



Bahnstrecke Malente-Lütjenburg

Vom kleinen AktivRegion-Projekt zur nationalen Forschungsinitiative

02.09.2025, AktivRegion Schwentine-Holsteinische Schweiz e.V.

Schienenverkehr Malente-Lütjenburg e.V.

Sven Ratjens



- Geb. 09.12.1988
- bis 2011 Schule, Abitur in **Lütjenburg**
- bis 2015 Bachelor-Studium BWL an der **FH Kiel**
- bis 2018 Master-Studium BWL an der **FH Lübeck**
- bis 2022 Consultant
 - Diverse Projekte im IT- und Mobility-Bereich
- 2022 **Gründung HLB GmbH** und **Einstellung durch die CAU**



Geschäftsführer

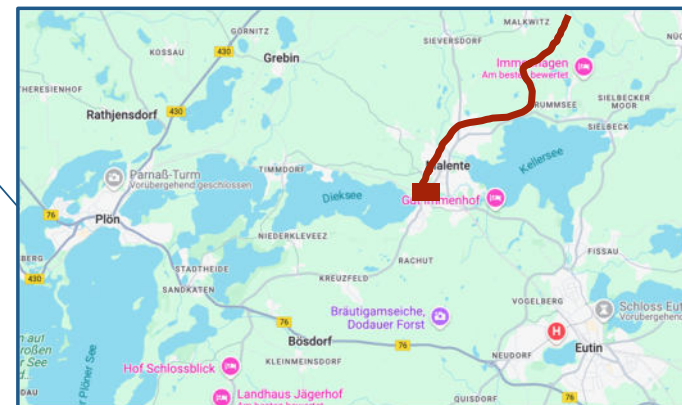


Projektkoordination
Forschungsinitiative
REAKT

Lage der Bahnstrecke Bad Malente - Lütjenburg



Quelle: Openrailwaymap





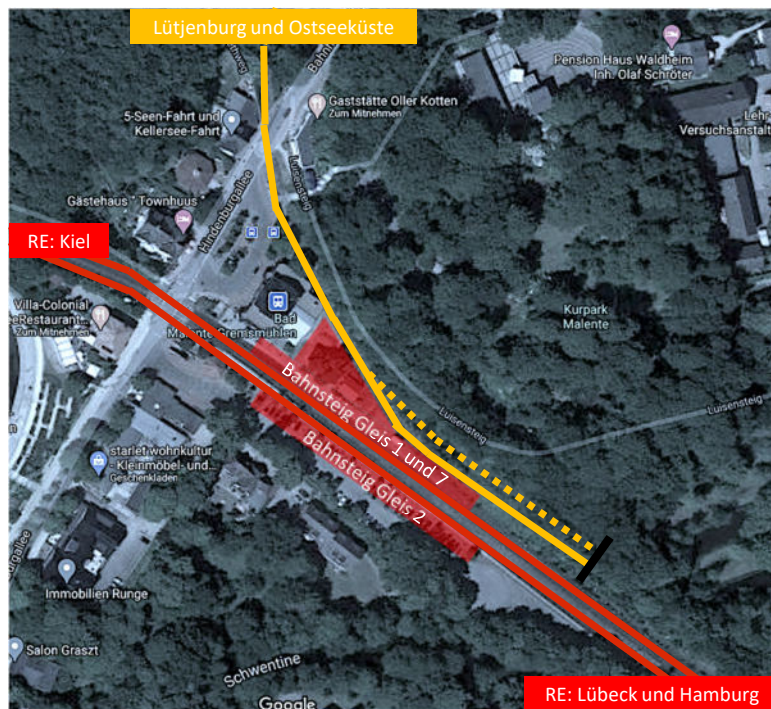
Slebm

Die Strecke befand sich im Dornröschenschlaf

- Ab **1890**: Jahrzehntelanger Betrieb im Personen- und Güterverkehr
- **1976** Stilllegung Personenverkehr
- **1996** Stilllegung Militär- und Güterverkehr
- **2000** Stilllegung touristischer Verkehr
- **2005**: DB verkauft Strecke an privat, baut Anbindungsweiche aus
- **2011**: Umfangreiche Sanierung (Neubau) des Unterbaus aller Bahnübergänge,
- anschl. wächst alles wieder zu



Die Anbindung zum Restnetz wurde gekappt

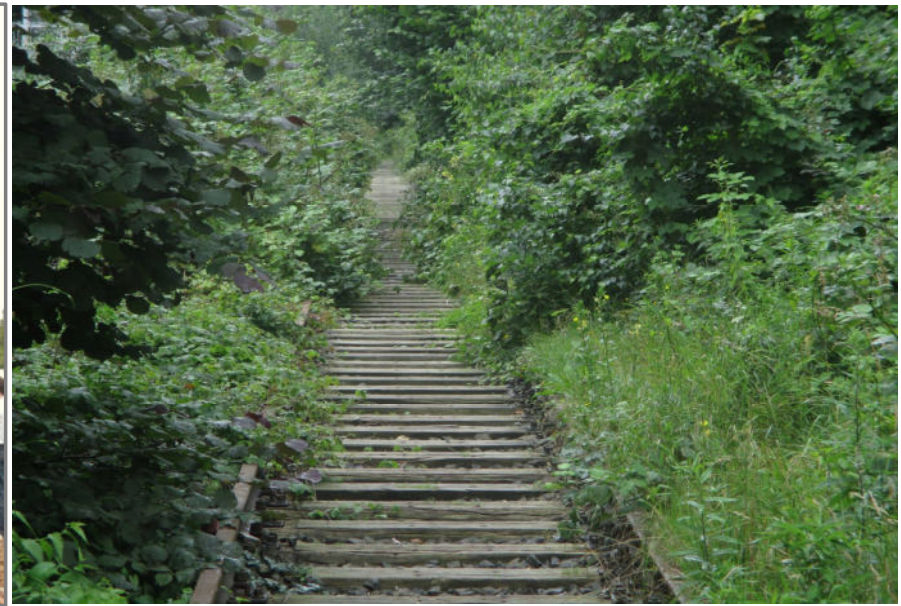


- Abzweigeweiche in Malente durch die DB 2004 ausgebaut
- Seitdem fehlt Anbindung an Restnetz
- Aber: eigener Bahnsteig im Bahnhof Malente

Bürgerinnen / Bürger wünschten Reaktivierung



1990er-Jahre



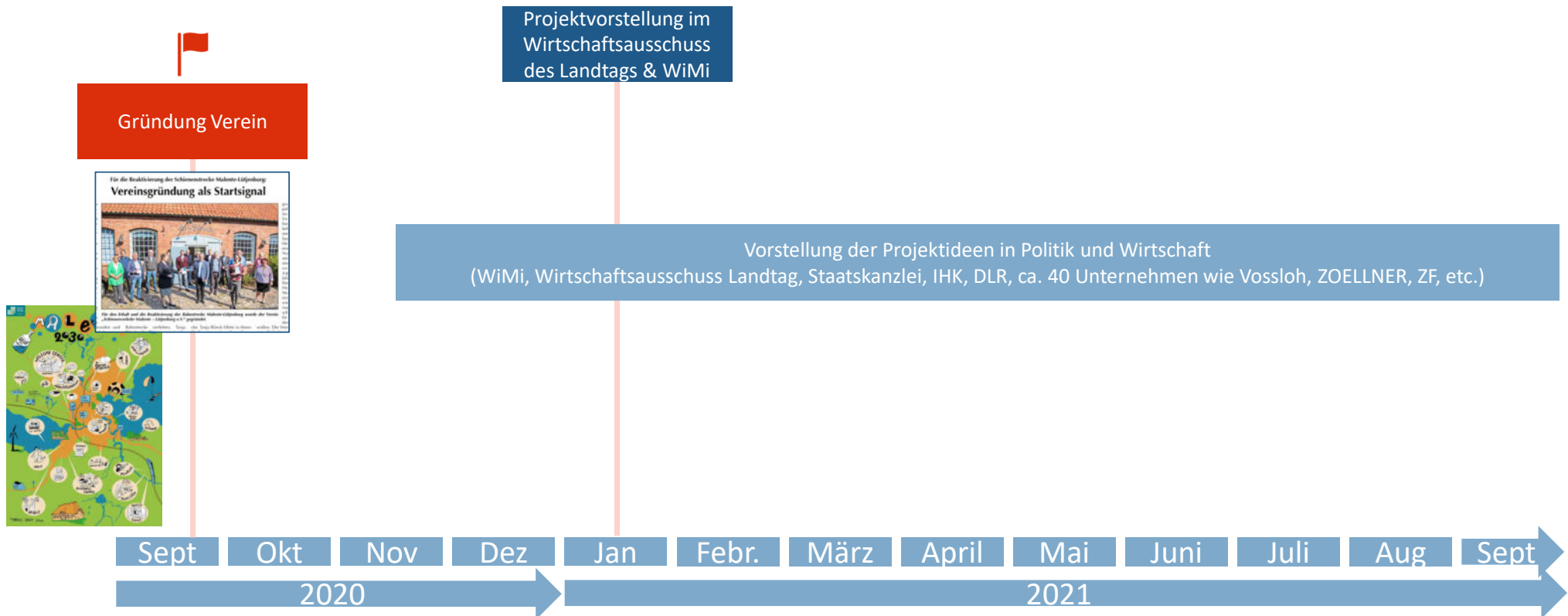
2010er-Jahre



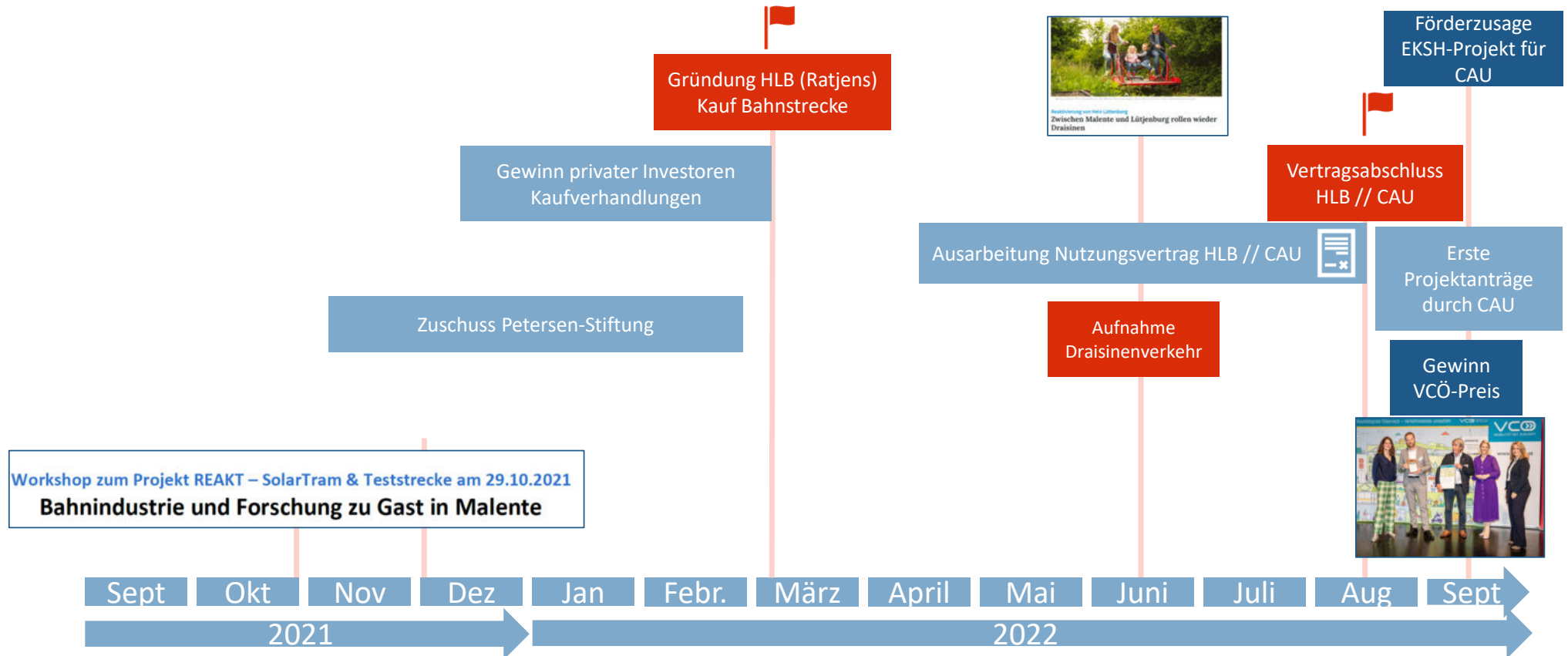
Strategie  M(T)ALENTE
... unser Malente 2030!



2020: Vereinsgründung durch Bürger*innen & Kommunen

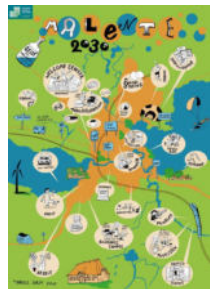


2022: Übernahme der Strecke & Start der Projekte



Stufenkonzept als Zielbild und Leitfaden

Stufenkonzept zur Reaktivierung der Bahnstrecke Malente - Lütjenburg



Sicherung & Freischnitt

Naturpark-Draisine
Holsteinische Schweiz

Touristischer
Verkehr

Forschungsinitiative REAKT

C | A | U
Christian-Albrechts-Universität zu Kiel

Reaktivierung im ÖPNV

NAH.SH

Freischnitt der Strecke erfolgte komplett in Eigenleistung

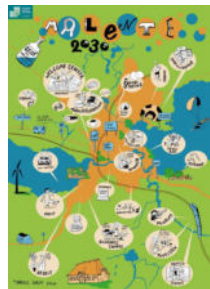


Mit der Naturpark-Draisine wurde Attraktion geschaffen



Aktueller Stand

Stufenkonzept zur Reaktivierung der Bahnstrecke Malente - Lütjenburg



Sicherung & Freischnitt

Naturpark-Draisine
Holsteinische Schweiz

Touristischer
Verkehr

2025



Forschungsinitiative REAKT

C | A | U
Christian-Albrechts-Universität zu Kiel



Reaktivierung im ÖPNV

In REAKT forscht ein Netzwerk an Mobilität der Zukunft

Lokale & regionale Politik



Bürgervereine



Eigentum / Betrieb



Verbände



Forschung

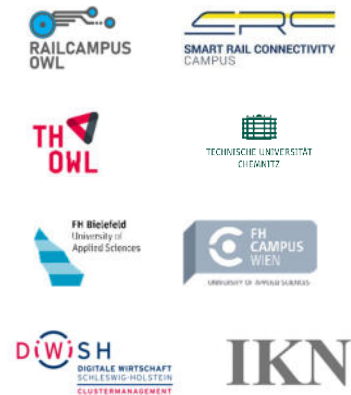


Wirtschaft

Beirat Bahntechnik Schleswig-Holstein



Netzwerk



Landesverband SH/HH des Fahrgastverbandes
Pro Bahn e.V.

Beirat Bahntechnik SH

Institut für Tourismus- und Bäderforschung in
Nordeuropa (NIT) GmbH

Fachhochschule Kiel

Muthesius Kunsthochschule

Christian-Albrechts-Universität

Kiel

Vossloh Rolling Stock GmbH

8tronix GmbH

ADDIX GmbH

Consist Software Solution GmbH

Scheidt & Bachmann System Technik GmbH

ZÖLLNER Signal GmbH

Schwalbe Baugesellschaft mbh & Co. KG

Gemeinde Stadt Lütjenburg

Gemeinde Blekendorf

Gemeinde Malente

Verein Schienenverkehr
Malente - Lütjenburg

Versuchsstrecke Malente - Lütjenburg

Landesverband Nord des
Verkehrsclub Deutschland

Technische Universität Hamburg

HAW Hamburg

Smart Rail Connectivity Campus

RWTH Aachen

RailCampus OWL

überregionale Partner

EC Eisenbahn Campus GmbH

Hein Lüttenborg

Bahnstreckenverwaltungs-GmbH

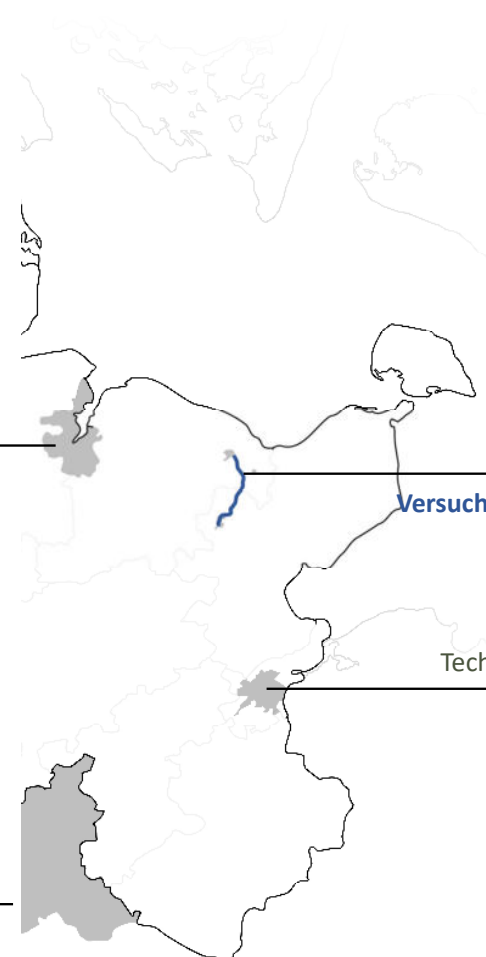
POG Consulting GmbH

Hamburg

Universität zu Lübeck

Technische Hochschule Lübeck

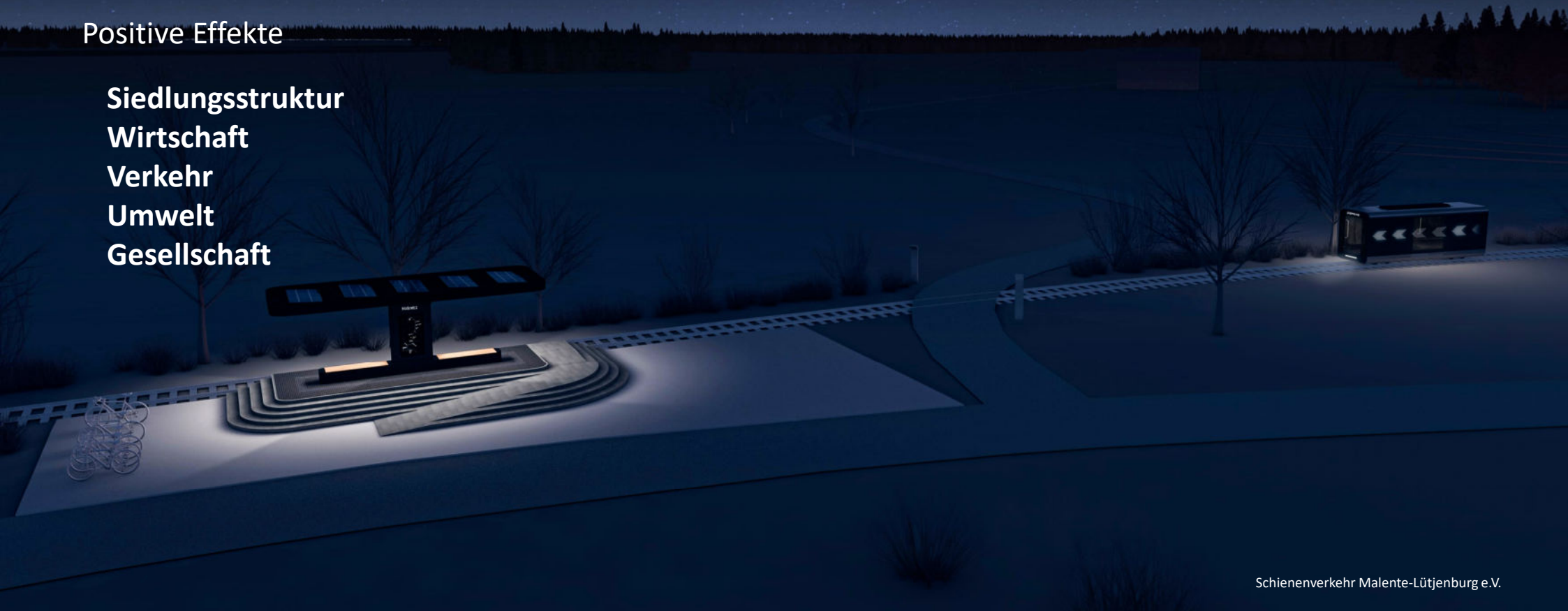
Lübeck



Thema der REAKT Innovationscommunity
Neue Mobilität im ländlichen Raum

Positive Effekte

Siedlungsstruktur
Wirtschaft
Verkehr
Umwelt
Gesellschaft



Ziele der REAKT Innovationscommunity

Innovationen im Bereich Schiene für nachhaltige
– ökologische, soziale, wirtschaftliche –
Mobilität im ländlichen Raum vorantreiben

Neue Mobilitätskultur und Identifikation!

Operativer Raum ist
das Reallabor Malente-Lütjenburg
als offenes Test- und Innovationsmilieu

Neue Mobilitätskultur

Autonom / On-Demand Begegnungsverkehr



Neue Mobilitätskultur

Autonom / On-Demand Begegnungsverkehr



Neue Mobilitätskultur

Autonom / On-Demand Begegnungsverkehr

NEXUS

Weiterfahrt nach
// Lütjenburg

0 km/h

16:52

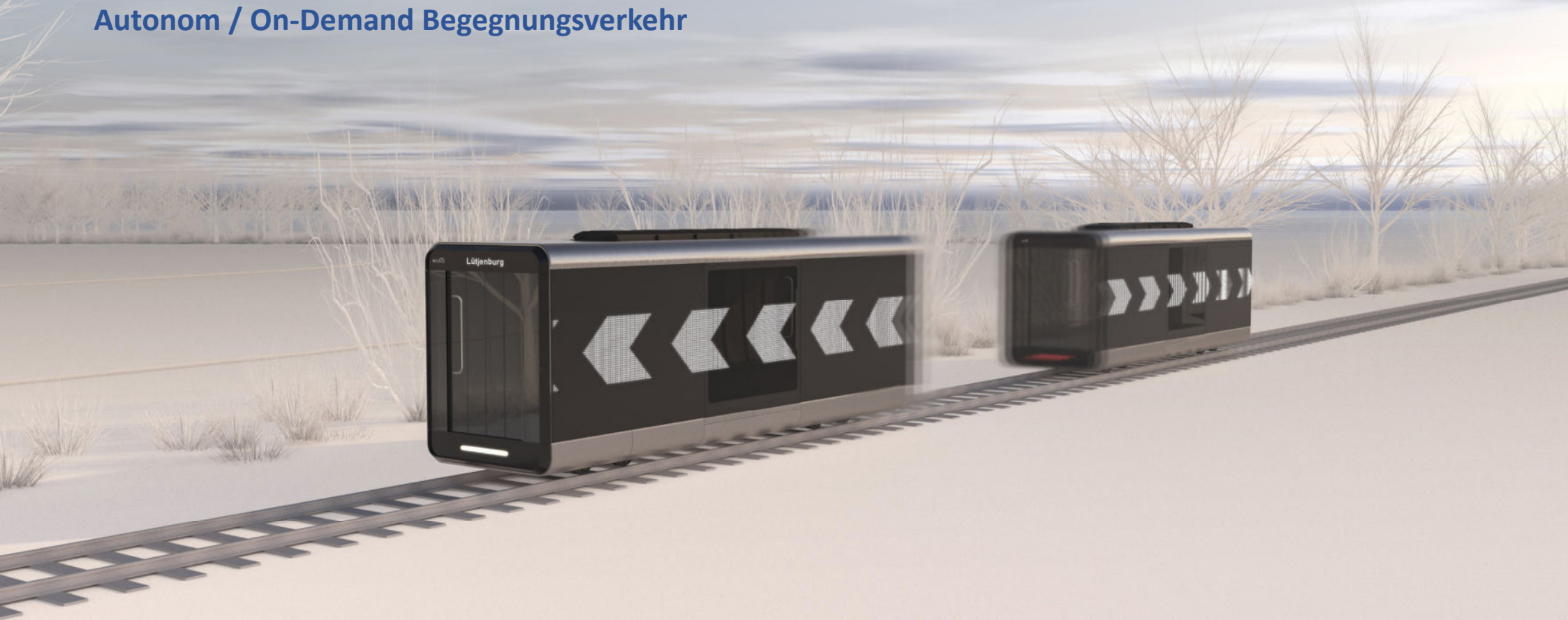
18 °C

5 °C

Lütjenburg

Neue Mobilitätskultur

Autonom / On-Demand Begegnungsverkehr



Vierjahresziel der REAKT Innovationscommunity

- | ein **breites, starkes Bündnis mit neuem Wissen um Formate der Weiterentwicklung** der REAKT Innovationscommunity
- | ein **haptisches Design- und Informationsmodell der Mobilität der Zukunft** durch das Aufzeigen von neuen Optionen
- | ein **digitales, Open Source Abbild** des Reallabors und der Verkehrsträger als Forschungs- und Entwicklungsplattform
- | innovative Beispielprojekte zur **Modernisierung, Automatisierung und Sicherheit** der individuelleren Nutzung der Schiene im ländlichen Raum
- | eine **weiterentwickelte Forschungsinfrastruktur** mit einem weiterentwickelten Reallabor

Community-Projekt DataTrain

Innovationen durch interdisziplinäre Sprint-Projekte





RailTrail

C|A|U

Masterproject 2023
Real-Time and Embedded Systems: REAKT

Christian-Albrechts-Universität zu Kiel

Technische Fakultät

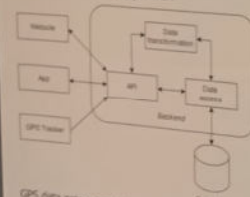
Introduction

RailTrail is a project under the REAKT initiative, aimed at revitalizing the Malente-Lütjenburg railroad.
(www.schiene-m-l.de)

The project is the first step in this regard and in approaching individual rail traffic with

- Tracking vehicles via GPS
- Use of mobile devices for presentation
- Real-time safety alerts

Approach



GPS data gets collected from mounted trackers and apps, stored and aggregated to deliverable results for apps and an administrative website.



Features & Functionalities

Frontend

- Presentation of track-bound data
- Management of track data
- Collision detection
- Individual real-time safety alerts

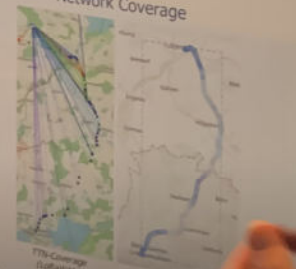
Backend

- Storing & accessing GPS data
- Aggregation of vehicle-based data
- Serving API for frontend usage

Hardware

- Configurable GPS tracker (LoRaWAN & LTE)
- Simulation of vehicles & their GPS data

Network Coverage

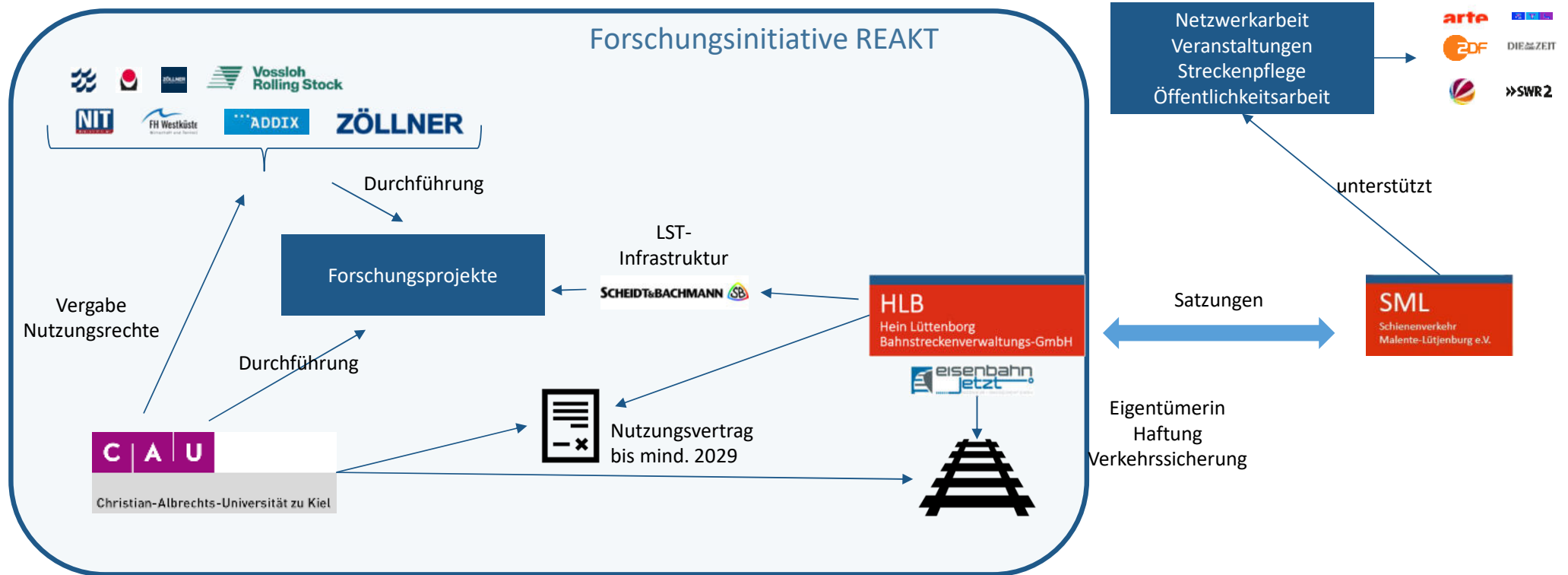


Positional update rate is limited by upload network availability.

