

HL-live.de - Donnerstag, der 9. Februar 2023

## **Forderung: Bekenntnis zur Bäderbahn**

**VCD und Fahrgastverband PRO BAHN fordern Bekenntnis zur Bäderbahn von Verkehrsminister Madsen. Während die Vorbereitungen für die Errichtung der Schienenanbindung für die Feste Fehmarnbeltquerung laufen, wird erneut über die Zukunft der Bäderbahn diskutiert.**

Für den ökologischen Verkehrsclub VCD und den Fahrgastverband PRO BAHN ist klar: Verkehrsminister Madsen muss sich zum Erhalt der Bäderbahn bekennen und damit Planungssicherheit schaffen.

„Im Grunde sind sich doch alle einig: In Zukunft soll viel mehr Verkehr auf die Bahn verlagert werden. Deshalb müssen wir dringend die Bäderbahn erhalten“, mahnt Alexander Montana, Vorstandsmitglied beim VCD Nord. Zudem haben der VCD und der Fahrgastverband PRO BAHN ermittelt, dass ein Betrieb der Bäderbahn auch nach der Fertigstellung der Neubaustrecke an der Lübecker Bucht wirtschaftlich möglich ist. Das heißt, dass auch in Zukunft zwischen Neustadt und Lübeck Personenzüge mit Halt in Timmendorfer Strand und Scharbeutz fahren sollen.

„Die positive Resonanz auf den zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit eingeführten 30-Minuten-Takt auf der Bahnstrecke Lübeck - Neustadt unterstreicht das Interesse für eine Erhaltung der bestehenden Bäderbahn im Streckenabschnitt Ratekau - Haffkrug und der ortsnah gelegenen Bahnstationen Timmendorfer Strand und Scharbeutz“, so Stefan Barkleit, Vorsitzender des PRO BAHN-Landesverbandes Schleswig-Holstein/ Hamburg.

In einem Einigungspapier (Letter of Intent) wurde zwar 2014 nach langen Auseinandersetzungen festgeschrieben, dass der Schienenpersonennahverkehr auf der Relation Lübeck - Puttgarden in Zukunft ausschließlich auf der Neubaustrecke mit teilweise weitab der Gemeinden gelegenen Bahnstationen abgewickelt wird. Der VCD und der Fahrgastverband PRO BAHN sehen heute jedoch andere Voraussetzungen: „Das 9-Euro-Ticket hat gezeigt, wie groß die Nachfrage insbesondere in Richtung Lübecker Bucht tatsächlich ist, das wird sich mit dem 49-Euro-Ticket verstetigen“, so Montana. Zudem ist ein Schienenpersonennahverkehr auf der Relation Lübeck - Timmendorfer Strand - Neustadt aus der Sicht der beiden Umwelt- und Verkehrsverbände nicht von dem Einigungspapier betroffen.

Von Verkehrsminister Madsen fordern der VCD und der Fahrgastverband PRO BAHN eine feste Zusage, die Bäderbahn zwischen Lübeck, Timmendorfer Strand und Neustadt auch in Zukunft für den Schienenpersonennahverkehr zu nutzen. „Das bedeutet, dass das Land heute zusichern muss, auch in Zukunft Schienenpersonennahverkehr auf der bestehenden Bäderbahn zu bestellen. Die Gemeinden und die Wirtschaft in der Region brauchen Planungssicherheit“, so Montana.



In jedem Fall fordern die beiden Umwelt- und Verkehrsverbände, dass die Schieneninfrastruktur auch zwischen Ratekau, Timmendorfer Strand und Haffkrug erhalten bleibt und modernisiert wird. „In Schleswig-Holstein haben wir neben der DB Netz mit der AKN Eisenbahn GmbH und Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH zwei weitere engagierte regionale Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Wir gehen davon aus, dass mit einer Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs eine Vorhaltung der bestehenden Bäderbahn im Streckenabschnitt Ratekau - Haffkrug für alle drei Eisenbahninfrastrukturunternehmen wirtschaftlich darstellbar ist“, so Barkleit. Zudem finden derzeit ohnehin Arbeiten zur Ertüchtigung der bestehenden Bäderbahn statt, um sie für die zur die Errichtung der Neubaustrecke notwendigen Bauzüge fit zu machen.

