

Über HTC und seine Projektpartner

Hanseatic Transport Consultancy (HTC) wurde im Oktober 2008 gegründet. Die Gründer Prof. Dr. Jan Ninnemann und Dr. Thomas Rössler verbindet eine mehrjährige gemeinsame Berufserfahrung. Beide sind promovierte Diplom-Kaufleute.

Vielfältige Erfahrung im Beratungssektor sowie praktisches Industrie-Know-how bilden die Grundlage für unseren unabhängigen, leistungsorientierten und kompetenten Beratungsansatz. Das Leistungsspektrum von HTC - Hanseatic Transport Consultancy umfasst neben der klassischen Strategie- und Management-beratung für Unternehmen aus Transport, Verkehr und Logistik auch die Beratung von Politik und Institutionen beispielsweise bei wettbewerbs- und industriepolitischen Fragestellungen.

Der Effizienz- und Effektivitätsanspruch unseres Beratungsansatzes trägt dazu bei, den zunehmenden ökonomischen und ökologischen Anforderungen an unsere Kunden im Sinne nachhaltiger Gesamtlösungen zu entsprechen. Die Kombination aus Unabhängigkeit, Qualität und Flexibilität, wissenschaftlicher Methodenkompetenz und einem profunden Verständnis des Verkehrssektors macht uns zu einem starken Partner für öffentliche und private Auftraggeber. Mit innovativen Lösungen geben wir zukunftsweisende Impulse für Politik, Wirtschaft und Gesellschaft.

Zur optimalen Abbildung der komplexen und vielfältigen Anforderungen dieses Projekts, hat HTC zur Bearbeitung bestimmter Themenfelder ausgewiesene Fachleute hinzugezogen: Für rechtliche Fragestellungen Prof. Dr. Urs Kramer, Inhaber der Lehrprofessur für Öffentliches Recht an der Universität Passau, sowie Dr.-Ing. Carsten Hein, Beratender Ingenieur im Eisenbahnwesen und Bahnbetriebs-Experte.

Kontakt

Hanseatic Transport Consultancy
Dr. Ninnemann & Dr. Rössler GbR
Schopenstehl 15 (Miramar-Haus)
D-20095 Hamburg

Geschäftsführende Gesellschafter
Prof. Dr. Jan Ninnemann
Dr. Thomas Rössler

Ust-Id-Nr. DE261423842

Dr. Thomas Rössler

☎ +49 (40) 18 17 54 06

☎ +49 (172) 32 73 407

roessler@htc-consultancy.de

<http://www.htc-consultancy.de>

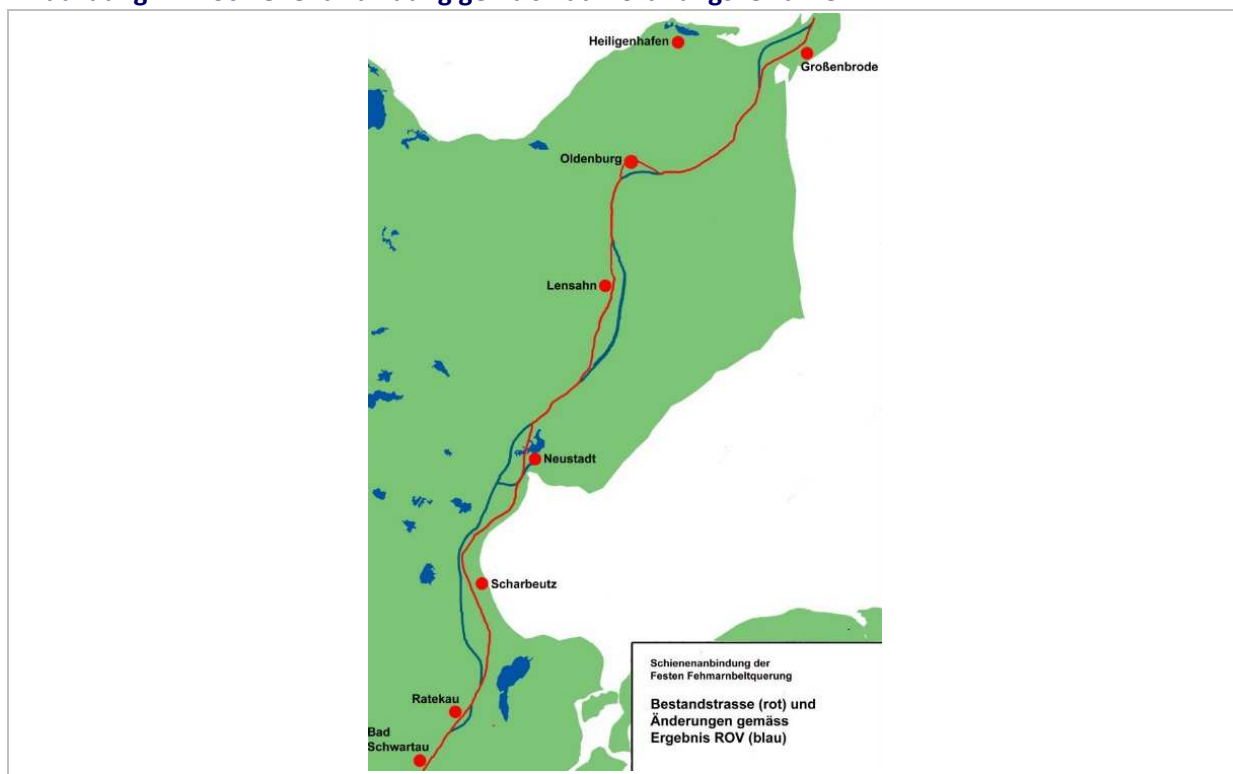


Hamburg, 13. März 2015

1 Auftrag

Mit der Verkündung des Ergebnisses des Raumordnungsverfahrens (ROV) am 6. Mai 2014 durch die Regierung des Landes Schleswig-Holstein erfuhren die konzeptionellen und planerischen Vorbereitungen zur schienenseitigen Anbindung des Querungsbauwerks auf deutscher Seite eine weitere Konkretisierung. Die Landesplanungsbehörde stellte die folgende Schienenanbindung als die raumverträglichste Bahntrasse vor.¹

Abbildung 1 Schienenanbindung gemäß Raumordnungsverfahren



Quelle: Raumordnungsverfahren.

Die Deutsche Bahn (DBAG) hat Pressemeldungen zu Folge bereits signalisiert, den Ergebnissen des ROV, die für die DBAG nicht verbindlich sind, grundsätzlich folgen zu wollen.² Seitens des Landes erklärte Staatssekretär Nägele auf der einer Sitzung des Dialogforums bereits am 8. Mai 2014, dass das Land Schleswig-Holstein keinen Nahverkehr auf der sog. Bäderbahn mehr bestellen wolle.³ In die gleiche Richtung (einer „2+0“-Variante) argumentiert die Deutsche Bahn bereits seit Ende 2013, dass der parallele (abschnittsweise) Betrieb der Neubaustrecke und der Bestandsstrecke von ihr als Vorhabenträgerin für die Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) nicht als wirtschaftlich

¹ Die Ergebnisse wurden im Dialogforum zur FBQ am 8. Mai 2014 vorgestellt. Bereits hier wurde deutlich, mit welchen Einschränkungen im ROV gearbeitet wurde. Vortrag Norbert Schlick, Raumordnungsverfahren zur Schienenanbindung Feste Fehmarnbeltquerung. Link: http://www.fehmarnbelt-dialogforum.de/sites/default/files/media/TOP2_StK-Schlick_ROV_Schiene.pdf (09.10.2014).

² Vgl. Küstenorte erleichtert - Die Bäderbahn wird an die A1 verlegt, in: Hamburger Abendblatt, 07.05.2014. Link: <http://www.abendblatt.de/region/article127708239/Kuestenorte-erleichtert-Die-Baederbahn-wird-an-die-A1-verlegt.html> (09.20.2014).

³ Der Begriff der *Bäderbahn* ist nicht eindeutig definiert. Aus der gestellten Aufgabe leitet sich ab, dass darunter der südliche Abschnitt der Strecke 1.100 der DBAG (KBS 140, „Vogelfluglinie“ Puttgarden - Lübeck - Hamburg) von Bad Schwartau bis Neustadt/Holst. zu verstehen ist.

sinnvolle Option angesehen wird. Vertreter des Landes Schleswig-Holstein und der DB AG unterzeichneten Anfang Oktober 2014 einen entsprechenden LoI („Letter of Intent“).⁴

Bei der „2+1“-Variante, für die an dieser Stelle im Auftrag des Kreises Ostholstein und der Industrie- und Handelskammer zu Lübeck (IHK) auf Basis des Raumordnungsbeschlusses „fundierte Argumente“ darzustellen sind, sollen der schnelle Personenfern- sowie der Güterverkehr zumindest abschnittsweise auf einer gesonderten Trasse verlaufen. Nur der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) soll danach weiterhin die Ostseebäder direkt anfahren.⁵

Sowohl der Kreis Ostholstein als auch die Industrie- und Handelskammer zu Lübeck wünschen fachlichen Input, um in Ergänzung zu den bisherigen Fakten zu einer ausreichenden Abwägung der bisher vorgetragenen Argumente „Pro“ und „Contra“ der noch existenten Bäderbahn im Kontext der Neubaustrecke zu gelangen. Der Schwerpunkt liegt auf dem Abschnitt Bad Schwartau – Neustadt/Holst.

2 Zusammenfassung und Handlungsempfehlungen

2.1 Zusammenfassung

2.1.1 Rahmenbedingungen und verkehrliche Entwicklung

Dieser Fachbeitrag beschäftigt sich im Wesentlichen mit drei Fragestellungen, die im direkten Zusammenhang mit der Bäderbahn stehen. Zur Bewertung ihrer Zukunftschancen wird eine Aktualisierung der verkehrlichen und wirtschaftlichen Rahmendaten vorgenommen, die 2012 im Auftrag der DBAG ermittelt wurden. Zum Zweiten beschäftigt sich dieser Fachbeitrag mit den zukünftigen Nutzungspotenzialen der Bäderbahn unter Ausnutzung bahnbetrieblicher und infrastruktureller Optimierungsmöglichkeiten. Drittens erfolgt eine rechtliche Bewertung zur Stilllegung und Entwidmung der heutigen Strecke bzw. deren Nutzung fortan nur noch für den SPNV. Aus diesen Fragestellungen wird abgeleitet, wie sich insbesondere der Kreis Ostholstein verhalten sollte, um Rechtspositionen im Kontext der möglichen Umsetzung der Variante „2+1“ wahren zu können.

Es wird aufgezeigt, dass sich die verkehrliche Entwicklung auf der Bäderbahn in den letzten Jahren weiter verbessert hat, ihre verkehrliche Bedeutung mithin gestiegen ist. Für den Zeitraum 2009-2013 ergeben sich deutlich zweistellige Wachstumsraten bei der Nutzung der Bahnhöfe zwischen Bad Schwartau und Neustadt/Holst. Insbesondere an Wochenenden hat die Frequentierung zugenommen, was auf vermehrt touristische Nutzung schließen lässt. Die Verkehrsnachfrage liegt hier mit täglich knapp 2.000 Fahrgästen geringfügig über dem Niveau Jübeck – Flensburg.

Deutlich wird, dass seitens der Nutzer von Bahn (und Bus) in einer Reihe von Punkten Kritik an der Angebotssituation des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) geäußert wird. Vielfach sind dies landesweit erhobene Aussagen; ein direkter Bezug zu den Defiziten im Kreis Ostholstein war nur teilweise möglich. Das de facto Fortbestehen bekannter Ursachen dieser Kritik (u.a. Pünktlichkeit, Vernetzung von Bahn

⁴ Vgl. Deutsche Bahn AG, Absichtserklärung zur Schienenanbindung Feste Fehmarnbeltquerung unterzeichnet, Pressemitteilung, 02.10.2014. Link: http://www.deutschebahn.com/de/presse/presseinformationen/pi_it/8217064/ubd20141002.html (16.02.2015).

⁵ Die hier zu untersuchenden Themen korrespondieren strukturell mit dem im April 2012 von Konzept 21 vorgelegten Arbeitspapier Möglichkeiten zum Bahnstreckenerhalt in Ostholstein im Rahmen des Raumordnungsverfahrens der Fehmarnbeltquerung. Link: https://www.kreis-oh.de/media/custom/335_6048_1.PDF?1339398975 (31.10.2014).

und Bus) steht einer größeren Akzeptanz weiter Teile der Bevölkerung Ostholsteins noch immer entgegen. Aktuell ist die Nutzung des ÖV im Kreis Ostholstein mit 3,2% im Vergleich zum Bundesland mit 7,2% deutlich unterdurchschnittlich.

Die makroökonomischen Randbedingungen für einen Fortbestand einer Bäderbahn stellen sich günstiger dar als bisher gesehen. Dies ergibt sich aus den folgenden Überlegungen: In Deutschland nimmt die Bevölkerung entgegen allen Prognosen nicht ab (2013: 82,38 Mio. Einwohner), ähnliches gilt für Schleswig-Holstein 2013 mit 2,8 Mio. Einwohnern. Dieser nicht geplante Anstieg resultiert aus einer unerwartet hohen Zuwanderung. Dessen Ursachen werden wahrscheinlich fortauern, so dass von einem weiterhin hohen Level an Zuzug auszugehen ist. In Ostholstein entwickelt sich die Einwohnerzahl (2013: 0,2 Mio. Einwohner) bislang stabil, woraus sich ein unverändertes Potenzial von neuen Fahrgästen ableitet. Eine Reduzierung des ÖV-Angebots lässt sich hieraus nicht begründen, wohl aber eine qualitative Verbesserung.

Mit dem Tourismus wurde einer der wichtigsten Wirtschaftsbereiche des Landes Schleswig-Holstein und der Region Ostholstein explizit berücksichtigt. Dieser Bereich hat sich in Ostholstein in den letzten Jahren (2003-2013) insgesamt expansiv entwickelt (Ankünfte +18%, Übernachtungen -0,7%), wengleich die Entwicklung auf Landesebene von mehr Wachstum geprägt war (Ankünfte +40%, Übernachtungen +20%). Die touristische Nutzung des ÖV zur An- und Abreise bzw. für den Besuch regionaler Freizeitziele (u.a. Hansapark) war gesamthaft nicht exakt zu quantifizieren. Im Jahr 2011 wurde im Rahmen der „Betroffenheitsanalyse“ für den Kreis Ostholstein in Abhängigkeit der verschiedenen Bäderstandorte eine Bahn-Quote im Bereich Tourismus zwischen 5 und 30% ermittelt. Diese im Rahmen von Interviews gewonnenen Werte sind jedoch nicht repräsentativ.

2.1.2 Bahnbetriebliches Grobkonzept

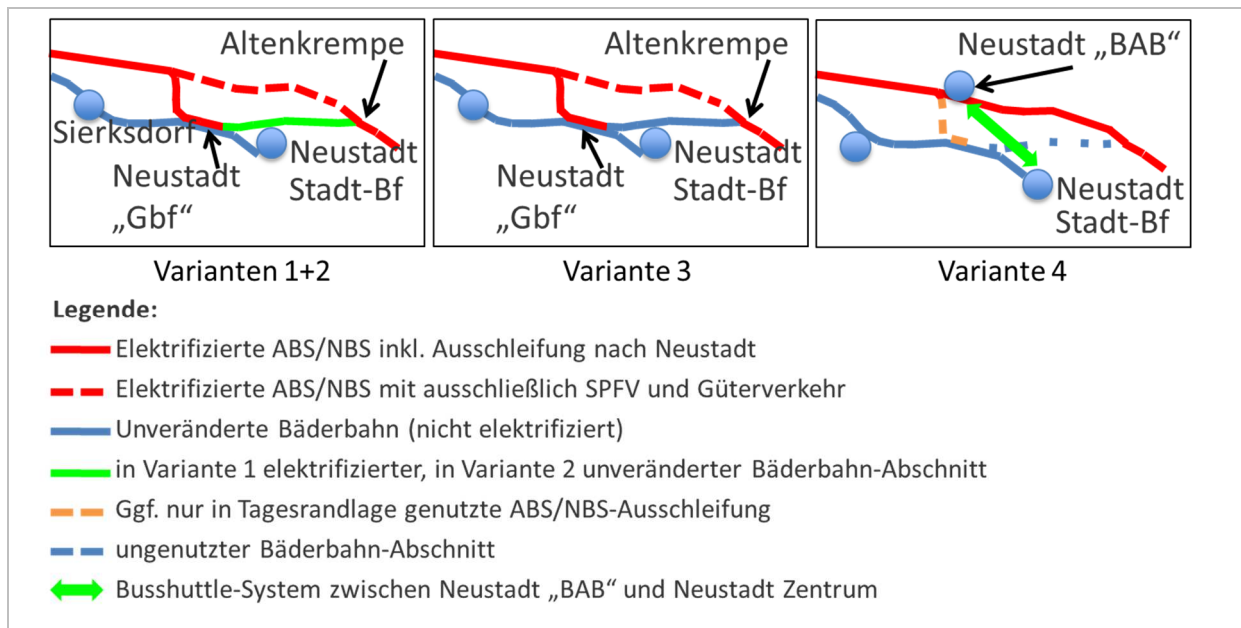
Für den vom Kreis Ostholstein gewünschten Fortbestand der Bäderbahn wurde ein bahnbetriebliches Grobkonzept in vier Varianten entwickelt, das auf dem bisherigen ROV-Konzept „2+0“ aufsetzt. Dabei wird zugrunde gelegt, dass die Ausschleifung aus der ABS/NBS bei Neustadt mindestens eingleisig und elektrifiziert ausgebaut wird bis Neustadt Stadtbahnhof. Neben der Elektrifizierung der Ausschleifungsstrecke bis Neustadt Stadtbahnhof ist wesentlicher Bestandteil des Betriebskonzeptes „2+1“ in allen Varianten, dass die derzeitige Bäderbahn als reine Nahverkehrsstrecke im Abschnitt (Lübeck –) Ratekau – Neustadt Stadtbahnhof ohne Ausbau weiterbetrieben wird. Durch dezidierte Maßnahmen (Achslastabsenkung, Nichtelektrifizierung, fehlende Weichenverbindung für die Streckendurchbindung in Neustadt) wird sichergestellt, dass die Bestandsstrecke weder von Güter- noch von elektrischem Personenverkehr befahren werden kann. Die ABS/NBS wird, wie zwischen Land Schleswig-Holstein und DB AG vereinbart, auch von Nahverkehrszügen befahren.

In den ersten drei Varianten wird die Bestandsstrecke auch im Streckenabschnitt von Neustadt über das Neustädter „Binnenwasser“ bis zur vorgesehenen Einfädelung in die ABS/NBS bei Altenkrempe weiterbetrieben (siehe Abbildung 2, links). Bei diesen Varianten wird ein Korrespondenzbahnhof Neustadt „Gbf“ an der Stelle des heutigen Betriebs- und früheren Güterbahnhofs Neustadt vorgeschlagen, in dem die beiden Liniensysteme „Regionalexpress“ (RE) und „Regionalbahn“ (RB) zeitgleich zusammentreffen und einen beidseitigen Umstieg ermöglichen (vgl. Abbildung 3). Er ermöglicht es,

- den an den Seebädern vorbeiführenden RE Hamburg – Lübeck – Neustadt – Fehmarn mit
- der in den Bäderorten haltenden RB Lübeck – Neustadt Stadtbahnhof zu verknüpfen.

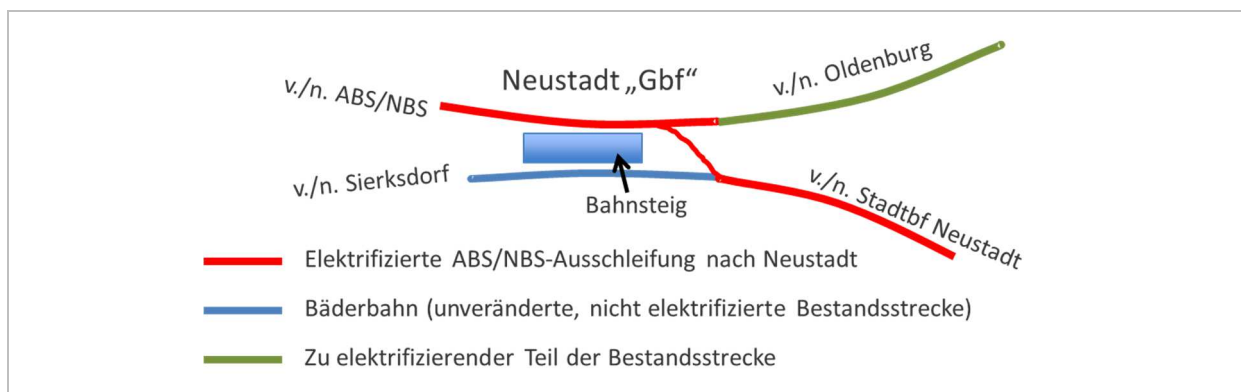
Dadurch können von allen Bäderorten aus attraktive direkte Verbindungen nach Lübeck erhalten bleiben. Mit einmaligem Umstieg sind auch Hamburg sowie Fehmarn (– Dänemark) zu erreichen.

Abbildung 2 Übersicht der Varianten des Betriebskonzeptes „2+1“ der Bäderbahn



Quelle: Projekt.

Abbildung 3 Systemskizze zur Linienführung der Bäderbahn bei Neustadt/Holst (Variante 1)



Quelle: Projekt.

Die Variante 1 und 2 unterscheiden sich dadurch, dass der in Abbildung 3 in grün dargestellte Abschnitt über das Neustädter „Binnenwasser“ in Variante 2 durch den Einsatz von Hybridlokomotiven, die kurze Strecken ohne Fahrdrabt mit geringem Zeitverlust überbrücken können, nicht elektrifiziert zu werden braucht, während in Variante 1 dieser Abschnitt elektrifiziert werden muss.

In Variante 3 braucht die Bestandsstrecke über das „Binnenwasser“ ebenfalls nicht elektrifiziert zu werden, da die RB von Neustadt aus über das „Binnenwasser“ weitergeführt wird bis nach Fehmarn. Der Regionalexpress (RE) endet stattdessen von der ABS/NBS kommend in Neustadt Stadtbahnhof.

