



*Fahrgastverband*  
**PRO BAHN e.V.**  
Landesverband  
Schleswig-Holstein/ Hamburg

- 16.04.2013 -

*Pressemitteilung 2/ 2013 des PRO BAHN Landesverbandes Schleswig-Holstein/ Hamburg*

### **Fahrgastverband PRO BAHN schlägt neue Trassenvariante zur Umfahrung der Seebäder an der Lübecker Bucht vor**

In der Diskussion um die Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung schlägt der Fahrgastverband eine vollkommen neue Trassenvariante vor, mit der nördlich von Bad Schwartau sämtliche an der bestehenden Bahnstrecke gelegenen Städte und Gemeinden weiträumig umfahren werden. Konkret sieht die neue Trassenvariante vor, ab Bad Schwartau zunächst die Bahnstrecke Lübeck – Kiel auszubauen und bei Gleschendorf eine zweigleisige Neubaustrecke auszufädeln, die bis Oevelgönne bei Neustadt führt, um dort in die westliche Umfahrung des Neustädter Binnenwassers einzuschwenken. Die bestehende Bahnstrecke Lübeck – Neustadt bleibt unverändert für den Regional- und den touristischen Fernverkehr erhalten.

„Vor dem Hintergrund, dass sich Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer erst jüngst dafür ausgesprochen hat, den Schienengüterverkehr über eine Neubaustrecke zu führen, schlägt PRO BAHN dem Vorhabenträger DB Netz AG vor, die neue Trassenvariante im Raumordnungsverfahren prüfen zu lassen“, so der PRO BAHN-Landesvorsitzende Stefan Barkleit.

Die vorgeschlagene neue Trassenvariante berücksichtigt dabei die in der Diskussion um die Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung aufgekommenen neuen Überlegungen zur Trassenführung im Bereich der Seebäder an der Lübecker Bucht. So verläuft die Aus- und Neubaustrecke weitgehend abseits geschlossener Bebauung durch freies Gelände, so dass wesentlich weniger Menschen von Lärm- und Erschütterungsemissionen als bei den bisher untersuchten Trassenvarianten betroffen sein werden.

Weiterhin würden durch den Ausbau des Streckenabschnitts zwischen Bad Schwartau Waldhalle und Gleschendorf auch die Fahrzeiten im Regionalverkehr auf der Bahnstrecke Lübeck – Kiel verkürzt und gleichzeitig durch die Nutzung der Ausbaustrecke die Wirtschaftlichkeit der Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung insgesamt erhöht werden.

„Die Vorteile der neuen Trassenvariante sind erheblich – sie ist raumverträglicher, sie ist wirtschaftlicher und sie ermöglicht, die bestehende Bahnstrecke Lübeck – Neustadt zur Anbindung der Seebäder an der Lübecker Bucht an den Regional- und den touristischen Fernverkehr unverändert zu erhalten,“ fasst der PRO BAHN-Ehrenvorsitzende Karl-Peter Naumann zusammen.

## **Hintergrund:**

Der Vorschlag der neuen Trassenvariante besteht aus insgesamt vier Teilvorschlägen:

- Die bestehende Bahnstrecke Lübeck – Kiel wird zwischen Bad Schwartau Waldhalle bis südlich von Gleschendorf zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert.
- Die Errichtung einer zweigleisigen und elektrifizierten Neubaustrecke, die südlich von Gleschendorf beginnt, Gleschendorf östlich umgeht und westlich des Großen Pönitzer Sees und des Taschensees bis nach Oevelgönne bei Neustadt führt, um dort in die westliche Umfahrung des Neustädter Binnenwasser einzuschwenken.
- Die Errichtung einer Abzweigung der Bahnstrecke Lübeck – Kiel von der Bahnstrecke Lübeck – Fehmarn nordöstlich von Gleschendorf sowie den Neubau der Bahnstrecke Lübeck – Kiel von der Abzweigung Gleschendorf bis zur Eisenbahnüberführung B432, um die bestehende Bahnstrecke Lübeck – Kiel in der Ortslage von Gleschendorf aufgeben zu können.
- Die bestehende Bahnstrecke Lübeck – Neustadt bleibt unverändert erhalten, um die Seebäder an der Lübecker Bucht an den Regionalverkehr anzubinden. Die bestehenden Bahnstationen Timmendorfer Strand, Haffkrug und Sierksdorf können barrierefrei ausgebaut werden und optional neue Bahnstationen in Ratekau, Sierksdorf-Hansapark und Neustadt-West errichtet werden, um weitere Fahrgastpotentiale im SPNV zu erschließen.

Mit dem Vorschlag von PRO BAHN würden die Fernverkehrs-Züge Hamburg – Kopenhagen, die schnellen Regionalexpress-Züge Lübeck – Fehmarn – Nykøbing sowie der Schienengüterverkehr über die Aus- und Neubaustrecke an den Seebädern und an Neustadt vorbei geführt werden, während zwischen Lübeck und Neustadt nur noch stündliche Regionalbahnen verkehren, die im Rahmen einer Regio-S-Bahn in der Region Lübeck auf einen Halbstundentakt verdichtet werden können.

Damit auch die Seebäder und Neustadt an das nördliche Kreisgebiet Ostholsteins und an Dänemark angebunden sind, schlägt PRO BAHN ergänzend die Verlängerung der stündlichen Regionalbahnen Lübeck – Neustadt bis nach Oldenburg vor. Dort soll dann Anschluss zu den Fernverkehrs-Zügen nach Kopenhagen und zu den Regionalexpress-Zügen nach Nykøbing bestehen.

## **Kontakt:**

Stefan Barkleit – 0151/ 51462156  
Karl-Peter Naumann – 0172/ 2673784