Nördlich von Neustadt sollte nach Meinung des VCD und des Fahrgastverband PRO BAHN zudem die bestehende Schieneninfrastruktur durch das Neustädter Binnenwasser erhalten bleiben. Einer weiteren Nutzung der Bahnstrecke im touristischen Verkehr steht aus der Sicht der beiden Umwelt- und Verkehrsverbände somit nichts im Wege.



Der VCD und PRO BAHN fordern eine feste Zusage, die Bäderbahn zwischen Lübeck, Timmendorfer Strand und Neustadt auch in Zukunft für den Schienenpersonennahverkehr zu nutzen.

Alexander Montana 09.02.2023



# Neuer Betreiber oder Stilllegung? Was aus der bisherigen Bäderbahn wird

Zukunft der Strecke zwischen Bad Schwartau und Haffkrug ungewiss – Rückbau der Linien im Norden

VON SVEN WEHDE

**RATEKAU/SCHARBEUTZ/GROßENBRODE.** Was wird aus der Bäderbahn, wenn die neue Schienenhinterlandanbindung für den Fehmarnbelttunnel fertig gestellt ist? Diese Frage bewegt die Gemeinden entlang der Schienentrasse. Die Deutsche Bahn (DB) wird die Gleise der Bäderbahn nicht weiterbetreiben. Wenn es keinen Käufer gibt, der die Bahnverbindung übernimmt, werden die Strecken stillgelegt und die Gleise abgebaut. „Für die beiden Abschnitte Großenbrode und Neustädter Binnenwasser gibt es keine Interessenten, sodass dort das Stilllegungsverfahren beim Eisenbahn Bundesamt gestartet wird“, erklärte Jutta Heine-Seela, Projektleiterin bei der Deutschen Bahn, beim jüngsten Dialogforum feste Fehmarnbeltquerung. Anders ist es bei der Bäderbahn, die von Bad Schwartau durch Ratekau nach Timmendorfer Strand, Scharbeutz und schließlich nach Haffkrug führt. Heine-Seela: „Es gibt noch einen Interessenten, und die Vertragsverhandlungen dauern noch an.“

## Großenbrode soll wieder zusammenwachsen

Planungssicherheit gibt es also nur im Norden Ostholsteins. Dort weiß Großenbrodes Bürgermeister Jens Reise (CDG) auch schon ganz genau, was aus der stillgelegten Eisenbahntasse auf dem Gemeindegebiet werden soll. „Ich möchte das gemeindliche Vorkaufsrecht nutzen, denn wir haben Interesse an den Flächen“, sagt Reise. Die Bahntrasse würde den Ort jetzt noch zerschneiden. „Wir wollen die Strecken dann städtebaulich entwickeln und das Dorf wieder zusammenwachsen lassen“, kündigt der Bürgermeister an.

Was genau geplant werde, sei aber noch offen. „Das kann Bauland sein, aber auch Fahrradwege, das müssen wir dann sehen.“ Kein so großes Interesse haben die Großenbroder an dem Bahnhofsgelände. „Da bin ich vorsichtig wegen möglicher Altlasten.“



Wird die Trasse der Bäderbahn zwischen Ratekau und Haffkrug stillgelegt oder gibt es einen Nachnutzer?

FOTO: SVEN WEHDE



„Wenn wir die Möglichkeiten haben, städtebaulich etwas zu entwickeln, möchten wir die Flächen haben.“

Jens Junkersdorf, Oldenburg



„Wir wollen die Strecken städtebaulich entwickeln. Das Dorf soll wieder zusammenwachsen.“

Jens Reise, Großenbrode

Das müsste man uns schon schenken – oder lastenfrei anbieten.“

Ähnlich sieht es in Oldenburg aus. Für konkrete Pläne ist es noch zu früh. „Aber wenn wir die Möglichkeiten haben, städtebaulich etwas zu entwickeln, möchten wir die Flächen haben“, sagt der stellvertretende Bürgermeister Jens Junkersdorf. Ideen gebe es viele, die von einem Radweg auf der alten Trasse bis zu Wohnbebauung oder Gewerbe gehen. Der Bereich des Bahnhofsgeländes könne zum Beispiel ein neues Quartier für Wohnen oder Gewerbe werden. Konkret werde sich dann die Stadtvertretung damit befassen.

## Timmendorfer Strand will Bahn erhalten

Im Süden hingegen sind die Interessen der Gemeinden unterschiedlich. Sven Partheil-Böhnke (FDP), Bürgermeister in Timmendorfer Strand, hat kein Interesse daran, die Streckenabschnitte städtebaulich zu entwickeln, denn für ihn gibt es keine Alternative zur Eisenbahn. „Die alte Bäderbahn muss für Timmendorfer Strand erhalten bleiben“, fordert er. Ein Blick in die Planungsunterlagen erklärt auch warum. Wird die alte Trasse stillgelegt und es gibt nur die neue Schienenhinterlandanbindung, dann wäre Timmendorfer Strand nur

noch über den neuen Bahnhof an der Ratekauer Anschlussstelle der A 1 ans Bahnnetz angeschlossen. Doch der ist drei bis vier Kilometer vom Ortskern entfernt. „Dann steigen die Gäste in einem anderen Ort aus. Und auch für unsere Urlauber ist der nahe Bahnhof wichtig, wenn sie zum Beispiel bei schlechtem Wetter mal einen Ausflug nach Lübeck machen möchten.“

Ganz anders sieht es in Scharbeutz oder Ratekau aus, wo auch die neue Gleisstrecke Bahnhaltepunkte in oder in der Nähe der Orte vorsieht. „Wir sind sowieso schon in erheblichem Maße betroffen, weil die neue Trasse durch unsere Gemeinde führt“, sagt Ratekaus Bürgermeister Thomas Keller (parteilos).

Beim Dialogforum erinnerte er daran, dass die Landesregierung ganz klar gesagt habe, dass der Nahverkehr auf die Neubaustrecke gehe und die Bäderbahn nicht weiterbetrieben werde.

„Es können ja nicht nur die Bädergemeinden entscheiden, ob eine Maßnahme gut oder schlecht ist. Gleise haben es ja nun mal an sich, dass sie vorher auch durch andere Gemeinden durchgehen. Und da gibt es dann Probleme mit

zwei Gleisen, ob es im nachfolgenden Scharbeutz ist oder bei mir in Ratekau.“

Ob Ratekau die Streckenabschnitte kaufen möchte, wenn es zu einer Stilllegung kommt, ist unklar. „So weit sind wir noch nicht. Die Gleise sind weitestgehend im Außenbereich, und da könnte man grundsätzlich der Landwirtschaft etwas zurückgeben, wenn man die Zerschneidung zurücknimmt und die Flächen wieder nutzbar macht“, so Keller. „Was wir jetzt mal brauchen ist ein Stand, mit dem wir einen Schritt weitergehen können. Dass es einen Interessenten gibt, wissen wir seit einhalb Jahren und hören immer, es werden Gespräche geführt.“

Für eine zeitnahe Entscheidung für den Süden will sich nun das Verkehrsministerium engagieren.

„Es gibt einen Interessenten im Bieterverfahren und wir müssen jetzt mit denen sprechen, die dort Gleise kaufen wollen, was sie damit vorhaben. Wir brauchen eine zügige und eindeutige Klärung dieser Sachfrage“, kündigte Tobias von der Heide, Staatssekretär im Verkehrsministerium beim Dialogforum an.



VCD und Fahrgastverband PRO BAHN:

Bekennnis zur Bäderbahn wird von Verkehrsminister Madsen gefordert

Seite 26  
reporter 07-2023

Kiel/Tdf. Strand. Während die Vorbereitungen für die Errichtung der Schienenanbindung für die Feste Fehmarnbeltquerung laufen, wird erneut über die Zukunft der Bäderbahn diskutiert. Für den ökologischen Verkehrsclub VCD und den Fahrgastverband PRO BAHN ist klar: Verkehrsminister Madsen muss sich zum Erhalt der Bäderbahn bekennen und damit Planungssicherheit schaffen.

