

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/12665 –

Zukunft der Bäderbahn

Vorbemerkung der Fragesteller

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 angesichene 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-weit-erhin-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_Verkehrsmoedell_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.

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)?
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-5555527.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?

Die Fragen 1, 2, 3, 7, 8 und 9 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

§ 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes sieht vor, dass eine Strecke vor einer Stilllegung zum Verkauf ausgeschrieben werden muss. Gibt es einen Käufer, kann die Strecke nicht stillgelegt werden. Nach Auskunft der DB InfraGO AG wurde demnach bisher kein Stilllegungsverfahren beantragt, da es zunächst Verhandlungen mit einem Kaufinteressenten gab. Nachdem der Kaufinteressent NEG im Dialog-forum mitteilte, dass er die Strecke erwerben, aber selbst keine Verkehre fahren möchte oder Investitionen in die Strecke vorsieht, hat die Deutsche Bahn AG (DB AG) die Veräußerung der Strecke im Bereich der Bäderbahn nochmal neu überdacht.

Mit dem Zusammenschluss der DB Netz AG und der DB Station & Service AG zur DB InfraGO AG im Januar 2024 richtet sich die Eisenbahninfrastruktursparte im Sinne der Gemeinwohlorientierung neu aus. Nach eigener Auskunft komme die DB AG mit dem betriebsbereiten Erhalt der Bäderbahnstrecke ihrem Versprechen nach, keine Bahnstrecken mehr stillzulegen. Damit würden alle Optionen für Ideen einer zukünftigen Nutzung offengehalten. Der Erhalt der Infrastruktur im Besitz der DB InfraGO AG bedeutet zudem keine Schlechterstellung gegenüber dem Angebot der NEG, die keine Entwicklung der Bahnstrecke geplant hatte. Ein Verkauf an die NEG hätte wiederum bedeutet, dass weitere Schnittstellen, Absprachen und Verhandlungen in dem ohnehin schon sehr komplexen Projekt der Schienenanbindung erforderlich geworden wären.

Für die Entscheidung, die Bäderbahnstrecke zu behalten, war nach Aussage der DB AG die Strategie der Starken Schiene maßgeblich. Auf diese Weise wird ein Beitrag zu den Kapazitätswachstums- und Klimaschutzzielen der Starken Schiene als Ausdruck der Gemeinwohlorientierung geleistet.

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?
16. Ist nach Inbetriebnahme der Hinterlandanbindung Schienenverkehr auf der Bäderbahn geplant, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 4 und 16 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Basierend auf dem Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark hat der Bund die DB AG beauftragt, eine leistungsstarke Bahnverbindung zwischen Lübeck und Fehmarn als Anbindung des Fehmarnbelt-Tunnels zu planen. Die beauftragte Planung sah ursprünglich einen zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Bestandstrecke mit der Bäderbahn vor.

Das Land Schleswig-Holstein führte von 2010 bis 2014 ein Raumordnungsverfahren durch. Ergebnis des Raumordnungsverfahrens war, dass statt des ursprünglichen zweigleisigen Ausbaus der vorhandenen 88 Kilometer langen Strecke nun eine insgesamt 55 Kilometer lange Neubaustrecke geplant wird, die sich am Verlauf der A 1/E 47 orientiert.

Entsprechend dem Ergebnis des Raumordnungsverfahrens wird nach Inbetriebnahme der Neu- und Ausbaustrecke der Nahverkehr gemäß Bestellung des Landes Schleswig-Holstein ausschließlich über diese geführt. Diese Entscheidung wurde im Jahr 2023 durch das Land Schleswig-Holstein nochmals bestätigt.

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)?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB InfraGO AG hat diese im Jahr 2021 abgefragt, ob andere Eisenbahnunternehmen ein Interesse am Kauf des Streckenabschnitts haben. Dies ist Voraussetzung für ein Stilllegungsverfahren (vgl. Antwort zu Frage 1). Hierfür gab es laut DB InfraGO AG anfangs zwei Interessenten, wobei nur einer in Verhandlungen mit der DB AG eintrat. Die Verhandlungen wurden demnach zeitweilig seitens des Interessenten ausgesetzt. Nachdem die DB AG daraufhin die Gespräche abbrach, wurde erneut Interesse durch den Kaufinteressenten gemeldet.