KIELER
The way to Efficient Modeling

Community-Projekt DataTrain
Fachkräfteaufbau und wissenschaftlicher Nachwuchs

Zusammenarbeitsmodell REAKT



Erste REAKT-Projekte laufen bereits

- **Projekt intelligente Bahntechnik mittels KI**
2022 bewilligt durch EK.SH
- **Projekt REAKT Data**
2023 bewilligt durch durch mFUND-
Bundesförderung (BMBF)
- Projektskizzen zu magnetfeldbasierter Ortung von
Schienenfahrzeugen und Cybersecurity eingereicht
- Erste Vorstudien durch Master-Studiengänge



2023 besuchte Wirtschaftsminister Madsen das Projekt



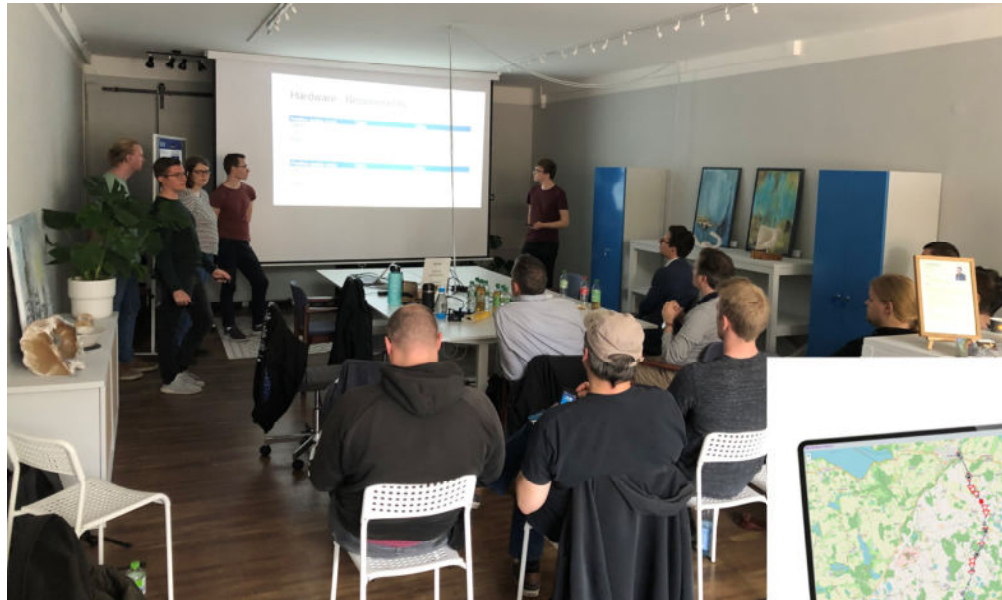
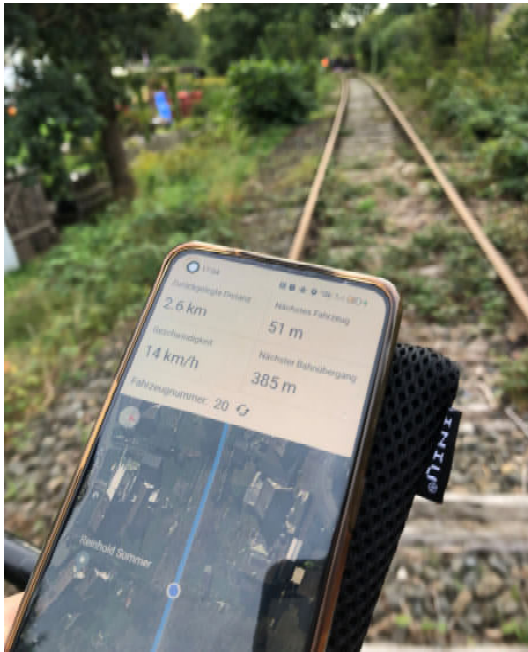
13.10.2023: Besuch von Wirtschafts- und
Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen

... 2024 Vizekanzler Habeck



28.03.2024: Vizekanzler Robert Habeck besucht
Bahnstrecke Malente-Lütjenburg

Meilenstein: Studienprüfung in Malente



25.09.2023: Erste Abschlussprüfung von Bachelor- und Master- Studiengängen des FB Informatik außerhalb von Kiel – in Malente

Meilenstein: DATi-Pilot Community



24.04.2024: Finalrunde unter 38 Projekten von 487
Bewerbungen in Berlin – Delegation aus CAU, FH
Kiel, Muthesius Kunsthochschule, NIT & Verein

Meilenstein: REAKT als DATI-Pilot Community des BMBF

07.06.2024

Rückenwind für Bahn-Forschungsinitiative REAKT

- Fünf Millionen Euro Förderung vom Bundesforschungsministerium
- Reallabor auf stillgelegter Bahnstrecke Malente-Lütjenburg
- Kieler Universität koordiniert Projekte für Innovationen auf Schiene

Auf einer stillgelegten Bahnstrecke zwischen Malente und Lütjenburg könnte die Zukunft des ländlichen Bahnverkehrs in Deutschland liegen. Denn hier untersuchen Wissenschaftler*innen der Forschungsinitiative REAKT unter Federführung der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel (CAU) Innovationen der Bahntechnik. „Sie sollen einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrswende leisten“, erläutert Prof. Reinhard von Hanxleden,



Förderung als eines von 20 Projekten
bei 487 Bewerbungen

Leuchtturmwirkung durch Preisgewinne & Medien



Reallabore
Testräume für Innovation
und Regulierung



ZEIT ONLINE

Schleswig-Holstein

Herr Ratjens kauft ein Gleis

In Schleswig-Holstein haben Bürger eine tote Bahnstrecke gekauft, um den Nahverkehr wiederzubeleben. Unser Autor ist mit ihnen Probe gefahren. Führt diese Reise in die Zukunft oder in die Vergangenheit?

Eine Reportage von **Max Rauner**, Malente-Lütjenburg

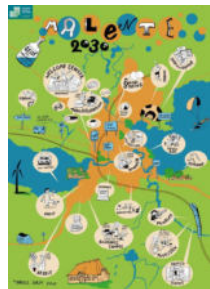
9. November 2022, 17:31 Uhr ⓘ / [52 Kommentare](#) / 

ZEIT WISSEN
NR. 06/2022



Weiterentwicklung zu touristischem Verkehr möglich

Stufenkonzept zur Reaktivierung der Bahnstrecke Malente - Lütjenburg



Sicherung & Freischnitt

Naturpark-Draisine
Holsteinische Schweiz

Touristischer
Verkehr

2025



Forschungsinitiative REAKT

C | A | U
Christian-Albrechts-Universität zu Kiel



Reaktivierung im ÖPNV

Historische Eisenbahn Holsteinische Schweiz

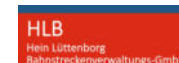


Je Fahrzeug 60 Sitzplätze
samt Toilette & Bar
Fahrradwagen vorhanden

Der Verein Historische Eisenbahn Holsteinische Schweiz e. V. (HEHS) wurde im November 2022 gegründet, um nach Verfügbarkeit der Strecke Bad Malente-Gremsmühlen – Lütjenburg (betrieben durch den Verein Schienenverkehr Malente-Lütjenburg e.V.) touristischen Verkehr mit historischen Fahrzeugen anzubieten.

➡ <https://hehs-eisenbahn.de/>

Durch die Vorleistungen ist Betrieb in Eigenregie möglich



Stufenkonzept gilt auch für den touristischen Betrieb

Stufe 1: „Inselbetrieb“ ohne Anschlussweiche in Malente
Betrieb an Sonntagen ergänzend zu Draisinen

Stufe 2: Betrieb mit Anschlussweiche in Malente
Betrieb an Wochenenden und Feiertagen, optional mit „Durchläufern“ nach Eutin

Stufe 3: Wie Stufe 2, bis hin zu täglichem Verkehr (nicht mehr als Verein)

Durch Fahrzeugkombinationen kann auf schwankende Fahrgastzahlen im laufenden Betrieb reagiert werden.
Kapazität: 50-150 Sitzplätze je nach Konstellation.

Im Beiwagen und im Steuerwagen ist die Mitnahme von Fahrrädern in den Mehrzweckbereichen möglich.



