

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Zukunft der Bäderbahn

Am 6. Juni 2024 gab die Deutsche Bahn AG (DB AG) bekannt, dass sie die Bäderbahn in Schleswig-Holstein behalten will. Das bedeutet, dass das 2021 angeschobene Stilllegungsverfahren für die Strecke zwischen Lübeck und Neustadt in Holstein eingestellt wird. Die DB AG begründet das damit, dass sie ihrem Versprechen nachkomme, „im Sinne der Gemeinwohlorientierung keine Strecken mehr still zu legen“ (vgl. www.deutschebahn.com/de/presse/presse-regional/pr-hamburg-de/aktuell/presseinformationen-regional/Baederbahn-in-Schleswig-Holstein-bleibt-im-Besitz-der-Deutschen-Bahn-12902568).

Die Bäderbahn ist nach Kenntnis der Fragesteller eng mit dem wichtigen Schienenprojekt zur Anbindung der Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) verbunden: Bis zur Inbetriebnahme der Neubaustrecke rollt der Zugverkehr über die Bäderbahn. Über eine neue Weiche bei Ratekau wird sie an die Neubaustrecke angebunden. Der Planfeststellungsabschnitt 1.2 von Ratekau bis Haffkrug befindet sich im Stadium der Vorplanung; ein Antrag auf Planfeststellung ist noch nicht gestellt worden. Ursprünglich wurde sowohl von Vertretern der DB InfraGO AG als auch dem Wirtschaftsministerium des Landes Schleswig-Holstein mitgeteilt, dass die DB InfraGO AG die Bäderbahnstrecke zwischen Ratekau und Haffkrug nicht weiter betreiben werde und deshalb eine Stilllegung dieser Eisenbahn-Nahverkehrsstrecke anstrebe. Eine Anbindung der Bäderbahn an die Neubaustrecke der FBQ-Hinterlandanbindung sei nicht beabsichtigt. Damit wäre u. a. das Ostseebad Timmendorfer Strand nicht mehr mit der Bahn erreichbar (vgl. pro-bahn-sh.de/bahnstrecke-neustadt-luebeck-db-infrago-betreibt-die-baederbahn-im-streckenabschnitt-haffkrug-ratekau-weiterhin-selbst-aktivitaeten-fuer-einfuehrung-einer-regio-s-bahn-luebeck-buendeln-und-inten/).

Die beabsichtigte Schließung hat zu massivem Protest nicht nur bei der dortigen Bevölkerung geführt. Die Bäderbahn ist regional, aber auch überregional, besonders aus touristischen Gründen sehr wichtig. Es handelt sich um eine Strecke, die vor allem von Pendlerinnen und Pendlern sowie Touristen genutzt wird und seit Jahren stark steigende Fahrgastzahlen vorweisen kann (vgl. www.luebeck.de/files/stadtentwicklung/stadtplanung/B%C3%A4derbahn_Verkehrsmodell_HL.pdf). Auch vor dem Hintergrund, dass das Schienennetz in Deutschland nicht weiter schrumpfen darf, macht eine Stilllegung der Bäderbahn aus Sicht der Fraktion der CDU/CSU keinen Sinn. Ende 2023 wurde bekannt, dass die Norddeutsche Eisenbahn Niebüll (NEG) an der Übernahme der Strecke interessiert ist. Kurze Zeit später, im Juni 2024, gab die DB AG bekannt, dass die Bäderbahn nun doch im Besitz der DB AG bleibt. Aus Sicht der Fragesteller ergeben sich aus dem Verhalten der DB AG Fragen – insbesondere, ob der Umstand, dass die NEG Interesse angemeldet hat, zur Entscheidung der DB AG geführt hat, die Bäderbahn doch zu behalten.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Entscheidung der DB AG, das Stilllegungsverfahren für die Bäderbahn einzustellen und die Bäderbahn nun doch zu behalten?
2. Welche Gründe haben nach Kenntnis der Bundesregierung zur Beendigung des Stilllegungsverfahrens geführt?
3. Welche entscheidungsrelevanten Kriterien haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung im Vergleich zur ursprünglichen Entscheidung für ein Stilllegungsverfahren geändert (bitte konkret aufführen)?
4. Aus welchen Gründen hatte die DB InfraGO AG zunächst die Entscheidung getroffen, die Bäderbahn, eine der lukrativsten Strecken in Schleswig-Holstein, nicht weiter zu betreiben, obwohl der Verkehr sich nur zu einem kleinen Teil auf die Neubaustrecke verlagern lässt und auf eine Schienenanbindung von Timmendorfer Strand verzichtet würde?
5. Warum hat das Stilllegungsverfahren drei Jahre gedauert?
6. Inwiefern war das „Vorgehen rund um das Stilllegungsverfahren der Bäderbahn [...] für alle Beteiligten aufwendig und zeitintensiv“ (vgl. www.deutschebahn.com/de/presse/presse-regional/pr-hamburg-de/aktuell/presseinformationen-regional/Baederbahn-in-Schleswig-Holstein-bleibt-im-Besitz-der-Deutschen-Bahn-12902568; bitte konkret auflisten)?
7. Inwiefern hat, wie von Ute Plambeck angedeutet, die Strategie „Starke Schiene“ eine Rolle bei der Entscheidung zur Stilllegung der Strecke gespielt (vgl. www.deutschebahn.com/de/presse/presse-regional/pr-hamburg-de/aktuell/presseinformationen-regional/Baederbahn-in-Schleswig-Holstein-bleibt-im-Besitz-der-Deutschen-Bahn-12902568)?
8. Wenn die Strategie „Starke Schiene“ eine Rolle gespielt hat, warum wurde die Entscheidung zur Beendigung des Stilllegungsverfahrens erst 2024 getroffen – während die Konzernstrategie von 2019 datiert (www.tagesspiegel.de/wirtschaft/wie-die-bahn-den-anspruchen-der-kunden-gerecht-werden-will-555527.html)?
9. Welche Rolle hat die Entscheidung der NEG, die Bäderbahn übernehmen zu wollen, bei der Entscheidung der DB InfraGO AG gespielt, die Bäderbahn doch behalten zu wollen, und wenn dies keine Rolle gespielt hat, warum nicht?
10. Trifft es zu, dass der Erhalt der Strecke, nach Argumentation der DB AG, die Planung der neuen Trasse „ernsthaft verzögern“ würde, weil sie ihre Plan-Unterlagen ändern müsse (vgl. www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Luebecker-Bucht-Ist-Stilllegung-der-Baederbahn-rechtlich-in-Ordnung,baederbahn152.html), wenn ja, um welchen Zeitraum wird die Planung der neuen Trasse verzögert, und warum wurde der Erhalt der Strecke dennoch beschlossen, und wenn nein, warum wird die Planung der neuen Trasse nun nicht mehr verzögert?
11. Ist ein Weiterbetrieb der Bäderbahn auch nach Auffassung der Bundesregierung „eine zeitraubende und damit für die Fertigstellung der Beltquerung gefährliche Anpassung, der Planungen erfordern“ würde (vgl. www.schleswig-holstein.de/DE/landesregierung/ministerien-behoerden/VII/Presse/PI/2023/IV_2023/231205_Baederbahn.html), wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
12. Auf welche Weise beabsichtigt die DB InfraGO AG, die Anbindung der Bäderbahnstrecke an die Neubaustrecke vorzunehmen?

