HTC

HANSEATIC TRANSPORT CONSULT

HTC
HANSEATIC TRANSPORT CONSULT

Auch in Zukunft „Schienenverkehr auf der Bäderbahn!“ – Welche gemeinsam von den Kommunen getragene verkehrliche und infrastrukturelle Lösung gibt es?

Präsentation, Ratekau, 13.10.2025

1. Übersicht der Inhalte des Projekts

1	**LOI aus 2014 und Entwicklungen und Veränderungen bis heute**	**Etappe I** Bericht heute
2	**Bisherige Konzepte und Beschlusslagen der Kommunen**	
3	**Gibt es eine Trassenführung (Streckenführung), ein Betriebskonzept und ein Bahnhofs- und Infrastrukturkonzept, die gemeinsam in der Region getragen werden?**	
4	**Welche Maßnahmen wären dafür erforderlich?**	
5	Kostenbetrachtung	**Etappe II**
6	Infrastruktur- und Verkehrskonzept	
7	Resümee/Ergebnis	

1. LOI aus 2014 und Entwicklungen und Veränderungen bis heute

Wesentliche Inhalte und Folgen (I)

- Juni 2013 Abkehr der DBAG vom Bäderbahn-Ausbaukonzept und Hinwendung zum Neubaukonzept Lübeck - Puttgarden
- Oktober 2014 Zeichnung des Letters of Intent (LOI) zur Bäderbahn
- Festlegung der Planungsprozesse auf eine Neubaustrecke Lübeck - Puttgarden
- Keine Bestellung von Nahverkehren auf der Bäderbahn aus Regionalisierungsmitteln durch Schleswig-Holstein
- Erstellung einer Bedarfsprognose zum SPNV unter exklusiver Nutzung der Neubaustrecke
- Fertigstellung FFBQ auf dänischer Seite für 2022 geplant.
- Fertigstellung FFBQ-Anbindung auf deutscher Seite inzwischen nach 2029 erwartet.

DB NETZE

SH Schleswig-Holstein Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie

Letter of Intent

zur

Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung

zwischen

DB Netz AG
und

dem Land Schleswig-Holstein

Präambel

Das Land Schleswig-Holstein und die DB Netz AG bekunden hiermit ihr gemeinsames Interesse an der Umsetzung des im Staatsvertrag zwischen dem Königreich Dänemark und der Bundesrepublik Deutschland vom 3. September 2008 vereinbarten zweigleisigen, elektrifizierten Ausbaus der Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung. Beide Parteien streben eine Umsetzung des Vorhabens entsprechend dem Ergebnis des am 06. Mai 2014 abgeschlossenen Raumordnungsverfahrens an. Im nachfolgenden Text wird diese Trassenführung, die eine zweigleisige Umfahrung der Bäderorte Timmendorfer Strand, Scharbeutz, Sierksdorf und Haffkrug und außerdem Umfahrungen der Ortschaften Ratekau, Lensahn und Großenbrode vorsieht, als „künftige Trassierung/künftige Trassen" bezeichnet. Beiden Parteien ist bewusst, dass sowohl die Bestätigung der Finanzierung durch den Bund als auch die bestandskräftige Planfeststellung einer solchen künftigen Trassierung Voraussetzung für deren Umsetzbarkeit sind.

Absichtserklärung

Die DB Netz AG wird entsprechend dem Ergebnis des am 06. Mai 2014 abgeschlossenen Raumordnungsverfahrens die weitere Planung für die künftige Trassierung als zweigleisige, elektrifizierte Strecke für die Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung vorbehaltlich der Bestätigung der Finanzierung durch den Bund und deren fachplanungsrechtlicher Umsetzbarkeit in den nachfolgenden Planfeststellungsverfahren vorantreiben.

Das Land Schleswig-Holstein sichert als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr zu, dass auf der künftigen Trassierung einschließlich der neuen Abschnitte auf der Eisenbahnstrecke Lübeck-Puttgarden der Bedarf für den Schienenpersonennahverkehr besteht.

Das Land Schleswig-Holstein wird eine entsprechende Bedarfsprognose für die künftige Abwicklung des vollständigen Schienenpersonennahverkehrs unter ausschließlicher Nutzung der künftigen Trassen für die nachfolgende Planfeststellung der erforderlichen Neubaustreckenanteile stützen und zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Neubaustreckenanteile im Rahmen der Aufstellung eines neuen Landesweiten Nahverkehrsplans berücksichtigen.

Das Land Schleswig-Holstein stellt in seiner Verantwortung als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs sicher, dass nach Fertigstellung des Ausbaus der Schienenstrecke die Bestellung sämtlichen Schienenpersonennahverkehrs auf der Relation Lübeck – Puttgarden auf den künftigen Trassen erfolgt.