Viele Vorbereitungen laufen bereits



Gutachten & Freischnitt
konnten in Eigenleistung
umgesetzt werden



Viele Vorbereitungen laufen bereits



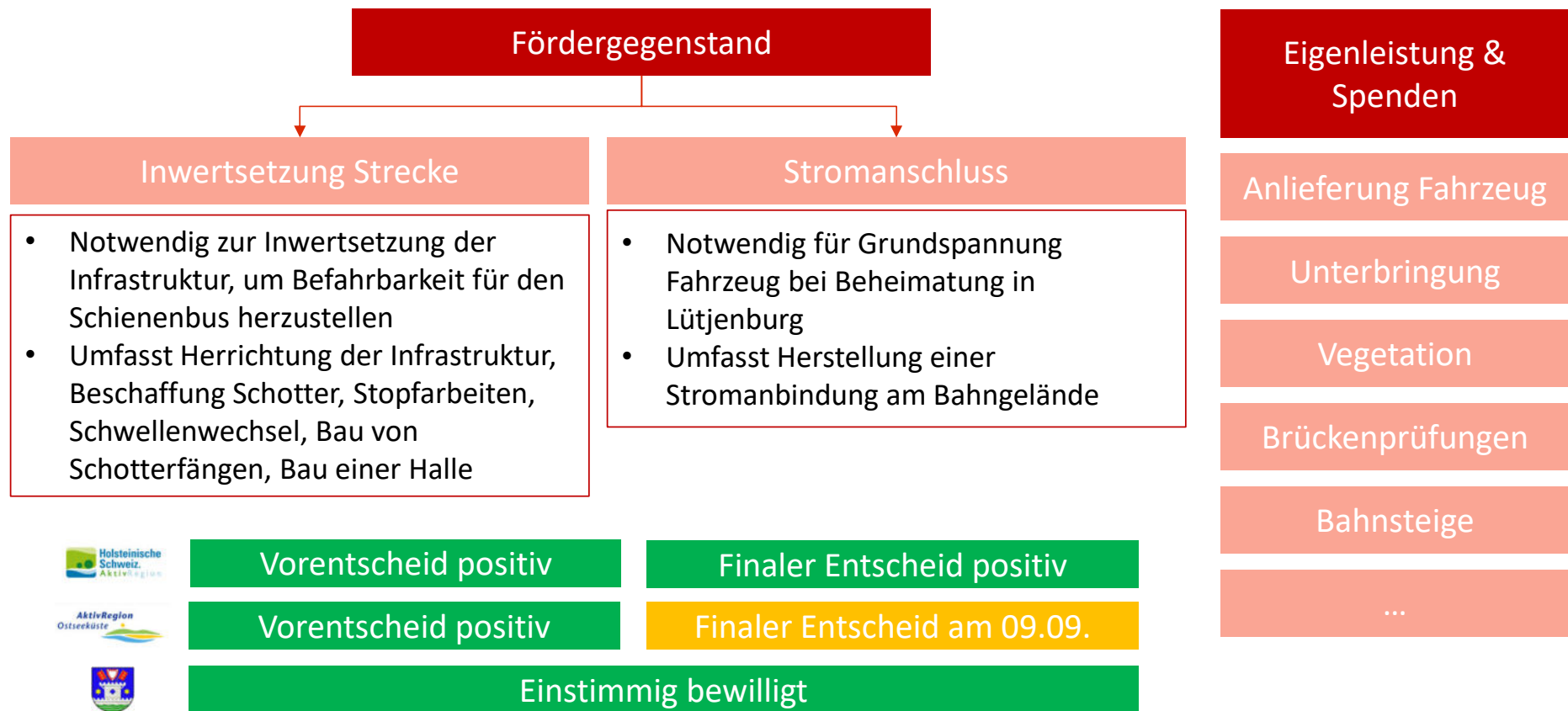
Viele Vorbereitungen laufen bereits



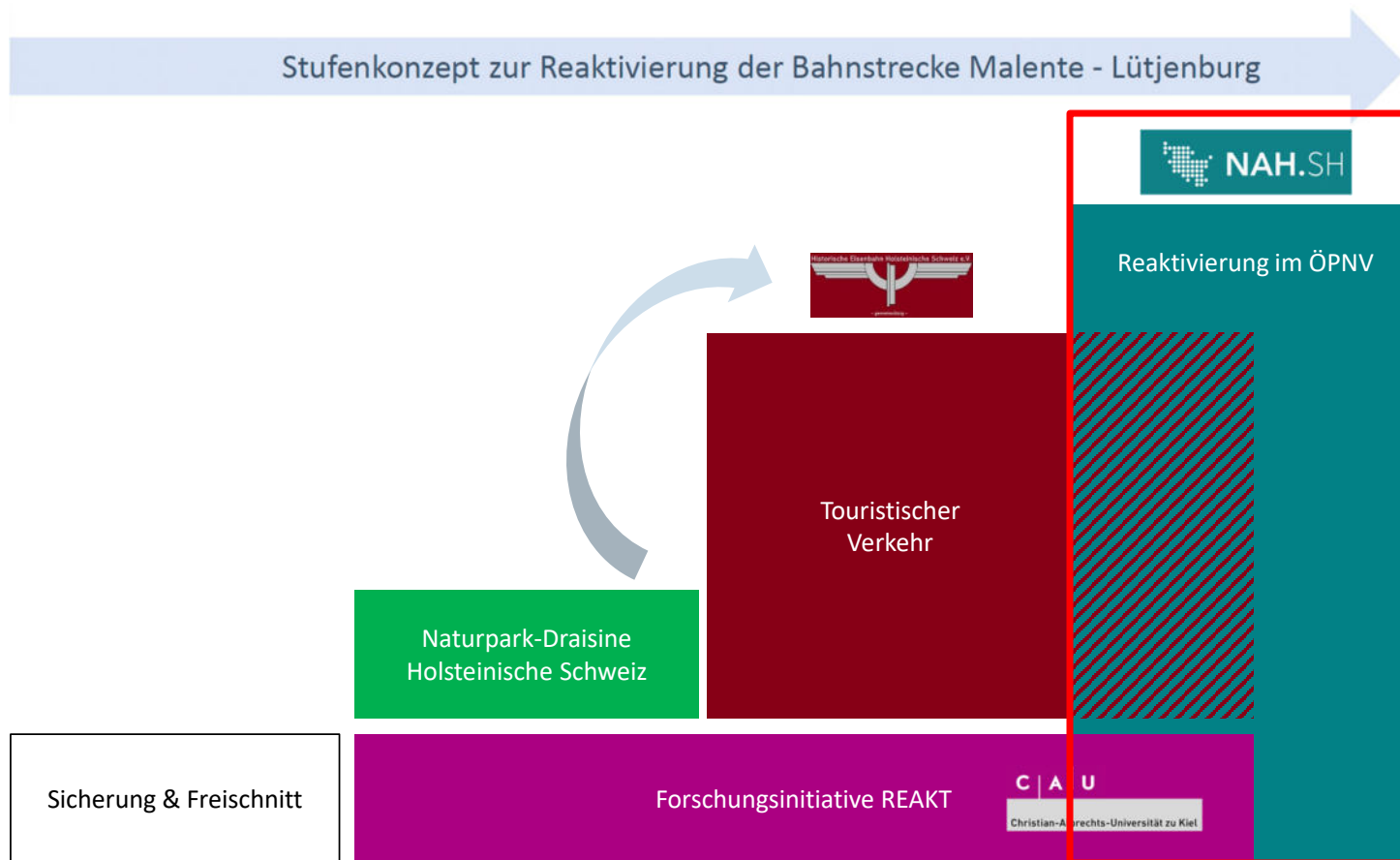
Viele Vorbereitungen laufen bereits



Gemeinschaftsprojekt von zwei AktivRegionen



Ausblick: SPNV-Perspektive für Lütjenburg!



... durch Zukunftskonzept für die Strecke Kiel-Lübeck

- **Zwei** (statt derzeit einem) **stündliche RE Kiel-Lübeck** (30 Minuten-Takt) in unter 60 Minuten Fahrzeit, kein Halt an allen Haltestellen möglich.
- Einführung einer RB **Lübeck-Malente** zur jeweiligen Bedienung kleinerer Halte.
- Nutzung der Standzeit in Malente zur verbesserten Erschließung
- Die Linie Lübeck-Malente wird als RB oder Regio-S-Bahn erheblich stärker frequentiert werden, wenn sie bis Malente Nord geführt wird.

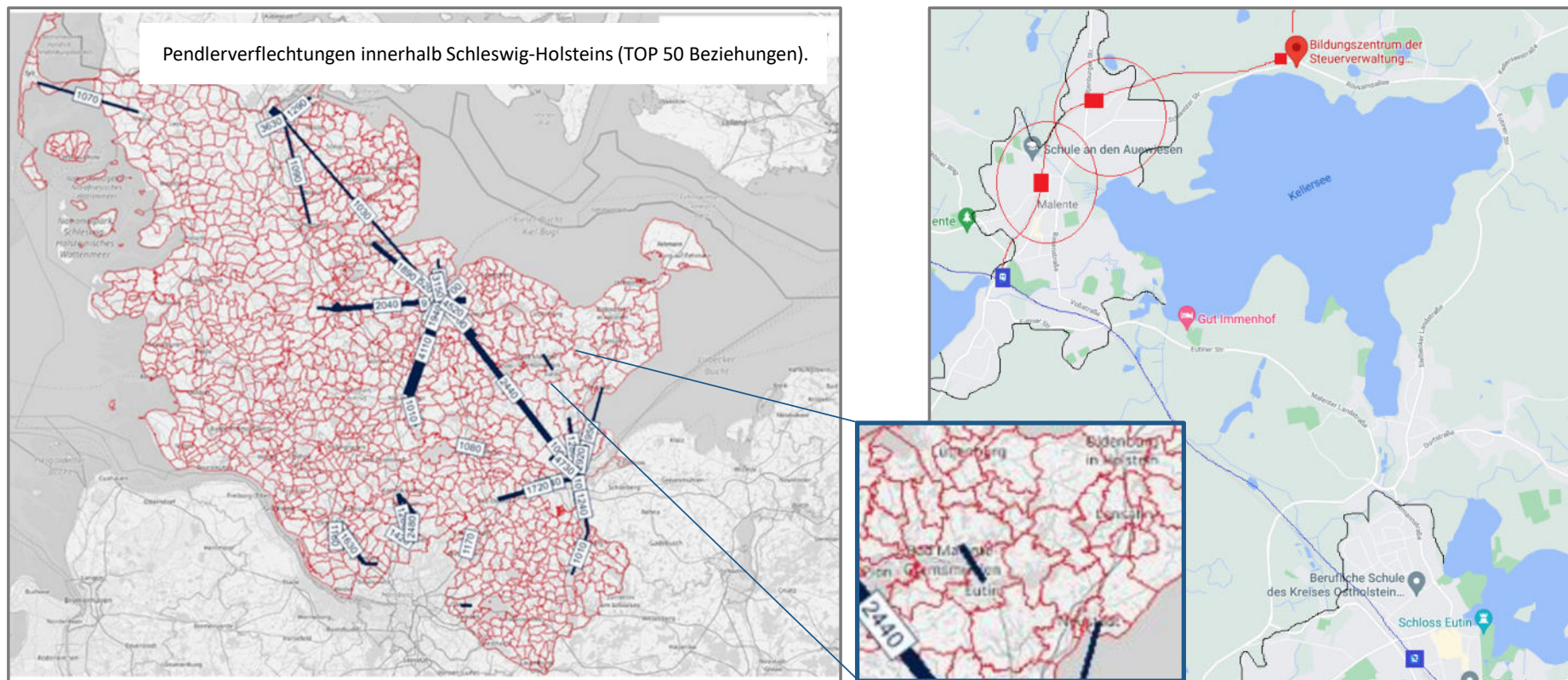
Folgen:

- **Häufigere schnelle Verbindungen** Kiel-Lübeck,
- **Haltestellenverdichtung** auf gesamter Strecke,
- **optimale Ausnutzung eingesetzter Ressourcen und vorhandener Infrastrukturen**



Voruntersuchungen durch NAH.SH laufen bereits

Potenzial Malente-Eutin



Quelle: „OdeS“-Gutachten zur Optimierung des Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein bis 2035, Basis für den LNVP.

