

Erhalt der Bäderbahn



KREIS
OSTHOLSTEIN

Erhalt der Bäderbahn

Ablauf



KREIS
OSTHOLSTEIN

11:00 Uhr Begrüßung

Landrat Reinhard Sager

11:05 Uhr Erläuterung der Aufgabenstellung des Gutachtens

Lars Schöning, Hauptgeschäftsführer der IHK zu Lübeck

11:15 Uhr Präsentation der Ergebnisse des Fachbeitrages

Dr. Thomas Rössler, HTC Hanseatic Transport Consultancy,

Dr.-Ing. Carsten Hein, Heinrail consult,

Teresa Lechner, Universität Passau – Lehrstuhl für Öffentliches Recht

12:00 Uhr Interpretation der Ergebnisse aus Sicht des Kreises Ostholstein und der IHK zu Lübeck

Rüdiger Schacht, IHK zu Lübeck

Horst Wepler, Kreis Ostholstein

12:15 Uhr Diskussion und Pressefragen

Leitung: Landrat Reinhard Sager

13:00 Uhr Schlusswort

Landrat Reinhard Sager

Erhalt der Bäderbahn Fachbeitrag HTC

Einschätzung aus Sicht der IHK zu Lübeck und des Kreises Ostholstein



Die Fehmarnbelt-Querung schafft eine Wachstumsachse zwischen Hamburg-Lübeck-Öresund-Region. Der erforderliche Ausbau der landseitigen Straßen- und Schieneninfrastruktur hat unter Berücksichtigung der gewachsenen räumlichen Strukturen zu erfolgen.

Die IHK erwartet, dass

- Aspekte der Regionalverträglichkeit im Abwägungsfalle höher bewertet werden als Kostenaspekte
- die Belange der Tourismuswirtschaft im größtmöglichen Umfang berücksichtigt werden
- ein optimaler Lärmschutz im gesamten Abschnitt gewährleistet wird

großer Nutzen

- große Bedeutung für Pendler und Tourismus
- täglich 1.254 mio Pkm/ Werktag
- deutliche Zunahme der Fahrgastzahlen in den letzten Jahren
- Zunahmen auch am Wochenende (Tourismus)
- ohne Erhalt der Bäderbahn entfallen 30-50% der Nutzer

4 Varianten für ein Betriebskonzept

- bessere Anbindung an den Norden mit Korrespondenzbahnhof möglich
- alle 4 Varianten umsetzbar mit guter Erschließung der Bäderorte
- Anbindung des Kreisnordens verbessert sich
- Kostensenkungen möglich durch vereinfachtes Betriebsverfahren; bleibt die Frage: wie hoch sind die Kosten?
- positiver Name „Bäderbahn“ (Image)
- Vermeidung von Planfeststellungsverfahren
- keine Elektrifizierung (nur bei Variante 1)
- Vermeidung von durchfahrendem Güterverkehr

hohe Kosten bei Verlagerung der Bahnhöfe

- hohe Kosten für neue Bahnhöfe (u.a. abhängig von der Zahl der neuen Bahnhöfe)
- hohe Kosten für Kommunen zur Anbindung
- hohe laufende Kosten (Belastung des Kreishaushaltes) für ÖPNV-Busanbindung
- Bestellung von ÖPNV-Verkehren durch das Land (NAH.SH) ?!
- Trasseneinnahmen und Fahrgeldeinnahmen unterschiedlich

Stilllegung nicht einfach durchsetzbar

- Stilllegung und Entwidmung nicht einfach möglich, da verkehrliche Belange entgegenstehen
- eine Koppelung mit Planfeststellungsverfahren ist nicht möglich
- eine rechtliche Beschränkung nur auf ÖPNV ist nicht möglich
- möglich ist eine Bestimmung der technischen Betriebsmerkmale: z.B. wegen Lärmschutz
- tatsächliche Beschränkung möglich z.B. der Achslast oder der Elektrifizierung

rechtliche Bewertung allgemein

- Einschätzung der ev. Lücke zwischen Fertigstellung FB- Tunnel und Neubautrasse für den Güterverkehr

was ist zu tun?

- Betriebsvarianten diskutieren, prüfen und einbringen
- Bau von neuen Bahnhöfen nach dem Planfeststellungsverfahren nicht sinnvoll, wenn Bestandstrasse erhalten bleibt; Abzweiger Neustadt und Optimierungstrasse DB- Netz
- ÖPNV- Bestellung beeinflussen
- Politische Willensbildung beeinflussen (Land, Bund)
- Veränderung der Streckenklasse (z.B. Achslast) ggf. initiieren
- LOI zwischen Bahn und Land kann bei besserer Erkenntnis verändert werden
- Betreibersuche

Erhalt der Bäderbahn Fazit

Es lohnt sich, weiter über den Erhalt der Bäderbahn nachzudenken !



**... kommen Sie
gut an !**