PRO BAHN-Vorschlag aus der Mitte der 1990er-Jahre in realistische Nähe rücken, nämlich die Einführung eines zweistündlichen, schnellen Regionalexpress Lübeck–Burg auf Fehmarn und neu weiter nach Nykøbing. Im Abschnitt Neustadt–Lübeck würde das Verkehrsangebot durch eine stündliche Regionalbahn ergänzt. Die Tourismusorte an der Lübecker Bucht würden damit eine direkte Verbindung nach Dänemark bekommen, falls die Bahnstrecke 2019 noch bei ihnen vorbeiführen sollte.

Da der Fahrdrat dann vorhanden sein wird, könnten diese Züge auch direkt ab Hamburg fahren.

Fernverkehrshalt an der Bucht

Auch der Erhalt der heute aus wirtschaftlichen Gründen gefährdeten Intercity-Verbindung wäre wahrscheinlich. Denn während den Zügen, die insbesondere aus dem Ruhrgebiet direkte Verbindungen herstellen, heute mit hohem Aufwand eine Diesellok vorgespannt werden muss, fällt dieser Aufwand nach der Elektrifizierung weg. ■



Ein liebloser Infokasten zeugt vom Desinteresse der Gemeinde an Fahrgästen.



Verschenkte Potenziale: Turm und Brücke rechts führen über die Bahnlinie direkt in den Publikumsmagneten Hansapark. Ein Haltepunkt würde auch den aufkommensstarken Hochhauskomplex erschließen und attraktiver machen.



Ab 31. Juli wieder mit dem Zug bis Burg auf Fehmarn: Die Bauarbeiten für den neuen Bahnsteig waren Mitte Juni noch in vollem Gange. Die Querelen um den Bahnhalt auf der Insel werden noch nicht beendet sein, wenn der neue Haltepunkt eröffnet ist.