In Variante 4 wird auf diesen Korrespondenzbahnhof verzichtet und stattdessen ein autobahnnahe Haltepunkt für den RE („Neustadt BAB“) vorgeschlagen, der von Hamburg über Lübeck bis Fehmarn vollständig auf der ABS/NBS geführt wird. Die RB fährt auf der unveränderten Bestandsstrecke über die Bäderorte bis Neustadt Stadtbahnhof. Beide Linien haben nordöstlich Ratekau somit keine Berührung und Verknüpfung mehr. Für die Verknüpfung der beiden Linien RE und RB und das Erreichen des

Neustädter Zentrums wird daher ein Busshuttle-System erforderlich (vgl. Abbildung 2, rechts). Der Bestandsstreckenabschnitt zwischen Neustadt und Altenkrempe über das „Binnenwasser“ wird in dieser Variante nicht mehr benötigt und könnte stillgelegt werden. Die in der Variante „2+0“ vorgesehene Ausschleifung nach Neustadt von der ABS/NBS wird für das Betriebskonzept zwar nicht benötigt, sollte jedoch im Planungskonzept erhalten bleiben, um in Tagesrandlagen RE-Züge in Neustadt Stadtbahnhof beginnen und enden lassen zu können.

Die Prämissen zum Schienenpersonennahverkehr auf der Ausbau-/Neubaustrecke (ABS/NBS) und auf der Bäderbahn werden in den Varianten mit unterschiedlicher Ausprägung ganz überwiegend (in Variante 1) oder vollständig (in Varianten 2 bis 4) eingehalten. Zu den erfüllten Prämissen zählen die Sicherstellung des Ausschlusses von Güterverkehr auf der Bäderbahn sowie die Vermeidung von Planfeststellung und Sichtbehinderungen auf der Bestandsstrecke der Bäderbahn.

Außerdem war eine Abschätzung dahin gehend zu treffen, welche finanziellen Folgen eine betriebliche Aufgabe der Bäderbahn bzw. eine Westverlagerung der Schienentrasse für die Kommunen prinzipiell haben könnten. Ausgangspunkt für die folgenden Abschätzungen sind im Wesentlichen die Aussagen des Raumordnungsbeschlusses für eine neue hinterlandseitige Anbindung des Beltquerungsbauwerks.

Eingangs ist darauf hinzuweisen, dass es bisher keine eindeutige Aussage dazu gibt, wie viele Bahnhöfe an der Neubaustrecke („2+0“-Variante) gebaut werden. Im Falle einer Westverlagerung der Trasse („2+0“-Variante) würde sich die Verkehrsgeografie in der Region vollkommen verändern. Bei z.B. zwei neuen Bahnhöfen für Timmendorfer Strand und Scharbeutz wäre für den Erschließungsraum der zwei entfallenden Bahnhöfe die „letzte Meile“ verkehrlich (Bus) neu zu gestalten. Es kann von etwa 4 Mio. EUR an Investitionen je Bahnhof für entsprechende Zuwegungen, Park- und Serviceflächen ausgegangen werden plus etwa 200.000 EUR an laufenden Kosten z.B. für die Instandhaltung und die Bestellung zusätzlichen Busverkehrs. Bei der Dimensionierung ist darauf zu achten, dass das Hinterland der verbleibenden Bahnhöfe deutlich größer sein wird, mithin die Anlagen im Verhältnis zu heute deutlich größer ausgelegt werden müssten. Dies gilt auch vor dem Hintergrund der erwarteten Mehrverkehre, insbesondere auch durch die feste Beltquerung initiiert. Im Falle einer Realisierung der „2+0“-Variante würden also knapp 20 Mio. EUR an Mehraufwand entstehen. Über die Finanzierung dieses Betrages wären mit dem Land entsprechende Verhandlungen zu führen. Von einer finanziell entlastenden Wirkung aus der Aufgabe der bestehenden Stationen und Verkehrsflächen in den vier Bäderorten kann kurz- bis mittelfristig nicht ausgegangen werden. Diese Anlagen abzureißen und neu zu widmen, dürfte Jahre bis Jahrzehnte dauern. Die Verkehrsflächen gehören ohnehin der DB AG, und von einer Veräußerung der Restflächen darf kaum eine nachhaltige Entlastung der kommunalen Haushalte erwartet werden. Insofern dürften die genannten Beträge eher „Netto-Werten“ entsprechen.

Bezieht man die vorstehende Kalkulation auf die „2+1“-Variante, dann würde durch den Entfall von vier Bahnhöfen an der Neubaustrecke für die DB AG die Investitionssumme für das Gesamtprojekt um etwa 32 Mio. EUR abnehmen; unterstellt man eine Inflationsrate bis zum Jahr 2030 von etwa 2%, dann wird dieser Betrag um etwa 50% anwachsen.

Nicht zu bewerten sind derzeit die finanziellen Folgen für die Region, die aus einer insgesamt verschlechterten Anbindung an den öffentlichen Verkehr ausgehen. Im Auftrag der DBAG wurde seinerzeit berechnet, dass rd. 50% der Nachfrage dadurch entfallen würde, dass die Bahnhöfe an der Neubaustrecke zum Teil weit außerhalb der Ortschaften liegen. Für nennenswerte Bevölkerungsanteile ist fußläufig in diesem Falle de facto keiner der Bahnhöfe mehr „vernünftig“ zu erreichen. Die Raum-Zeit-

Beziehungen in die Agglomerationszentren wie Lübeck und Hamburg verschlechterten sich dann deutlich. Entsprechend mehr Verkehr wird auf Bundes- und Landesstraßen sowie auf Autobahnen stattfinden, das Verkehrsangebot von Zug und Bus wird entsprechend noch weniger als bisher angenommen werden. Es dürfte dann nur eine Frage der Zeit sein, bis hier eine unzureichende Wirtschaftlichkeit zur Einstellung von Verkehren führen muss. In einer Zeit wachsender Umweltprobleme, die maßgeblich auch auf energie-ineffiziente Verkehrssysteme zurückzuführen sind, dürften andere Akzentsetzungen angezeigt sein.

2.1.3 Eisenbahnrechtlichen Überlegungen

Die in diesem Fachbetrag entwickelten eisenbahnrechtlichen Überlegungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Das Schicksal der Bestandsstrecke der Bäderbahn kann sich durch die Verwirklichung der Neubaustrecke in zwei Richtungen wenden: Es kann zum einen zu einer endgültigen Aufgabe des Bäderbahn-Betriebes kommen und zum anderen der Betrieb der Bestandsstrecke auf die Durchführung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) beschränkt und der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) sowie der Schienengüterverkehr (SGV) auf die Neubaustrecke verlagert werden. Die rechtliche Prüfung dieser zwei möglichen Szenarien führt zu folgenden Ergebnissen.

2.1.3.1 Aufgabe des Betriebes der Bestandsstrecke der Bäderbahn

Die endgültige Aufgabe des Betriebes der Bestandsstrecke ist aus rechtlicher Sicht als schwierig einzustufen.

Für eine gesetzestreue endgültige Betriebsaufgabe und Beseitigung der Bäderbahn ist in einem ersten Schritt die Erteilung einer Stilllegungsgenehmigung und anschließend in einem zweiten Schritt die Freistellung der Trassengrundstücke von Bahnbetriebszwecken erforderlich. Sowohl die erfolgreiche Durchführung eines Stilllegungsverfahrens gemäß § 11 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) als auch eine erfolgreiche Freistellung nach § 23 AEG knüpfen an das Vorliegen mehrerer Voraussetzungen an.

2.1.3.1.1 Das Stilllegungsverfahren (§ 11 AEG)

Nach § 11 Abs. 1 S. 2 AEG hat der (heute bundeseigene) Betreiber der Infrastruktur im Rahmen seines Antrages auf Erteilung einer Stilllegungsgenehmigung gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als zuständiger Genehmigungsbehörde darzulegen, dass ihm der weitere Betrieb der Infrastruktur nicht mehr zugemutet werden kann und die Verhandlungen mit übernahmewilligen Dritten zu in diesem Bereich üblichen Bedingungen gescheitert sind. Außerdem dürfen auch verkehrliche und wirtschaftliche Kriterien der Stilllegung nicht entgegenstehen.

Von der Unzumutbarkeit eines Weiterbetriebes der Bestandsstrecke kann im Zweifel ausgegangen werden, da die jetzige Betreiberin der Bäderbahn – die DB Netz AG –, die zugleich auch die Betreiberin der Neubaustrecke sein soll, in der Lage sein wird, plausibel vorzubringen, dass ein paralleler und durch die Trassenerlöse und die öffentlichen Zuschüsse auskömmlicher Weiterbetrieb der Bäderbahn neben der Neubaustrecke auf Dauer nicht (mehr) gewährleistet werden kann. Eine Stilllegungsgenehmigung könnte jedoch zum einen daran scheitern, dass verkehrliche Belange der natürlichen Personen und wirtschaftliche Belange der öffentlichen Hand die Interessen der jetzigen Betreiberin der Bestandsstrecke an der Stilllegung der Bäderbahn überwiegen. Mit Ausnahme Oldenburgs ist allen betroffenen Bahnhöfen gemeinsam, dass eine Verlagerung des SPNV auf die Neubaustrecke zu einer

Verschlechterung der Ist-Situation führt, indem die neuen Zughalte eine größere Entfernung von den Ortszentren aufweisen. Diesem Umstand muss durch die Schaffung eines Zubringerverkehrs begegnet werden, wobei sicherlich die Fahrgäste – sowohl die ortsansässigen als auch die Touristen – diesen eingerichteten Service nicht als einen gleichwertigen Ersatz ansehen werden. Vielmehr ist damit zu rechnen, dass trotz der Einrichtung eines Zubringerverkehrs in den vom Tourismus geprägten Orten ein Rückgang der Fahrgastzahlen zu verzeichnen sein wird. Die zurückgehenden Zahlen haben dabei nicht nur einen Bedeutungsverlust des SPNV zur Folge, sondern sie führen auch zu einer Mehrbelastung der öffentlichen Haushalte der betroffenen Gemeinden. Mit finanziellen Nachteilen für die öffentliche Hand untrennbar verbunden ist ebenso die Erweiterung des ÖPNV-Angebotes, um den Anschluss der Tourismusorte per Bus an die neuen Zughalte der Neubaustrecke zu ermöglichen. Eine Mehrbelastung der öffentlichen Haushalte tritt daher in doppelter Hinsicht ein. Vor dem Hintergrund der verkehrlichen und wirtschaftlichen Belange sind durchaus Anhaltspunkte gegeben, die gegen eine Erteilung der Stilllegungsgenehmigung sprechen. Allerdings gilt eine darauf gestützte Versagung der Stilllegungsgenehmigung nur für ein Jahr.

Vor allem aber kann ein an der Übernahme interessiertes drittes Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) die Übernahme im Rahmen des Stilllegungsverfahrens zu den in diesem Bereich üblichen Bedingungen verlangen. Findet sich – gerade bei der Bestellung von Zugleistungen im SPNV durch die öffentliche Hand – ein solcher Übernahmeinteressent, so kann die DB Netz AG die Erfüllung der betreffenden Voraussetzung für die Erteilung der Stilllegungsgenehmigung nicht darlegen.

2.1.3.1.2 Das Freistellungsverfahren (§ 23 AEG)

Einwände, denen sich eine Freistellung der Trassengrundstücke von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG – hier konkret die der Bäderbahn – ausgesetzt sieht, weisen ein fast noch größeres Gewicht als die im Rahmen der Stilllegungsgenehmigung aufgezeigten auf: Nach § 23 Abs. 1 AEG kommt eine Freistellung (unter anderem) auf Antrag des Betreibers der Infrastruktur nur dann in Betracht, wenn ein Verkehrsbedürfnis für die jeweilige Infrastruktur derzeit und langfristig fehlt. Die Frage, ob ein solches Verkehrsbedürfnis im Falle der Bäderbahn fehlt, ist nach dem aktuellen Verkehrsbedürfnis und einer Prognose bezüglich der zukünftigen eisenbahnspezifischen Nutzung der Grundstücke zu beurteilen. Während auf Erstere zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens eine Antwort gegeben werden kann und ein aktuelles Verkehrsbedürfnis, die Bestandsstrecke weiterhin aufrecht zu erhalten, anzuerkennen ist, da die Neubaustrecke den besonderen Bedürfnissen des SPNV durch die Auslagerung der Zughalte aus den Ortschaften trotz einer Erweiterung des ÖPNV nicht Rechnung zu tragen vermag und der Touristen-, Pendler- und Schülerverkehr sich mit erheblichen Nachteilen konfrontiert sehen, gestaltet sich die Beurteilung der zukünftigen eisenbahnspezifischen Nutzung der Grundstücke bzw. des künftigen Verkehrsaufkommens mangels konkreter Angaben als schwierig. Eine solche eisenbahnspezifische Nutzung muss – etwa durch einen am Weiterbetrieb interessierten „Nachfolger“ des bisherigen EIU mit einem konkreten Verkehrskonzept – substantiiert dargelegt werden sowie ernsthaft und nachvollziehbar sein. Die Hürde ist allerdings als nicht so hoch anzusehen, dass bereits eine konkrete Bereitschaft zur Übernahme der Anlagen aufgezeigt werden muss. Wird eine solche Übernahmeabsicht dargelegt, so ist auch eine zukunftsgerichtete, eisenbahnspezifische Nutzung der Grundstücke eindeutig zu bejahen. Da ein solches aktuelles Verkehrsbedürfnis schwer „beiseite“ geschafft zu werden vermag, kann die Freistellung der Bäderbahn nach derzeitigem Kenntnisstand selbst mit Blick auf die Zukunft nicht rechtmäßig erfolgen.

Damit sprechen gewichtige Gründe dafür, dass die endgültige Aufgabe des Betriebes der Bestandsstrecke rechtlich nicht ohne erhebliche Schwierigkeiten herbeigeführt werden kann. Sowohl die Erteilung einer Stilllegungsgenehmigung als auch die Freistellung der Grundstücke der Bäderbahn von ihrer eisenbahnspezifischen Nutzung dürften sich aus heutiger Perspektive jedenfalls bei Bestehen eines alternativen Nutzungskonzeptes der Strecke als äußerst fraglich erweisen.

Eine Verfahrensverschmelzung des Planfeststellungs-, Stilllegungs- und Freistellungsverfahrens ist im Übrigen im Regelfall aus rechtlicher Sicht abzulehnen. Daher ist das für die Neubaustrecke durchzuführende Planfeststellungsverfahren getrennt von dem Stilllegungs- und Freistellungsverfahren für die Bestandsstrecke durchzuführen.

2.1.3.2 Rechtliche Nutzungsbeschränkung der Bäderbahn auf den SPNV und Verlagerung der SPFV und SGV auf die Neubaustrecke

Die grundsätzliche rechtliche Beschränkung der Nutzung der Bäderbahn auf den SPNV und die „Umlenkung“ des SPFV und des SGV auf die Neubaustrecke sind unter bestimmten engen Voraussetzungen möglich. Diese engen Voraussetzungen sind je nachdem, ob eine solche Nutzungsbeschränkung durch den (privaten) Betreiber des Schienenweges oder durch die für die Eisenbahn(-aufsicht) zuständige staatliche Behörde vorgenommen wird, unterschiedlich ausgestaltet.

2.1.3.2.1 Rechtliche Nutzungsbeschränkungen durch den Betreiber der Infrastruktur

Bezüglich des (alten oder neuen) Betreibers der Schienenwege hat die rechtliche Prüfung Folgendes ergeben:

§ 14 Abs. 1 S. 1 AEG verpflichtet die EIU, die diskriminierungsfreie Benutzung der von ihnen betriebenen Eisenbahninfrastruktur und die diskriminierungsfreie Erbringung der von ihnen angebotenen Leistungen zu gewähren. Diese Pflicht der EIU zur Gewährung des Netzzuganges ist umfassend. Der Rahmen der umfassenden Gewährungspflicht kann dabei durch die staatlichen Behörden eine Verengung erfahren, indem zum Beispiel in einem Planfeststellungsbeschluss aus Lärmschutzgründen Betriebsbeschränkungen aufgenommen werden. In diesem Fall ist das EIU verpflichtet, innerhalb des durch den Planfeststellungsbeschluss bestimmten Rahmens umfassend den Zugang zu gewähren. Selbst einen solchen Rahmen für den Umgang des diskriminierungsfreien Netzzugangsrechts zu schaffen, steht dem Betreiber des Schienenweges dagegen nicht zu. In seinen Aufgabenbereich fällt vielmehr lediglich die Bewertung und „Bescheidung“ der Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen: Um Zugang zur gewünschten Trasse zu erhalten, müssen Zugangsberechtigte beim Betreiber des Schienenweges einen Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen stellen. Bei der Frage, wie Anträge durch den Betreiber des Schienenweges für seine Eisenbahnstrecke zu behandeln sind, ist danach zu differenzieren, ob die gestellten Zuweisungsanträge miteinander in Konflikt stehen oder vereinbar sind.

Für miteinander in Einklang stehende Zuweisungsanträge ist § 9 Abs. 1 S. 1 EIBV von Bedeutung. Dieser verpflichtet den Betreiber des jeweiligen Schienenweges, allen nicht in Konflikt miteinander stehenden Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen in uneingeschränkter Weise Rechnung zu tragen. Die Wortlautinterpretation und die systematische Auslegung des § 9 Abs. 1 S. 1 EIBV haben zu dem Ergebnis geführt, dass es unzulässig ist, grundsätzlich eine konfliktfrei zu realisierende Zugtrasse durch eine entsprechende Verteilung von Zuweisungsanträgen der Zugangsberechtigten nur für den SPNV zu ermöglichen und für den SPFV und den SGV auf eine andere Strecke (hier konkret die Neubaustrecke) zu verweisen.

Bei zeitgleichen, nicht miteinander zu vereinbarenden Nutzungswünschen für eine Trasse ist für die Behandlung solcher Anträge § 9 Abs. 1 S. 2 EIBV die einschlägige Vorschrift, die bestimmt, dass ein Betreiber der Schienenwege über Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen nicht ohne sachlich gerechtfertigten Grund unterschiedlich entscheiden darf. Es ist insoweit unproblematisch, in der Ausweisung der Bäderbahn nur für den SPNV und einer entsprechenden Behandlung der Zuweisungsanträge durch den Betreiber der Schienenwege eine Ungleichbehandlung zwischen dem SPNV und dem SGV einerseits und dem SPNV andererseits, die dem gemeinsamen Oberbegriff „Schienenverkehr“ als Bindeglied des für eine unzulässige Diskriminierung bzw. Ungleichbehandlung erforderlichen „wesentlich Gleichen“ unterfallen, zu erblicken, für die damit ein sachlicher Rechtfertigungsgrund gegeben sein muss.

Eine solche Ungleichbehandlung des SGV und des SPNV gegenüber dem SPNV auf der Bestandsstrecke scheint auf den ersten Blick auf § 19 EIBV als geschriebenen Rechtfertigungsgrund gestützt werden zu können. § 19 EIBV lautet: „Sind mehrere geeignete Schienenwege vorhanden, so kann der Betreiber der Schienenwege in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen bestimmte Schienenwege für die Nutzung durch bestimmte Arten von Verkehrsleistungen ausweisen und diesen darin bei der Zuweisung von Zugtrassen Vorrang einräumen. Eine derartige Nutzungsbeschränkung darf andere Verkehrsleistungen nicht von der Nutzung der betreffenden Schienenwege ausschließen, sofern Schienenwegkapazität verfügbar ist, und die betreffenden Fahrzeuge den technischen Betriebsmerkmalen des Schienenweges entsprechen.“ Diese Vorschrift ermöglicht es dem Betreiber der Schienenwege in der Tat, bestimmte Strecken nur für den SPNV, den SPNV oder den SGV auszuweisen. Eine solche Ausweisung ist jedoch nur unter ganz engen Voraussetzungen möglich, an deren Vorliegen im Falle der Bäderbahn stark gezweifelt werden muss: Vor allem die Hürde der Verfügbarkeit der Schienenwegkapazität erweist sich als nicht zu klein, da nicht davon ausgegangen werden kann, dass der SPNV zu einer derartigen Auslastung der Bestandsstrecke führt, dass für den SGV und SPNV keinerlei Kapazität mehr verbleibt. Unabhängig von den einzelnen Anforderungen des § 19 EIBV an eine solche Nutzungsbeschränkung fehlt es im Übrigen jedenfalls bislang bereits an der Festlegung einer grundsätzlichen Ausweisung der Bestandsstrecke nur für den SPNV in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen durch den Infrastrukturbetreiber.

Die als eine Ungleichbehandlung qualifizierte grundsätzliche Ausweisung der Bestandsstrecke nur für den SPNV kann auch nicht durch einen ungeschriebenen sachlichen Differenzierungsgrund gerechtfertigt werden. Gegen die zwar grundsätzlich zulässige Heranziehung von möglichen ungeschriebenen sachlichen Rechtfertigungsgründen spricht im konkreten Fall vor allem der Umstand, dass der Verordnungsgeber eine Ausweisung von Schienenwegen für besondere Verkehrsarten in § 19 EIBV explizit geregelt hat. Indem eine solche Ausweisung in § 19 EIBV unter ganz bestimmte Voraussetzungen gestellt wurde, würde jede andere Ausweisung einer Strecke für besondere Schienenwege auf der Grundlage von ungeschriebenen Rechtfertigungsgründen diesen Verordnungswillen unterlaufen.

Damit ist insgesamt weder ein geschriebener noch ein ungeschriebener sachlicher Grund für die Ungleichbehandlung des SGV und des SPNV gegenüber dem SPNV auf der Bestandsstrecke erkennbar.

Die Umsetzung des Verkehrskonzeptes „2+1“ durch den Betreiber der Bäderbahn ist daher mit den eisenbahnrechtlichen Vorschriften nicht vereinbar, wenn dabei auf eine explizite (und nicht nur auf

die – rechtlich unproblematische; vgl. 2.1.3.3 – faktische Beschränkung der Nutzung der Bestandsstrecke durch den SPNV im Wege ihrer Nicht-Elektrifizierung) rechtliche Festlegung der Nutzungsbeschränkung durch den Betreiber der Schienenwege gesetzt wird.

