

Teil 1 – Inhaltliche Beschreibung

Projekthinhalte (Beschreibung der geplanten Einzelmaßnahmen):

Für die Rettung, den Erhalt und die Reaktivierung der seinerzeit brachliegenden und von der DB zurückgelassenen Bahnstrecke Malente-Lütjenburg wurde 2020 der Verein Schienenverkehr Malente-Lütjenburg e.V. gegründet. Vereinsziel ist der physische und rechtliche Erhalt der Eisenbahninfrastruktur und der Gleistrasse zwischen Malente und Lütjenburg und deren Reaktivierung im Sinne ihrer Zweckbestimmung. Hierzu wurde ein Stufenkonzept entwickelt mit Sicherung und Freischnitt der Strecke, einer anschließenden touristischen Nutzung mit Draisinenverleih und einer parallelen Nutzung für Forschungsprojekte - sowie dann darauf aufbauend einer Weiterentwicklung zu einem zunächst touristischen und dann ganzjährigen vollumfänglichen Bahnbetrieb. Hieraus ist die antragstellende Hein Lüttenborg Bahnstreckenverwaltungsgesellschaft mbH (HLB) entstanden, welche im März 2022 die Strecke übernahm.

Verein und GmbH fördern gemäß ihrer Satzungsziele den Schutz der Umwelt, in dem durch den Erhalt und die Wiederbelebung der Bahnstrecke Malente – Lütjenburg sowie durch die Etablierung eines klimafreundlichen Schienenverkehrs zu einer umwelt- und sozialverträglichen Verkehrsentwicklung und damit auch zu einer nachhaltigen Gestaltung des Tourismus in der Region beigetragen wird. Nach der Übernahme der Bahnstrecke konnten auch die ersten Schritte des Stufenkonzeptes erfolgreich umgesetzt werden.

Die Bahnstrecke wurde in gemeinschaftlicher Arbeit freigeschnitten, der Draisinenverleih eingerichtet und das Forschungsprojekt REAKT unter Federführung der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel gestartet. Die Strecke wird aktuell somit durch die Naturpark-Draisine Holsteinische Schweiz im Verleih von Fahrraddraisinen und für die Forschungsinitiative REAKT genutzt.

Für die Aufnahme eines touristischen Bahnbetriebs gibt es inzwischen eine konkrete Perspektive. Im November 2022 gründete sich der Verein Historische Eisenbahn Holsteinische Schweiz e.V. (HEHS), um touristischen Verkehr mit historischen Fahrzeugen auf der Bahnstrecke Malente-Lütjenburg anzubieten. Der eingetragene gemeinnützige Verein erwarb zwei MAN-Schienenbusse sowie zwei Beiwagen und brachte die Fahrzeuge aufgrund nicht vorhandener Betriebsbereitschaft der Strecke Malente-Lütjenburg zunächst im Kulturlokschuppen Neumünster unter. Die Fahrzeuge des HEHS verfügen jeweils über 50 Sitzplätze, eine Bar mit Külschrank und eine Toilette. Es ist daran gedacht, einen der Beiwagen zu einem Fahrradwagen umzurüsten und so auch die Fahrradmitnahme zu ermöglichen.

Durch die HLB und den Verein HEHS wurde ein gemeinsames Betriebs- und Sicherheitskonzept für die Strecke Malente-Lütjenburg ausgearbeitet, welches es ermöglichen soll, dass der touristische Bahnbetrieb mit Schienenbussen an ausgewählten Tagen ergänzend zum an den sonstigen Tagen weiterlaufenden Draisinenverleih durchgeführt werden kann. Das vorgelegte Konzept wurde von der zuständigen Genehmigungsbehörde als umsetzbar eingestuft, weshalb nun die Grundlage zur Weiterentwicklung des reinen Draisinenverleihs hin zu einem „richtigen“ touristischen Bahnbetrieb in paralleler Koexistenz möglich ist.

Damit die Schienenbusse auf der Strecke fahren können, sind jedoch noch technische Maßnahmen zur Inwertsetzung der Infrastruktur notwendig, welche die beteiligten Vereine und die HLB finanziell selbst nicht stemmen können. Durch die Förderung im Rahmen einer gemeinsamen Maßnahme der AktivRegionen Holsteinische Schweiz und Ostseeküste sollen die notwendigen Inwertsetzungsmaßnahmen an der Infrastruktur durchgeführt und die Aufnahme eines touristischen Bahnbetriebs zwischen Malente und Lütjenburg ermöglicht werden. Auch die Weiterentwicklung hin zu einem täglichen Bahnbetrieb wird durch die Maßnahme vorangetrieben. Die Inwertsetzung durch die AktivRegionen bietet somit die Grundlage für die sofortige Aufnahme des touristischen Bahnbetriebs durch den Verein HEHS und gleichzeitig auch die Grundlage für eine zeitnahe Weiterentwicklung zu einem täglichen Bahnbetrieb im SPNV zwischen Malente und Lütjenburg zur Anbindung der Hohwachter Bucht an die Holsteinische Schweiz und die Hauptbahnstrecke Kiel-Lübeck. Damit wird ein erheblicher Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung und Erschließung der gesamten Region beigetragen. Dies gilt sowohl für den Ausflugs-, als auch den An- und Abreiseverkehr und hat für die Großgemeinde Malente und die Anbindung ihrer umliegenden Dorfschaften an den Zentralort enorme Relevanz.

Projektpartner/-in (Auflistung von Kooperationspartnern/-partnerinnen) und Art der Beziehung (finanziell / inhaltlich):

AktivRegion Ostseeküste (finanzielle Kooperation, gemeinsames Projekt)

Historische Eisenbahn Holsteinische Schweiz e.V. (Eigentümergebiet der Schienenbusse, inhaltliche Kooperation)

eisenbahn.jetzt Esig Ingenieur und Management GmbH (Eisenbahningenieurbüro, Eisenbahnbetriebsleitung für die Strecke Malente-Lütjenburg, inhaltliche Kooperation)

Schienenverkehr Malente-Lütjenburg e.V. (Förderverein, inhaltliche Kooperation)

Stadt Lütjenburg (inhaltliche Kooperation)

Gemeinde Malente (inhaltliche Kooperation)

Gemeinde Hohwacht (inhaltliche Kooperation)

Bei investiven Maßnahmen: Aussagen zu den Umweltauswirkungen:

Die Bahnstrecke Malente-Lütjenburg ist eine seit Jahrzehnten öffentlich gewidmete Bahninfrastruktur. Weitere Inanspruchnahme zusätzlicher Flächen ist nicht notwendig. Es sind keine negativen Umweltauswirkungen zu erwarten, da lediglich auf bereits dem Bahnbetrieb gewidmeten Flächen agiert wird und keine zusätzlichen Umweltbelastungen geschaffen werden.

Erklärungen zur Nachhaltigkeit des Projektes**(Folgekosten-Berechnung - Wer trägt die Folgekosten?****Wie wird die Maßnahme gesichert und nach Projektende weitergeführt?):****Hinweis:*****Bei einnahmeschaffenden Investitionen ist eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung notwendig!***

Da durch diesen Antrag die einmaligen Fixkosten zur Inwertsetzung der Infrastruktur der Bahnstrecke Malente-Lütjenburg finanziert werden, entstehen daraus keine Folgekosten. Der Förderbedarf bezieht sich lediglich auf die einmaligen Fixkosten zur Inwertsetzung der Infrastruktur für einen touristischen Bahnbetrieb.

Die hiervon unabhängigen laufenden Instandhaltungskosten für die Vorhaltung der Bahnstrecke trägt die HLB ohnehin eigenwirtschaftlich, da dies auch für den Draisinenbetrieb und das Forschungsprojekt REAKT notwendig ist.

Die Betriebskosten für den Schienenbusbetrieb trägt der Verein HEHS eigenwirtschaftlich.

Welche regionale Ausstrahlung hat das Projekt?

Das Projekt hat eine medial enorme Strahlkraft regional, national und auch international. Der Verein Schienenverkehr Malente-Lütjenburg e.V. wurde mit dem Ansatz des Stufenkonzepts zur Reaktivierung der Bahnstrecke 2022 in Österreich als internationales Vorbildprojekt für Verkehrswende ausgezeichnet. Zudem gab es intensive Berichterstattungen in TV, Printmedien und Onlinemedien mit Beiträgen u.a. in der ZEIT Wissen, mit einer 30-minütigen Dokumentation auf ARTE und einem Beitrag in der ZDF heute show. Der NDR hat sich bereits angekündigt, die Inwertsetzungsarbeiten an der Bahnstrecke sowie die Betriebsaufnahme mit dem Schienenbus mit einer 30-minütigen Dokumentation als NDR-Nordstory begleiten zu wollen. Die Region wird auf diesem Wege

als Standort einer nachhaltigen zukunftsgerichteten touristischen Mobilität wahrgenommen werden und bundesweit weitere Bekanntheit erlangen.

Durch die Einführung des touristischen Bahnbetriebs mit dem Schienenbussen des Vereins HEHS wird ein Ausflugsattraktion mit Leuchtturmcharakter geschaffen. Es ist davon auszugehen, dass zahlreiche Gäste aufgrund des touristischen Bahnbetriebs in die Region reisen werden.

Ferner können die Fahrten mit dem Schienenbus optimal mit Fahrrad- oder Wandertouren, der Schifffahrt mit der Kellersee- und 5-Seen-Fahrt sowie mit dem regionalen Busverkehr kombiniert werden. Es wird ein verkehrlicher Lückenschluss zwischen der Hohwachter Bucht und der Holsteinischen Schweiz hergestellt und damit zwei Ferienregionen direkt miteinander verknüpft. Ferner wird eine direkte Anbindung an die Hauptbahnstrecke Kiel-Lübeck sowie beispielsweise das geplante Lakeside Hotelprojekt in Malente-Krummsee geschaffen. Für Tagestouristen und Urlauber wird es deutlich attraktiver werden, zu den Stränden der Hohwachter Bucht autofrei anzureisen. Die positiven Effekte der Maßnahme betreffen somit die gesamte Region und strahlen weit ins Umland der Bahnstrecke.

Worin liegt der innovative Ansatz?

Das Projekt umfasst die beiden AktivRegionen Holsteinische Schweiz und Ostseeküste. Die Herangehensweise an die Reaktivierung der Bahnstrecke Malente-Lütjenburg ist in vielen Komponenten bundesweit einzigartig. Die Tatsache, dass durch Bürgerinnen und Bürger zwei Vereine und eine Trägergesellschaft gegründet und damit die Bahnstrecke selbst übernommen sowie die benötigten Fahrzeuge gekauft wurden, ist in dieser Form einmalig. Hinzu kommt die Kombination von touristischem Betrieb sowie Forschungsprojekten. Es ist denkbar, dass der touristische Bahnbetrieb mit den Schienenbussen ebenfalls (ähnlich wie die Strecke) durch die Forschungsinitiative REAKT genutzt wird. So gibt es die Projektidee, hochmoderne Sensorik auf den Schienenbussen mitfahren zu lassen und so die historischen Fahrzeuge als Versuchsträger für Mobilität der Zukunft und z.B. autonomes Fahren auf der Schiene zu nutzen. Innovativ ist zudem, dass rein aus bürgerlichen Initiativen sämtliche Grundlagen für den Bahnbetrieb geschaffen wurden. Es wurde die Strecke übernommen, es wurden die Gleise in Eigenarbeit freigeschnitten und es wurden Fahrzeuge beschafft. Ähnlich, wie bei ansonsten recht bekannten Bürgerbus-Projekten, handelt es sich bei diesem Projekt um eine "Bürgerbahn", die diesen Begriff auch vollumfänglich mit Leben füllt. Zudem gibt es eine hochinnovative Kombination aus Tourismus, Forschung und Daseinsvorsorge sowie aus musealem Ausflugsverkehr und zukunftsgerichteter Forschung.

Es konnte ein Betriebs- und Sicherheitskonzept erarbeitet werden, welches die gleichzeitige Nutzung der Bahnstrecke mit tageweisem touristischem Bahnbetrieb und ansonsten stattfindenden Draisinenfahrten ermöglicht. Der Betrieb eines touristischen Bahnbetriebs in Kombination mit einem Draisinenverleih kann Einfluss auf die Bahnbranche haben. Hier können in der Vorplanung teilweise übliche teure DB-Standards umgangen werden, was Innovationen in der Ausgestaltung von Bahnbetrieb mit angepassten planerischen Standards im ländlichen Raum vorantreiben und somit sogar bundesweit Pilotwirkung für Bahnstreckenreaktivierungen und somit nachhaltige Mobilität haben kann.

Teil 2 – Zeitplanung

Beginn der Maßnahme: 01.06.2025
Ende der Maßnahme: 31.12.2025
Projektablauf (Geplante Arbeitsschritte / Meilensteine): - Anlieferung der notwendigen Materialien (Baumaterialien, Zubehör) - Durchführung der Inwertsetzungsarbeiten an der Strecke - Abnahme der Infrastruktur durch die Landeseisenbahnaufsicht - Falls notwendig: Durchführung weiterer Arbeiten - Start der ersten Fahrten, Betriebsaufnahme - Nacharbeit und weitere notwendige Arbeiten, welche nach den ersten Wochen Fahrbetrieb anfallen - Abschluss der Arbeiten

Teil 3 – Projektkosten und Finanzierung

siehe beigefügter Kosten- und Finanzierungsplan

Teil 4 – Projekteinordnung

Das Projekt ist eindeutig einem Zukunftsthema und einem Kernthema der IES zuzuordnen:

☒ **Klimaschutz und Klimawandelanpassung:**

- ☐ KlimaAKTIV
- ☒ Klima- und nachfragegerechte Mobilität
- ☐ Klimagerechte Quartiere
- ☐ Artenvielfalt, Ressourcennutzung und Klimawandelanpassung

☐ **Daseinsvorsorge und Lebensqualität:**

- ☐ Funktionsstärkung Dörfliches Leben und Orte
- ☐ Sport, Gesundheit, Bewegung
- ☐ Bildungs- und Kulturangebote

☒ **Regionale Wertschöpfung:**

- ☒ Nachhaltiger Tourismus im gemeinsamen Lebensraum
- ☐ Wachstum und neue Wertschöpfungsimpulse

Teil 5 – Projektziele

EU-Querschnittsziel „ Chancen-Gleichheit und Nichtdiskriminierung“

Das Projekt leistet einen Beitrag zur Nichtdiskriminierung in Bezug auf Geschlecht, Rasse oder ethnische Herkunft, Religion oder Weltanschauung, einer Behinderung, des Alters oder der sexuellen Ausrichtung

	<u>Besonders berücksichtigte Zielgruppen</u>	<u>Begründung</u>
☒	Mobilitätseingeschränkte Personen, Kinder, ältere Menschen, Menschen ohne Führerschein	Die Schaffung eines touristischen Bahnbetriebs zwischen Malente und Lütjenburg stellt eine diskriminierungsfreie Anbindung und einen Zugewinn an Mobilität dar für Menschen, die selbst kein Auto besitzen, nutzen wollen oder können. Zudem wird eine autofrei erreich- und nutzbare Ausflugsattraktion geschaffen.