LNVP 2022-2027

Ausbau Kiel – Lübeck, Stufe 2 b

Gesamtinvestition: 35 Mio. €

Betrieb: 10 Mio. €/Jahr

Landesanteil: 8.750.000 €

Bundesanteil: 26.250.000 €

Welche Ziele werden angesprochen?

Ziel 1: 20 % mehr Nachfrage gegenüber 2019

Ziel 4: Kürzere Wege und bessere Erreichbarkeit

Allgemeine Beschreibung:

Durch einen Ausbau der Strecke kann eine deutliche Beschleunigung der Verbindung erzielt werden. Es werden halbstündlich Verbindungen mit einer Fahrzeit von unter einer Stunde angeboten.

Bemerkungen:

- Schneller Halbstundentakt Kiel – Lübeck mit jeweils 54 Minuten Fahrzeit (Beschleunigung der Linien RE 83 und RB 84 um 15 bzw. 31 Minuten)
- Zusätzliche Stadt-Umland-Verbindungen Kiel – Preetz und **Lübeck – Malente**

Zeithorizont: Nach 2030, Finanzierung noch nicht gesichert

Strand geteilt. Auch hier gilt, dass die mit dem E-Netz Ost ab Ende 2022 eingeführten zeitweisen Halbstundentakte verstetigt werden.

- **Lübeck – Malente mit stündlicher S-Bahn zusätzlich zum halbstündlichen Regional-Express Kiel – Lübeck.** Hier sind neue Stationen in Malente Ost, Eutin Carl-Maria-von-Weber-Straße, Bockholt und Techau vorgesehen. In Malente kann die innerörtliche Erschließung durch eine Verlängerung der in Malente endenden Regionalbahnen bis in den Bereich der Innenstadt mit zwei neuen Haltepunkten Malente Markt und Malente Nord verbessert werden.
- Das Konzept der S-Bahn Lübeck wird gemeinsam mit der Hansestadt Lübeck

Quelle: Landesnahverkehrsplan Schleswig-Holstein 2022-2027,

<https://unternehmen.nah.sh/de/themen/projekte/lnvp/>



Abbildung 4: Übersicht Maßnahmen ab 2027

Einführung ist im LNVP 2022-2027 beschlossen

Ausbau Kiel – Lübeck, Stufe 2 b	
Gesamtinvestition: 35 Mio. €	Betrieb: 10 Mio. €/Jahr
Landesanteil: 8.750.000 €	
Bundesanteil: 26.250.000 €	
Welche Ziele werden angesprochen?	
Ziel 1: 20 % mehr Nachfrage gegenüber 2019	
Ziel 4: Kürzere Wege und bessere Erreichbarkeit	
Allgemeine Beschreibung:	
Durch einen Ausbau der Strecke kann eine deutliche Beschleunigung der Verbindung erzielt werden. Es werden halbstündlich Verbindungen mit einer Fahrzeit von unter einer Stunde angeboten.	
Bemerkungen:	
- Schneller Halbstundentakt Kiel – Lübeck mit jeweils 54 Minuten Fahrzeit (Beschleunigung der Linien RE 83 und RB 84 um 15 bzw. 31 Minuten) - Zusätzliche Stadt-Umland-Verbindungen Kiel – Preetz und Lübeck – Malente	
Zeithorizont: Nach 2030, Finanzierung noch nicht gesichert	

Strand geteilt. Auch hier gilt, dass die mit dem E-Note Ost ab Ende 2022 eingeführten zeitweisen Halbstundentakte verstetigt werden.

- Lübeck – Malente mit stündlicher S-Bahn zusätzlich zum halbstündlichen Regional-Express Kiel – Lübeck. Hier sind neue Stationen in Malente Ost, Eutin Carl-Maria-von-Weber-Straße, Bockholt und Techau vorgesehen. In Malente kann die innerörtliche Erschließung durch eine Verlängerung der in Malente endenden Regionalbahnen bis in den Bereich der Innenstadt mit zwei neuen Haltepunkten Malente Markt und Malente Nord verbessert werden.
- Das Konzept der S-Bahn Lübeck wird gemeinsam mit der Hansestadt Lübeck

Quelle: Landesnahverkehrsplan Schleswig-Holstein 2022-2027,
<https://unternehmen.nah.sh/de/themen/projekte/lnvp/>

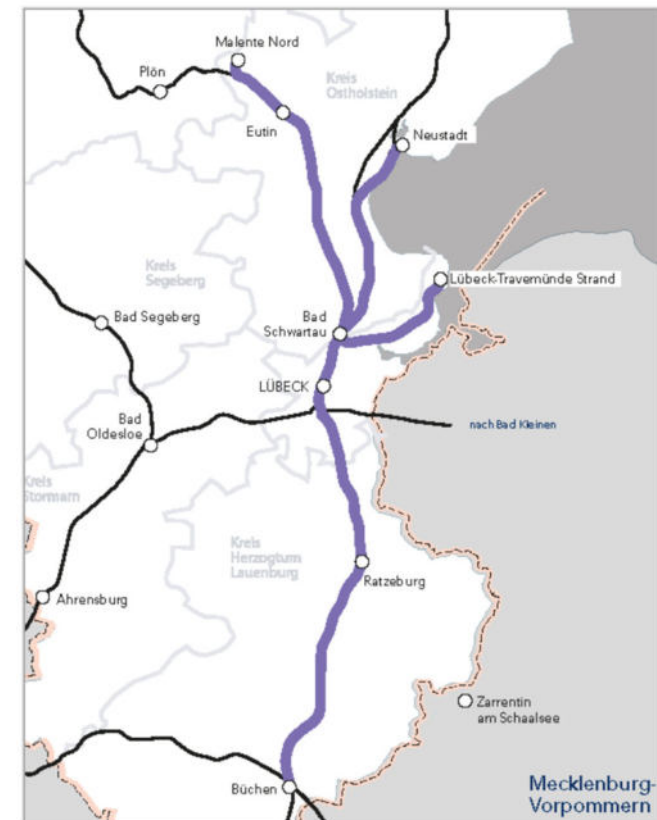
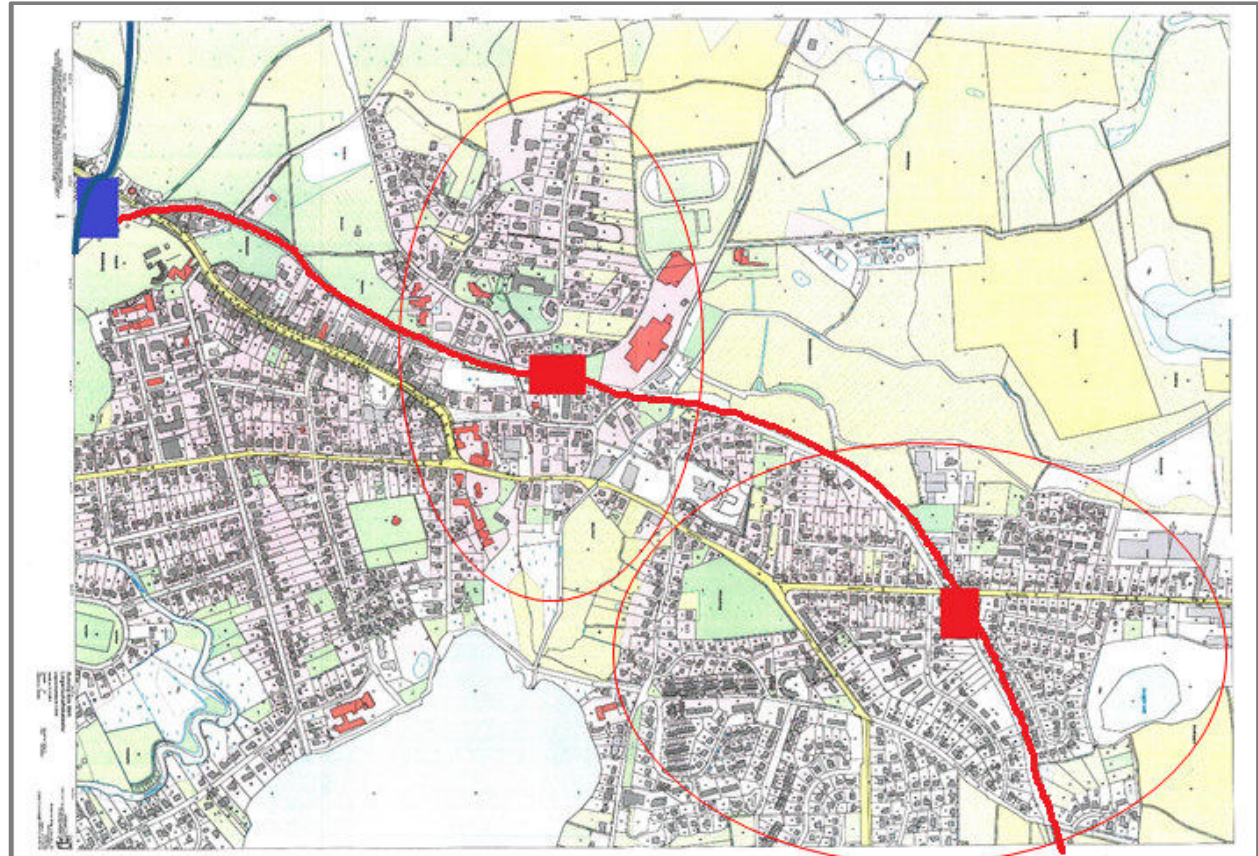