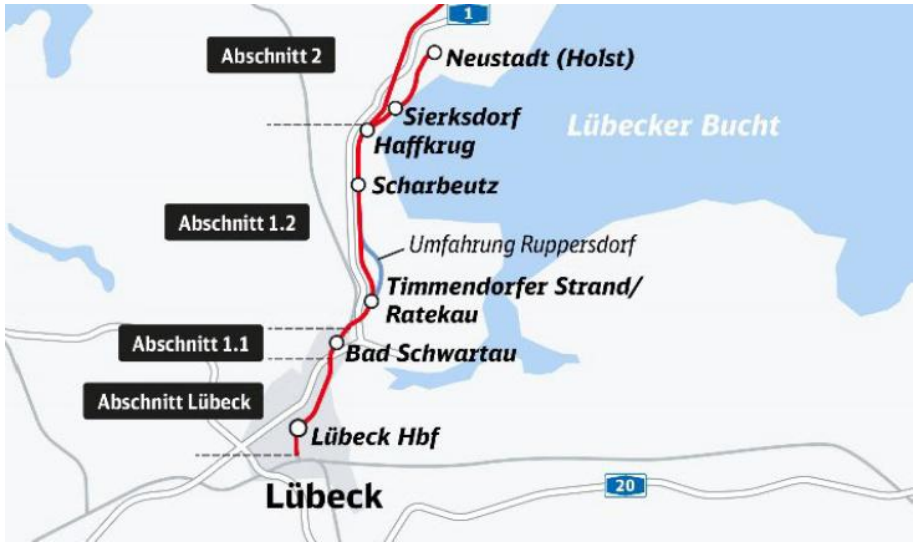
Für die DB Netz AG
Frankfurt am Main, den .....

Für das Land Schleswig-Holstein
Kiel, den .....

1. LOI aus 2014 und Entwicklungen und Veränderungen bis heute

Wesentliche Inhalte und Folgen (II)

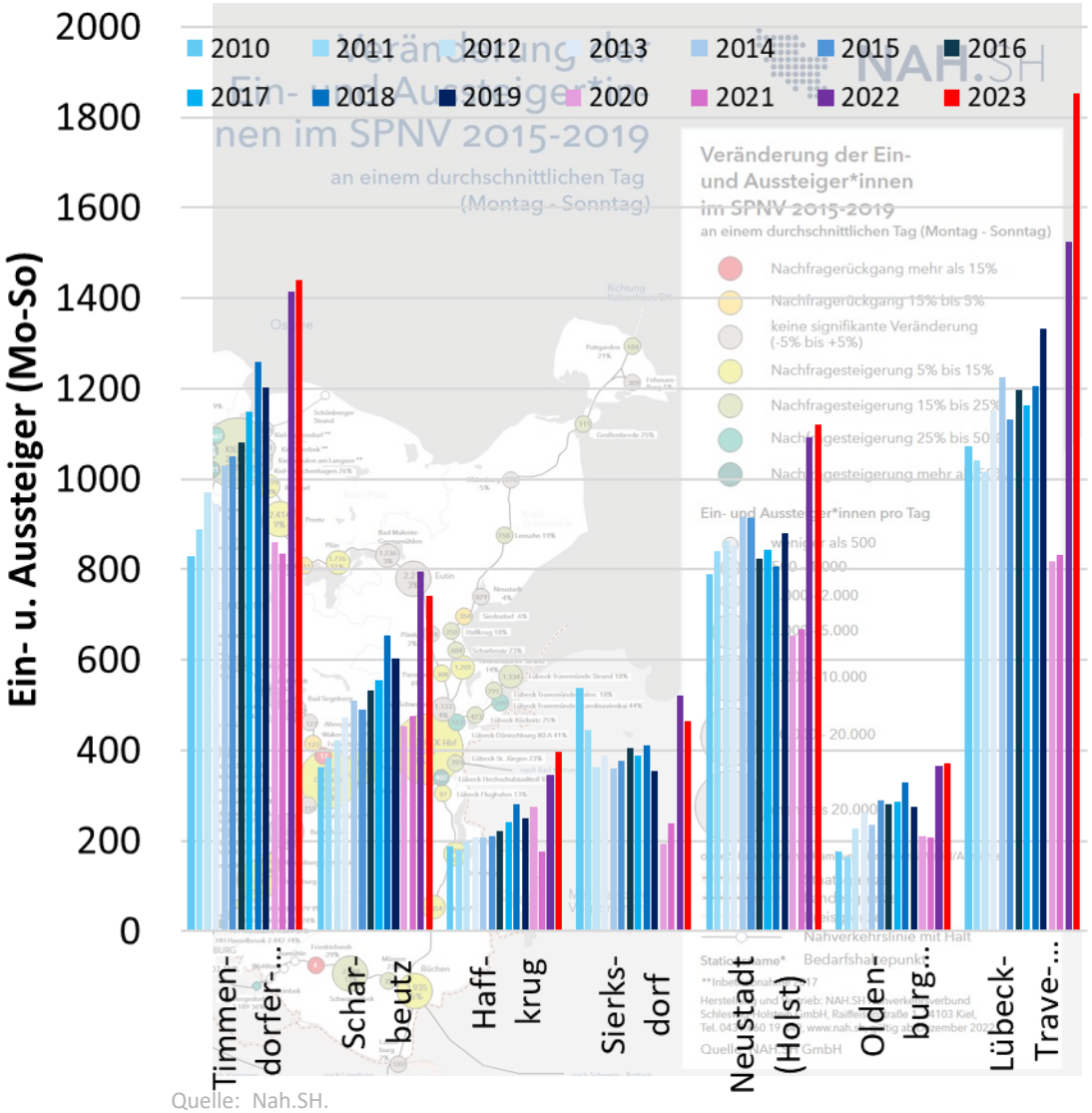
- 2019 Planfeststellungsverfahren und SPNV-Erschließung über dezidierte Bahnhöfe:
  - Bad Schwartau, Timmendorfer Strand / Ratekau,
  - Scharbeutz und Haffkrug
- 2021 DBAG leitet Stilllegungsverfahren ein
  - Bereitschaft zur Aufrechterhaltung der Betriebsbereitschaft
  - Verhandlungen mit AKN und NEG über einen möglichen Weiterbetrieb
  - Bewerber springen angesichts fehlender geschäftlicher Perspektive ab
- September 2023 Dialogforum
  - Das Land stimmt einer Aufgabe der Bäderbahn zu
  - Bekräftigung durch Schleswig-Holstein, keinen Nahverkehr aus Regionalisierungsmitteln zu bestellen
  - Risiko des Zeitverlustes aufgrund weiterer Planungen soll so vermieden werden
- Juni 2024 Die DBAG verkündet, die Bäderbahn bleibt im Besitz des Konzerns, auf die Stilllegung wird (b.a.w.) verzichtet
- Mai 2025 Kooperationsvereinbarung Land SH und DBAG/DBInfraGo für einen „leistungsstarken und nachhaltigen Schienenverkehr“



Quelle: DBAG, Deges, ABS/NBS Hamburg-Lübeck-Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ) Neubau der B 207, PFA Fehmarnsundquerung (FSQ), Erläuterungsbericht, 24.07.2025,

1. LOI aus 2014 und Entwicklungen und Veränderungen bis heute

- Im Raum Ostholstein Wachstumsphase im ÖPNV/SPNV 2015-2019
  - Raum Lübeck bis zu +50 % mehr Fahrgäste
  - Auf der Bäderbahn Zuwächse zwischen +5 und +25 %
- Meilensteine: Corona-Phase und Einführung des Deutschlandtickets
  - Bundesrepublik Deutschland in etwa Fahrgastverdopplung Von 05-2023 und 02-2025 Anstieg von 9 auf 13,5 Mio. Nutzer
  - Bis 2019 wachsende Nutzerzahlen öffentlichen Nahverkehr auf der Bäderbahn
  - Rasche Wiedererholung der Verkehrszahlen
- Raum Lübeck zwischen +15 % und +50 % mehr Fahrgäste
- Auf der Bäderbahn Zuwächse von +5 bis +25 % allein bis 2019



Quelle: Nah.SH.

Quelle: Nah.SH

1. LOI aus 2014 und Entwicklungen und Veränderungen bis heute

- Veränderungen durch Aspekte der Verkehrswende
  - Klimafolgen des Wirtschaftens nehmen zu und werden verschärft diskutiert
  - Energieintensität des Verkehrs grundsätzlich immer noch zu hoch
  - Batteriegetriebene Schienenfahrzeuge - Erfolgreiche Einsätze u.a. in Schleswig-Holstein
  - Triebfahrzeuge mit Wasserstoffantrieb
    - Erfolgreiche Einsätze u.a. bei der EVB in Niedersachsen
    - Planungen u.a. in Bayern
- Trotz gegenläufiger Prognosen wächst die Bevölkerung Deutschlands (Juni 2025 83,58 Mio. Menschen)
- Der Anteil Älterer an der Gesamtbevölkerung nimmt zu erfordert einen anderen SPNV
- Massiver Nachfrageüberhang im Wohnungsmarkt lässt Pendlerströme anwachsen
- Tourismuszahlen der Lübecker Bucht nehmen weiter deutlich zu
- Bäderstandorte saisonal massiv durch Straßenverkehr belastet

1. Die Argumente auf einen Blick (I)

Trassen-führung	Trasse wie bisher; Anschluss von Süden in Haffkrug (Neubau); geringe Neubaukosten 3. Gleis Bad Schwartau – Lübeck notwendig Diese Trasse entspricht den Beschlüssen aller Kommunen
Güter-verkehr	Die Möglichkeit, mit Güterzügen die Strecke zu befahren soll, ausgeschlossen werden, Möglichkeiten: - keine Elektrifizierung, - kein Anschluss an die Hauptstrecke oder - Bo-Strab-Lösung
BO-Strab-Lösung	Günstige Lösung durch Straßenbahn für kleinteilige verkehrliche Erschließung und Betriebskosten + Unterhaltung, kein Güterverkehr; Unterschied zu Betrieb nach EBO, wie bisher auf der Bäderbahn
Bahnhöfe	Scharbeutz an der Hauptstecke nicht bauen, Haffkrug an der alten Bäderbahn schließen
Elektri-fizierung	Keine Elektrifizierung, verursacht nur Kosten, Akkuzüge sind ein guter Ersatz und schon jetzt verfügbar; Lübeck – Neustadt – Lübeck mit einer E-Ladung fahrbar

1. Die Argumente auf einen Blick (II)

Fahrzeuge	Triebwagen (konventionell oder Straßenbahn), Akkubetrieb (ggf. Dieselbetrieb vorher, bis Fahrzeuge beschafft werden können)
Betrieb	Betreibergesellschaft notwendig, ggf. bestehende im Land SH
Vorteile	• Attraktive Bäderbahn von Lübeck nach Neustadt mit Erschließung aller Orte • Leise, attraktive Fahrzeuge, nachhaltig • Ortsnah • Flexibler Fahrzeugeinsatz • Durchbindung nach Lübeck • Touristisches Alleinstellungsmerkmal möglich • Als touristisches Rückgrat entwickelbar • Fahrgastzahlen sind in der Vergangenheit sehr stark gestiegen, diese lassen sich aber noch steigern mit einem zukunftsfähigen Konzept

2. Bisherige Konzepte und Beschlusslagen der Kommunen

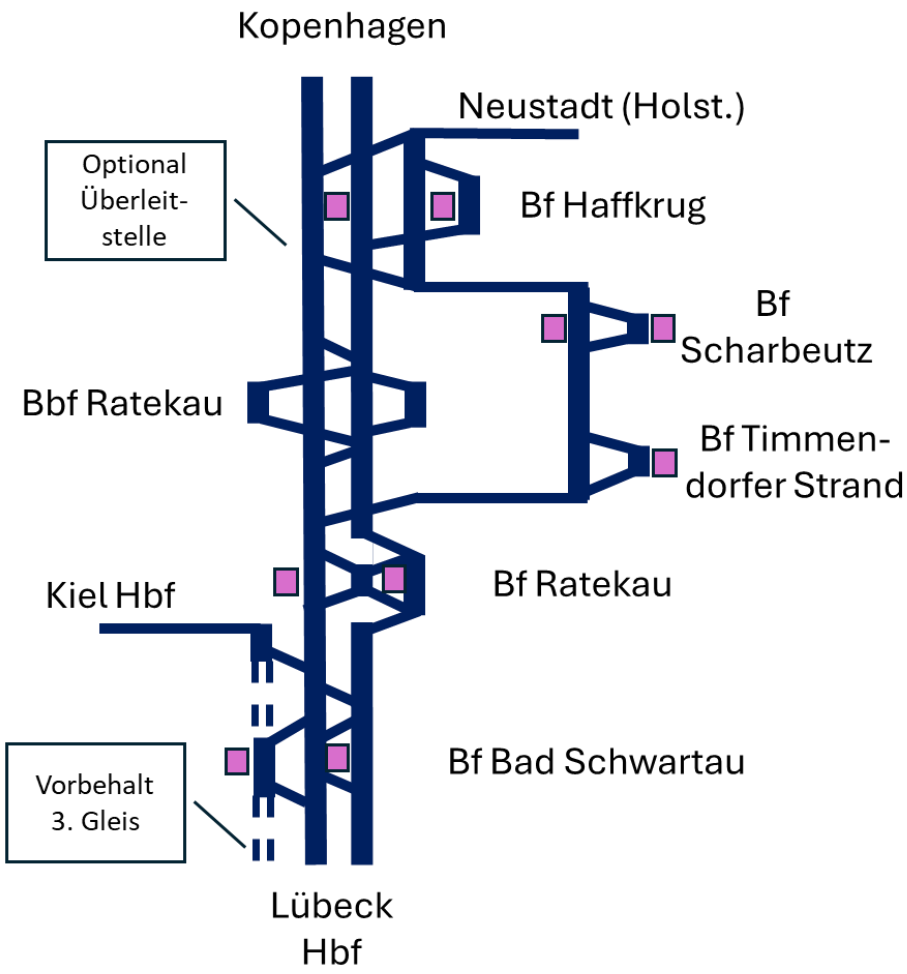
Konzept der NAH.SH Chancen und Risiken des Weiterbetriebes (2022)

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-Schienenanbindung • 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-Potentialstudie; vgl. ETC-Gutachten) • Eine der modernsten Nahverkehrsstrecken Deutschland-weit

2. Bisherige Konzepte und Beschlusslagen der Kommunen

Konzept des VCD zum Weiterbetrieb (I)

- **Verkehrs- und Infrastrukturkonzept im Regelspurbetrieb auf EBO-Basis**
- **Layout-Vorschlag siehe Abbildung rechts**
- **Infrastrukturentwicklung**
  - Bedarf muss fahrbar sein (noch zu spezifizieren)
  - Keine Bestellung von Nahverkehren auf der Bäderbahn aus Regionalisierungsmitteln durch das Land
  - Zwei Anschlüsse der etwa 30 km langen Bäderbahn an die Neubaustrecke bei Ratekau und südlich Haffkrug
  - Bei 2 Zügen/h Ri. Ostholstein ist 3. Gleis Lübeck – Bad Schwartau erforderlich.
    Anderenfalls droht Trassenkonflikt der SPNV-Strecke Lübeck–Kiel und dem FFBQ-Fernverkehr im Zulauf auf den Taktknoten Lübeck.



2. Bisherige Konzepte und Beschlusslagen der Kommunen

Konzept des VCD zum Weiterbetrieb (II)

- **Vorteile**
  - RE 80 & RB 85: gemeinsam ca. 30-Minuten-Takt Neustadt – Lübeck (abwechselnd neue und bestehende Strecke)
  - Alle Orte der FBQ-Hinterlandanbindung + Neustadt/Sierksdorf erhalten hochwertiges Direktprodukt nach Hamburg
  - Timmendorfer Strand / Scharbeutz behalten bestehende Bahnhöfe
  - Ein Neubau Bf. Scharbeutz kann entfallen
  - Timmendorfer Strand behält Bahnhof („Ersatzbahnhof“ Timmendorfer Strand / Ratekau ist von Timmendorfer Strand weiter entfernt als alter/neuer Bf. Scharbeutz ☹)
  - Schnelle und direkte Wege
    - Neustadt–Hamburg 1x/Stunde ohne Umstieg, Fahrzeit: 1½ Stunden
    - Oldenburg–Hamburg 1x/Stunde ohne Umstieg, Fahrzeit: 1¾ Stunden
  - Auf Bäderbahn nur RB 85 Neustadt – Lübeck
    - Mit Akkuzug zu fahren, keine Elektrifizierung der Bäderbahn nötig, schließt durchgehenden Güterverkehr auf Bäderbahn aus.

2. Bisherige Konzepte und Beschlusslagen der Kommunen

Konzept des RDC zum Weiterbetrieb (I)

- „Eine Abbestellung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs („SPNV“) könnte einem Betrieb der Strecke die wirtschaftliche Grundlage entziehen“
- „Eine Stilllegung („dauernde Einstellung des Betriebes“) könnte einem Betrieb der Strecke die rechtliche Grundlage entziehen (Anm. HTC: Entscheidung der DBInfraGo könnte ggf. auch wieder zurückgenommen werden).“
- Grundlagen einer Übernahme: „Beidseitiger Anschluss der NBS an die Bestandsstrecke, eine Planfeststellung ohne Stilllegung der Bestandsstrecke sowie Betriebsübergang zu definiertem Datum“
- „Auch bei SPNV auf der Neubaustrecke hat die Bäderbahn Verkehrspotential“
- „Regionale Verkehre in Ergänzung zu überregionalem SPNV auf der Neubaustrecke“
- „Ggf. Finanzierung des Betriebes z.B. aus Mitteln des Kreises, der Städte und Gemeinden“
- „Daneben in Kooperation mit lokaler Wirtschaft auch saisonaler und touristischer Verkehr möglich“
- „Verzicht auf die Bäderbahn und Erschließung der NBS mittels Bussen halbiert die Fahrgastzahlen...“

2. Bisherige Konzepte und Beschlusslagen der Kommunen

Konzept des RDC zum Weiterbetrieb (II)

- Effizienter Betrieb von regionaler Eisenbahninfrastruktur durch Dritte ist möglich
  - Schlanker Betrieb - FV-NE als Standard für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
  - Skalierbarer Betrieb
    - Zugmelde-/Zugleitbetrieb je nach Verkehrsbedürfnis
    - Flexibilität bei – ggf. gegenüber heute – reduziertem Verkehrsangebot
  - Effizienter Betrieb
    - Synergien in Verwaltung und Disposition
    - Fernsteuerung der Stellwerke

2. Bisherige Konzepte und Beschlusslagen der Kommunen

Weitere Überlegungen (I)

Alternative bahnbetriebliche Ansätze

- Bisherige Überlegungen fokussieren auf Fortsetzung des Eisenbahnbetriebs nach EBO
  - Elektrischer Betrieb Status quo auf NBS, Bäderbahn ohne Elektrifizierung der Strecke
  - Teurer Normalspurfahrweg für (zu) hohe Geschwindigkeiten und hohe Achslasten
  - Fahrzeuge des SPFV erschließen die Region nicht
  - Fahrzeuge des SPNV erschließen die Region auf der Basis bestehender Bäderbahn-Bahnhöfe
  - Betriebsform mit vergleichsweise hohen (Fix-)Kosten und damit Betriebskosten
- Denkbar wäre Fortsetzung des Eisenbahnbetriebs nach EBO mit neuen Traktionskonzepten
  - Wasserstoffbasierte Energieversorgung oder
  - batterieelektrische Energieversorgung oder
  - Mischbetrieb klassische Oberleitung und Ladeinseln für batterieelektrische Fahrzeuge

2. Bisherige Konzepte und Beschlusslagen der Kommunen

Quelle: MVG

Weitere Überlegungen (II)

Alternative bahnbetriebliche Ansätze

- Zukünftiger Betrieb der Bäderbahn nach BOStrab (Betriebsordnung Straßenbahnen) denkbar
  - Innsbrucker Verkehrsbetriebe ebenfalls mit Überlandverkehren mittels Straßenbahn (ähnlich Nebenbahnbetrieb)
  - Befahrbarkeit von Strecken nach AEG / EBO ist gegeben (Modell Karlsruhe), ggf. umstiegsfrei bis Lübeck
  - Akku-Antrieb bei Straßenbahnen in Luxemburg, Türkei und Italien (Test 2021)
  - Klare verkehrliche und infrastrukturelle Abgrenzung zur NBS nach EBO mit Straßenbahnverkehr gem. BOStrab
  - Mikromobilitätsseitige Erschließung der Ostseebäder durch neue Haltepunkte
  - Infrastrukturkosten einschl. Oberleitung (i.d.R. 750 Volt Gleichstrom) geringer als nach EBO
  - Ein- und Ausstiege über vorhandene Bahnhöfe und neue (kostengünstige) Haltepunkte möglich
  - Spurtstarke Fahrzeuge mit Vmax <100km/h
  - Fahrzeug-Layout mit breiteren Türen bzw. flachen Einstiegen für schnelle und einfache Ein- und Ausstiege
  - Nicht gewünschter Schienengüterverkehr kann so ausgeschlossen werden, trotz Gleisverbindung zur NBS.

2. Bisherige Konzepte und Beschlusslagen der Kommunen

Beschlüsse/ Vorstellungen der Kommunen entlang der Bäderbahn (I)

Beschluss Ratekau

„Der Bahnhof Ratekau (soll) als Pendlerbahnhof eingerichtet werden mit schnellen Umstiegsmöglichkeiten von PKW, Fahrrad oder Bus auf den SPNV in Richtung Puttgarden und Hamburg.
Sofern … ein 3. Gleis im Bahnhof Ratekau erforderlich wird, so ist dieses sehr zeitnah in die Genehmigungsplanung zum Abschnitt 1.2. einzuarbeiten.“

Beschluss Scharbeutz

„Der Bahnhof Scharbeutz, im Eigentum der Gemeinde Scharbeutz, soll erhalten (…) und weiterhin über die Strecke der Bäderbahn betrieben werden. Dafür entfällt der neue Haltepunkt Scharbeutz an der Neubaustrecke.“
„Der vorhandene Bahnhof in Haffkrug, im Eigentum der Deutschen Bahn, entfällt. Der Bau eines neuen Bahnhofes Haffkrug wird … positiv begleitet.“
„Die … Bäderbahn soll im Bereich des Breitenkamps verschwenkt (…) und an die Neubaustrecke herangeführt werden. Eine direkte Weiche zwischen Bäderbahn und Neubaustrecke entfällt.“

Beschluss Sierksdorf

„Die Gemeinde Sierksdorf tritt für den Erhalt der Bäderbahn ein…“ „Eine stetige Verlagerung des Individualverkehrs auf die Bäderbahn-Trasse trägt einzig zur Lösung der prekären Verkehrssituation bei…“
„Die miteinander abgestimmten Anliegen der Gemeinden Scharbeutz, Timmendorfer Strand und Ratekau werden von Seiten der Gemeinde Sierksdorf ausdrücklich unterstützt.“

2. Bisherige Konzepte und Beschlusslagen der Kommunen

Beschlüsse/ Vorstellungen der Kommunen entlang der Bäderbahn (II)

Beschluss Timmendorf

„Die Gemeindevertretung hatte sich bereits (2015) für den Erhalt der Bäderbahn und des Bahnhofes Timmendorfer Strand ausgesprochen.“ Wir begrüßen, „dass die Bäderbahn-Bestandsstrecke durch eine Weiche sowohl an die Neubaustrecke bei Ratekau als auch bei Haffkrug angebunden werden soll.“