Das Projekt leistet einen Beitrag zur Erreichung folgender Ziele der AktivRegion:

Themenbezogene Ziele und Indikatoren				
Zukunftsthema				
Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel				
Thema/Ziele		Indikatoren	bis 2024	bis 2027
Kursiv-übernommene Landes-/GAP-Ziele – Leader-Bezüge gekennzeichnet				
Kernthema: KlimaAktiv				
☐	«Wir wollen mehr Kommunen, Vereine und andere mögliche Klimaakteure unterstützen, zum Kompetenzaufbau beizutragen sowie das Bewusstsein für Klimabelange stärken» (Z1)	Anzahl der beteiligten/ betroffenen Gemeinden, Träger und weiterer Begünstigter bei KlimaAktiv-Projekten <i>hoch angesetzter Wert, aber klares Ziel, um «Breite» zu gewinnen</i>	10	30
☒	«Wir wollen möglichst viele Projekte mit Klimaeffekten auf den Weg bringen» (Z2)	Anzahl der Projekte mit Potenzialen für Klimaeffekte <i>erste Etappe geringer wegen Vorlaufbedarf</i>	4	10
Kernthema: klima- und nachfragerechte Mobilität				
☒	«Wir wollen weniger Individual-verkehr und den Ausbau alternativer und klimagerechterer Mobilitätsangebote» (Z3)	Anzahl der Projekte, die den Ausbau alternativer und klimagerechterer Mobilität fördern oder zum Ergebnis haben <i>realistisches Ziel wichtig; oft mehr Ideen als Träger</i>	2	4
☒	«Wir wollen eine Bewusstseins- und Akzeptanzstärkung für alternative und klimagerechtere Mobilität» (Z4)	Teilnehmer an Veranstaltungen mit dem Thema Ausbau alternativer und klimagerechterer Mobilität <i>unabdingbar für Gesellschaftseffekte; Vorlauf notwendig</i>	30	100
Kernthema: Klimagerechte Quartiere				
☐	«Wir wollen in Dörfern, Ortsteilen, Quartieren und Einrichtungen über kleine Effizienz-, Wärme- und Solarprojekte Impulse für den Klimaschutz setzen und CO-Effekte erzielen» (Z5)	Anzahl von Projekten mit identifizierbarem CO2-Einsparungspotenzial oder -effekt bei Projekten <i>Umsetzung oft über andere Förderprogramme, daher zurückhaltendes Ziel</i>	2	4
☐	«Wir wollen die vorhandenen Kompetenzen und Erfahrungen im Bereich Wärme in der Region und den Kommunen ausbauen und in die Breite bringen» (Z6)	Anzahl von Kommunen und anderen Trägern, die an themenbezogenen Veranstaltungen teilnehmen oder eigene Projekte	10	40

		umsetzen <i>ambitioniertes Ziel für 2027, gemeinsames Bestreben zusammen mit den Kreisen</i>		
	Kernthema: Artenvielfalt, Ressourcennutzung, Klimawandelanpassung			
☐	„Wir wollen die Themen Erhalt der Artenvielfalt sowie der Ressourcennutzung für erneuerbare Energien stärken“ (Z7)	Anzahl von Projekten in den Themen Erhalt der Artenvielfalt und Ressourcennutzung für erneuerbare Energien <i>Thema regional wichtig, aber muss erst aktiv vorbereitet werden, daher geringer Ansatz</i>	1	2
☐	„Wir wollen den Anpassungs-bedarf an den Klimawandel analysieren und Maßnahmen auf den Weg bringen“ (Z8)	Anzahl von beteiligten Kommunen und Trägern im Themenfeld Klimawandelanpassung <i>Thema wichtig, aber Einstiegsstudien fehlen, 2027 hohes Ziel</i>	2	6
	Themenbezogene Ziele und Indikatoren			
	Zukunftsthema Daseinsvorsorge und Lebensqualität			
	Thema/Ziele	Indikatoren	bis 2024	bis 2027
	<i>Kursiv-übernommene Landes-/GAP-Ziele – Leader-Bezüge gekennzeichnet</i>			
	Kernthema: Funktionsstärkung Dörfliches Leben und Orte			
☒	«Wir wollen die Menschen ermutigen, die Zukunft in ihren Dörfern und Ortsteilen in die eigene Hand zu nehmen» (Z9)	Anzahl der Dörfer und Ortsteile mit eigenen Projekten oder Gemeinschaftsprojekten <i>hohe Priorität Breitenwirkung, Thema auch in der Onlinebefragung auf 1. Platz, daher ambitioniertes Ziel</i>	10	20
☐	«Wir wollen die Entwicklung ortsbildprägender Gebäude und Standorte befördern» (Z10)	geplantes oder ausgelöstes Standort-Investitionsvolumen <i>2024 geringer Ansatz, Planungsvorlauf oft notwendig</i>	100 TEUR	500 TEUR
	Kernthema: Sport, Gesundheit, Bewegung			
☐	«Wir wollen die Teilhabe im Bereich Sport, Bewegung und Gesundheit durch Angebotsverbesserung und -vermarktung erhöhen» (Z11)	Zusätzliche Nutzer durch verbesserte Angebote <i>hohes Ziel, aber über stärkere Vereins-einbeziehung als Träger möglich</i>	20	60
☐	«Wir wollen Kooperationen von Vereinen und Trägern zur Zukunftssicherung, dem Angebotsausbau und der Teilhabe fördern» (Z12)	Vereins- und Träger-übergreifende Projekte; Anzahl Kooperationspartner <i>Kooperationsansatz wichtig, muss aber erst vermittelt werden, ambitioniert</i>	5	15

Kernthema: Bildungs- und Kulturangebote				
☐	«Wir wollen die breite Bildungs- und Kulturvielfalt erhalten und ausbauen, Angebote stärken, vernetzen und vermarkten» (Z13)	über Projekte erreichte Angebotsträger <i>wegen oft fehlender Eigenanteile hochgesteckt, aber prioritär</i>	2	6
☐	«Wir wollen trägerübergreifende Kooperationen zur Zukunftssicherung, dem Angebotsausbau und der Teilhabe fördern» (Z14)	Vereins- und trägerübergreifende Projekte; Anzahl Kooperationspartner <i>z.B. VHS etc.; Vorlauf aber wichtig, daher erst 2027 höher</i>	2	6

Themenbezogene Ziele und Indikatoren Zukunftsthema Regionale Wertschöpfung				
	Thema/Ziele	Indikatoren	bis 2024	bis 2027
<i>kursiv dargestellt - Verweise zur Zielwert-Herleitung</i>				
Kernthema: Nachhaltiger Tourismus im gemeinsamen Lebensraum				
☒	«Wir wollen die Tourismus-entwicklung, besonders unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit, weiterbefördern» (Z15)	Anzahl der mit nachhaltig ausgerichteten Projekten erreichten Tourismusorganisationen und Leistungsanbieter <i>Gewinnung Betreiber oft einzeln schwierig, über breiten Ansatz Projekte machbar</i>	5	15
☐	«Wir wollen die gemeinsamen Wegenetze im Lebensraum für Einwohner, Naherholungs-suchende und Touristen zugleich aus möglichst einer Hand pflegen, warten, ausbauen und sichtbar machen» (Z16)	Anzahl der beteiligten/betroffenen Kommunen bzw. Wegeeigentümer bei der effektiveren Pflege, Wartung, dem Ausbau und der Sichtbarmachung <i>Ziel schwer einschätzbar, je nachdem wie erfolgreich die Ansprache wird, bis 2023 geringe Anzahl</i>	3	15
Kernthema: Wachstum und neue Wertschöpfungsimpulse				
☐	«Wir wollen kleinständische Unternehmen mit regional basierten Wachstumspotenzialen unterstützen» (Z17)	Anzahl unterstützte Unternehmen <i>neues Thema für die AktivRegion, Ansprachen in Abstimmung mit Wirtschaftsförderern, nur Einzelfälle</i>	1	3
☐	«Wir wollen den Trend zum ländlichen Raum, regional-/sozial-/sharing-basierten und auch kooperativer Wirtschaftsgründungen nutzen und dadurch neue Impulse erzielen» (Z18)	Anzahl Projekte für neue Wirtschaftsformen <i>Startthema mit hohem Potenzial, aber Einstiegsprojekte und Netzwerkaufbau zuerst notwendig, daher zurückhaltend</i>	1	3

Schwerpunkt- und kernthemenübergreifende Ziele:

Themenübergreifende Ziele und Indikatoren				
	Thema/Ziele	Indikatoren	bis 2024	bis 2027
	<i>Kursiv-übernommene Landes-/GAP-Ziele – Leader-Bezüge gekennzeichnet</i>			
☒	Regionale Ausrichtung „Wir wollen regional ausgerichtete Projekte“	Anzahl der Projekte, die mindestens teilregional ausgerichtet sind, d.h. die mindestens 30% der Fläche oder Bevölkerungszahl betreffen Städte/Gemeinden <i>relativ hoher Zielwert angesetzt, da regionale Ausrichtung prioritär</i>	4	8
☒	Innovative Ausrichtung „Wir wollen vor allem innovative Projekte“	Anzahl an Projekten, die einen innovativen Ansatz verfolgen (und damit auch modellhaft sind) <i>Neben vielen „normalen Projekten“ sollen diese generiert werden, hoher Zielwert“</i>	3	6
☐	Arbeitsplätze schaffen „Wir wollen den Arbeitsstandort stärken“ Leader-Ansatz und GAP-Ziel R37: „Wachstum und Arbeitskräfte Arbeitsplätzen im ländlichen Raum“	Anzahl neu geschaffener Arbeitsplätze <i>realistischer Ansatz; direkte Arbeitsplatzeffekte nur vereinzelt erreichbar</i>	3	6

Weitere Anmerkungen:

Ort, Datum:

Malente, 12.05.2025

Stempel + Unterschrift des Antragstellers/der Antragstellerin:

Bei Rückfragen steht Ihnen zur Verfügung:

Günter Möller
Regionalmanager der LAG AktivRegion Schwentine-Holsteinische Schweiz e. V.
c/o Haus des Kurgastes
Bahnhofstr. 4 A
23714 Bad Malente-Gremsmühlen
Tel.: 0 45 23 / 8 83 72 67 Fax: 0 45 23 / 8 83 72 68
e-mail: moeller@aktivregion-shs.de

Förderantrag LEADER

Antrag auf Gewährung einer Zuwendung zur Unterstützung der von der örtlichen Bevölkerung betriebenen lokalen Entwicklung aus dem Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) im Rahmen des GAP Strategieplans für die Bundesrepublik Deutschland 2023-2027

Hier: Die Durchführung von Vorhaben, einschließlich Kooperationsaktivitäten und deren Vorbereitung, ausgewählt im Rahmen der Strategie der LAG AktivRegion gem. Art. 34 Abs. 1 lt. b) VO (EU) 2021/1060

(Antragsteller/in) Hein Lüttenborg Bahnstreckenverwaltungsgesellschaft mbH (HLB) Planckstraße 10 22765 Hamburg Geburtsdatum (bei natürlichen Personen):	Ort, Datum Malente, 26.05.2025
1. Über die LAG AktivRegion Schwentine-Holsteinische Schweiz	Auskunft erteilt: Sven Ratjens (Geschäftsführer) Tel.-Nr.: E-Mail:
2. An das Landesamt für Landwirtschaft und nachhaltige Landentwicklung (LLnL) Abteilung 4 Ländliche Entwicklung Hamburger Chaussee 2523220 Flintbek	Bankverbindung Name Geldinstitut: IBAN: BIC: Zuständiges Finanzamt: Hamburg-Altona SteuerID: oder Steuernummer/WirtschaftsID: 41/729/04160

Betreff (Zuwendungszweck): Inwertsetzung der Bahnstrecke Malente-Lütjenburg für touristischen Bahnbetrieb
Bezug: ☐ Förderung für die Durchführung von Projekten im Rahmen und auf Grundlage der jeweiligen IES einer lokalen Aktionsgruppe AktivRegion (LAG) im Sinne des Art. 34 Abs. 1 lt. b) VO (EU) 2021/1060 <u>oder</u> ☒ Förderung zur Vorbereitung und Durchführung von Kooperationsaktivitäten der Lokalen Aktionsgruppe im Rahmen des Art. 34 Abs. 1 lt. b) VO (EU) 2021/1060
Vom LLnL auszufüllen: BNRZD des Antragstellers / der Antragstellerin: LAG ID: Aktenzeichen B in Profil:

Auszufüllen bei der Durchführung von Projekten:

Art des Projektträgers / der Projektträgerin, der/ die das Vorhaben durchführt:

(keine Mehrfachnennung)

☒ Privatperson oder Unternehmen

☐ Öffentliche Verwaltung

☐ Vertreter/innen privater lokaler Wirtschaftsinteressen (z. B. Wirtschaftsverbände, lokale Unternehmen usw.) Dazu gehören sowohl Vertreter/innen kollektiver Interessen (z. B. Landwirtschaftskammern, Wirtschaftsverbände usw.) als auch einzelne Privatunternehmen.

☐ Vertreter/innen sozialer lokaler Interessen (z. B. Nichtregierungsorganisationen, lokale Vereinigungen usw.) Dieser Bereich umfasst soziale, kulturelle, sportliche und ökologische Organisationen.

☐ Forschungseinrichtung

☐ Neben dem Antragssteller / der Antragstellerin sind weitere Projektträger/innen an dem Projekt beteiligt (Eine Erläuterung ist unter Ziffer 4 vorzunehmen).

☐ Anderer Projektträger, der nicht unter die oben genannten Kategorien fällt:

Auszufüllen bei Kooperationsaktivitäten:

☒ Interregionales Kooperationsprojekt

☐ Transnationales Kooperationsprojekt

An dem Kooperationsprojekt sind 2 (*Anzahl*) LAG AktivRegionen anteilig beteiligt:

Federführende LAG AktivRegion Schwentine-Holsteinische Schweiz e.V. mit einer Kostenbeteiligung i.H.v. 50 %

Beteiligte LAG AktivRegion Ostseeküste e.V. mit einer Kostenbeteiligung i.H.v. 50 %

Beteiligte LAG AktivRegion e.V. mit einer Kostenbeteiligung i.H.v. %

Ggf. weitere LAG AktivRegionen

1. Die Fördermaßnahme dient der Umsetzung des Zukunftsthemas: (keine Mehrfachnennungen)

- ☒ Klimaschutz und Klimawandelanpassung
- ☐ Daseinsvorsorge und Lebensqualität
- ☐ Regionale Wertschöpfung

2. Die Fördermaßnahme dient der Umsetzung des folgenden Kernthemas der Integrierten Entwicklungsstrategie: (Angabe des Kernthemas, keine Mehrfachnennungen)

- ☐ KlimaAktiv
- ☒ Klima- und Nachfragegerechte Mobilität
- ☐ Klimagerechte Quartiere
- ☐ Artenvielfalt, Ressourcennutzung, Klimawandelanpassung
- ☐ Funktionsstärkung Dörfliches Leben und Orte
- ☐ Sport, Gesundheit, Bewegung
- ☐ Bildungs- und Kulturangebote
- ☐ Nachhaltiger Tourismus im gemeinsamen Lebensraum
- ☐ Wachstum und neue Wertschöpfungsimpulse

3. Fördergegenstand

Kurze, eindeutige Beschreibung der geplanten Maßnahme, in der Beschreibung muss eindeutig dargestellt werden, was Gegenstand der Förderung ist. Bei Investitionen mit Angaben zum Grundstück und zum Eigentümer.

Damit der touristische Bahnbetrieb mit Schienenbussen auf der Strecke Malente- Lütjenburg aufgenommen werden kann, sind Maßnahmen zur technischen Verbesserung und Inwertsetzung der Infrastruktur notwendig, welche die beteiligten Vereine und die HLB finanziell selbst nicht stemmen können. Die Inwertsetzung umfasst die Herstellung der Befahrbarkeit der Bahnstrecke für Schienenbusse auf ihrer gesamten Länge. Hierfür sind einige Holzschwellen am Gleiskörper auszutauschen sowie stellenweise das Schotterbett aufzufüllen und mit Stopfarbeiten die Grundlage für die Fahrten mit dem Schienenbus zu schaffen.

Darüber hinaus muss für das Bahngelände in Lütjenburg ein Stromanschluss errichtet werden, damit hier der Schienenbus beheimatet werden kann. Das Fahrzeug benötigt an seinem Heimatort eine jederzeitige Stromanbindung, da für den Motor die Versorgung mit einer Grundspannung benötigt wird. Durch die Förderung in einem Kooperationsprojekt der Aktiv-Regionen Ostseeküste und Schwentine-Holsteinische Schweiz sollen diese notwendigen Inwertsetzungsmaßnahmen durchgeführt und der touristische Bahnbetrieb ermöglicht werden.

Für den Erhalt und die Reaktivierung der seinerzeit brachliegenden Bahnstrecke Malente-Lütjenburg wurde 2020 der Verein Schienenverkehr Malente-Lütjenburg e.V. gegründet. Vereinsziel ist der physische und rechtliche Erhalt der Eisenbahninfrastruktur und der Gleistrasse zwischen Malente und Lütjenburg und deren Reaktivierung im Sinne ihrer Zweckbestimmung. Hierzu wurde ein Stufenkonzept entwickelt mit Sicherung und Freischnitt der Strecke, einer anschließenden touristischen Nutzung mit Draisinenverleih und einer parallelen Nutzung für Forschungsprojekte - sowie dann darauf aufbauend einer Weiterentwicklung zu einem zunächst touristischen und dann ganzjährigen vollumfänglichen Bahnbetrieb.

Die antragstellende Hein Lüttenborg Bahnstreckenverwaltungsgesellschaft mbH (HLB) hat im März 2022 die Strecke übernommen und ist somit auch Grundstückseigentümerin.

Verein und GmbH fördern den Schutz der Umwelt, in dem durch den Erhalt und die Wiederbelebung der Bahnstrecke Malente – Lütjenburg sowie durch die Etablierung eines klimafreundlichen Schienenverkehrs zu einer umwelt- und sozialverträglichen Verkehrsentwicklung und damit auch zu einer nachhaltigen Gestaltung des Tourismus in der Region beigetragen wird.

Nach der Übernahme der Bahnstrecke konnten auch die ersten Schritte des Stufenkonzeptes erfolgreich umgesetzt werden. Die Strecke wurde freigeschnitten und Draisinenverleih sowie Forschungsinitiative gestartet.

4. Zielsetzung

Kurze, eindeutige Beschreibung der Zielsetzung der geplanten Maßnahme (ausführliche Darstellungen sind unter Ziffer 10 vorzunehmen)

Ausgangslage:

2022 gründete sich der Verein Historische Eisenbahn Holsteinische Schweiz e.V. (HEHS), um touristischen Verkehr mit historischen Fahrzeugen auf der Bahnstrecke Malente-Lütjenburg anzubieten. Der eingetragene gemeinnützige Verein erwarb zwei MAN-Schienenbusse und zwei Beiwagen und brachte die Fahrzeuge aufgrund nicht vorhandener Betriebsbereitschaft der Strecke Malente-Lütjenburg zunächst im Kulturlokschuppen Neumünster unter. Die Fahrzeuge verfügen jeweils über 50 Sitzplätze, eine Bar mit Külschrank und eine Toilette. Es ist daran gedacht, einen der Beiwagen zu einem Fahrradwagen umzurüsten und so auch die Fahrradmitnahme zu ermöglichen. Durch die HLB und den Verein HEHS wurde ein gemeinsames Betriebs- und Sicherheitskonzept für touristischen Bahnbetrieb ergänzend zum Draisinenverleih erarbeitet und von der Zulassungsbehörde als umsetzbar eingestuft. Die technische

Inwertsetzung der Strecke zur Ermöglichung der Nutzung mit tageweisen touristischen Bahnbetrieb ergänzend zum ansonsten stattfindenden Draisinenverleih kann von den Akteuren selbst nicht finanziert werden.

Entwicklungsziele:

Durch die Förderung als Gemeinschaftsprojekt der AktivRegionen Ostseeküste und Schwentine-Holsteinische Schweiz sollen die notwendigen Inwertsetzungsmaßnahmen an der Infrastruktur durchgeführt und die Aufnahme eines touristischen Bahnbetriebs ermöglicht werden. Auch die Weiterentwicklung hin zu einem alltäglichen Bahnbetrieb im SPNV wird durch die Maßnahme vorangetrieben. Die Inwertsetzung bietet somit die Grundlage für die sofortige Aufnahme des touristischen Bahnbetriebs und für eine zeitnahe Weiterentwicklung zu einem täglichen Bahnbetrieb zur Anbindung der Hohwachter Bucht an die Holsteinische Schweiz und die Hauptbahnstrecke Kiel-Lübeck. Damit wird ein erheblicher Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität und Erschließung der gesamten Region beigetragen. Dies gilt sowohl für den touristischen als auch den Alltagsverkehr.

Wirkung der Maßnahme:

Es ist davon auszugehen, dass zahlreiche Gäste aufgrund des touristischen Bahnbetriebs in die Region reisen werden. Die Fahrten können ideal mit Fahrrad- oder Wandertouren, der Schifffahrt mit der Kellersee- und 5-Seen-Fahrt sowie mit dem regionalen Busverkehr kombiniert werden. Zudem wird ein verkehrlicher Lückenschluss zwischen der Hohwachter Bucht und der Holsteinischen Schweiz hergestellt, damit zwei Ferienregionen direkt miteinander verknüpft und eine direkte Anbindung an die Hauptbahnstrecke Kiel-Lübeck geschaffen. Für Tagestouristen und Urlauber wird es deutlich attraktiver werden, zu den Stränden der Hohwachter Bucht autofrei anzureisen. Die positiven Effekte der Maßnahme betreffen somit die gesamte Region und strahlen weit ins Umland der Bahnstrecke. Die gesamte Hohwachter Bucht wird wieder auf der Schiene erreichbar.

Der touristische Bahnbetrieb ist Bestandteil des Stufenkonzepts der HLB, der beteiligten Vereine und der Kommunen Malente und Lütjenburg, welches als Endziel die vollumfängliche ganzjährige Reaktivierung der Bahnstrecke im SPNV vorsieht. Als elementarer Teil dieses Gesamtkonzepts würde der erste touristische Bahnbetrieb mit den Schienenbussen eine Wegbereitung hin zu einer vollumfänglichen Reaktivierung ermöglichen.

5. Innovation im lokalen Kontext

Die Maßnahme ist im lokalen Kontext innovativ

- ☒ ja
☐ nein

Erläuterung:

Innovativ definiert sich über den Sachverhalt, dass etwas für die Region "neu" ist - dies kann sich insbesondere auf neue Angebote oder Erzeugnisse, neue Produkte- und Produkteigenschaften, neue Dienstleistungen oder neue technische/organisatorische Verfahren beziehen. Dazu kann auch gehören, dass die Maßnahme bisher nicht erprobt ist oder deutlich verbessert sein muss.