Abbildung 9: S-Bahn Lübeck

Erschließungswirkung in Malente

■ Bestehender Bahnhof
**Bad Malente-
Gremsmühlen** mit
Anschluss nach Kiel

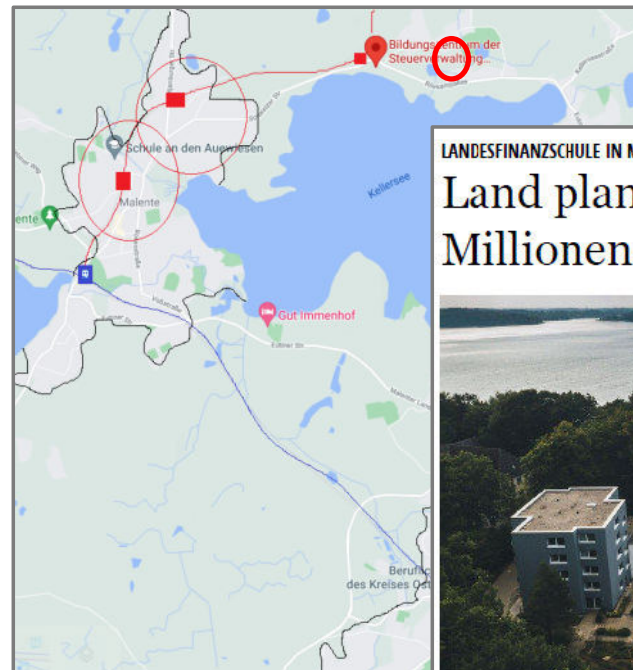
■ Neue Haltestellen
Malente Markt
(Godenbergstr.) &
Malente Nord
(Lütjenburger Str.) mit
direkter Durchbindung
nach Eutin/Lübeck.



Durch neue Projekte besteht Chance zur Priorisierung



Invest: 180 Mio. EUR
Zimmer: 220
Angestellte: 400
Eröffnung: 2028



Quelle: Hamburger Abendblatt, HADI TEHERANI RESORTS GMBH

Vereinfachte planerische Umsetzbarkeit

■ Minimale Betriebskosten

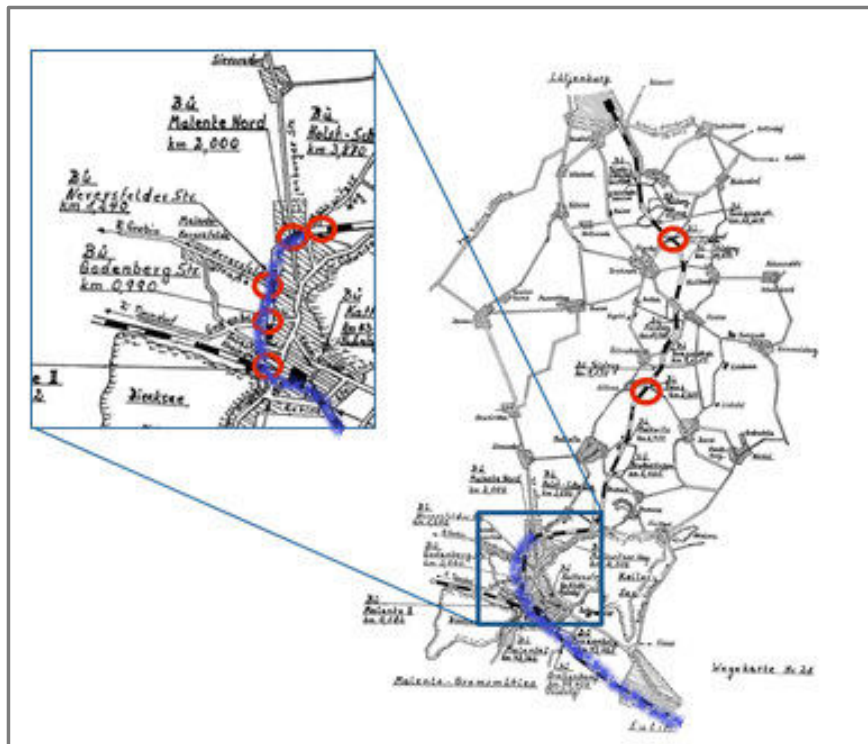
- RB-Triebwagen mit ausreichendem Zeitfenster steht ohnehin in Malente (Wartezeit zur Rückfahrt bis Lübeck Hbf)
- Akkuladung des Triebwagens reicht für zusätzlichen Fahrzeugumlauf problemlos aus
- Keine zusätzlichen Personalkosten
- Keine zusätzlich einzusetzenden Fahrzeuge

■ Vereinfachte planerische Umsetzung

- In **Bad Malente-Gremsmühlen** (Gleis 7), **Malente Nord** und an der **Landesfinanzschule** befinden sich bestehende Haltepunkte mit noch existierenden Bahnsteigen, welche bis 2000 genutzt wurden.
- Daher Reaktivierung/Modernisierung/Ausbau und kein Neubau.
- Neuerrichtung eines Haltepunktes lediglich in **Malente Markt**.



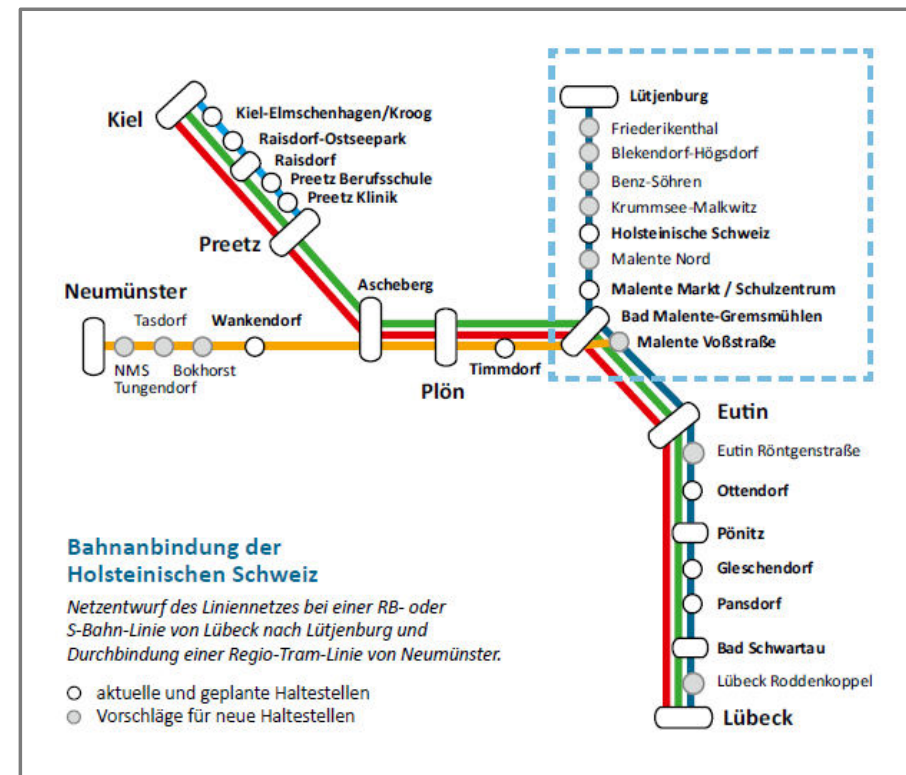
Neue Ausgangslage für Lütjenburg



- Durch diese Maßnahme ist die Anbindung an die Hauptstrecke Kiel-Lübeck wieder gegeben und die Wiederinbetriebnahme von 5 der 7 technisch zu sichernden Bahnübergängen gelöst.
- **Großteil der Reaktivierungskosten der Gesamtstrecke Malente-Lütjenburg befinden sich auf den betroffenen ersten 2 km und wären bereits gelöst!**
- **Damit völlig neue (und stark verbesserte) Ausgangslage, Züge auch bis Lütjenburg an die Ostseeküste zu fahren (ganzjährig oder saisonal)!**

Chance völlig neuer Erschließungsqualität Gesamtregion

- Durchgehende Verbindung von Lübeck via Eutin bis Lütjenburg und von dort weiter an den Strand und in die Hohwachter Bucht (zumindest saisonal) – Gewinn von Ostseeurlaubern für **Binnentourismus** in Eutin.
- Durchgehende Verbindung von Lübeck via Eutin und Ascheberg bis Neumünster als geflügelter RE Lübeck-Kiel/Neumünster.
- Linie Lübeck Hbf – Malente Nord (-Lütjenburg) als Bestandteil der **Regio-S-Bahn Lübeck**.



Anschluss an die Fehmarnbeltquerung & Lübeck / HH



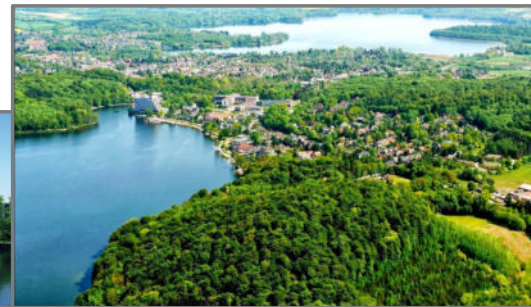
- **Lübeck Hbf als erster Bahnhof in Deutschland für Fernzüge aus Skandinavien**
- **Verbindung von Ostsee- und Binnentourismus**

Verdopplung der Fahrgastzahlen zwischen Malente, Eutin, Bad Schwartau und Lübeck

Quelle: Hansestadt Lübeck

Verbindung von Holsteinischer Schweiz & Ostseeküste

- Einwohnerinnen und Einwohner (Pendelnde, Schüler, ...)
- Zwei hoch relevante touristische Regionen werden miteinander verbunden
- Lückenschluss zur Hohwachter Bucht
- Tagesausflüge, (Kurz-)Urlaubsreisen, Vereins- und Klassenfahrten, Fahrten zum Zweitwohnsitz
- An-/Abreise und Mobilität vor Ort
- Bahn als Attraktion und Ausflugsziel
- Kombination mit Outdoor-Erlebnissen



Lückenschluss zwischen Binnenland und Ostsee

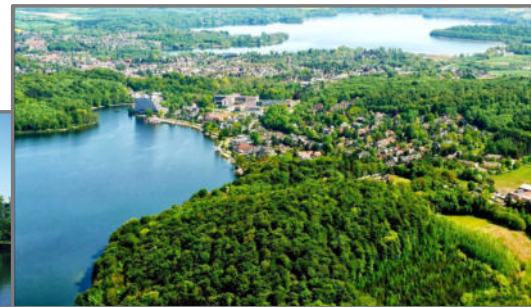
Stadt Lütjenburg & Umland (Hohwachter Bucht)

Einwohner: ca. 17.000
**Touristische Übernachtungen 2016
(ohne Tagesgäste):** 1,1 Mio.



Gemeinde Malente & Umland (Holsteinische Schweiz)

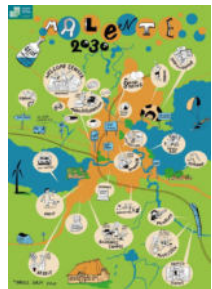
Einwohner: ca. 45.000
**Touristische Aufenthaltstage 2017
(Übernachtungen & Tagesgäste):** 4,8 Mio
Klinikbesucher jährlich: keine Zahlen



Quelle: Statistik-Nord.de und NIT (2017): Kapazitätsmonitor Schleswig-Holstein (unveröffentlicht, Projektträger: Tourismusverband Schleswig-Holstein)

Schon viel geschafft – aber wir haben noch viel vor!

Stufenkonzept zur Reaktivierung der Bahnstrecke Malente - Lütjenburg



Sicherung & Freischnitt

Naturpark-Draisine
Holsteinische Schweiz

Touristischer
Verkehr

Forschungsinitiative REAKT

C | A | U
Christian-Albrechts-Universität zu Kiel

Reaktivierung im ÖPNV

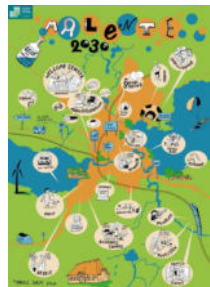
NAH.SH

Wir brauchen
weiterhin jede
Unterstützung!

2025

Quantensprung für Tourismus, Forschung & Verkehr

Stufenkonzept zur Reaktivierung der Bahnstrecke Malente - Lütjenburg



Sicherung & Freischnitt

Naturpark-Draisine
Holsteinische Schweiz

Touristischer
Verkehr

Forschungsinitiative REAKT

C | A | U
Christian-Albrechts-Universität zu Kiel

Reaktivierung im ÖPNV

NAH.SH

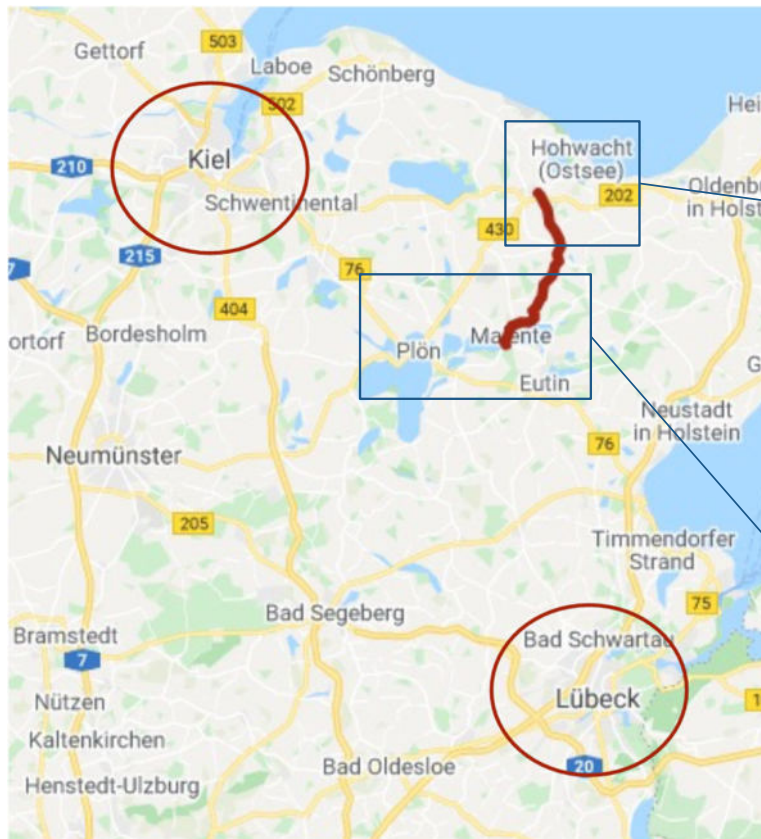
Unterstützungsbedarf



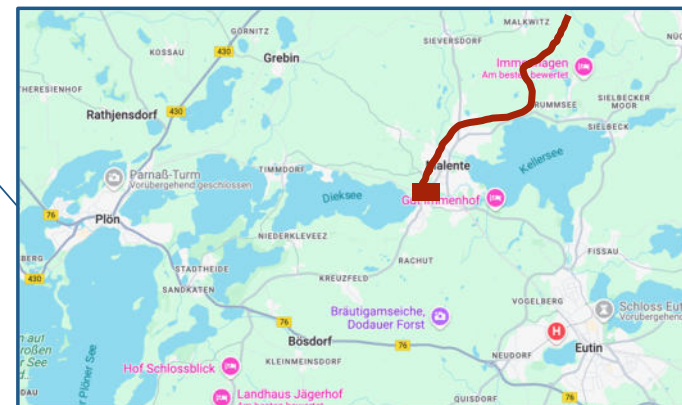
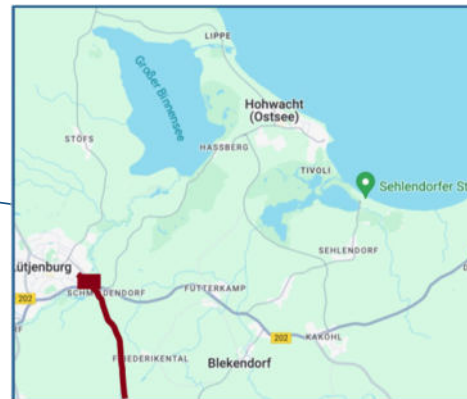
Für Infrastrukturmaßnahmen wird Hilfe benötigt

Inselbetrieb	Fixkosten	Ca. 200.000 EUR	- Herrichtung der Infrastruktur, insb. Schotter auffüllen (ca. 100.000 EUR), - Schaffung einer Unterbringung für die Fahrzeuge
	Betriebskosten	Ca. 15.000 EUR / jährl.	Instandhaltung, Versicherungen, etc.
Langfristig	Fixkosten	700.000 EUR	Anbindungsweiche Malente

Gemeinschaftsprojekt zweier AktivRegionen



Quelle: Openrailwaymap



Lückenschluss zwischen Binnenland und Ostsee

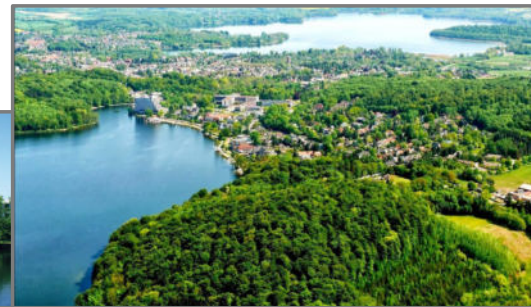
Stadt Lütjenburg & Umland (Hohwachter Bucht)

Einwohner: ca. 17.000
**Touristische Übernachtungen 2016
(ohne Tagesgäste):** 1,1 Mio.



Gemeinde Malente & Umland (Holsteinische Schweiz)

Einwohner: ca. 45.000
**Touristische Aufenthaltstage 2017
(Übernachtungen & Tagesgäste):** 4,8 Mio
Klinikbesucher jährlich: keine Zahlen



Quelle: Statistik-Nord.de und NIT (2017): Kapazitätsmonitor Schleswig-Holstein (unveröffentlicht, Projektträger: Tourismusverband Schleswig-Holstein)

Ziel: Umsetzung als übergreifendes Kooperationsprojekt

Kosten	Inwertsetzung Strecke	106.650,00 EUR	• Notwendig zur Inwertsetzung der Infrastruktur, um Befahrbarkeit für den Schienenbus herzustellen • Umfasst Herrichtung der Infrastruktur, Beschaffung Schotter, Stopfarbeiten, Schwellenwechsel
	Stromanschluss	7.500,00 EUR	• Notwendig für Grundspannung Fahrzeug bei Beheimatung in Lütjenburg
	Fördersumme	114.150,00 EUR	
	Mehrwertsteuer	21.688,50 EUR	
	Gesamtkosten	135.838,50 EUR	
Finanzierung	Beantragte Zuwendung (80%)	91.320,00 EUR	• Kooperationsprojekt der AktivRegionen Holsteinische Schweiz & Ostseeküste (73.056,00 EUR aus Grundbudget – 50/50-Aufteilung) • Stadt Lütjenburg (18.264,00 EUR)
	Eigenmittel	11.415,00 EUR	
	Dritte	11.415,00 EUR	• Sponsoring, Verein HEHS



Projektkoordination:

Sven Ratjens

sven.ratjens@schiene-m-l.de

 0152-56106542

02.09.2025, AktivRegion Schwentine-Holsteinische Schweiz e.V.

 <https://www.schiene-m-l.de/>

 [Schienenverkehr Malente-Lütjenburg e.V.](#)

 info@Schiene-M-L.de