„Um der besonderen Situation (in) Scharbeutz, insbesondere (…) in Haffkrug, Rechnung zu tragen, haben wir eine Optimierung der Planungen (…) gefordert. Zur Entlastung der Ortschaft Haffkrug wäre (…) eine Verschwenkung der Bäderbahn nördlich der B432 (Breitenkamp) in Richtung der Neubautrasse denkbar.“ Erstrebenswert wäre es, „die Bestandstrasse nach Neustadt i.H. parallel zur Neubautrasse zu führen (2+1 Lösung).“

Beschluss Stadt Lübeck

„Der Bürgermeister wird beauftragt, sich im Interesse der Hansestadt Lübeck weiterhin für den Erhalt der Bäderbahn an der Lübecker Bucht einzusetzen. Hierzu sind kurzfristig gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden geeignete Initiativen in Richtung Landesregierung und Deutsche Bahn zu entwickeln. Der Lübecker Bürgerschaft ist spätestens Anfang 2024 über die ergriffenen Maßnahmen und die weiteren politischen und rechtlichen Möglichkeiten zu berichten..“

3. Gibt es eine Trassenführung (Streckenführung), ein Betriebskonzept und ein Bahnhofs- und Infrastrukturkonzept, die gemeinsam in der Region getragen werden?

Sammlung bisheriger Infrastruktur-Argumente

- **Kommunale Voten**
  - Ratekau: drittes Gleis Bf. Ratekau ✓
  - Scharbeutz: Die … Bäderbahn soll im Bereich des Breitenkamps verschwenkt (…) und an die Neubaustrecke herangeführt werden. Eine direkte Weiche zwischen Bäderbahn und Neubaustrecke entfällt.
- **RDC**
  - Vollbahnbetrieb gem. EBO, Standard FV-NE
  - Beidseitiger Anschluss der Bestandsstrecke an die NBS!
- **Weitere Aussagen**
  - Anwendung alternativer Traktionstechniken bei EBO
  - Betrieb nach BOStrab möglich, vls. deutl. kostengünstiger
  - Drittes Gleis Bad Schwartau – Lübeck Hbf
  - Überleitstelle in Haffkrug denkbar; Ausschluss SGV auch anders möglich

Zusammenstellung / Aggregation

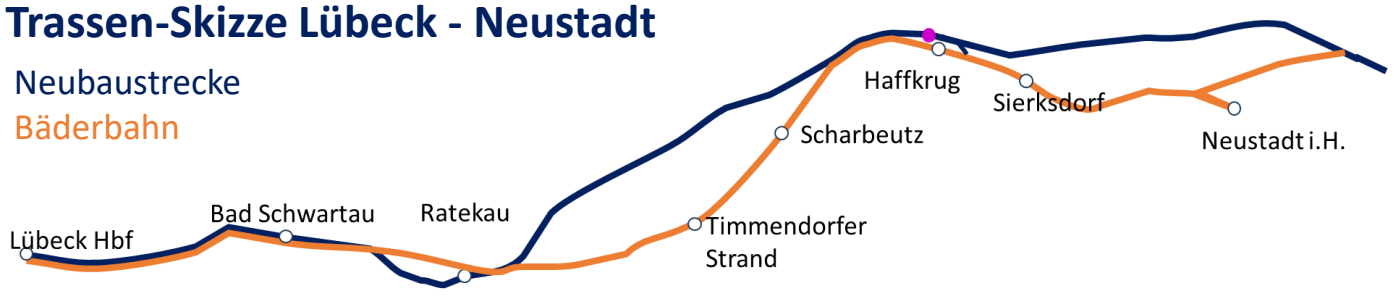
- **Übereinstimmende Voten**
  - „Grundsätzlicher“ Fortbestand der Bäderbahn
- **Vorläufige Abstimmungsbedarfe / Dissense**
  - 2+1-Lösung von Timmendorf ausdrücklich befürwortet
  - Verschwenkung Breitenkampsweg (→ Investitionskosten!)
  - „Direkte Weichenverbindung“ (RDC ↔ Scharbeutz)
  - Entfall Bf Scharbeutz an NBS von DBInfraGo berücksichtigt?
- **Aggregation / Weiteres Vorgehen**
  - Optionen zu Verkehr u. Betrieb sind nachfolgend auszuarbeiten
  - 3. Gl. B. S. wäre vsl. sinnvoll bei größeren Bäderbahn-Zugzahlen
  - Infrastrukturelle Anpassungen in der Folge detail. auszuarbeiten
  - Verbindliche Position DBInfraGo zu Planänderungen einholen
  - Offenheit für Kooperation (RDC) zu konkretisieren (Joint Venture von Kommunen und Unternehmen mit RDC o.ä.)

3. Gibt es eine Trassenführung (Streckenführung), ein Betriebskonzept und ein Bahnhofs- und Infrastrukturkonzept, die gemeinsam in der Region getragen werden?

