

Beltquerung: Wird Lübecks Hauptbahnhof zum Nadelöhr?

Zusätzlicher Verkehr: Politiker fordern „Stresstest“. Bahn AG weist Befürchtungen zurück.

Von Kai Dordowsky

Acht Gleise für 190 Züge täglich

Der Hauptbahnhof in Lübeck (nur Gebäude, Foto) hat eine Grundfläche von 1575 Quadratmetern. Dazu kommen 4 Bahnsteige, die jeweils etwa 3150 Quadratmeter Fläche haben. Jeder davon ist 320 Meter lang.

Es gibt 8 Gleise, an denen jeden Tag 190 Züge anhalten, abfahren, starten und ankommen.

22 750 Passagiere steigen in Lübeck jeden Tag im Schnitt ein, aus und um.



Regionalverkehr benötigt werden. Außerdem soll die „Regio-S-Bahn“ auf den vorhandenen Gleisen abgewickelt werden. Und es könnte zu mehr Güterverkehr über den Knoten Lübeck kommen, wenn die Konjunktur im Hafen wieder anzieht. Schönemann: „Alles, was Bund, Land und Lübeck an Schienenverkehr hier abwickeln möchten, muss durchgerechnet werden.“

Ulrich Pluschkell, Verkehrsexperte der SPD und im Hauptberuf Eisenbahner, ist sicher, dass es zu einem Engpass kommen wird und fordert deshalb ein drittes Gleis zwischen dem Hauptbahnhof und Bad Schwartau. Auch Christopher Lötsch (CDU) ist in Sorge, „dass der Hauptbahnhof das Nadelöhr für die gesamte Strecke nach Dänemark wird“. Der CDU-Politiker:

„Die Bahn muss den Stresstest machen.“ Reimer Schley vom „Verein zum Schutz von Umwelt und Wohnqualität“, der zu den Initiativen gegen die feste Fehmarnbelt-Querung zählt, ist überzeugt: „Die Kapazität des Hauptbahnhofs reicht nicht aus.“

Land und Bahn weisen die Forderung zurück. Weder das dritte Gleis noch ein Stresstest für den Bahnhof seien nötig, erklärt das Kieler Verkehrsministerium. Die Hamburger Bahndirektion versichert, „dass der Lübecker Hauptbahnhof definitiv kein Problem wird“. 78 zum Teil mehr als 800 Meter lange Güterzüge und zwölf Fernzüge würden künftig zusätzlich durch die Stadt rollen. Dazu habe es eine „eisenbahntechnische Untersuchung“ gegeben, erklärt Bahnsprecher Egbert Meyer-Lovis. Zwei Überholgleise brauche man eventuell im Bereich des Lübecker Güterbahnhofs noch. Auch der Fahrgastverband Pro Bahn erwartet lediglich Umbaumaßnahmen im Bereich des Güterbahnhofs. **Seiten 2 und 8**

Lübeck – Politik und Verwaltung in Lübeck befürchten, dass der Hauptbahnhof der Hansestadt zu einem Engpass werden könnte. Die Sorge: Zusätzlicher Verkehr, der durch die feste Fehmarnbelt-Querung erwartet wird, könne die Bahnhofskapazität überschreiten. In einem Schreiben an die Landesregierung fordert Lübeck einen Stresstest nach dem Vorbild von Stuttgart 21. Es bestehe die Gefahr, dass der überregionale Zugverkehr den Personennahverkehr beeinträchtigt werde. Zudem fürchtet die Hansestadt um ihre Pläne, in den kommenden Jahren eine „Regio-S-Bahn“ aufzubauen.

„Es gibt keine klare Aussage dazu, ob der Hauptbahnhof den zusätzlichen Verkehr schafft“, erklärt der Lübecker Verkehrsplaner Helmut Schönemann. Mit Hilfe von Simulationsprogrammen müsste die Bahn das durchrechnen. Er weist darauf hin, dass die Bahngleise im Hauptbahnhof für den getakteten

Stresstest für Hauptbahnhof?

Berechtigter Wunsch



Von Kai Dordowsky

Verspätung im Regional-
express von Lübeck
nach Hamburg: Das
Zugpersonal meldet eine ver-
spätete Abfahrt, weil ein ICE
noch vorbei muss. Wie aber
wird das, wenn die feste Feh-
marnbelt-Querung fertig ist
und zusätzliche Fern- und
Güterzüge durch Lübeck rol-
len? Muss der Nahverkehr
dann noch viel öfter zurück-
stehen? Kann die Stadt noch
ihre ehrgeizigen Pläne der
Regional-S-Bahn durchset-
zen, also regelmäßige Fahr-
ten ins Umland mit neuen
Bahnhalt punkten?