Das Projekt umfasst die beiden AktivRegionen Schwentine-Holsteinische Schweiz und Ostseeküste. Die Herangehensweise an die Reaktivierung der Bahnstrecke Malente-Lütjenburg ist in vielen Komponenten bundesweit einzigartig. Die Tatsache, dass durch Bürgerinnen und Bürger zwei Vereine und eine Trägergesellschaft gegründet und damit die Bahnstrecke selbst übernommen sowie die benötigten Fahrzeuge gekauft wurden, ist in dieser Form einmalig. Hinzu kommt die

Kombination von touristischem Betrieb sowie Forschungsprojekten. Es ist denkbar, dass der touristische Bahnbetrieb mit den Schienenbussen ebenfalls (ähnlich wie die Strecke) durch die von der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel koordinierte Forschungsinitiative REAKT genutzt wird. So gibt es die Projektidee, hochmoderne Sensorik auf den Schienenbussen mitfahren zu lassen und so die historischen Fahrzeuge als Versuchsträger für Mobilität der Zukunft und z.B. autonomes Fahren auf der Schiene zu nutzen. Innovativ ist zudem, dass rein aus bürgerlichen Initiativen sämtliche Grundlagen für den Bahnbetrieb geschaffen wurden. Es wurde die Strecke übernommen, es wurden die Gleise in Eigenarbeit freigeschnitten und es wurden Fahrzeuge beschafft. Ähnlich, wie bei ansonsten recht bekannten Bürgerbus-Projekten, handelt es sich bei diesem Projekt um eine "Bürgerbahn", die diesen Begriff auch vollumfänglich mit Leben füllt. Zudem gibt es eine hochinnovative Kombination aus Tourismus, Forschung und Daseinsvorsorge sowie aus musealem Ausflugsverkehr und zukunftsgerichteter Forschung.

Es konnte ein Betriebs- und Sicherheitskonzept erarbeitet werden, welches die gleichzeitige Nutzung der Bahnstrecke mit tagweisem touristischem Bahnbetrieb und ansonsten stattfindenden Draisinenfahrten ermöglicht. Der Betrieb eines touristischen Bahnbetriebs in Kombination mit einem Draisinenverleih kann Einfluss auf die Bahnbranche haben. Hier können in der Vorplanung teilweise übliche teure DB-Standards umgangen werden, was Innovationen in der Ausgestaltung von Bahnbetrieb mit angepassten planerischen Standards im ländlichen Raum vorantreiben und somit sogar bundesweit Pilotwirkung für Bahnstreckenreaktivierungen und somit nachhaltige Mobilität haben kann.

6. Das Vorhaben bezieht sich auf die folgenden Ziele / Bereiche (Mehrfachnennungen möglich):

- ☒ Maßnahme im Zusammenhang mit Wissenstransfer, einschließlich Beratung, Schulung und Wissensaustausch über nachhaltige, wirtschaftliche, soziale, ökologische und klimafreundliche Leistungen
- ☐ Maßnahme im Zusammenhang mit Erzeugerorganisationen, lokalen Märkten, kurzen Versorgungsketten und Qualitätsregelungen, einschließlich Investitionsförderung, Marketingaktivitäten usw.
- ☐ Vorhaben im Zusammenhang mit Produktionskapazitäten für erneuerbare Energien, einschließlich biobasierter Energien
- ☒ Vorhaben, das zur ökologischen Nachhaltigkeit und zur Erreichung der Klimaschutz- und Klimaanpassungsziele in ländlichen Gebieten beiträgt
- ☐ Arbeitsplatz schaffende Operation
Hier ist ein Planwert anzugeben. Befristet für die Dauer des Projektes beschäftigtes Personal zählt nicht dazu. Der tatsächliche Wert wird im Zuge des Schlussverwendungsnachweises angegeben, getrennt nach tatsächlich neu geschaffenen und erhaltenen Arbeitsplätzen. Die Angabe erfolgt als Vollzeitäquivalent (VZÄ).
Tatsächlich neu geschaffene Arbeitsplätze: VZÄ
- ☐ Vorhaben zur Unterstützung ländlicher Unternehmen, einschließlich der Bioökonomie
- ☐ Vorgänge im Zusammenhang mit Strategien für intelligente Dörfer

☒ *Maßnahme zur Verbesserung des Zugangs zu Dienstleistungen und Infrastrukturen, einschließlich Breitbandverbindungen*

☐ *Maßnahme im Bereich der sozialen Eingliederung*

☐ *Andere Maßnahme*

7. Projektzeitraum

Die Maßnahme soll am 01.08.2025 begonnen werden und am 31.03.2026 fertiggestellt sein.

8. Kosten- und Finanzierungsplan

Aufwendungen:

Die voraussichtlichen Gesamtausgaben (brutto) betragen insgesamt 135.838,50 Euro.

Die Mehrwertsteuer ist nicht zuwendungsfähig.

Der detaillierte Kosten- und Finanzierungsplan ist als Anlage beigefügt.

Es wird eine Basisförderquote beantragt über 65 %.

Es wird eine Erhöhung um 5 %-Punkte beantragt, mit der folgenden Begründung:

Regionale Ausrichtung und Wirkung

Es wird eine Erhöhung um 5 %-Punkte beantragt, mit der folgenden Begründung:

Modellhaftigkeit

Es wird eine Erhöhung um 5 %-Punkte beantragt, mit der folgenden Begründung:

positive Klimaeffekte

Die beantragte Gesamtförderquote beträgt 80 %.

Es wird die Gewährung einer Zuwendung beantragt über 91.320,00 €.

9. Zur Finanzierung (Eigenmittel, Drittmittel, Sicherung der öffentlichen Kofinanzierung sowie Folgekosten und deren Tragbarkeit)

Die öffentliche Kofinanzierung wird aufgebracht von (schriftliche Bestätigung ist als Anlage beizufügen):
Stadt Lütjenburg

Es werden Drittmittel eingesetzt (schriftliche Bestätigung ist als Anlage beizufügen)
in Höhe von 11.415,00 € durch den Verein Historische Eisenbahn Holsteinische Schweiz e.V. (HEHS).

Die Darstellung der Folgekosten bzw. die wirtschaftliche Tragfähigkeit ist -sofern notwendig- als Anlage beigefügt. Etwaige Folgekosten werden vom Antragsteller getragen. Folgekosten entstehen durch die Inwertsetzung der Bahnstrecke keine. Es handelt sich dabei um einmalige Fixkosten. Sobald die Bahnstrecke einmal hergerichtet ist, läuft der touristische Betrieb eigenwirtschaftlich.

10. Bewertung möglicher **Umweltauswirkungen des Projektes:**

- ☐ Die Umweltauswirkungen wurden im Baugenehmigungsverfahren bewertet.
Die Baugenehmigung ist als Anlage beigefügt.
- ☒ Die Investition ist nicht baugenehmigungspflichtig. Eine Bewertung der Umweltauswirkungen (z.B. Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde) ist als Anlage beigefügt.
- ☐ Entfällt, es handelt sich ausschließlich um Vorarbeiten zu einer Investition.
Negative Umweltauswirkungen sind nicht zu erwarten.
- ☐ Entfällt, es handelt sich um eine nicht investive Maßnahme.

11. Angaben über die zu erwartenden Zielerreichungen sowie weitere Monitoringangaben:

a) Bei Maßnahmen des Zukunftsthemas Klimaschutz und Klimawandelanpassung:

IES Ziele im Kernthema: Klima- und nachfragegerechte Mobilität	Indikator	Wert
Ziel: Wir wollen weniger Individualverkehr und den Ausbau alternativer und klimagerechter Mobilitätsangebote	Anzahl der Projekte, die den Ausbau alternativer und klimagerechter Mobilitätsangebote fördern oder zum Ergebnis haben	1
Begründung Das Projekt trägt zum IES Ziel im Kernthema Klima- und nachfragegerechte Mobilität bei, in dem durch die Wiederbelebung der Bahnstrecke Malente – Lütjenburg sowie durch die Etablierung eines klimafreundlichen Schienenverkehrs zu einer umwelt- und sozialverträglichen Verkehrsentwicklung und damit auch zu einer nachhaltigen Gestaltung des Tourismus in der Region beigetragen wird. Es wird eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr geschaffen und die touristischen Zielregionen Ostseeküste und Holsteinische Schweiz direkt miteinander verbunden, sowie im Bahnhof Bad Malente-Gremsmühlen ein Anschluss an den SPNV hergestellt. Damit werden beide Regionen durch den nachhaltigen und umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene erreichbar. Der touristische Betrieb mit den Schienenbussen stellt dabei die Basis dar zu einer Weiterentwicklung zu ganzjährigem SPNV.		