2.1.3.2.2 Rechtliche Nutzungsbeschränkungen durch die Eisenbahnaufsicht

Auf die Frage, ob auch eine staatliche Behörde eine solche rechtliche Nutzungsbeschränkung vornehmen kann und welche Instrumente ihr dafür zur Verfügung stehen, liefert der entsprechende Teil des Gutachtens die folgende Antwort:

Eine staatliche Beschränkung eines bestimmten Streckenabschnittes des Schienenweges auf die Erbringung einer bestimmten Verkehrsleistung und der zeitgleiche Ausschluss anderer Verkehrsarten sind rechtlich zulässig und können auch von staatlicher Seite vorgenommen werden. Eine solche Ausweisung von besonderen Schienenwegen ist jedoch nicht beliebig, sondern nur unter ganz engen Voraussetzungen möglich. Auch hier ist wieder § 19 EIBV von Bedeutung, der sich zwar nur an die (privaten) Betreiber der Schienenwege richtet. Der Inhalt dieser Vorschrift ist aber auch für die staatlichen Behörden insofern von Bedeutung, als er den Willen des Ordnungsgebers in Hinblick auf die Ausweisung von Schienenwegen für bestimmte Verkehrsarten zum Ausdruck bringt. Um diesen klar geäußerten Willen des Ordnungsgebers nicht zu unterlaufen, ist es erforderlich, dass sich das Handeln der staatlichen Behörde bei der Beschränkung der Nutzung eines Schienenweges auf eine Verkehrsart an den Voraussetzungen des § 19 EIBV orientiert. Das muss aber nicht zur Folge haben, dass der staatlichen Behörde damit kaum mehr ein Handlungsspielraum verbleibt. Einen Handlungsspielraum bietet hier vor allem der Begriff der „technischen Betriebsmerkmale des Schienenweges“ aus § 19 S. 2 EIBV, der es der staatlichen Behörde ermöglicht, durch die Bestimmung eben der technischen Betriebsmerkmale des Schienenweges dessen Ausweisung als besonderen Schienenweg herbeizuführen. Daneben kann die Behörde auch auf andere mit den in § 19 EIBV genannten vergleichbare gewichtige Gründe zurückgreifen.

Die als Eingriff in die Grundrechte der EIU und Eisenbahnverkehrsunternehmen aus Art. 3 Abs. 1 (Gleichbehandlung), Art. 12 Abs. 1 (Berufsfreiheit) und Art. 14 Abs. 1 Grundgesetz (Eigentum) zu qualifizierende grundsätzliche Ausweisung der Bäderbahn nur für den SPNV findet ihre Rechtfertigung in den Lärmschutzinteressen der Ostseebäder, so dass kein Verstoß gegen das Grundgesetz festgestellt werden kann. Ein vergleichbares Bild bietet sich auf europäischer Ebene: Auch hier erfährt die ebenso als Eingriff in die Dienstleistungs- und Warenverkehrsfreiheit einzustufende Ausweisung der Bestandsstrecke nur für den SPNV in den Lärmschutzinteressen der Anwohner ihre Rechtfertigung. Die Vorgaben zu den europäischen Güterverkehrskorridoren werden insoweit schließlich ebenfalls beachtet.

Die (auch rechtlich gleichsam „abgesicherte“) Aufrechterhaltung der Bestandsstrecke nur noch für den SPNV und die Abwicklung des SPFV und des SGV auf der Neubaustrecke sind damit unter engen Voraussetzungen mit dem nationalen und europäischen Recht vereinbar.

Um dauerhaft bei störungsfreiem Schienenverkehr den Lärmschutz für die Ostseebäder sicherzustellen, empfiehlt es sich, die Beschränkung der Nutzung der Bestandsstrecke für den SPNV in den Planfeststellungsbeschluss für das Gesamtvorhaben bzw. in einen gesonderten bei Änderungen an der Infrastruktur der Bäderbahn aufzunehmen und damit verbindliche Vorgaben sowohl für die zur Entscheidung berufene Behörde als auch für jeden künftigen Betreiber des betreffenden Schienenweges

aufzustellen. Im Planfeststellungsbeschluss ist allerdings die Ausnahme vorzusehen, dass bei Störungen der Abwicklung des Schienenverkehrs – unabhängig von der konkreten Störungsursache – auf der Neubaustrecke eine Umleitung des SGV und des SPFV auf die Bestandsstrecke erfolgen kann. Eine Verortung der behördlichen Entscheidung, die Bestandsstrecke nur für den SPNV auszuweisen, ist daneben ebenso in der (gesetzlich nicht geregelten) Widmung oder auch in der Betriebsgenehmigung des EIU nach § 6 AEG möglich, wobei diese Instrumente im Vergleich zum Planfeststellungsbeschluss jedoch mit klaren Nachteilen behaftet sind.

2.1.3.3 Faktische Nutzungsbeschränkung der Bäderbahn auf den SPNV und Verlagerung der SPFV und SGV auf die Neubaustrecke

Neben einer vom Netzbetreiber oder von der Behörde verfügten Nutzungsbeschränkung (dazu 2.1.3.2) kann eine Beschränkung der künftigen Nutzung der Bestandsstrecke auch bloß faktisch durch entsprechende bauliche oder betriebliche Maßnahmen erreicht werden. Als solche auf der Bäderbahn durchführbare Maßnahmen sind die Beschränkung der Achslast und das Unterlassen der Elektrifizierung dieser Strecke anzusehen.

2.1.3.3.1 Herabstufung der zulässigen Achslast

Eine faktische Einschränkung der Nutzbarkeit der Bestandsstrecke für den SGV ist durch die Herabstufung der Achslast von 22,5 auf 20 t durch den Infrastrukturbetreiber für den Fall denkbar, dass der sichere Betrieb in Folge der Beschaffenheit der Bestandsstrecke bei einer Achslast von 22,5 t nicht mehr garantiert werden kann. Eine solche Herabstufung erfordert allerdings, da sie als mehr als nur geringfügige Kapazitätsreduzierung einzuordnen und damit als Stilllegung im Sinne des § 11 AEG zu qualifizieren ist, die vorherige Durchführung eines Stilllegungsverfahrens gegenüber dem Eisenbahnbundesamt, in dessen Rahmen das Interesse eines Dritten zur Übernahme der "nicht reduzierten" Bäderbahn zu berücksichtigen wäre.

2.1.3.3.2 Nicht-Elektrifizierung der Bäderbahn

Von einer gesetzlichen Verpflichtung, die Elektrifizierung des Schienenweges vorzunehmen, ist nicht auszugehen. Vielmehr steht die Nicht-Elektrifizierung der Bestandsstrecke im Einklang mit den eisenbahnrechtlichen Vorschriften. Sie führt dazu, dass in zulässiger Weise gemäß § 19 EIBV der SGV, der auf die Elektrifizierung angewiesen ist, von der Bestandsstrecke „verwiesen“ werden kann, da dessen zumeist elektrische Triebfahrzeuge nicht den technischen Betriebsmerkmalen des nicht elektrifizierten Schienenweges entsprechen.

Es obliegt dann lediglich dem Betreiber des Schienenweges, die neue Festlegung der Streckenklassen (durch die Achslast) und die fehlende Elektrifizierung in seine Schienennetz-Benutzungsbedingungen aufzunehmen.

2.2 Handlungsempfehlungen

2.2.1 Grundsätzliches

Für eine abschließende Aussage zur Zukunft zum Fortbestand der Bäderbahn standen viele, jedoch nicht alle in diesem Kontext notwendigen Argumente hinreichend präzise unterlegt zur Verfügung. Diesbezüglich aufgezeigte Lücken sollten im Weiteren geschlossen werden (siehe nachstehend).