Lübeck verlangt einen
Stresstest für den Hauptbahn-

hof, der feststellen soll, ob es
eng wird oder die Kapazitä-
ten ausreichen. Lübeck ist
nicht „Stuttgart 21“ und der
Begriff ist vielleicht ein biss-
chen hoch gegriffen. Im Kern
geht es aber um eine glaub-
hafte Simulation, ob alle Zü-
ge, die nach Fertigstellung
der Beltquerung durch die
Hansestadt rollen, problem-
los durch den Bahnhof pas-
sen. Was spricht dagegen?

Die lebhafte Debatte über
die richtige Trassenführung
durch die Ostseebäder muss
zweifellos geführt werden.
Aber sie darf nicht vor Lü-
beck enden. Hier muss jeder
Zug lang. **Bericht Seite 1**

Belttunnel: Diskussion um Bahntrasse spaltet die Region

In Lübeck kocht der Bürger-Protest nur auf „Sparflamme“. Kritiker in Ostseebädern kümmern sich wenig um die Belange des Hinterlands.

Lübeck – Der Protest gegen die Schienenanbindung des künftigen Fehmarnbelttunnels hat Lübeck erreicht. Die Stadt sorgt sich, dass 78 Güterzüge täglich – die der Beltverkehr voraussichtlich ab 2021 mit sich bringt – vom Lübecker Hauptbahnhof ohne Beeinträchtigungen nicht zu schlucken sind.

Es war am Montagabend bei einer Veranstaltung von Landesregierung und Industrie- und Handelskammer (IHK), als Ministerpräsident Torsten Albig (SPD) sich in Lübeck knapp 200 Demonstranten stellte, die gegen das Milliardenprojekt protestierten. Sie kamen von Fehmarn, aus Lensahn, Ratekau und den Ostseebädern – und aus Lübeck. Doch sie reden nicht mehr mit einer Zunge, trotz des gemeinsamen Dachs einer „Allianz“. Offenbar spaltet die Eisenbahntrasse aufgrund der Vielzahl ihrer Varianten eine ganze Region.

„Ja, das ist leider so. Wir warnen immer wieder davor“, sagt Hendrick Kerlen vom Aktionsbündnis auf Fehmarn, der Keimzelle des Protests. Gerade die Stellungnahmen aus den Badeorten passen den

Beltquerungsgegnern weiter nördlich nicht in den Kram. „Da werden sehr viel Einzelinteressen vertreten, neuerdings noch durch den Kommunalwahlkampf geprägt“, bedauert Kerlen. Die Ostseebäder

plädieren für eine Bahntrasse entlang der Autobahn, wollen die Schiene durch ihre Orte lediglich für den Regionalverkehr erhalten. Das wiederum stößt in Ratekau auf erbitterten Widerstand. Die „2+1-Lösung“ wurde erst jüngst von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) als realisierbar eingestuft. „Wegen der einseitigen Bestrebungen aus den Bädergemeinden haben wir die Initiative 'Ratekau wehrt sich' gegründet“, sagt deren Wortführerin Kerstin Fischer. Je näher der Punkt rücke, an dem das Raumordnungsverfahren eine Trasse vorschläge, desto stärker würden Einzelinteressen in den Vordergrund treten, bedauert sie. Dabei seien sich alle Bürgerinitiativen doch grundsätzlich einig, dass die feste Beltquerung keine Legitimation mehr habe, weil sich die Voraussetzungen seit Unterzeichnung des Staatsvertrags 2008

geändert hätten. Gemeint sind die prognostizierten Kosten. Fischer hat Albig darauf hingewiesen und Konsequenzen in Berlin angemahnt. Demonstrant Peter Hanke (Ratekau) glaubt an taktische Spielchen von Bahn und Politik. „Die schmeißen dem einen Ort einen Fleischbrocken hin, um ihn damit gegen andere auszuspielen.“

Reimer Schley vom Lübecker Verein zum Schutz von Umwelt und Wohnqualität (VESUW) beklagt, dass die Problematik bei der Masse der Hansestädter nicht angekommen ist – genauso wenig wie in Bad Schwartau. Aus heute 25 Güterzügen in den Bahnhöfen beider Städte sollen mit dem Tunnel mehr als 100 pro Tag werden. Mit Bemühungen, weitere lokale Mitstreiter zu gewinnen, sei er immer wieder gescheitert, sagt Schley. VESUW zählt gerade bis heute mal 32 Mitglieder. *Curd Tönnemann*



Ministerpräsident Torsten Albig (SPD/l.) im Gespräch mit Kerstin Fischer („Ratekau wehrt sich“), rechts neben ihr Rolf König („Aktionsbündnis Fehmarn“) und Wolfgang Debus („Pro Lensahn“). Foto: Roeßler