b) Bei Maßnahmen des Zukunftsthemas Daseinsvorsorge und Lebensqualität:

IES Ziele im Kernthema:	Indikator	Wert
Ziel:		
Begründung		

c) Bei Maßnahmen des Zukunftsthemas Regionale Wertschöpfung:

IES Ziele im Kernthema	Indikator	Wert
Ziel:		
Begründung		

12. Erklärungen der Antragstellerin / des Antragstellers, dass sie / er die folgenden Unterlagen zur Kenntnis genommen hat und diese -soweit es sich nicht ohnehin um allgemein verbindliche Rechtsvorschriften handelt- als verbindlich anerkennt:

- Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an kommunale Körperschaften -ANBest-K-; bzw. Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung – ANBest-P;
- Baufachliche Ergänzungsbestimmungen zu den Verwaltungsvorschriften VV / VV-K Nr. 6 zu § 44 Abs. 1 LHO (ZBau) (bei Baumaßnahmen);
- Richtlinie zur Förderung der Umsetzung von LEADER in Schleswig-Holstein in der jeweils geltenden Fassung i.V.m. mit dem GAP Strategieplan für die Bundesrepublik Deutschland 2023-2027 in der jeweils geltenden Fassung;
- Information der Begünstigten von Mitteln aus dem Europäischen Garantiefonds für die Landwirtschaft (EGFL) und dem Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) über die Veröffentlichung und Verarbeitung ihrer Daten im Rahmen der sog. Transparenz.
- Erklärung der Zahlstelle EGFL/ ELER zur Erfüllung der Informationspflicht bei der Erhebung von personenbezogenen Daten

13. Die Antragstellerin / der Antragsteller erklärt, dass

- das Vorhaben noch nicht begonnen wurde und auch vor Bekanntgabe des Zuwendungsbescheides nicht begonnen wird, sofern keine Zustimmung zum vorzeitigen Maßnahmenbeginn erteilt wurde;
- die jeweiligen Bestimmungen für die Vergabe öffentlicher Aufträge beachtet werden/wurden;
- Mittel aus weiteren Förderprogrammen der EU nicht beantragt wurden und werden;
- die Gesamtfinanzierung gesichert ist;
- er / sie als natürliche oder juristische Person des privaten Rechts eine gewerbliche oder freiberufliche Nebentätigkeit ausübt: ☐ Ja oder ☒ Nein

Die Antragstellerin bzw. der Antragsteller versichert die Richtigkeit und Vollständigkeit der in diesem Antrag und in den Antragsunterlagen gemachten Angaben.

14. Dem Antrag wurden folgende Unterlagen beigelegt:

- ☒ Kosten- und Finanzierungsplan
- ☒ Nachweis Eigenmittel
- ☒ Nachweis Drittmittel
- ☒ Nachweis der öffentlichen Kofinanzierung (bei privaten Antragsstellern)
- ☒ Darstellung der wirtschaftlichen Tragfähigkeit inklusive der Folgekosten
- ☐ Baugenehmigung
- ☒ Bewertung der zu erwartenden Umweltauswirkung
- ☒ Kostenschätzung
- ☒ Eigentumsnachweis/Grundbuchauszug
- ☒ Kooperationsvereinbarung für 6493
- ☐ Formblatt Informationsaustausch transnationale Projekte für 6493

(Rechtsverbindliche Unterschrift)

Kostenplan

a) förderfähige Kosten	
Technische Inwertsetzung Infrastruktur	106.650,00 €
Herstellung Stromanschluss	7.500,00 €
Zwischensumme	114.150,00 €

b) nicht förderfähige Kosten	
MwSt	21.688,50 €
Zwischensumme	21.688,50 €

Gesamtkosten	135.838,50 €
---------------------	---------------------

Gliederung der Kosten nach:

Planung
Investitionen (baul.)
Baunebenkosten
Investitionen (außer baul.)
nicht investiv
Sachkosten
Sonstige

Finanzierungsplan

a) der förderfähigen Kosten	Gesamt
1.) Eigenmittel	11.415,00 €
2.) beantragte Zuwendung (Förderquote = 80 %)	91.320,00 €
3.) Dritte ____ %	11.415,00 €
Zwischensumme	114.150,00 €

davon 80% aus Grundbudget der AktivRegionen	davon 20% nationale öffentliche Mittel Wer?
73.056,00 €	18.264,00 €
	Stadt Lütjenburg?

b) der nichtförderfähigen Kosten	Gesamt
1.) Eigenmittel	21.688,50 €
2.) Dritte	
Zwischensumme	21.688,50 €

Gesamtfinanzierung	135.838,50 €
---------------------------	---------------------

Fälligkeit der Zuwendung:

Haushaltsjahr 2024	
Haushaltsjahr 2025	91.320,00 €
Haushaltsjahr 2026	
Summe	91.320,00 €

Projektauswahlkriterien für Projekte der

LAG AktivRegion Ostseeküste e.V. (auf Basis der IES 2023-2027/29)

Allgemeine Angaben zum Projekt	
Projekttitle:	„Inwertsetzung der Bahnstrecke Malente-Lütjenburg für touristischen Bahnbetrieb“
Antragsteller:in:	Hein Lüttenborg Bahnstreckenverwaltungsgesellschaft mbH (HLB)
Projektgesamtkosten (netto):	114.150 EUR (AR OSK 57.075 €)
Projektgesamtkosten (brutto):	135.838 EUR (AR OSK 67.919 €)
Beantragte Förderquote:	80 % (64 % EU-Mittel + 16 % nat. öffentliche Kofinanzierung)
Beantragte Fördersumme:	91.320 € (73.056 € (AR OSK 36.528 €) + 18.164 € nat. öffentl. Kofi)

Zuordnung zum Kernthema

Zukunftsthema	Kernthema	
Klimaschutz und Klimawandelanpassung	Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen	☐
	Klimafreundliche Mobilität	☒
	Klimawandelanpassungsmaßnahmen auf lokaler Ebene	☐
Daseinsvorsorge und Lebensqualität	Gemeinschaftliches Miteinander / Leben für Jung und Alt	☐
	Maßnahmen zur Sicherstellung der lokalen Basisdienstleistungen	☐
Regionale Wertschöpfung	Zukunftsorientierter Tourismus	☐
	Regionale Produkte und Angebote stärken und vermarkten	☐
	Schaffung eines attraktiven Arbeitsumfeldes vor Ort	☐

Grundlegende Genehmigungsvoraussetzungen

Grundvoraussetzungen für positiven Projektbeschluss		Ja	Nein
1.	Die Finanzierung des Projektes ist gesichert. Die Bonität für private Projekte ist nachgewiesen.	☐	☐
2.	Die öffentliche Kofinanzierung ist gesichert.	☐	☐
3.	Die Projektunterlagen sind vollständig eingereicht.	☐	☐
4.	Die Voraussetzungen bei überregionalen und transnationalen Kooperationsprojekten sind gegeben (s. zusätzliche Bewertungskriterien).	☐	☐
5.	Die EU-Doppelförderung ist ausgeschlossen.	☐	☐
6.	Das Projekt ist keine Pflichtaufgabe des Projektträgers/der Projektträgerin.	☐	☐

7.	Das Projekt ist keine Unterhaltungsmaßnahme.	☐	☐
8.	Das Projekt ist ein Kooperationsprojekt.	☐	☐
9.	Die langfristige Tragfähigkeit des Projektes ist nachgewiesen.	☐	☐

