

Entwicklungen zur Bäderbahn

Werkstattbericht

23.03.23



Einleitung

Historie

- 2010-2014 Raumordnungsverfahren des Landes Schleswig-Holsteins
- 2014 Letter of Intent: Im Rahmen der Erstellung der Planung für die FBQ-Schienenanbindung wurde die Entscheidung zur 2+0-Lösung getroffen.
- Es wurden schon mehrere Konzepte erarbeitet (Auszug): Bäderbuskonzept; Ideenwettbewerb. Eine Umsetzungsentscheidung wurde nicht getroffen.



Neue Entwicklung

- 2019/2020 neue Entwicklung: Verpflichtung zur Ausschreibung der Strecke (§11 AEG)
- 2021 Start des Stilllegungsverfahrens
- DB Netz AG schreibt Strecke zu Weiterbetrieb aus. Es hat sich ein Bieter auf die Strecke beworben
- Gespräche mit dem Bieter laufen
- Bieter müsste nach Übernahme **Infrastruktur weiterbetreiben**, keine Verpflichtung bestimmte Züge zu fahren (Eigenwirtschaftlicher Betrieb?)
- Auswirkungen auf Nutzung der Trasse
- Nachfragentwicklung im SPNV sehr dynamisch
- Veränderung politische Rahmenbedingungen: Gemeinwohlorientierung



Handlung
sbedarf

Bisheriges Vorgehen

- Termin am 18.11.22 in Hemmelsdorf mit Bürgermeistern – Diskussion der Problematik
- Land sagt zu, Gesprächen mit der DB Netz AG zum Verfahren zu führen
- **Derzeit: ergebnisoffene** Gespräche mit DB zur Bäderbahn; Abstimmungen mit Bund müssen geführt werden
- Information an betroffene Bürgermeister Mitte Februar zu Gesprächen mit DB
- Heutiger Projektbeirat: Zwischenstand der Prüfungen/Überlegungen



Wo stehen wir gerade?

Prämissen der Abstimmung

- Die FBQ Neubaustrecke darf nicht verzögert werden
- Sinnvolle Anbindung der Lübecker Bucht
- Moderne Infrastruktur
- Planungssicherheit schaffen
- Verträgliche Lösung für Region / Abwägung
- Antworten auf die noch offenen Fragen

Fragestellungen:

- Bestandsaufnahme
- Ist der Erhalt der Bäderbahn eine sinnvolle Ergänzung für die FBQ NBS oder ein alternatives Verkehrsmittel?
- Betriebskonzepte und Infrastruktur
- Bei Erhalt: Verbindungen zur Neubaustrecke
- Umwelt und Lärm
- Finanzierung und Wirtschaftlichkeit
- Prüfung der Auswirkung auf weitere Verfahren (z.B. PFB)

Untersuchungsraum:



