

Neue Pläne vorgestellt: So könnte eine neue Bäderbahn aussehen

Landesregierung und Deutsche Bahn prüfen ernsthaft einen Erhalt - Das wurde im Fehmarnbelt-Projektbeirat deutlich

VON SVEN WEHDE

RATEKAU. Ein offenes Visier, das wünschten sich die Ostholsteiner Gemeinden für die Sitzung des Fehmarnbelt-Projektbeirates am Donnerstagmittag (23. März). Das Land und die Deutsche Bahn sollten in der Debatte um einen möglichen Erhalt der alten Bäderbahn die Karten auf den Tisch legen. Und genau das geschah: Staatssekretär Tobias von der Heide (CDU) stellte klar, dass die ursprünglichen Pläne, die Bäderbahn nach der Fertigstellung der neuen Schienenhinterlandanbindung stillzulegen, „nicht in Stein gemeißelt“ seien. Im Gegenteil: Gemeinsam mit der Bahn hat man ein Konzept erarbeitet, wie ein Weiterbetrieb der Bäderbahn aussehen könnte.

Keine Strecken-Entwidmung

Der Grund dafür, dass der Erhalt der Bäderbahn wieder eine Option ist, seien geänderte Rahmenbedingungen. Zum einen gebe es einen Bieter für den südlichen Teil der Strecke. „Aber selbst wenn das Bieterverfahren nicht erfolgreich ist, lässt das Eisenbahnbundesamt Strecken gegenwärtig eigentlich nicht mehr entwidmen und zurückbauen“, sagte von der Heide. Das könnte bedeuten, dass selbst wenn der gesamte Nahverkehr auf die Neubaustrecke gelegt wird, die Infrastruktur der alten Bäderbahn liegen bleibt und die Flächen nicht zurück an die Gemeinden gehen. „Die Frage ist, ob es dann nicht klug ist, diese Infrastruktur auch zu nutzen“, sagte von der Heide. Vor diesem Hintergrund habe man ausgearbeitet, wie die Bäderbahn weiterbetrieben werden könnte.

„Wichtig ist, dass es noch keine Entscheidung gibt. Es ist alles noch ergebnisoffen, vieles ist noch in der Prüfung“, betonte der Staatssekretär. Deswegen seien alle Pläne, die man gleich vorstellen würde, im „absoluten Konjunktiv“. Trotzdem hatten es diese Pläne eines möglichen Erhalts in sich. Angedacht wäre eine



So könnte der neue Bahnhof in Ratekau aussehen, er würde auch bei einem Erhalt der Bäderbahn gebaut werden. GRAFIK: BAHNSTADT / STATIONNOVA GMBH

„Wenn man das so machen würde, ist das super attraktiv für die Region und die Gemeinden. Sehr viele Menschen würden sich über das freuen, was da entstehen könnte.“

Tobias von der Heide, Staatssekretär

Regionalbahn, die im Halbstundentakt zur Hauptverkehrszeit und an den Sommerwochenenden, ansonsten im Stundentakt, von Hamburg über Lübeck auf der Bäderbahn bis nach Neustadt führt. Haltepunkte wären in Bad Schwartau, Ratekau, Timmendorfer Strand, Scharbeutz, Haffkrug und Sierksdorf. In Haffkrug, wo Neubaustrecke und alte Bäderbahn dann nahe beieinanderliegen, wären Umstiege möglich.

Eine solche Variante könnte mehrere mögliche Veränderungen der bisherigen Pläne zur Folge haben, die Torsten Weppeler von Nah.SH erläuterte. „Der Bahnhof Timmendorfer Strand müsste erneuert



Staatssekretär Tobias von der Heide (r.) stellte im Projektbeirat die Pläne der Landesregierung vor.

FOTO: SVEN WEHDE

werden, der Bahnhof Scharbeutz würde erhalten bleiben, der neu geplante Haltepunkt Scharbeutz an der Neubaustrecke würde entfallen und der Streckenabschnitt der Bäderbahn müsste elektrifiziert und mit einer modernen Signaltechnik ausgestattet werden“, zählte Weppeler nur einige Punkte auf.

Kritik aus Scharbeutz

Die Scharbeutzer Bürgermeisterin Bettina Schäfer (parteilos) mutmaßte, dass die Entscheidung im Grunde schon

gefallen sein könnte: „Mir fällt es schwer zu glauben, dass die Prüfungen ergebnisoffen sind. Was Sie hier vorgestellt haben, ist doch schon sehr auf den Erhalt der Bäderbahn fokussiert und positiv herausgestellt.“ Sie wollte wissen, ob denn auch gewährleistet sei, dass später dann nicht auch der Güterverkehr durch die Badeorte rolle.

Tatsächlich konnten Bahn und Land das nicht vollends ausschließen, da man es nicht verbieten könne. Es sei jedoch davon auszugehen, dass dies in der Regel nur der Fall wäre,

wenn auf der Neubaustrecke eine Störung vorliege. Ansonsten sei die neue Schienenhinterlandanbindung immer der schnellere und direktere Weg für die Güterzüge. Da die Skepsis bei vielen kommunalen Vertretern groß war, warb von der Heide zum Abschluss noch einmal für die Bäderbahn-Option. „Wenn man das so machen würde, ist das super attraktiv für die Region und die Gemeinden. Sehr viele Menschen würden sich über das freuen, was da entstehen könnte.“

Interessen unterschiedlich

Die Interessen der Kommunen entlang der Strecke sind sehr unterschiedlich. Während Ratekau und Scharbeutz bisher gegen den Erhalt der alten Schienenstrecke waren, da dann gleich zwei Gleise ihre Gemeinden durchschneiden, war Timmendorfer Strand dafür. Denn der an der neuen Schienenhinterlandanbindung vorgesehene Bahnhof für das Ostseebad läge weit außerhalb der Gemeindegrenzen, man hätte also keinen eigenen Bahnhof mehr.