13. Über wie viele Weichen soll die Anbindung bei Ratekau an die Neubaustrecke erfolgen?
14. Warum ist laut DB AG keine Verknüpfung zwischen der Neubaustrecke und der Bäderbahn bei Haffkrug geplant?
15. Wie bemisst die Bundesregierung folgende Aspekte der Anbindung der Hinterlandanbindung an die Bestandsstrecke:
 - a) den technischen Aufwand,
 - b) die Dauer der Bautätigkeiten,
 - c) die Auswirkungen auf die Planfeststellung der neuen Hinterlandanbindung und
 - d) die Kosten?
16. Ist nach Inbetriebnahme der Hinterlandanbindung Schienenverkehr auf der Bäderbahn geplant, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
17. Welche Investitionen plant die DB InfraGO AG für die Instandhaltung und Ertüchtigung der Bäderbahn in den kommenden 15 Jahren, und welche Maßnahmen sind vorgesehen (bitte einzeln auflisten)?
18. Ist geplant, die Bahnsteige am Bahnhof Timmendorfer Strand komplett zu erneuern, und wenn nein, warum nicht (vgl. www.schleswig-holstein.de/DE/landesregierung/ministerien-behoerden/VII/Presse/PI/2023/IV_2023/231205_Baederbahn.html)?
19. Ist geplant, den Bahnhof Haffkrug an der Neubaustrecke um ein Gleis zu erweitern und den heutigen Haltepunkt Haffkrug an der Bestandsstrecke zurückzubauen, und wenn nein, warum nicht (vgl. www.schleswig-holstein.de/DE/landesregierung/ministerien-behoerden/VII/Presse/PI/2023/IV_2023/231205_Baederbahn.html)?
20. Ist die vollständige Elektrifizierung der eingleisigen Strecke geplant, wenn ja, wann, und wenn nein, warum nicht?
21. Wie viel würde die Elektrifizierung der Bäderbahn nach Schätzung der Bundesregierung ungefähr kosten?
22. Welche Vereinbarungen oder Absprachen haben die DB AG und/oder die DB InfraGO AG mit der Bundesregierung und/oder der Landesregierung von Schleswig-Holstein im Hinblick auf den Personennahverkehr zwischen Lübeck und Neustadt, insbesondere im Hinblick auf den Personennahverkehr auf der Bäderbahnstrecke, getroffen (bitte einzeln auflisten)?
23. Ist der Bundesregierung bekannt, ob, und wenn ja, warum, die Landesregierung Schleswig-Holstein im Falle des Erhalts der Bäderbahn Nahverkehr auf der Bäderbahn laufen lassen möchte?
24. Wie hoch sind nach dem aktuellen Sachstand die Kosten differenziert nach Baukosten der Bahnhöfe selbst, Anbindungskosten und sonstige Kosten der neuen Bahnhöfe
 - a) Timmendorfer Strand/Ratekau,
 - b) Scharbeutz und
 - c) Haffkrug?

25. Wurde bezüglich des Erhalts der Bäderbahn eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchgeführt, hinsichtlich der Frage, ob es im jetzigen Szenario mit dem Erhalt der Bäderbahntrasse wirtschaftlicher wäre, auf die Neubahnhöfe samt Anbindung zu verzichten, und stattdessen die bisherige Trasse weiter zu nutzen, wenn ja, mit welchem Ergebnis, und wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 22. August 2024

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion