

Status quo zum Thema Erhalt der Bäderbahn

Die Zukunft der Bäderbahn zwischen Lübeck, Timmendorfer Strand, Scharbeutz, Sierksdorf und Neustadt in Holstein gehört zu den wichtigsten verkehrspolitischen Themen der Region. Im Zuge der Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) plant das Land Schleswig-Holstein, den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) künftig weitgehend über eine neue Bahnstrecke entlang der A1 zu führen. Die direkte Bahnverbindung durch die Ostseebäder stünde damit zur Disposition.

Die betroffenen Kommunen der Region setzen sich dagegen seit Jahren für den Erhalt und die Modernisierung der bestehenden Bäderbahn ein. Hintergrund sind hohe Fahrgastzahlen, ein starkes Nachfragewachstum sowie die zentrale Bedeutung der Strecke für Pendler, Schüler, Touristen und die geplante Regio-S-Bahn Lübeck.

Zahlreiche Gutachten, Verkehrsmodelle und Stellungnahmen werfen inzwischen erhebliche Fragen hinsichtlich der verkehrlichen, wirtschaftlichen, klimatischen und auch rechtlichen Tragfähigkeit einer vollständigen SPNV-Verlagerung auf die Neubaustrecke auf. Im Mittelpunkt der Debatte stehen dabei insbesondere die Erreichbarkeit der Ostseebäder, mögliche erhebliche Fahrgastverluste, die Auswirkungen auf die Verkehrswende sowie die langfristige Zukunft eines leistungsfähigen Nahverkehrs in der Lübecker Bucht.

Einen Überblick über die Entwicklung der Diskussion seit dem Staatsvertrag zur Festen Fehmarnbeltquerung im Jahr 2008 bietet die ausführliche Chronologie der Ereignisse. Die nachfolgenden FAQ erläutern ergänzend die wichtigsten Hintergründe, Argumente und offenen Fragen rund um die Zukunft der Bäderbahn.

Chronologie der Ereignisse

2008: Staatsvertrag zum Bau der Festen Fehmarnbeltquerung

Deutschland und Dänemark schließen den Staatsvertrag zum Bau der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ). Bestandteil des Projekts ist auch die Schienenhinterlandanbindung in Ostholstein.

2011: Gutachten zur Regio-S-Bahn sieht großes Potential auf der Bäderbahn

Ein Gutachten der damaligen Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft (LVS, Vorgängerorganisation der NAH.SH) untersucht im Auftrag der Hansestadt Lübeck verschiedene Optionen für eine Regio-S-Bahn.

Das Ergebnis: Die Strecke Lübeck – Timmendorfer Strand – Neustadt in Holstein weist das größte Potential für eine Taktverdichtung auf. Empfohlen werden ein ganzjähriger und ganztägiger Halbstundentakt sowie zusätzliche Haltepunkte in Ratekau und am HANSA-PARK in Sierksdorf.

Ursprüngliche Planungen der Deutschen Bahn

Die Deutsche Bahn plant zunächst, die bestehende Bäderbahnstrecke als Teil der Hinterlandanbindung auszubauen und die internationalen Verkehre weiterhin durch die Tourismusorte an der Lübecker Bucht zu führen.

2013: Raumordnungsverfahren nach Widerstand der Region

Die Ostseebäder und die betroffenen Kommunen lehnen diese Planungen ab. Auf ihren Druck hin wird ein Raumordnungsverfahren (ROV) durchgeführt.

Die Region fordert eine sogenannte „2+1-Lösung“:

- zwei Gleise einer neuen Trasse entlang der A1 für den Fern- und Güterverkehr sowie
- den Erhalt der bestehenden Bäderbahn für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Das Raumordnungsverfahren endet mit der Entscheidung, die neue Bahntrasse entlang der A1 zu bauen.

2014: Letter of Intent für die „2+0-Lösung“

Das Land Schleswig-Holstein und die Deutsche Bahn unterzeichnen einen „Letter of Intent“. Ziel ist es, künftig sämtliche Verkehre ausschließlich über die Neubaustrecke zu führen. Die sogenannte „2+0-Lösung“ sieht keinen regulären Weiterbetrieb der Bäderbahn vor. Begründet wird dies mit der Einschätzung der Deutschen Bahn, zwei parallele Bahnstrecken seien unwirtschaftlich.

2018: Gutachten zur Machbarkeit der „2+1-Lösung“

Ein Gutachten der Industrie- und Handelskammer zu Lübeck sowie des Kreises Ostholstein kommt zu dem Ergebnis, dass die „2+1-Lösung“ technisch und betrieblich umsetzbar ist. Zugleich zeigt die Untersuchung, dass eine Verlagerung des SPNV von der Bäderbahn auf die Neubaustrecke zu einem deutlichen Rückgang der Fahrgastzahlen führen würde. Prognostiziert wird eine Halbierung der Nachfrage.

2019: Petition zum Erhalt der Bäderbahn

Eine erste Petition fordert den Erhalt der Bäderbahn. In der Folge beauftragt das schleswig-holsteinische Wirtschaftsministerium die Entwicklung alternativer Anbindungskonzepte für die Ostseebäder und initiiert einen Ideenwettbewerb mit Verkehrsexperten.

Als Sieger gehen eine Tram-Lösung sowie das moderne Design- und Mobilitätskonzept „TIMM“ hervor.

2022: Koalitionsvertrag sieht Weiterbetrieb der Bäderbahn vor

Die neue schwarz-grüne Landesregierung nimmt den Erhalt und Weiterbetrieb der Bäderbahn mit einem modernen Betriebskonzept in den Koalitionsvertrag auf. Das Wirtschaftsministerium prüft daraufhin Möglichkeiten für einen Weiterbetrieb.

Seit Dezember 2022: Angebotsausbau auf der Bäderbahn

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 wird das Angebot auf der Strecke Lübeck – Timmendorfer Strand – Neustadt in Holstein ausgebaut:

- montags bis freitags verkehren die Züge in den Hauptverkehrszeiten im Halbstundentakt,
- an Saisonwochenenden zwischen Ostern und Oktober wird ein ganztägiger Halbstundentakt angeboten.

Trotz dieser verbesserten Angebotsqualität bestehen weiterhin Probleme bei Fahrzeugkapazität und Komfort. Zum Einsatz kommen überwiegend ältere LINT-Dieseltriebwagen mit teilweise über 20 Jahren Betriebszeit und begrenztem Platzangebot.

2023: Konzept der NAH.SH zum Weiterbetrieb

Die NAH.SH entwickelt ein Konzept für den Weiterbetrieb der Bäderbahn und stellt dieses den betroffenen Kommunen vor.

7. September 2023: Neue Kehrtwende des Landes beim Weiterbetrieb der Bäderbahn

Im Rahmen einer Sitzung des Dialogforums erklärt der schleswig-holsteinische Verkehrsstaatssekretär, dass sich Bund, Land Schleswig-Holstein und Deutsche Bahn darauf verständigt hätten, die Bäderbahn nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke nun doch nicht weiter zu betreiben. Die betroffenen Kommunen kritisieren diese Entscheidung scharf, insbesondere mit Blick auf die angestrebte Verkehrswende und die direkte Schienenanbindung der Ostseebäder an die Oberzentren Lübeck und Hamburg.

2023: Neue Modellrechnung prognostiziert massive Fahrgastverluste

Eine Modellrechnung auf Basis des neuen Verkehrsmodells der Hansestadt Lübeck zeigt, dass ein SPNV-Angebot über die Neubaustrecke gegenüber einer direkten Verbindung über Timmendorfer Strand am stärksten belasteten Streckenabschnitt rund 50 Prozent der Fahrgäste verlieren würde.

Bis 2024: Stilllegungsversuche der Deutschen Bahn scheitern

Die Deutsche Bahn versucht mehrfach, die Schieneninfrastruktur der Bäderbahnstrecke „auf Vorrat“ stillzulegen. Beide Verfahren scheitern jedoch, weil ein privates Bahninfrastrukturunternehmen Interesse an der Übernahme der Strecke anmeldet. Letztlich bleibt die Strecke doch im Eigentum der Deutschen Bahn und soll betriebsbereit gehalten werden.

Im laufenden Planfeststellungsverfahren wird inzwischen eine Anbindung der Bäderbahn an die Neubaustrecke über eine Weichenverbindung in Ratekau vorgesehen. Auch die ursprünglich durch die Deutsche Bahn geplante Kappung der Strecke nördlich von Haffkrug mit einer Lärmschutzwand wird nach juristischem Druck aus der Region aufgegeben. Die Deutsche Bahn kündigt stattdessen an, die Bäderbahnstrecke auch weiterhin in Richtung Neustadt anzubinden.

2025: Machbarkeitsstudie zu den Gewinnerkonzepten des Ideenwettbewerbs

Als Folge des Ideenwettbewerbs werden die beiden Siegerkonzepte in einer Machbarkeitsstudie vertieft untersucht. Das Ergebnis: Die Konzepte lösen das grundlegende Verkehrsproblem nicht, da ein notwendiger Umstieg am neuen Bahnhof Ratekau zu Fahrgastverlusten führt. Die Vorstellung der Ergebnisse ist für Juli 2026 vorgesehen.

Ein Alternativvorschlag aus der Region einer direkten, umsteigefreie Zugverbindungen von Hamburg an die Lübecker Bucht bis Neustadt in Holstein, wird aufgrund von Vorgaben des Wirtschaftsministeriums als Fördermittelgeber der Studie nicht weiter untersucht. Vorgeschlagen wurden dabei unter anderem:

- ein Flügelzugkonzept der Linien RE 8 / RE 80 mit Zugtrennung und -vereinigung in Lübeck Hbf in einen Zugteil an die Lübecker Bucht und nach Lübeck-Travemünde oder
- eine eigenständige RE-Sprinterlinie.

Das Konzept würde sowohl die Neubaustrecke als auch eine optimierte und elektrifizierte Bestandsstrecke über Timmendorfer Strand und Scharbeutz nutzen. Eine Beauftragung zur weiteren Untersuchung durch die Region steht bislang aus.

Gemeinsame Position der Region

Die betroffenen Kommunen der Region sprechen sich inzwischen gemeinsam für den Weiterbetrieb der Bäderbahn aus und vertreten hierzu eine abgestimmte Position.

Position des Landes Schleswig-Holstein

Das Land Schleswig-Holstein hält dagegen weiterhin an seiner Auffassung fest, dass Änderungen der bisherigen Planungen zu Verzögerungen beim Gesamtprojekt der Hinterlandanbindung führen und wirtschaftlich nachteilig seien.

Das Land ist daher weiterhin nicht bereit, langfristig SPNV-Verkehre über die bestehende Bäderbahn zu bestellen.

Laufende Verfahren

Derzeit laufen weiterhin die formalen Planungs- und Genehmigungsprozesse. Dazu gehören insbesondere die Planfeststellungsverfahren zur Schaffung des Baurechts für die Hinterlandanbindung sowie die Fortschreibung des Landesweiten Nahverkehrsplans (LNVP) unter Beteiligung der Region.

FAQ zur Zukunft der Bäderbahn und des SPNV in der Lübecker Bucht

Was ist die Bäderbahn eigentlich?

Die sogenannte Bäderbahn ist die heutige Bahnverbindung zwischen Lübeck, Timmendorfer Strand, Scharbeutz, Haffkrug, Sierksdorf und Neustadt in Holstein. Sie wird aktuell von der Regionalbahnlinie RB 85 bedient und verbindet sowohl wichtige Wohnorte als auch zentrale Tourismusziele entlang der Lübecker Bucht direkt miteinander. Für viele Menschen in der Region ist sie nicht nur eine Freizeit- oder Urlaubsbahn, sondern ein alltägliches Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeit, zur Schule oder zum Einkaufen. Die Bäderbahn gehört zu den wichtigsten Bahnstrecken im gesamten Schienenknoten Lübeck. Nach der Strecke nach Hamburg weist sie die höchste Nachfrage auf.

Wie viele Menschen nutzen die Bäderbahn heute?

Im stärksten Streckenabschnitt südlich von Timmendorfer Strand nutzen durchschnittlich mehr als 4.150 Fahrgäste pro Tag die Verbindung. Damit gehört die Strecke zu den nachfragestärksten Regionalbahnverbindungen Schleswig-Holsteins außerhalb des Hamburger Umlandes. Gerade an Wochenenden und in der Urlaubssaison liegen die tatsächlichen Fahrgastzahlen oft noch deutlich höher.

Ist die Bäderbahn nur eine Tourismusbahn?

Nein. Zwar spielt der Tourismus entlang der Lübecker Bucht eine wichtige Rolle, die Strecke ist aber längst auch eine bedeutende Alltagsverbindung geworden. Viele Menschen nutzen die Bahn täglich für Arbeitswege, Schulfahrten oder Freizeitaktivitäten. Dadurch entsteht eine stabile Grundnachfrage über das gesamte Jahr hinweg. Der touristische Verkehr kommt zusätzlich hinzu und sorgt insbesondere an Wochenenden und in der Saison für hohe Auslastungen.

Warum gibt es überhaupt Streit um die Zukunft der Strecke?

Der Konflikt entstand im Zusammenhang mit der geplanten Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung. Das Land Schleswig-Holstein favorisiert eine Verlagerung des SPNV von der Küste auf eine neue Bahnstrecke entlang der A1. Die betroffenen Kommunen entlang der Lübecker Bucht lehnen dies dagegen ab und fordern den Erhalt der bestehenden Bäderbahn für den Nahverkehr. Im Kern geht es also um die Frage, ob die Züge künftig weiterhin direkt durch die Ostseebäder fahren oder stattdessen über eine Neubaustrecke außerhalb der Orte geführt werden sollen.

Was bedeutet „SPNV über die Neubaustrecke“ konkret?

Das bedeutet, dass Regionalzüge künftig nicht mehr direkt durch Timmendorfer Strand oder Scharbeutz fahren würden. Stattdessen würden sie auf einer neuen Strecke entlang der Autobahn verkehren. Fahrgäste müssten dann z. B. auf Shuttlebusse umsteigen oder

zusätzliche Wege zu neuen Bahnhöfen außerhalb der Ortszentren zurücklegen. Kritiker sehen darin eine deutliche Verschlechterung der Erreichbarkeit.

Warum kritisieren viele Kommunen diese Lösung?

Die Kommunen befürchten, dass die direkte Anbindung der Ostseebäder verloren geht und dadurch viele Fahrgäste wieder aufs Auto umsteigen. Besonders kritisch gesehen wird, dass ausgerechnet eine heute sehr erfolgreiche Bahnstrecke bewusst geschwächt werden könnte. Aus Sicht der Region widerspricht dies den Zielen der Verkehrswende, des Klimaschutzes und einer modernen Nahverkehrspolitik.

Wie hoch wären die erwarteten Fahrgastverluste?

Mehrere Untersuchungen prognostizieren deutliche Nachfrageeinbrüche. Modellrechnungen der Hansestadt Lübeck gehen davon aus, dass im stärksten Abschnitt der Strecke etwa die Hälfte der Fahrgäste verloren gehen könnte. Dabei handelt es sich ausdrücklich um konservative Modellannahmen, die touristische Spitzenverkehre nur teilweise berücksichtigen.

Warum würden so viele Fahrgäste verloren gehen?

Die direkte Erreichbarkeit ist einer der größten Vorteile der heutigen Strecke. Wer heute von Lübeck ohne Umstieg direkt nach Timmendorfer Strand oder Scharbeutz fahren kann, müsste künftig möglicherweise zusätzliche Busfahrten, längere Wege oder Umstiege in Kauf nehmen. Viele Menschen reagieren empfindlich auf solche Verschlechterungen. Zusätzliche Hürden können dazu führen, dass Fahrgäste zukünftig wieder das Auto nutzen.

Warum ist die direkte Anbindung der Tourismusorte so wichtig?

Timmendorfer Strand, Scharbeutz und die übrigen Orte entlang der Lübecker Bucht leben in erheblichem Maße vom Tourismus. Eine direkte Bahnverbindung ist deshalb ein bedeutender Standortfaktor. Sie erleichtert die klimafreundliche Anreise und ist insbesondere für Familien, ältere Menschen oder Tagesgäste attraktiv. Wird diese Direktanbindung aufgegeben, könnte dies langfristig die Wettbewerbsfähigkeit der Orte beeinträchtigen.

Könnten Shuttlebusse die Bahn sinnvoll ersetzen?

Genau daran bestehen erhebliche Zweifel. Damit Shuttleverkehre tatsächlich attraktiv wären, müssten sie mit einer sehr großen Fahrzeuganzahl, sehr häufig, zuverlässig und auch an hoch belasteten Sommertagen stabil verkehren. Gleichzeitig müssten Anschlüsse sicher funktionieren und ausreichend Fahrpersonal bereitstehen. Viele Kritiker halten das angesichts der Verkehrsbelastung in der Region für schwer realisierbar. Gerade für Spitzentage im Sommer erscheint unklar, wie ein stabiler Betrieb überhaupt gewährleistet werden soll. Hinzu kommt die Frage, wer solche zusätzlichen Busangebote dauerhaft finanzieren soll. Hierzu besteht aktuell weder Bereitschaft durch den Kreis Ostholstein noch durch das Land.

Warum wird die Wirtschaftlichkeit der Landeslösung infrage gestellt?