Erschließung durch Bahnhöfe der Bäderbahn

- Aufgabe NBS-Bahnhof Scharbeutz!
- Fortbestand Bäderbahn-Bahnhof Scharbeutz!
- Entfall Bäderbahn-Bahnhof Haffkrug
- Verschwenkung der Bestandsstrecke auf ca. 3 km!
- Abstimmung des Bahnhofskonzepts mit DBInfraGo!

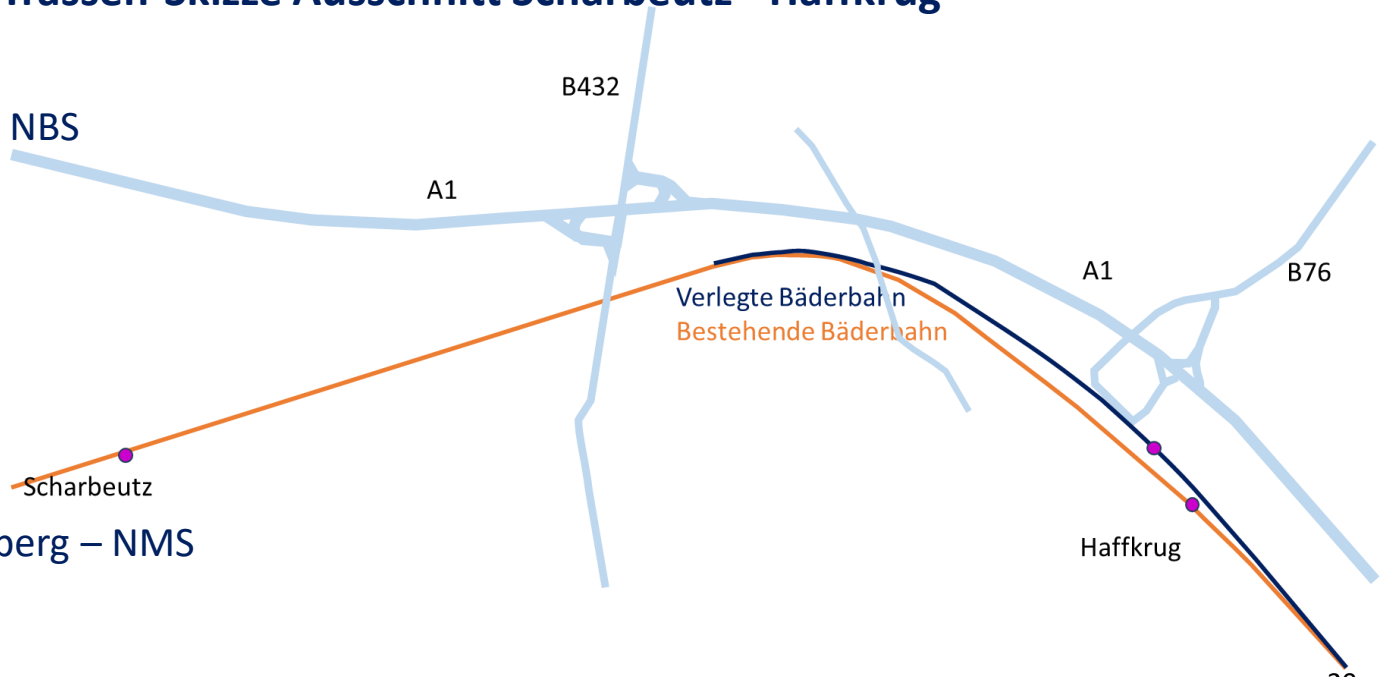
Trassen-Skizze Lübeck - Neustadt



Politische Absicherung der Bäderbahn

- **Micromobilitätsseitige Erschließung der Region**
  - BOStrab verhindert (politische) Konkurrenzsituation zur NBS
  - DB-Moratorium zur Bäderbahn ist nicht unbefristet
  - Kostenminimale Modernisierung der Infrastruktur
  - (Bedarfs-)Haltepunkte für Angebotsverdichtung
  - BOStrab-Betrieb schließt SGV aus
- **Schleswig-Holstein will ÖPNV/SPNV forcieren**
  - Bäderbahn als möglicher Ausgangspunkt für eine Reaktivierung der Strecke Neustadt i.H. – Eutin + Ascheberg – NMS
  - SPNV Durchbindung Dänemark – Landeshauptstadt Kiel

Trassen-Skizze Ausschnitt Scharbeutz - Haffkrug



Quellen: Nah.SH, Google maps, HTC.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Dr. Victoria Rössler
Managing Owner
Hanseatic Transport Consult
Johannes Marg & Dr. Victoria Rössler GbR
Spritzenplatz 7a
D-22765 Hamburg

+49 172 32 73 407
Office: +49 40 30 77 12 56
victoria.roessler@htc-consult.de
www.htc-consult.de

Foto: Victoria Rössler, HTC.