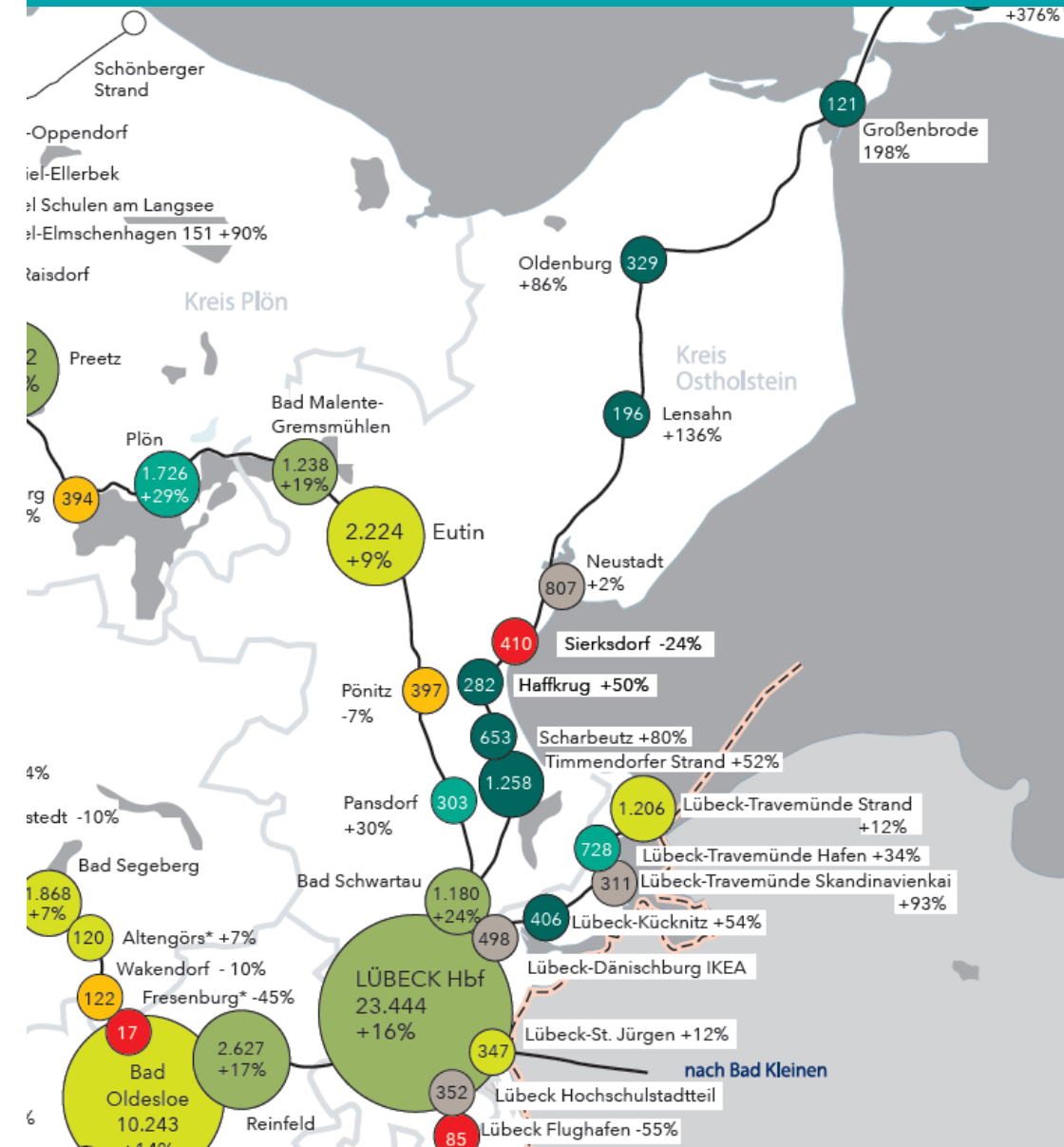
Wodurch zeichnet sich das heutige Angebot aus?

- Gute Erschließungswirkung der Stationen, Reisezeiten nach Lübeck attraktiv.
- Positive Nachfragentwicklung auf der Bäderbahn (+20-80% mehr Ein- und Aussteiger) seit den 2010er Jahren, Lastspitzen
- Seit 2020: Verdichtung Angebot auf Halbstundentakt in der HVZ und an Sommerwochenenden, Einsatz LINT-Triebwagen
- Die Bäderbahn ist nachfragestarke Linie, 9 € Ticket → Nachfragesteigerung um rund 100%, Deutschlandticket ab 2023.

Optionen:

- **Erhalt Bäderbahn und attraktives Betriebskonzept (Durchbindung nach Hamburg, Steigerung Kapazität, Verkürzung Fahrzeiten) ist Möglichkeit, um gestiegene Nachfrage zu bedienen und Leistungsfähigkeit zu erhöhen.**
- **Wenn Bäderbahn nicht erhalten würde, bräuchte es ein leistungsfähiges alternatives Anbindungskonzept.**

Fahrgaststeigerung von 2013 bis 2019 (NAH.SH 2019)





Welche Chancen machen die Betrachtung eines Weiterbetriebs überlegenswert?

Weiterbetrieb

Lokal

- Das Bäderbahnkonzept kann noch in bestehende Planung der Kommunen zu den Bahnhofsumfeldern integriert werden (zeitlich gesehen)
- Fußläufige Erreichbarkeit der Bahnhöfe in den Orten
- Nachhaltiger Tourismus durch Elektrifizierung
- In Scharbeutz und Timmendorfer Strand gute Bus-Bahn-Verknüpfung möglich

Regional

- Sehr gut angebundene Urlaubsregion
- Direktverbindung aus Hamburg in die Bäderorte Timmendorfer Strand und Scharbeutz
- Das Fahrplanzielkonzept der Bäderbahn passt bereits zur S-Bahn Lübeck und zu anderen Langfristkonzepten
- Direkte saisonale Fernverkehrsanbindung der Bäderorte möglich

FBQ NBS

- Entmischung der schnellen und langsamen Verkehre auf dem Südabschnitt der FBQ-Schiienenanbindung
- Förderung der Betriebsstabilität

Allgemein

- Die Nachfragesteigerung durch einen Weiterbetrieb der Bäderbahn würde einen ganztägigen und ganzjährigen Halbstundentakt attraktiver machen.
- Vermeidung Fahrgastverlust von 1.300 Fahrgästen/Tag zwischen Haffkrug und Lübeck (TTK-Potentialstudie¹; vgl. auch ETC Gutachten²)
- Eine der modernsten Nahverkehrsstrecken deutschlandweit



Vorüberlegungen Bäderbahn

Verkehrskonzept:

- Schnelle RB **Hamburg** – Lübeck – Neustadt via Bäderbahn (stündlich bis halbstündlich) in 1h + X (je nach Halt)
- Halt RB in Bad Schwartau, Ratekau, Timmendorfer Strand, Scharbeutz, Haffkrug, Sierksdorf
- In Haffkrug Umstiege möglich, z.B. von Neustadt und Bäderbahn auf RE nach Fehmarn via NBS
- Verkehr mit modernen und kapazitätsstarken (405 Plätze) KISS Triebzügen

Fernverkehr/Güterverkehr

- ICE Hamburg – Kopenhagen auf der Neubaustrecke
- Güterverkehr auf der Neubaustrecke
- Touristischer Fernverkehr aus NRW/Hessen über die Bäderbahn mit Halt in Bäderorten (ca. 2x pro Tag)
- Wenn touristischer Fernverkehr, dann ist theoretisch Güterverkehr auf der Strecke möglich, aber nicht vorgesehen (im übrigen unwirtschaftlich).

Fahrzeiten

- Bei Erhalt: Deutliche Fahrzeitverkürzungen zwischen Hamburg und Bäderorten gegenüber Status Quo (bis zu 20 Minuten)
- Bisherige Alternativkonzepte würden Fahrzeiten lokal und überregional hingegen verlängern (Umsteigevorgang + Fahrzeit)



Vorüberlegungen zum Verkehrskonzept im Personenverkehr:

Regionalexpress

Bisher geplantes Verkehrskonzept auf der Neubaustrecke:

- RE im **2h-Takt** Lübeck – Fehmarn auf der Neubaustrecke (Option LNVP und D-Takt: **1h-Takt**)

Mögliches alternatives Verkehrskonzept mit Erhalt Bäderbahn:

- RE im **2h-Takt** Lübeck – Fehmarn auf der Neubaustrecke (Option LNVP und D-Takt: **1h-Takt**)

Regionalbahn

- RB im **30 Min.-Takt (HVZ und Sommerwochenenden) bzw. 1h-Takt** Hamburg – Lübeck – Neustadt auf der Neubaustrecke
- (Option LNVP und D-Takt: **30 Min.-Takt** durchgängig)

- RB im **30 Min.-Takt (HVZ und Sommerwochenenden) bzw. 1h-Takt** Hamburg – Lübeck – Neustadt auf der Bäderbahn
- (Option LNVP und D-Takt: **30 Min.-Takt** durchgängig)

Fernverkehr

- **1-2 FV-Züge pro Stunde** Hamburg – Kopenhagen auf der Neubaustrecke ohne Halt in Bäderorten
- **2 saisonale FV-Züge** nach Fehmarn pro Tag über Neubaustrecke

- **1-2 FV-Züge pro Stunde** Hamburg – Kopenhagen auf der Neubaustrecke ohne Halt in Bäderorten
- **2 saisonale FV-Züge** nach Fehmarn pro Tag über Bäderbahn

Vorüberlegungen Bäderbahn – mögliche Maßnahmen

- **Neuer Haltepunkt Ratekau** ohne Timmendorfer Strand
- Südliche Einbindung der Bäderbahn würde nördlich des neuen Haltepunkt Ratekau erfolgen
- **Erneuerung Bahnhof Timmendorfer Strand**
- **Bahnhof Scharbeutz** würde erhalten bleiben, neu geplanter Haltepunkt Scharbeutz an der Neubaustrecke würde entfallen
- **Bahnhof Haffkrug** an der Neubaustrecke würde um ein Gleis erweitert werden, heutiger Haltepunkt Haffkrug an der Bestandsstrecke würde zurückgebaut werden
- **Streckenabschnitt Bäderbahn** müsste **elektrifiziert** und mit einer **modernen** Signaltechnik ausgestattet werden



Gespräche sind noch nicht abgeschlossen und ergebnisoffen

Grundvoraussetzungen und diverse Aspekte noch in Klärung

- **Gespräche noch absolut ergebnisoffen:**
Abstimmungen können sowohl dazu führen, dass Bäderbahn erhalten bleibt als auch, dass es zu keinerlei Änderungen kommt
- **Konkretisierung des Konzeptes**
- **Je nach Konzept:** Wirtschaftlichkeit und Finanzierung sicherstellen
- **Austausch mit dem BMDV und der Region zu Wirtschaftlichkeit, Finanzierung etc.**
- Klärung und Regelung zu den Bahnhofsumfeldern
- **Sobald alle offenen Aspekte geklärt sind:** Abstimmung zum weiteren Vorgehen mit dem Kreis Ostholstein und den betroffenen Kommunen in geeigneten und etablierten Gremien (z.B. Projektbeirat, Dialogforum)

Abschluss der Präsentation

SH