„Im Grunde sind sich doch alle einig: In Zukunft soll viel mehr Verkehr auf die Bahn verlagert werden. Deshalb müssen wir dringend die Bäderbahn erhalten“, mahnt Alexander Montana, Vorstandsmitglied beim VCD Nord. Zudem haben der VCD und der Fahrgastverband PRO BAHN ermittelt, dass ein Betrieb der Bäderbahn auch nach der Fertigstellung der Neubaustrecke an der Lübecker Bucht wirtschaftlich möglich ist. Das heißt, dass auch in Zukunft zwischen Neustadt und Lübeck Personenzüge mit Halt in Timmendorfer Strand und Scharbeutz fahren sollen.

„Die positive Resonanz auf den zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit eingeführten

30-Minuten-Takt auf der Bahnstrecke Lübeck - Neustadt unterstreicht das Interesse für eine Erhaltung der bestehenden Bäderbahn im Streckenabschnitt Ratekau - Haffkrug und der ortsnah gelegenen Bahnstationen Timmendorfer Strand und Scharbeutz“, so Stefan Barkleit, Vorsitzender des PRO BAHN-Landesverbandes Schleswig-Holstein/Hamburg.

In einem Einigungspapier (Letter of Intent) wurde zwar 2014 nach langen Auseinandersetzungen festgeschrieben, dass der Schienenpersonennahverkehr auf der Relation Lübeck - Puttgarden in Zukunft ausschließlich auf der Neubaustrecke mit teilweise weitab der Gemeinden gelegenen Bahnstationen abgewickelt wird. Der VCD und der Fahrgastverband PRO BAHN sehen heute jedoch andere Voraussetzungen: „Das 9-Euro-Ticket hat gezeigt, wie groß die Nachfrage insbesondere in Richtung Lübecker Bucht tatsächlich ist, das wird sich mit dem 49-Euro-Ticket verstetigen“, so Montana. Zudem ist ein Schienenpersonennahverkehr auf der Relation Lübeck - Timmendorfer Strand - Neustadt aus der Sicht der beiden Umwelt- und Verkehrsverbände

nicht von dem Einigungspapier betroffen.

Von Verkehrsminister Madsen fordern der VCD und der Fahrgastverband PRO BAHN eine feste Zusage, die Bäderbahn zwischen Lübeck, Timmendorfer Strand und Neustadt auch in Zukunft für den Schienenpersonennahverkehr zu nutzen. „Das bedeutet, dass das Land heute zusichern muss, auch in Zukunft Schienenpersonennahverkehr auf der bestehenden Bäderbahn zu bestellen. Die Gemeinden und die Wirtschaft in der Region brauchen Planungssicherheit“, so Montana. In jedem Fall fordern die beiden Umwelt- und Verkehrsverbände, dass die Schieneninfrastruktur auch zwischen Ratekau, Timmendorfer Strand und Haffkrug erhalten bleibt und modernisiert wird. „In Schleswig-Holstein haben wir neben der DB Netz mit der AKN Eisenbahn GmbH und Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH zwei weitere engagierte regionale Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Wir gehen davon aus, dass mit einer Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs eine Vorhaltung der bestehenden Bäderbahn im Streckenabschnitt Ratekau - Haffkrug für alle drei Ei-

senbahninfrastrukturunternehmen wirtschaftlich darstellbar ist“, so Barkleit. Zudem finden derzeit ohnehin Arbeiten zur Ertüchtigung der bestehenden Bäderbahn statt, um sie für die zur Errichtung der Neubaustrecke notwendigen Bauzüge fit zu machen.

Nördlich von Neustadt sollte nach Meinung des VCD und des Fahrgastverband PRO BAHN zudem die bestehende Schieneninfrastruktur durch das Neustädter Binnenwasser erhalten bleiben. Einer weiteren Nutzung der Bahnstrecke im touristischen Verkehr steht aus der Sicht der beiden Umwelt- und Verkehrsverbände somit nichts im Wege.

Bleibt der Bahnhof in Timmendorfer Strand erhalten?