Auf Wunsch des Landes Schleswig-Holstein fanden ab Anfang des Jahres 2023 Abstimmungen unter Beteiligung des Landes Schleswig-Holstein, der NAH.SH

und der DB AG statt, um mögliche Betriebskonzepte und deren Auswirkungen auf einen Weiterbetrieb der Bäderbahn zu prüfen. Die wesentliche Bedingung dieser Gespräche war, dass der Termin für die Inbetriebnahme der Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung nicht gefährdet wird. Im September 2023 bestätigt das Land Schleswig-Holstein im Ergebnis dieser Gespräche, dass auf der Bäderbahn-Strecke mit Inbetriebnahme der Hauptstrecke keine Verkehre bestellt werden.

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-Stillegung-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?

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ein elektrifizierter Weiterbetrieb der Bäderbahn, im Gegensatz zu der Entscheidung die Infrastruktur der Bäderbahn im Bestand zu behalten, würde nach Angaben der DB AG eine umfangreiche Anpassung der Planungen der Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung mit den nachfolgenden Konsequenzen erfordern:

- Eine Anbindung der Bäderbahn müsste beauftragt und damit in die Planungen aufgenommen werden.
- Die mit einem Weiterbetrieb der Bäderbahn verbundenen Auswirkungen auf die planfeststellungsrechtlich relevanten Belange (u. a. Umwelt, Lärm, Flächeninanspruchnahme durch Anbindung der Bäderbahn) müssten fachgutachterlich untersucht und bewertet werden.
- Darauf aufsetzend müssten die Planfeststellungsunterlagen aktualisiert, überprüft und angepasst werden.
- Durch die Änderung der Planung wären Kapazitäten bei den beteiligten Planern (Umwelt- und bautechnischen Planern) erforderlich, die für die laufende Genehmigungsplanung gebunden sind.
- Je nach Beauftragung könnte dies mindestens zwei Jahre in Anspruch nehmen.
- Die damit einhergehenden Verzögerungen könnten eine gemeinsame Inbetriebnahme der Schienenanbindung mit der Festen Fehmarnbeltquerung (s. Staatsvertrag) stark gefährden.

12. Auf welche Weise beabsichtigt die DB InfraGO AG, die Anbindung der Bäderbahnstrecke an die Neubaustrecke vorzunehmen?

Ein Anschluss der Bäderbahn wird im Südbereich bei Ratekau vorgesehen.

13. Über wie viele Weichen soll die Anbindung bei Ratekau an die Neubau-
strecke erfolgen?

Der Anschluss der Neubau-
strecke an die nichtelektrifizierte Bäderbahnstrecke
erfolgt über eine Weiche, welche neu eingebaut wird.

14. Warum ist laut DB AG keine Verknüpfung zwischen der Neubau-
strecke und der Bäderbahn bei Haffkrug geplant?

Der Anschluss der Bäderbahn an die Neu- und Ausbaustrecke im Bereich des
heutigen Bahnhofs Haffkrug ist laut DB AG betrieblich nicht erforderlich, da
alle Schienenverkehre über die neue elektrifizierte Strecke und entlang der
neuen Verkehrsstation Haffkrug geführt werden.

15. Wie bemisst die Bundesregierung folgende Aspekte der Anbindung der
Hinterlandanbindung an die Bestandsstrecke:

Die Schienenanbindung (hier „Hinterlandanbindung“) ist der elektrifizierte
Neu- und Ausbau der Bestandsstrecke. Aufgrund der oben erläuterten Historie
verbleibt der Teil der dann ehemaligen Bäderbahn als nicht-elektrifizierte
Schieneninfrastruktur im Eigentum der DB InfraGO AG. Dies vorausgesetzt
werden die Fragen 15a bis 15d wie folgt beantwortet.