HL-live.de - Donnerstag, der 30. März 2023

Pro und Contra Bäderbahn: Lübeck steht für faire Diskussion

Die Zukunft der Bäderbahn zwischen Lübeck und Neustadt wird zurzeit intensiv öffentlich diskutiert. Entgegen der ursprünglichen Planung einer Stilllegung steht nun das Szenario eines Weiterbetriebs im Raum.

Die Hansestadt Lübeck bewertet den Weiterbetrieb der Bäderbahn als wichtigen Beitrag zur Verkehrswende und begrüßt die derzeitigen Bemühungen und Initiativen zum zukünftigen Erhalt der Bäderbahnstrecke Lübeck – Neustadt. „Ein zukunftsgerechter Erhalt und Ausbau der regionalen Schieneninfrastruktur ist vor dem Hintergrund der notwendigen Verkehrswende unser erklärtes Ziel und wird daher ausdrücklich begrüßt und unterstützt“, betont Lübecks Bausenatorin Joanna Hagen. „Mit dem Erhalt der ortsnäheren Stationen von Scharbeutz und insbesondere Timmendorfer Strand sowie dem Neubau eines Bahnhofs in Ratekau kann ein wichtiger Grundstein gelegt werden, die schon jetzt sehr guten Fahrgastzahlen auf der Verbindung Neustadt – Timmendorfer Strand – Lübeck zukünftig noch weiter zu steigern und damit einer Überlastung des Straßennetzes in der gesamten Region vorzubeugen, wenn mehr Pendler auf die Schiene umsteigen.“

Die Hansestadt Lübeck hat gleichwohl ausdrücklich Verständnis dafür, wenn bei betroffenen Gemeinden auch Vorbehalte gegenüber diesem Szenario aufgrund der zahlreichen parallelen Infrastrukturachsen auf ihrem Gebiet bestehen. Trotzdem hofft die Hansestadt, dass im Rahmen des Dialogforums und des Projektbeirates für die Fehmarnbelt-Hinterlandanbindung eine für alle Beteiligten vertretbare Lösung gefunden wird. Neben den verständlichen Bedenken in der Region sollten dabei auch die verkehrlichen Chancen dieser Infrastruktur eine wichtige Rolle in der Debatte spielen.

Regio-S-Bahn statt ortsf fernere Bahnhalt epunkte

Die Hansestadt Lübeck arbeitet derzeit darauf hin, im Sinne der Verkehrswende den Anteil des Umweltverbundes (Bus, Bahn, Fahrrad, zu Fuß gehen) am Gesamtverkehr zu erhöhen. Ein erklärtes und schon länger beim Land eingefordertes Zukunftsziel der Hansestadt Lübeck ist der Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs in der Region zu einer Regio-S-Bahn. Eine Studie zur Regio-S-Bahn Lübeck von 2011 besagt, dass eine Taktverdichtung auf der Bäderbahnstrecke Lübeck – Neustadt den größten volkswirtschaftlichen Nutzen aller in Frage kommenden Strecken in der Region aufweist. „Eine Verlagerung des Schienenpersonennahverkehrs von Lübeck nach Neustadt auf ortsf fernere Stationen entlang der geplanten Neubaustrecke könnte dagegen die Fahrgastzahlen halbieren – was angesichts aktueller Bemühungen zum Klimaschutz und zur Verkehrswende aus Sicht der Hansestadt nicht erstrebenswert wäre und absehbar eine zusätzliche Belastung des Lübecker Straßennetzes nach sich ziehen würde“, unterstreicht Lübecks Verkehrswendebeauftragter Michael Stödter das Anliegen.

Auch wenn ein Erhalt der Bäderbahn in der öffentlichen Diskussion derzeit teilweise auch kritisch betrachtet wird, bestehen starke Argumente, den Verkehr in der Region zukünftig nachhaltig und klimaneutral auszugestalten und die Belastungen durch den Kfz-Verkehr in den Ortslagen zu reduzieren.

Hintergrund zur Regio-S-Bahn:

Die Hansestadt Lübeck setzt sich bereits seit mehr als einem Jahrzehnt für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur und Taktverdichtungen ein. Ziel ist die Realisierung einer sogenannten Regio-S-Bahn, die über ein dichteres Netz von Stationen im regionalen Raum rund um Lübeck verfügt. Zudem sollen moderne, saubere und geräuscharme Fahrzeuge die wichtigsten Destinationen im Halbstundentakt verbinden. Damit soll nicht nur den stetig wachsenden Fahrgastzahlen Rechnung getragen werden, sondern weitere Menschen dazu bewegen, dem Angebot auf der Schiene den Vorzug vor der Nutzung des Autos zu geben. Dies betrachtet die Hansestadt Lübeck als wichtigen Baustein zur Verkehrswende in der Region mit erheblicher Bedeutung nicht nur für Pendler und Urlauber, sondern auch als wichtigen Standortfaktor für die Stadtentwicklung Lübecks.



Lübeck begrüßt Bemühungen zum Erhalt wichtiger Zukunftsinfrastruktur für die Regio-S-Bahn.
Foto: Archiv

Presseamt Lübeck/red. 30.03.2023