Im Rahmen der Einwohnerversammlung der Gemeinde Timmendorfer Strand am vergangenen Donnerstagabend, dem 9. Februar, machte Bürgermeister Sven Partheil-Böhnke vielen Bürgern, Urlaubsgästen und Pendlern Hoffnung: „Wir haben eineinhalb Jahre gekämpft und jetzt sieht es so aus, dass der Bahnhof in Timmendorfer Strand erhalten bleibt.“ Jetzt fehle nur noch eine schriftliche Aussage aus Kiel.

Die holsteinische Ostsee-Hafenstadt Neustadt erhielt ihren ersten Eisenbahnanschluss 1866 durch die von der Bahnverbindung Altona - Kiel in Neumünster abzweigende und von hier über Ascheberg, Plön und Eutin nach Neustadt führende Strecke. Die von hier entlang der Lübecker Bucht bis zur Strecke Lübeck-Kiel in Bad Schwartau verlaufende Bahnlinie entstand erst in den 1920er Jahren u. schuf einen direkten Schienenstrang von Lübeck nach Neustadt/Holst.

Der diente zunächst vorrangig dem Personenverk., weil er den damals aufstrebenden Badeorten d. Lübecker Bucht Bahnanschl. brachte, weshalb d. Strecke Lübeck-Neust. schnell als 'Bäderbahn' bekannt wurde. 1963 wurde sie Teil vom Schienenbereich d. Vogelfluglinie als internationaler Verkehrsverbindung. Seit d. 30.8.2022 bildet d. 'Bäderbahn' d. letzten Rest vom Schienenteil d-Vogelfluglinie in bisheriger Form u. stellt erneut eine aussch. Regionalstrecke dar, auf der heute wieder nur lokale Personenzüge fahren Ihre Zukunft ist ungewiss.



Das obige Bild zeigt eine Regionalb.-Zug nach Lübeck am 25.1.2023 im Bhf. v. Neust./Holst.

Foto: Rolf Brehmer.



# Ersatzverkehr nach Fehmarn: So reist es sich in den neuen Bussen

**LÜBECK/PUTTGARDEN.** Er ist nicht zu übersehen, wie er da so vor dem Lübecker Hauptbahnhof steht: Einer der neuen Doppeldecker-Busse, die seit Sonntag für den Schienenersatzverkehr zwischen Lübeck und Fehmarn eingesetzt werden. In großen weißen Lettern prangt die Aufschrift „Expressbus X85 Lübeck-Fehmarn“ auf dem neuen Gefährt, damit die Fahrgäste ihre Verbindung auch ganz sicher finden.

Bereits seit Ende August fahren keine Züge mehr zwischen Lübeck und Fehmarn. Die Bahnstrecke soll zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert werden. Damit die Trauer über die fehlende Bahnverbindung nicht allzu groß ist, soll die immerhin fast zweistündige Reise mit dem Schienenersatzverkehr dank der neuen Doppeldecker-Busse noch komfortabler werden.

Wer einsteigt, hat noch den Neuwagen-Geruch in der Nase. Hinter dem Lenkrad sitzt Thomas Klötzke, seit fast 25 Jahren Busfahrer bei der Autokraft, die auch den Schienenersatzverkehr betreibt. „Das ist ein hervorragendes Auto geworden! Das Fahrgefühl ist wirklich toll“, schwärmt er über die neuen Busse. Klötzke hat nachgerechnet: Täglich werden auf der Strecke zwischen Lübeck und Fehmarn etwa 900 Kilometer zurückgelegt.

Besonders voll ist es noch nicht. An diesem Sonntagmorgen sind vor allem junge Erwachsene unterwegs, die in Hamburg feiern waren und jetzt zurück in die Heimat in Richtung Norden fahren möchten. Da kommen die komfortablen Sitze genau richtig. Dazu die dezente blaue Beleuchtung und die wirklich leisen Motorenge-



Schienenersatzverkehr mit Doppelstockbussen zwischen Lübeck und Puttgarden: LN-Redakteurin Sophie Schade hat sie getestet.

räusche: Es spricht also nichts gegen ein kleines Nickerchen während der Fahrt nach einer langen Nacht.

Nicht nur die Atmosphäre an sich verspricht ein angenehmes Reisen, die neuen Fahrzeuge sind für alle Eventualitäten ausgerüstet. Es kön-

nen zwei Rollstühle oder mehrere Kinderwagen und Fahrräder mitgenommen werden, es gibt USB- und 220-Volt-Steckdosen. Eine Toilette gibt es auch, von der Größe und Ausstattung her vergleichbar mit denen in der Bahn – allerdings auf einer der ersten

Fahrten noch blitzblank sauber. Man darf hoffen, dass das auch so bleibt.

Was auf der Fahrt, die die LN begleitet haben, noch nicht wie angekündigt funktionierte: das W-Lan. Eigentlich sollten sich die Fahrgäste kostenlos ins W-Lan einloggen können. Doch spätestens auf der Autobahn wurde kein Netzwerk mehr angezeigt, in das man sich überhaupt hätte einwählen können. Busfahrer Thomas Klötzke ist darüber auch verwundert: „Eigentlich ist es eingeschaltet, aber vielleicht muss das noch mal extra freigeschaltet werden.“

Bleibt also abzuwarten, ob das W-Lan nur in diesem einen Bus nicht funktioniert hat, ob dieses Problem in den kommenden Tagen noch behoben wird und ob die Internetverbindung dann auch so schnell und stabil ist, dass man damit bequem unterwegs online

arbeiten oder sich die Zeit vertreiben kann. Wenn das der Fall ist, sind die neuen Busse für den Schienenersatzverkehr eine sehr gute Lösung für alle, die trotz Sperrung der Bahnstrecke mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf die Sonneninsel Fehmarn reisen möchten.

## Zahlen und Fakten

**Die Fahrt von der Hansestadt** nach Puttgarden dauert etwa zwei Stunden. Es gibt einen Stundentakt – wochentags von Lübeck ab 5.12 Uhr bis 23.12 Uhr und von Puttgarden ab 4.56 bis 22.56 Uhr. An den Wochenenden fährt der erste Bus jeweils eine Stunde später. **Eine Fahrkarte** für die komplette Strecke von Lübeck nach Puttgarden kostet ohne BahnCard 19,30 Euro.



HL-live.de - Dienstag, der 14. Februar 2023

## **Bahn-Ausbau nach Fehmarn soll beschleunigt werden**

**Schnellere Verfahren sollen die Planung und den Bau der Schienenanbindung für den Fehmarnbelttunnel beschleunigen. Die vom Bund eingesetzte Kommission hat Norddeutschlands wichtiges Infrastrukturvorhaben dafür zu einem Pilotprojekt für das „Partnerschaftsmodell Schiene“ gemacht.**

Ziel dabei ist es, alle am Bau beteiligten Partner vom Start weg an einen Tisch zu bringen. Der frühe Austausch zwischen Deutscher Bahn (DB), Baufirmen, Behörden und weiteren Partnern soll alles an Expertenwissen hervorbringen und damit eine agile Planung und optimale Abläufe ermöglichen. Damit Planungs- und Genehmigungsverfahren Tempo aufnehmen können, sollen feste Bearbeitungsfristen für alle Beteiligten festgelegt werden. So gilt es, Sachverhalte zwischen dem Bauherrn und den Genehmigungsbehörden sofort oder innerhalb nur weniger Tage zu klären. Die Beteiligungsfristen bleiben von den Neuerungen unberührt.

DB-Gesamtprojektleiterin Jutta Heine-Seela: „Von der Planung bis zur Realisierung neuer Infrastruktur dauert es häufig Jahrzehnte und damit für die gesteckten Ziele der Verkehrswende viel zu lang. Durch die schnelleren Verfahren und die frühzeitige partnerschaftliche Zusammenarbeit bekommt das Bahnprojekt für Europa jetzt Rückenwind. Die Express- und Regionalzüge zwischen Hamburg und Kopenhagen sollen schnellstmöglich fahren.“

### **Planungsbeschleunigung für vier Abschnitte**

Vier Abschnitte stehen für die Beschleunigung im Fokus. Es geht um die Planungen für die Bereiche von Bad Schwartau bis nach Altenkrempe sowie den Tunnel am Fehmarnsund. Hierbei handelt es sich um Abschnitte, die durch einen Bundestagsbeschluss umfangreich angepasst werden und für die nun möglichst viel Zeit eingespart werden soll.