Die Bäderbahn hat auf ihrem südlichen Abschnitt bereits heute ein nennenswertes und seit Jahren ansteigendes Verkehrsvolumen. Soll es hier dauerhaft zu weiteren Anstiegen kommen, bedarf es gezielter Antworten auf Kritikpunkte der heutigen Fahrgäste. Diese materiellen Verbesserungen sind von mehreren Seiten zu leisten, vor allem auch auf der Ebene des Aufgabenträgers, des Kreises Ostholstein und seiner Kommunen. Anreize lassen sich auf Seiten der Unternehmen vor Ort, insbesondere auch der Bereiche Tourismus und Wellness-/Gesundheitsindustrie dahingehend setzen, dass sich Kunden und Mitarbeiter stärker als bisher dem ÖV-System zuwenden. Ansätze zur Entwicklung von Produkten, die auch einen Aspekt „Mobilität“ für die Zeit des Aufenthalts im Raum Lübecker Bucht zum Gegenstand haben (ggf. inkl. An- und Abfahrt), sollten vorangetrieben werden. Des Weiteren sollten die Verkehrsdienstleister auch zukünftig selbst ihren Beitrag dazu leisten, die Attraktivität ihres Systems zu verbessern und bestehende Zugangshürden abzubauen. Hier seien beispielhaft Verbesserungen bei Infrastruktur, Pünktlichkeit, Aufenthaltsbereichen, Kundeninformation und E-Mobilitätsansätzen genannt. Diese Empfehlung erfolgt in dem Bewusstsein, dass der öffentliche Verkehr insgesamt in Schleswig-Holstein in den letzten Jahren keinen leichten Stand hatte, mithin eine Trendwende in Richtung „noch mehr öffentlicher Verkehr“ politisch und finanziell nicht zum Nulltarif zu erhalten sein wird. Unstrittig ist dabei natürlich auch, dass u.U. geschaffene Verbesserungen am ÖV im Raum Ostholstein nur dann ihre vollen Auswirkungen zeigen können, wenn auch an anderer Stelle zugleich Qualitätsverbesserungen erfolgen. Die „Effekte auf Gegenseitigkeit“ sollten jedoch nicht Anlass sein, Verbesserungen gar nicht erst anzustreben.

Trotz einer in mancher Hinsicht verbesserungsfähigen Datensituation kann bereits an dieser Stelle zusammenfassend festgehalten werden, dass für den Raum Ostholstein ein Fortbestand der Bäderbahn allein aus regionalwirtschaftlichen Gründen zu befürworten ist. Eine vertiefte Absicherung dieser Einschätzung wird in dem Moment möglich sein, wenn durch weitere Analysen hinreichende Klarheit gewonnen wurde, welche Bedeutung der öffentliche Verkehr tatsächlich hat bzw. wie dessen Bedeutung gesteigert werden kann. Darüber hinaus erscheint es aus übergeordneten Gründen angezeigt, energieeffiziente, personalextensive und (weitestgehend) emissionsfreie Verkehrssysteme wie den Schienenverkehr zu fördern. Ein möglicher finanzieller Mehraufwand aus einem (teilweisen) Fortbestand einer Bäderbahn erscheint in jedem Falle gerechtfertigt mit Blick auf den damit vermiedenen Straßenverkehr.

Sollte es tatsächlich zu einer partiellen oder kompletten Verlagerung der Bestandstrasse kommen in Form einer im Landesinneren gelegenen Neubaustrecke, sollten Kreis und Kommunen Verhandlungslösungen suchen, um auf ihrer Ebene einen finanziellen Mehraufwand (einmalig 16 Mio. EUR plus etwa jährlich 800.000 EUR an laufenden Kosten (Schätzwerte)) durch Anbindung neuer Bahnhöfe, Ausbau des Busverkehrs usw., die unmittelbar aus dem Streckenneubau resultieren, zu vermeiden. Bei diesen Kostenangaben dürfte es sich um Untergrenzen handeln, da zum heutigen Zeitpunkt nicht alle relevanten Kosten ermittelt werden können.

2.2.2 Bahnbetriebliches Grobkonzept

Der Betrieb auf der Bäderbahn zwischen (Lübeck -) Ratekau und Neustadt zusätzlich zur der Neubau-strecke wäre in einem Betriebskonzept "2+1" mit schnellem RE- und langsamen RB-Verkehr grund-sätzlich realisierbar. Dabei würde in der Grundvariante der schnelle Regionalexpress (RE) elektrisch über die ABS/NBS von Hamburg über Lübeck, Bad Schwartau und Neustadt bis Burg (Fehmarn) und ggf. weiter bis Dänemark geführt und die langsame Regionalbahn (RB) von Lübeck über die unverän-derte, nicht elektrifizierte Infrastruktur der Bäderbahn bis Neustadt Stadtbahnhof fahren. Beide Zug-systeme würden in Neustadt in Höhe des derzeitigen Güterbahnhofs („Gbf“) in einem Korrespondenz-bahnhof zusammengeführt, wo bei gleichzeitigen Ein- und Ausfahrten beider Züge aus und in beide Richtungen umgestiegen werden kann. Der RE befährt dazu den in der ABS/NBS-Planung vorgesehe-nen Abzweig nach Neustadt „Gbf“ und wird über den etwa 3,5 km langen zu elektrifizierenden Bäder-bahn-Abschnitt über das „Binnenwasser“ bei Altenkrempe wieder auf die ABS/NBS geführt. Der Fahr-zeitgewinn zwischen Neustadt und Lübeck liegt bei Nutzung des RE bei mindestens 10 Minuten, nach Hamburg sogar bei ca. 30 Minuten. Durch den möglichen Verzicht auf jegliche Bahnsteiganlagen an der ABS/NBS zwischen Ratekau und Neustadt an der ABS/NBS werden die Investitions-Mehrkosten für das Betriebskonzept „2+1“ grob mit ca. 2 Mio. EUR abgeschätzt.

Die Realisierbarkeit des Betriebskonzeptes ist über die Grundvariante hinaus in drei weiteren Varian-ten untersucht worden. In diesen Varianten wird durch Variation des Betriebskonzeptes die Elektrifi-zierung des Bäderbahn-Abschnittes über das „Binnenwasser“ jeweils entbehrlich. Bei der Variante 4 entfällt die Nutzung des Abschnitts über das Binnenwasser insgesamt. Variante 4 hat allerdings schwerwiegende Nachteile in Bezug auf die Anbindungsqualität der Bäderorte. Die Grundvariante (Va-riante 1), bei Inkaufnahme der Beschränkung auf den Einsatz von Hybrid-Lokomotiven im RE-Verkehr auch die Variante 2, werden für die Realisierung besonders empfohlen.

2.2.3 Eisenbahnrechtliche Aspekte

Als sicherste Möglichkeit, um die Erteilung einer Stilllegungsgenehmigung für die Bestandsstrecke zu verhindern, erscheint die Suche nach einem übernahmewilligen Dritten. Wird der Betrieb auf der Bä-derbahn durch den neuen Betreiber fortgeführt, und soll eine Nutzung durch den SGV und den SPfV ausgeschlossen werden, so wird – mit Blick auf die derzeitige Rechtslage – empfohlen, die Elektrifizie-rung der Strecke zu unterlassen und auf eine Beschränkung der Achslast auf 20 t, d.h. eine Änderung der Streckenklasse hinzuwirken.