

■ Schleswig-Holstein

Bleibt Burg auf Fehmarn ohne Regionalbahn?

aus SIGNAL 01/2007 (Februar/März 2007), Seite 24 (Artikel-Nr. 10000215)
Deutscher Bahnkunden-Verband

Die Wiederherstellung der direkten Schienenanbindung ist durch die Kürzung der Regionalisierungsmittel gefährdet.

Die Stadt Burg ist mit rund 6300 Einwohnern der Hauptort und des Weiteren das touristische Zentrum der Insel Fehmarn. Dies führt zurzeit vor allem in den Sommermonaten zu einer erheblichen Belastung durch den Autoverkehr, wodurch die Aufenthaltsqualität ausgerechnet in der Altstadt spürbar eingeschränkt wird.

Die direkte Bahnanbindung von Burg ist inzwischen Geschichte. 1995 war auch auf dem letzten Abschnitt der ehemaligen Inselbahn Burg--Burg West--Landkirchen der Betrieb eingestellt worden. Die Gleisanlagen des ehemaligen Burger Bahnhofs wurden zwischenzeitlich demontiert.

Heute verkehrt noch eine Regionalbahn im 2-Stunden-Takt auf der Kursbuchstrecke 141 Lübeck--Neustadt (Holstein)--Puttgarden. Die Züge fahren durch den seinerzeitigen kurzfristigen Infrastrukturrückbau an dem erheblichen Fahrgastpotenzial der Stadt Burg zwangsläufig vorbei.

Im »Landesweiten Nahverkehrsplan« des Bundeslandes Schleswig-Holstein (LNVP 2003-2007) ist die direkte Anbindung als Planung aufgenommen. Bereits im Jahr 2000 wurde zwischen dem Bundesland Schleswig-Holstein und der DB Netz AG dazu auch ein Trassensicherungsvertrag für den Abschnitt Burg West--Burg Bahnhof geschlossen. Die Stadt Fehmarn hat ihrerseits den Verlauf der Bahntrasse einschließlich des Kopfbahnhofes und eines Omnibusbahnhofes bauleitplanerisch gesichert.

Die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft (LVS) Schleswig-Holstein ist zwar bestrebt, die Schienenanbindung zu realisieren, aufgrund der Kürzung der Regionalisierungsmittel stehen nunmehr jedoch auch in Schleswig-Holstein die meisten Schienenverkehrsprojekte auf dem Prüfstand - so auch die Reaktivierung des Streckenabschnittes Burg West--Burg Bahnhof.

Unverständlich sind die bereits eingetretenen Verzögerungen bei der Wiederanbindung von Burg vor dem Hintergrund, dass in vorliegendem Fall lediglich ein rund 800 m langer Streckenabschnitt und die Zugangsstelle neu errichtet werden müssten. Die Investitionskosten sind somit vergleichsweise gering. Auch der zusätzliche Betriebsaufwand ist überschaubar, erreichbar wäre dafür aber eine deutliche und vor allem notwendige Aufwertung des Regionalbahnverkehrs auf dem Nordabschnitt der Vogelfluglinie. Da Burg an die Hauptstrecke mit Verbindungskurven einerseits Richtung Fehmarnsundbrücke, andererseits Richtung Puttgarden angebunden ist, kann die Bedienung des Fährbahnhofs auch weiterhin gewährleistet werden.

Am Bahnhof Burg ist die Verknüpfung mit den übrigen Verkehrsträgern Bus (berücksichtigt wird hier ebenfalls der auf der Insel Fehmarn installierte Bürgerbus),



Der Fährbahnhof Puttgarden ist auf Fehmarn derzeit einziger Halt im Fern- bzw. Regionalbahnverkehr. Wesentliches Verbesserungspotenzial liegt zumindest für den Regionalverkehr in der Anbindung des Hauptortes Burg. Die Wiederanbindung ist bereits seit mehreren Jahren geplant, droht nunmehr jedoch an der Finanzierung zu scheitern. (Foto: Christian Schultz)

Fahrrad, Pkw und Taxi geplant. Damit könnte in Burg endlich die notwendige umweltschonende Alternative zu Großparkplätzen und überlasteten Straßen geschaffen werden.

Die Wiederanbindung von Burg per Regionalbahn würde im Übrigen auch die Erreichbarkeit aller anderen Orte auf der Insel Fehmarn erleichtern, da Bahnreisende zurzeit von Puttgarden aus erst nach Burg fahren müssen, um danach in die ländlichen Bereiche der Insel umsteigen zu können. Falls sich die Landesregierung Schleswig-Holsteins in den nächsten Monaten für die Realisierung entscheiden sollte, ist mit einer Fertigstellung der Maßnahme allerdings nicht vor 2008 zu rechnen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000215>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten