

Rede

Kiel, 22.05.2015

Pressesprecher Per Dittrich, Tel. (04 31) 988 13 83

## **SSW im Landtag**

Düsternbrooker Weg 70  
24105 Kiel

Tel. (04 31) 988 13 80  
Fax (04 31) 988 13 82

Norderstraße 74  
24939 Flensburg

Tel. (04 61) 144 08 300  
Fax (04 61) 155 08 305

E-Mail: [landtag@ssw.de](mailto:landtag@ssw.de)

## **Flemming Meyer zu TOP 38 - Bäderbahn erhalten (zu Protokoll gegeben)**

Die Gemeinden in Ostholstein haben bewiesen, dass sich gute Argumente durchsetzen lassen. Ohne das große Engagement vor Ort hätte es sicherlich keine schnelle Zusage der deutschen Bahn zum Bau einer Schnell- und Güterverkehrsstrecke im Zusammenhang mit der Anbindung der Fehmarnbeltquerung gegeben. Damit ist ein reibungsloser und weitgehender störungsarmer Verkehr auf einer neuen, elektrifizierten Strecke gewährleistet. Das können die Anlieger durchaus als ihren Erfolg verbuchen.

Die Konsequenz dieser Zusage ist, dass die Bahn die bisherige Strecke, die so genannte Bäderbahn schließen will. Zwei Strecken kann und will sie nicht betreiben. Das wäre viel zu teuer, auch bei durchschnittlich 2.000 Reisenden am Tag können nicht die neue Strecke und die Bäderbahn gleichzeitig profitabel betrieben werden.

Mit der Stilllegung der Bäderbahn ist man in Ostholstein äußerst unzufrieden, obwohl die Anbindung aller Orte gewährleistet bleibt. Aber dazu werden neue Bahnhöfe auf der viel zitierten grünen Wiese gebaut. Durch die Verlegung der Bahnhöfe zur neuen Strecke hin entstehenden den Kommunen Zusatzkosten. Um nämlich beispielsweise Scharbeutz an den neuen ortskernfernen Standort des neuen Bahnhofs anbinden zu können,



muss ein Bus-Shuttleservice eingerichtet werden. Das sind erhebliche Kosten für die Kommunen.

Darum hat die Region einen Gutachter bemüht, um Alternativen auszuloten. Der schlägt als eine Variante vor, beide Strecken zu betreiben und diese über einen neuen Knotenpunkt in Neustadt miteinander zu verbinden. Das ist die beste aller Welten: eine laute, aber schnelle Strecke abseits der Orte und eine Verbindung zur Bäderbahn, die die Gäste direkt an die Hotels und Pensionen bringt.

Doch auch hier gibt es Konsequenzen: einmal abgesehen davon, dass die Anbindungskosten im Gesamtverkehrskonzept erheblich steigen, droht den Ferienorten an der Ostsee genau das, was sie nicht wollen und zwar Güterverkehr mittendurch. Das Konzept fußt nämlich auf der Annahme, dass die neue Strecke in zehn Jahren verkehrsbereit ist. Wird die neue Strecke allerdings nicht rechtzeitig fertig, wird die Bahn die bestehende Trasse der Bäderbahn nutzen. Ich weiß, dass die Befürworter des Erhalts der Bäderbahn darauf hinweisen, dass ohne Elektrifizierung auf der einspurigen Bäderbahn gar nicht der ganze Güterverkehr abgewickelt werden könne. Tatsächlich muss die Deutsche Bahn die Güter befördern und kann damit nicht einfach aufhören bis der Streckenabschnitt fertig gestellt ist. Sie wäre dann gezwungen, ihrer Transportverpflichtung mit Dieselloks im 24-Stunden-Betrieb über die Bäderbahn nachzukommen. Es gibt eben keine rechtliche Handhabe, wonach eine Strecke nur für den Personenverkehr oder nur für den Nahverkehr zugelassen werden kann. Ist eine Strecke offen, kann und wird sie vom Güterverkehr genutzt werden.

Wir müssen über diese Szenarien offen sprechen. Dazu müssen alle Beteiligten an einen Tisch. Die Nutzung der Bahn als Verkehrsmittel ist aus ökologischer Gründen absolut wünschenswert. Wir müssen aber auch der Tatsache ins Auge sehen, dass das Gesamtkonzept finanzierbar bleiben muss. Wie immer neue Extrawünsche die Kosten öffentlicher Bauvorhaben in astronomischen Höhen schrauben können, zeigt uns Nachbar Hamburg mit seinem Bauprojekt der Elbphilharmonie. So wollen wir das nicht!