Das Land argumentiert unter anderem mit wirtschaftlichen Vorteilen der Neubaustrecke. Die Region hält dagegen, dass gleichzeitig deutlich größere Fahrzeuge eingesetzt werden sollen, während die Nachfrage voraussichtlich massiv sinkt. Dadurch würden hohe Kapazitäten geschaffen, die anschließend gar nicht ausgelastet wären. Aus Sicht der Kritiker verschlechtert dies die Wirtschaftlichkeit des Gesamtsystems für das Land erheblich und der Zuschussbedarf für die Landeskasse steigt.

Warum spielt die Fahrzeuggröße dabei eine so große Rolle?

Künftig sollen für den SPNV Lübeck – Neustadt i. H. via Neubaustrecke deutlich größere und modernere Fahrzeuge vom Typ „KISS“ eingesetzt werden. Während heute überwiegend kleinere Dieseltriebwagen verkehren, wären künftig also große Doppelstockzüge mit erheblich mehr Sitzplätzen vorgesehen. Wenn gleichzeitig aber viele Fahrgäste verloren gehen, entstehen hohe ungenutzte Kapazitätsreserven. Kritiker argumentieren deshalb, dass dadurch die Kosten pro Sitzplatz deutlich steigen.

Warum wird die Landesposition auch haushaltsrechtlich kritisiert?

Die Region argumentiert mit § 7 der Landeshaushaltsordnung Schleswig-Holstein. Dort ist festgelegt, dass öffentliche Mittel wirtschaftlich und sparsam eingesetzt werden müssen. Kritiker stellen die Frage, ob eine Lösung mit sinkenden Fahrgastzahlen und sogar höheren Betriebskosten überhaupt mit diesen Grundsätzen vereinbar ist.

Warum trägt das Land ein finanzielles Risiko?

Im schleswig-holsteinischen SPNV trägt das Land inzwischen bei Verkehrsverträgen selbst das Erlösrisiko. Das bedeutet: Wenn Fahrgäste verloren gehen und weniger Tickets verkauft werden, wirkt sich das direkt negativ auf den Landeshaushalt aus. Aus Sicht der Region entsteht dadurch zusätzlich ein Widerspruch zur erklärten Zielsetzung, mehr Menschen für den öffentlichen Verkehr zu gewinnen.

Warum wird der „Letter of Intent“ von 2014 inzwischen kritisch gesehen?

Der sogenannte Letter of Intent zwischen Land und Deutscher Bahn sieht im Kern vor, die zukünftigen Regionalverkehre weitgehend auf die Neubaustrecke zu verlagern. Kritiker stellen jedoch die Frage, ob die damaligen Annahmen heute noch tragfähig sind. Seitdem haben sich zahlreiche Rahmenbedingungen verändert – unter anderem Klimaziele, Fahrgastentwicklungen und neue Verkehrsmodelle. Deshalb wird eine erneute rechtliche und fachliche Überprüfung gefordert.

Warum spielt das ÖPNV-Gesetz Schleswig-Holsteins eine Rolle?

Das schleswig-holsteinische ÖPNV-Gesetz (ÖPNVG SH) verpflichtet das Land dazu, Wohnorte, Arbeitsplätze und Tourismusgebiete möglichst direkt und attraktiv anzubinden. Die Region argumentiert, dass eine Verlagerung der Bahn aus den Ortszentren heraus genau

diesem Ziel widersprechen könnte. Besonders problematisch erscheint dabei die mögliche Verschlechterung der Erreichbarkeit bedeutender Tourismusstandorte.

Warum sehen viele die Regio-S-Bahn Lübeck gefährdet?

Die geplante Regio-S-Bahn basiert auf der Idee eines dichten, attraktiven und nachfragestarken SPNV-Netzes. Die Bäderbahn gilt dabei als eine der wichtigsten Achsen. Wenn ausgerechnet diese Verbindung weg fallen würde, könnte dies auch die Wirtschaftlichkeit und Akzeptanz des Gesamtsystems schwächen.

Welche Vorteile hätte eine Verlagerung des SPNV auf die Neubaustrecke eigentlich für Land, Deutsche Bahn und Bund?

Auf den ersten Blick scheint die Verlagerung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf die Neubaustrecke entlang der A1 für Land, Deutsche Bahn und Bund durchaus Vorteile zu bieten. Häufig genannt werden dabei: eine stärkere Auslastung der neuen Infrastruktur, eine Bündelung der Verkehre auf einer Strecke, vermeintlich geringere Betriebskosten, eine einfachere Infrastrukturunterhaltung sowie die politische Argumentation, die Wirtschaftlichkeit der Fehmarnbelt-Hinterlandanbindung zu stärken.

Bei genauerer Betrachtung lassen sich diese Vorteile jedoch zunehmend infrage stellen:

So entsteht insbesondere das Problem, dass eine Umleitung des SPNV nach den bisherigen Modellrechnungen erhebliche Fahrgastverluste verursachen würde. Weniger Fahrgäste bedeuten im SPNV unmittelbar geringere Fahrgeldeinnahmen. Da das Land bei vielen Verkehrsverträgen selbst das Erlörisiko trägt, steigt dadurch der Zuschussbedarf aus öffentlichen Mitteln. Gleichzeitig würde ausgerechnet eine heute sehr erfolgreiche Bahnstrecke geschwächt, obwohl das Land an anderer Stelle erhebliche Mittel in Reaktivierungsprojekte investiert, die teilweise deutlich geringere Fahrgastzahlen erwarten lassen als die Bäderbahn bereits heute erreicht. Kritiker sehen darin einen möglichen Glaubwürdigkeits- und Akzeptanzverlust der Landesverkehrspolitik.

Auch für DB Regio als Verkehrsunternehmen ergeben sich keine Vorteile: Durch die voraussichtlich sinkende Nachfrage auf der Relation Lübeck – Neustadt über die Neubaustrecke, könnte langfristig Druck entstehen, das Angebot wieder auszudünnen; etwa von einem Halbstundentakt auf einen Stundentakt. Dies würde entsprechende wirtschaftliche Nachteile für Betreiber wie DB Regio nach sich ziehen.

Darüber hinaus hätte auch die Infrastrukturgesellschaft DB InfraGO langfristig nicht automatisch Vorteile. Sinkende Fahrgastzahlen und ein dadurch reduziertes Verkehrsangebot würden perspektivisch geringere Einnahmen aus Stations- und Trassenentgelten bedeuten. Gerade bei einer späteren Ausdünnung des Angebots könnte dies die ursprünglich erhofften wirtschaftlichen Effekte wieder relativieren.

Hinzu kommt ein grundsätzlicher verkehrspolitischer Aspekt: Infrastruktur erzielt ihren größten Nutzen dann, wenn sie möglichst viele Menschen tatsächlich zum Umstieg auf die Bahn bewegt. Vor diesem Hintergrund stellt sich zunehmend die Frage, ob eine Kombination aus Neubaustrecke und modernisierter Bäderbahn nicht langfristig sowohl verkehrlich als

auch wirtschaftlich tragfähiger wäre als eine weitgehende Verlagerung aller SPNV-Verkehre auf die Neubaustrecke.

Bedeutet die Kritik an der Landeslösung automatisch eine Ablehnung der Fehmarnbeltquerung?

Nein. Die meisten Kommunen der Region unterstützen die Fehmarnbeltquerung grundsätzlich. Kritisiert wird nicht die neue Strecke selbst, sondern die geplante Verlagerung des Nahverkehrs von der bestehenden Bäderbahn weg. Viele Befürworter des Bäderbahnerhalts sprechen sich ausdrücklich für eine Kombination aus Neubaustrecke und modernisierter Bestandsstrecke aus.

Welche Alternative schlägt die Region vor?

Die Region setzt auf eine Kombination aus:

- Erhalt und Modernisierung der Bäderbahn,
- Integration in die Regio-S-Bahn Lübeck,
- modernen Fahrzeugen,
- einem durchgehenden Halbstundentakt,
- zusätzlichen stündlichen Regionalexpressverbindungen ins nördliche Ostholstein, nach Fehmarn und Dänemark über die Neubaustrecke.

Dadurch sollen sowohl die Küstenorte als auch die neue internationale Verbindung profitieren.

Warum werden auch Akkutriebwagen als mögliche Lösung genannt?

Da eine vollständige Elektrifizierung Lübeck – Neustadt i. H. möglicherweise nicht rechtzeitig abgeschlossen werden kann, gelten Akkutriebwagen als praktikable Übergangslösung. Sie ermöglichen einen deutlich moderneren und klimafreundlicheren Betrieb als heutige Dieselszüge und könnten gleichzeitig flexibel auf der bestehenden Strecke eingesetzt werden.

Warum lehnt die Region Güterverkehr auf der Bäderbahn ab?

Viele Kommunen entlang der Lübecker Bucht befürchten zusätzliche Belastungen durch Güterzüge in unmittelbarer Nähe der Tourismusorte. Deshalb wird ausdrücklich gefordert, die Infrastruktur so zu gestalten, dass die Bäderbahn dauerhaft dem regionalen Personenverkehr vorbehalten bleibt.