- a) den technischen Aufwand,

Einbau einer Weiche in Ratekau

- b) die Dauer der Bautätigkeiten,

Die Dauer der Bautätigkeiten wird im Rahmen der weiteren Planung ermittelt

- c) die Auswirkungen auf die Planfeststellung der neuen Hinterland-
anbindung und

Die unter a. genannte Weiche hat keine Auswirkungen auf die Planfeststellung,
da diese im laufenden Planungsprozess ohne Zeitverlust in die Unterlagen inte-
griert werden kann

- d) die Kosten?

Die Kosten werden im Rahmen der weiteren Planung ermittelt.

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)?

Die Strecke der Bäderbahn muss aufgrund der gesetzlichen Regelung des § 11
Absatz 1 Satz 1 AEG durch die DB InfraGO AG betriebsbereit gehalten wer-
den. Das heißt, es werden bei Bedarf Erneuerungen und Verstärkungen an der
Infrastruktur vorgenommen. Die konkreten Maßnahmen werden nach Angaben
der DB InfraGO AG im Rahmen regelmäßiger Streckenprüfungen ermittelt.

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)?

Eine Erneuerung der Bahnsteige am Bahnhof Timmendorfer Strand ist nicht geplant, da an der Neubaustrecke ein gemeinsamer Haltepunkt Timmendorfer Strand/Ratekau entstehen wird.

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)?

Die Neubaustrecke sieht im Bereich des neuen Bahnhofs Haffkrug drei Gleise vor: zwei Gleise führen in Richtung Fehmarn bzw. Lübeck, ein Gleis führt als Stichstrecke in Richtung Neustadt. Eine Erweiterung um ein zusätzliches viertes Gleis ist hier nicht erforderlich, da alle bahnbetrieblichen Verkehre abgewickelt werden können. Der Haltepunkt Haffkrug an der Bestandsstrecke wird als Teil der DB-Infrastruktur ebenso betriebsbereit erhalten wie die Strecke.

20. Ist die vollständige Elektrifizierung der eingleisigen Strecke geplant, wenn ja, wann, und wenn nein, warum nicht?

Der DB InfraGO AG liegt derzeit kein Auftrag für eine Elektrifizierung der eingleisigen Bäderbahnstrecke vor. Das Land Schleswig-Holstein hat angekündigt, nach Inbetriebnahme der neuen Schienenanbindung alle Verkehre über die Neubaustrecke zu bestellen.

21. Wie viel würde die Elektrifizierung der Bäderbahn nach Schätzung der Bundesregierung ungefähr kosten?

Da die DB InfraGO AG hierzu keinen Planungsauftrag hat, wurden von dieser bisher keine Kosten ermittelt.

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?

Die Fragen 22 und 23 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In einem Letter of Intent bestätigte das Land Schleswig-Holstein 2014, dass über die Bäderbahn keine Verkehre bestellt werden. 2023 wurde dies erneut bekräftigt. Das Land Schleswig-Holstein hat darüber hinaus mitgeteilt, dass nur Fahrzeuge für den Betrieb auf der elektrifizierten Neubaustrecke bestellt wurden. Diese können auf der nicht-elektrifizierten Bäderbahn nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke nicht eingesetzt werden. Der Personennahverkehr zwi-

schen Lübeck und Neustadt wird zukünftig über die Neubaustrecke mit den neuen Bahnhöfen Ratekau/Timmendorfer Strand, Scharbeutz (neu) und Haffkrug (neu), Sierksdorf und Neustadt in Holstein elektrifiziert abgewickelt.

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?

Die Planung für diese baulichen Maßnahmen wird die DB AG nach eigenen Angaben in den kommenden Monaten auf Basis der dann abgeschlossenen Genehmigungsplanung vertiefen. Erst mit dem Abschluss der Entwurfsplanung können verlässliche Kosten genannt werden.

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 Neubaubahnhöfe samt Anbindung zu verzichten, und stattdessen die bisherige Trasse weiter zu nutzen, wenn ja, mit welchem Ergebnis, und wenn nein, warum nicht?

Nein. Der Bund investiert in die neue Infrastruktur der Aus- und Neubaubstrecke. Insofern wären Investitionen in die Bestandsstrecke redundant und somit unwirtschaftlich.

