



## Historie

03.09.2008: Staatsvertrag DK-D zum Bau einer festen Beltquerung (FFBQ)

10.07.2010: Ratifizierung durch den Bundestag

Maßgabe auf deutscher Seite:

- Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke zwischen Lübeck und Puttgarden
- Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke zwischen Bad Schwartau und Puttgarden

06.05.2014: Präsentation des Ergebnisses des ROV aus 2013. Ergebnis: 2+0

Weitestgehende Stilllegung der Bestandstrasse, Neubau von ca. 55 km, zweigleisig, elektrifiziert, möglichst eng an der A1, östlich.

Das Projekt Beltquerung und die HLA sind in zwei verschiedene Projekte und Verfahren getrennt.

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 hat die HLA den Status VB („vordringlicher Bedarf“) und ist im BVWP als Pos. 9 geführt. Eine Kausalität zwischen FFBQ und HLAD wird nicht erwähnt.

Insofern muss man die HLA und ihre Konsequenzen völlig ungeachtet der stockenden Verfahren bei der FFBQ betrachten. Die BAHN hat zwar auch schon mehrfach die Eröffnung des ersten PFV verschoben, dennoch muss man von einer ersten Eröffnung in 2018 ausgehen. Laut eigener Aussage (Quelle: Bernd Homfeld) wird man von Norden = Fehmarn („die einfacheren Verfahren zuerst“) beginnen.

Bürgerinitiative  
Kein Güterbahnverkehr durch die  
Badeorte der Lübecker Bucht



Die Bahn rechnet mit einer Gesamtbauzeit von vier Jahren, wobei nicht sukzessive, sondern zeitgleich gebaut werden soll (vorbehaltlich der abgeschlossenen PFV).

Planungsstand heute ist eine (in Teilbereichen ) Vmax von 200 Km/h. Somit muss die gesamte Strecke kreuzungsfrei gebaut werden.

### **Ist die HLA ein NEUBAU oder eine VERLEGUNG?**

Hier wird es sicherlich noch zu Diskussionen kommen. Die Betroffenen (Kommunen, Kreis und Land) sehen die Kostenseite zu 100% bei der Bahn als Verursacher, die wiederum argumentiert (zumindest hinter vorgehaltener Hand), dass es sich um eine Verlegung handelt, und somit das normale Kostensplitting 1/3 – 1/3 - 1/3 anzusetzen ist. Die Frage, ob §§11,12 oder 13 EBKrG zur Anwendung kommt, wird nicht nur zu heißen Diskussionen führen, sondern sicherlich auch zu Rechtsstreiten führen. Gleiches gilt für das Thema „übergesetzlicher Lärmschutz“.

Fakt ist: Für die Kosten der Peripherie müssen zunächst - nach gültigem Recht - die Kommunen aufkommen. Eine Kostenübernahme durch das Land wurde (von der alten Regierung) als „möglich und wünschenswert“ bezeichnet, eine konkrete Zusage gibt es bislang nicht, geschweige denn eine gesetzliche Grundlage hierfür. Was jedoch bei dieser Diskussion oftmals vergessen wird: Es geht nicht nur um die Baukosten. Spätestens bei den Unterhaltungskosten werden die Gemeinden zusätzlich und dauerhaft belastet.



## Warum nun klar für 2+0 ?

Unser Bestreben, wie auch das der betroffenen Bäderorte sowie des Kreises OH war **2+1**:

- Neubaustrasse für SPfV und GV (=2), und zwar westlich der A1.
- Bestandstrasse für den SPNV (=1)

Die letztendlich seitens der Bahn gewählte und - so muss man einfach feststellen - auch seitens der Politik nicht wirklich kritisierte Variante 2+0 steht manifestiert im ROV und den Plänen der Bahn, ebenso im BVWP 2030.

*2015: Die DB AG und das Land Schleswig-Holstein haben in einem Letter of Intent festgelegt, dass die DB AG als Vorhabenträgerin das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens zur Grundlage ihrer weiteren Planungen macht, während das Land Schleswig-Holstein zusagt, nach Fertigstellung der neugebauten Trasse nur noch auf dieser Strecke den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu bestellen. Für die Vorplanung hat die DB AG eine optimierte Trasse, die "Vorzugsvariante", entwickelt*

Die Wahrscheinlichkeit, dies jetzt noch zu ändern, ist aus vorgenannten Gründen und unserer Sicht völlig illusorisch.

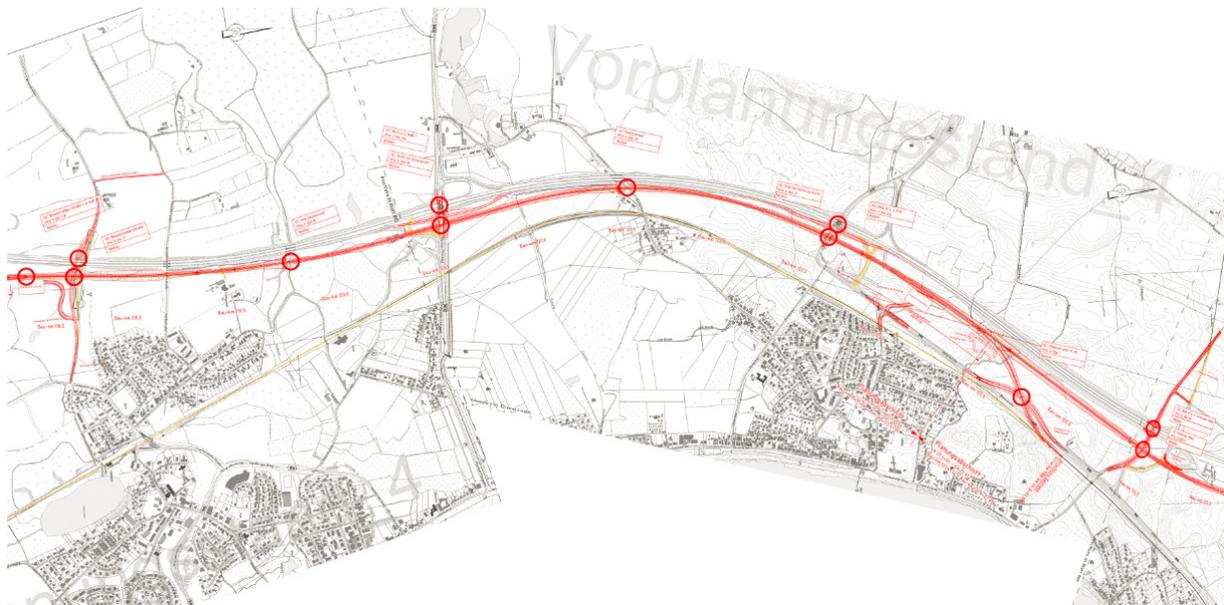
Wir sind verwundert über Politiker, die nun, 3 Jahre nach Abschluss des ROV, das Thema wieder aufleben lassen, und zwar leider ohne mit konkreten Konzepten anzutreten.

### DEFINITION: BÄDERBAHN:

Betroffen von der Verlegung der Bahnhöfe sind tatsächlich nur Timmendorfer Strand, Scharbeutz und Haffkrug.

Sierksdorf (Hansapark!) wird auch weiterhin angefahren.

Für Ratekau ist das Projekt faktisch ein Zugewinn, da nur deswegen der Bahnhof wiederbelebt wird.



*Abb 1: Trassenverlauf HLA nach Plänen der Bahn (2015). Unten angedeutet der alte Trassenverlauf. Straßenverläufe sind in aktuellen Planungsständen verändert.*

Bürgerinitiative  
Kein Güterbahnverkehr durch die  
Badeorte der Lübecker Bucht



### **Güterverkehr durch Bäderorte nicht ausgeschlossen !**

*Bei einer bestehenden Strecke kann schon aus Gründen des Eisenbahnrechts eine Elektrifizierung nicht per se ausgeschlossen werden. Dies hätte insbesondere auch eine Befahrung mit Güterverkehr durch die Bäderorte bedeutet, die wiederum nur durch eine Stilllegung der Ortsdurchfahrten verhindert werden könnte.*

*Insofern war die Analyse der "2+1"-Variante nicht geeignet, den raumordnerischen Konflikt entscheidend aufzulösen*

*Quelle: Land SH 2015*

Bürgerinitiative  
Kein Güterbahnverkehr durch die  
Badeorte der Lübecker Bucht



## Planungsstand HLA

Die Neubautrasse steht fest, es werden noch Details verändert. Eckpunkte:

- Haltepunkt in Ratekau
- Haltepunkt Timmendorfer Strand: Finaler Beschluss seitens der Gemeinde  
Timmendorfer Strand liegt noch nicht vor. Möglich wäre ein HP für Timmendorfer Strand in Neudorf, was aber auf Ratekauer Gebiet liegt.
- Haltepunkt Scharbeutz (Bövelstredder nordseitig)
- Haltepunkt Haffkrug

Hinter Haffkrug teilt sich die Strecke in Richtung Neustadt (SPNV, alte Trasse) und Norden (Neubau, A1 kreuzend) (s. Abbildung oben).



### Warum explizit auf 2.0 gehen?

1. Aus betriebswirtschaftlicher wie auch volkswirtschaftlicher Sicht ist ein paralleler Betrieb der Bestandstrasse und der Neubautrasse u.E. nicht tragbar. Wird der SPNV exklusiv auf der Bestandstrasse bedient und die Neubaustrecke nur für Güter und SPFV genutzt, so wird sich weder die Investition noch der Betrieb für den Betreiber (Bahn) lohnen. Mit einem Veto des Bundesrechnungshofes wäre zu rechnen. Die Gefahr hierbei: Wenn der Bestand der Bädertrasse als so wichtig angesehen wird, kann es durchaus passieren, dass Bundesrechnungshof und die (Bundes-)Politik die Frage stellen, warum man denn nicht einfach die Bestandstrasse ausbaut. **Aus unserer Sicht ein Spiel mit dem Feuer!**
2. Die Möglichkeit / Gefahr dass ein (privater) Betreiber der „Bäderbahn“ die Strecke dann auch für den Güterverkehr nutzt, ist nicht zu unterschätzen. Eisenbahn- und baurechtlich wäre dies jederzeit möglich!

Wir halten daher die Diskussion um die Erhaltung der Bäderbahn für irreführend.

Bürgerinitiative  
Kein Güterbahnverkehr durch die  
Badeorte der Lübecker Bucht



## Szenario 2+1 (=Bäderbahn)

Für die Gemeinde Scharbeutz würde dies aus heutiger Sicht bedeuten:

### Ortschaft Scharbeutz:

Bahnhof Scharbeutz : Vorhalten der Peripherie, Instandhaltungskosten der z.B.  
Fußgängerbrücke (steht demnächst an!) PLUS

HP Bövelstredder: Installation der Peripherie (Parkplätze, Straßenbau), dauerhafte  
Folgekosten für den Unterhalt.

### Ortschaft Haffkrug:

Instandhaltungskosten der Park- und Wendepunkte vor dem Bahnhof PLUS

Kosten Neubau Parkflächen, ZOB etc. Folgekosten für den Unterhalt.

PLUS: Der Erhalt der Bestandstrasse würde dazu führen, dass nur 100m vor dem neuen  
Kreisel der Bahnübergang bestehen bleiben würde. Die Vorstellung, dass sich ein Dorf mit  
2.000 Einwohnern zwei Bahnhöfe (in Sichtweite zueinander!) gönnt, wird sicherlich zu  
gewisser „Verwunderung“ führen.

Bürgerinitiative  
Kein Güterbahnverkehr durch die  
Badeorte der Lübecker Bucht

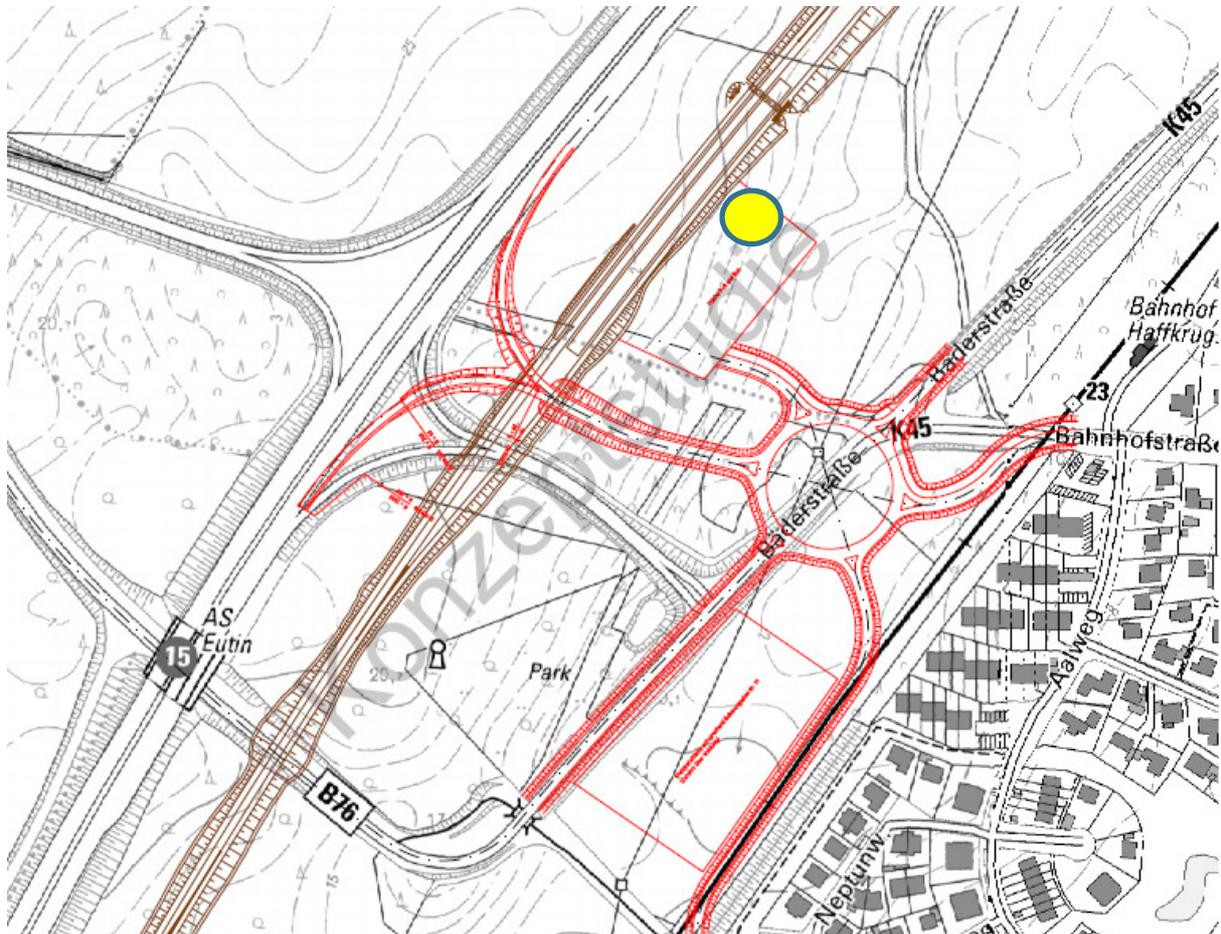


Abb2: Planungsstand Bahn 2016 „Entwurf“ Kreisel K45/Haffkrug/HP Haffkrug/ BAB und B75, sowie neue Anbindung Waldweg. Gelb markiert: Der zukünftige HP Haffkrug

Bürgerinitiative  
Kein Güterbahnverkehr durch die  
Badeorte der Lübecker Bucht



### **CHANCEN bei Verlust der Bäderbahn.**

Es steht außer Frage, dass der Verlust der BB für die betroffenen Gemeinde (insbesondere Timmendorfer Strand) schmerzlich sein wird.

Das Argument der einbrechenden Tourismuszahlen ist nur teilweise begründet. So reisten in 2016 nur 2% aller Übernachtungsgäste mit der Bahn an (*Quelle: Nahverkehrsplan SH 2015*).

Ziel aller Beteiligten muss es sein, den Schaden für die Anrainer, Bahnkunden, Touristen aber auch für die betroffenen Kommunen so gering wie möglich zu halten. Dass es, zumindest auf lokaler bzw. Kreisebene NUR Verlierer geben wird, steht sicherlich außer Frage, (Auch wenn immer noch kolportiert wird, dass mit der FFBQ die Touristen aus Skandinavien einfallen werden).

Warum also nicht gemeinsam und JETZT schon planen für eine Zeit nach der Bäderbahn?



### Ein paar Gedankenspiele, Brainstorming:

Die Streckenlänge der (Bäder-)Bahn innerhalb der Gemeinde Scharbeutz schätzen wir auf 6 km. Bei einer mittleren Geländebreite von 15 Metern also knapp 90.000 m<sup>2</sup>.

- Durch den Wegfall der Bahnstrecke ergäben sich städteplanerisch ganz neue Möglichkeiten.
  - Die Bahnhofsflächen – und Gebäude könnten zu Wohngebieten ausgewiesen werden (zentrumstnahe und bei entsprechender Vorgabe der Träger bezahlbarer Wohnraum!)
  - Die Bestandsstrecke könnte als (Schnell-)Radweg und für den unbemannten ÖPNV (!!)
- und somit als Verbindung zwischen HP Ratekau bis hin zum Strand in Haffkrug ausgebaut werden. Dies wäre gleichzeitig eine Verlängerung der bereits konkret in Planung befindlichen Strecke Bad Schwartau / Groß Grönau (*Leitprojekt der Metropolregion Hamburg*), ebenso ein sicherlich in hohem Umfang förderungswürdiges Leuchtturmprojekt für die Bäderregion.

Dies setzt natürlich eine Entwidmung der Strecke und eine Überlassung der Flächen an die jeweilige Kommune voraus. Dieser Prozess dauert i.d.R. mehrere Jahre, kann aber beschleunigt werden, wenn man diesen Gesichtspunkt schon jetzt bei den Verhandlungen mit Bahn, Land und Bund einfließen lässt und konzertiert be- bzw. verhandelt. (Anm.: die Strecke Neustadt/Eutin wurde 1985 abgebaut, die Übergabe/Entwidmung der Strecke ist bis heute nicht komplett abgeschlossen, weswegen sie nicht anderweitig (Wanderweg/ Fahrradweg) genutzt werden kann.

Ein solches Szenario sollte bei diesem Projekt vermieden werden. Wenn die Kommunen sich nicht schon jetzt um die „Weiterverwertung“ der Strecke kümmern, werden wir neben einer lauten Neubau-Trasse noch zusätzlich noch eine Strecken-Brache haben.

Während die Bahn mit einem ganz konkreten Auftrag die HLA plant, verzetteln sich die Kommunen und werden den Bürgern u.E. falsche Hoffnungen gemacht.

Bürgerinitiative  
Kein Güterbahnverkehr durch die  
Badeorte der Lübecker Bucht



Dies führt letztendlich nur zu Zeit- und Energieverschwendung, beides Ressourcen, die angesichts der Komplexität des Projektes aber auch beim gegenwärtigen Planungsstand der Bahn anderweitig sicherlich besser eingesetzt werden können.

**Unser Wunsch an die Kommunalpolitik: Eine klare Positionierung gegen den Erhalt der Bäderbahn und sofortiger Beginn der Konzeptionierung „Was machen wir mit dem Bahndamm“.**

Für den Vorstand der BI

Steffen Grose