Übergeordnete Bewertungskriterien	Mögliche Punkte	Punktzahl (Vorschlag Geschäftsstelle)	Bewertung Mitglieder
Bewertungskriterien			
Wirkung des Projektes (lokale Wirkung = 1 Punkt, überörtliche Wirkung = 3 Punkte, Projekt wirkt in der gesamten AktivRegion = 5 Punkte, Projekt wirkt über die AktivRegion hinaus = 7 Punkte) Erläuterung: Das Vorhaben wirkt über die AktivRegion hinaus. Neben der lokalen Bevölkerung profitieren insbesondere Touristen von der Inwertsetzung der Bahnstrecke. Auch durch die mediale Präsenz strahlt das Projekt weit über die AktivRegion hinaus.	1, 3, 5, 7	7	
Regionale Modellhaftigkeit (keine Modellhaftigkeit = 0 Punkte, Projekt ist modellhaft für eine Teilregion = 3 Punkte, Projekt ist modellhaft für die gesamte AktivRegion = 5 Punkte, Projekt ist überregional bis landesweit modellhaft = 7 Punkte) Ab 5 Punkten ist eine Erhöhung der Förderquote möglich. Erläuterung: Das Projekt ist überregional modellhaft. Dies ist insbesondere in der bürgergetragenen Infrastrukturentwicklung sowie der Kombination von Tourismus, Forschung und Daseinsvorsorge begründet. Es liefert wichtige Impulse für nachhaltige Mobilität, Reaktivierung von Infrastruktur im ländlichen Raum und eine neue Kultur der Teilhabe an öffentlicher Daseinsvorsorge. Das Projekt kann hiermit eine landesweite Vorreiterrolle einnehmen.	0, 3, 5, 7	7	
Innovation des Projektes (nicht innovativ = 0 Punkte, Projekt ist lokal innovativ = 3 Punkte, Projekt ist in der AktivRegion innovativ = 5 Punkte, Projekt ist überregional bis landesweit innovativ = 7 Punkte) Erläuterung: Die Maßnahme ist überregional innovativ. Insbesondere das Zusammenspiel zwischen klimafreundlicher Mobilität, Tourismus und Forschung kann überregional und auch landesweit als neuwertig angesehen werden.	0, 3, 5, 7	7	
Arbeitsplatzwirkung Anzahl geschaffener Arbeitsplätze (keine Arbeitsplatzwirkung = 0 Punkte, Minijob – unter 1 Arbeitsplatz = 1 Punkt, 1-2 Arbeitsplätze = 4 Punkte, > 2 Arbeitsplätze = 7 Punkte) Erläuterung:	0, 1, 4, 7	0	

Wirkung auf die Bevölkerung Anteil der Bevölkerung, der vom Projekt profitiert und Teilhabe hat (keine Wirkung = 0 Punkte, geringe Wirkung = 1 Punkt, mittlere Wirkung = 3 Punkte, hohe Wirkung = 5 Punkte, sehr hohe Wirkung = 7 Punkte) Hinweis: Anteil der Einwohner:innen in den vom Projekt erfassten Gemeinden ist: gering: mindestens 2 bis 8 % mittel: 8 - 15 % hoch: 16 - 25 % sehr hoch $\geq$ 26 % Erläuterung: Es wird von einer mittleren Wirkung auf die Bevölkerung ausgegangen.	0, 1, 3, 5, 7	3	
Förderung der Gleichstellung von Bevölkerungsgruppen Das Projekt hat nichtdiskriminierende Elemente, fördert die Geschlechtergleichstellung oder unterstützt benachteiligte Gruppen (keine Wirkung = 0 Punkte, Projekt enthält Elemente = 2 Punkte, Projektkern ist der Ausgleich von Disparitäten = 4 Punkte) Erläuterung: Das Vorhaben enthält Elemente zur Gleichstellung von Bevölkerungsgruppen. Insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen, Kinder, ältere Menschen, und Menschen ohne Führerschein profitieren von der Maßnahme.	0, 2, 4	2	
Förderung des Ehrenamts/Bürger:innenengagements Das Projekt fördert das Ehrenamt/Bürger:innenengagement (keine Förderung = 0 Punkte, mittlere Förderung = 2 Punkte, hohe Förderung = 4 Punkte) Erläuterung:	0, 2, 4	0	
Förderung der Nachhaltigkeit Das Projekt ist nachhaltig der Nachweis ist schlüssig und nachvollziehbar erbracht, Projekt leistet einen Zielbeitrag zu den SDGs der UN (kein Zielbeitrag = 0 Punkte, Beitrag zu 1-2 SDGs = 2 Punkte, Beitrag zu 3 SDGs = 4 Punkte, Beitrag zu mehr als 3 SDGs = 6 Punkte) Erläuterung: Das Vorhaben adressiert die Nachhaltigkeitsziele 10 „Weniger Ungleichheiten“ durch den verbesserten Zugang zu Mobilität, 11 „Nachhaltige Städte und Gemeinden“ sowie 13 „Maßnahmen zum Klimaschutz“ durch die Verringerung der Treibhausgase in folge der nachhaltigen Ausgestaltung der Verkehrssysteme.	0, 2, 4, 6	4	
Förderung der Bildung/Sensibilisierung Das Projekt erfüllt kernthemenspezifische und/oder kernthemenübergreifende Bildungs- und/oder Sensibilisierungsziele (keine Erfüllung = 0 Punkte, mittlere Erfüllung = 2 Punkte, hohe Erfüllung = 4 Punkte) Erläuterung:	0, 2, 4	0	
Maximale Gesamtpunktzahl	53	--	--
Mindestpunktzahl (nur übergeordnete Bewertungskriterien)	2	--	--
Erreichte Punktzahl		30	

Nachhaltigkeitsnachweis erbracht

☒ **ja**

☐ **nein**
(Projekt nicht
förderfähig)

Kernthemenspezifische Bewertungskriterien

	Mögliche Punkte	Punktzahl (Vorschlag Geschäftsstelle)	Bewertung Mitglieder
Kernthema: Klimafreundliche Mobilität (Zukunftsthema: Klimaschutz und Klimawandelanpassung)			
Projekt leistet positiven Beitrag zur Klimafreundlichen Mobilität Vorhaben: - baut ein intelligentes Mobilitätsmanagement auf - baut die Infrastruktur für alternative Mobilitätsformen auf - führt alternative Antriebslösungen ein - fördert den Ausbau des Radverkehrs - baut auf bestehendem integrierten Radverkehrskonzept auf (Kreis Plön) - fördert alternative Mobilitätsformen - spart Emissionen ein (Pro Kriterium ist ein Punkt möglich) Erläuterung: Das Projekt leistet einen positiven Beitrag zur klimafreundlichen Mobilität, indem die Infrastruktur für alternative Mobilitätsformen aufgebaut wird. Auch fördert das Vorhaben den Ausbau des Radverkehrs und spart Emissionen ein.	0-7	4	
Projekt erzeugt zusätzliche Wirkung in weiteren Kernthemen Vorhaben wirkt auf das Kernthema: - Gemeinschaftliches Miteinander/Leben für Jung und Alt - Maßnahmen zur Sicherstellung der lokalen Basisdienstleistungen - Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen - Klimawandelanpassungsmaßnahmen auf lokaler Ebene - Zukunftsorientierter Tourismus - Regionale Produkte und Angebote stärken und vermarkten - Schaffung eines attraktiven Arbeitsumfeldes vor Ort (Kein weiteres Kernthema = 0 Punkte, 1 weiteres Kernthema = 2 Punkte, 2-3 weitere Kernthemen = 5 Punkte, mehr als 3 = 7 Punkte) Erläuterung: Das Vorhaben erzeugt zusätzliche Wirkung in den Kernthemen „Gemeinschaftliches Miteinander/Leben für Jung und Alt“, „Maßnahmen zur Sicherstellung der lokalen Basisdienstleistungen“, „Zukunftsorientierter Tourismus“ sowie „Regionale Produkte und Angebote stärken und vermarkten“.	0-7	7	
Projekt leistet zusätzlich positiven Beitrag zur Zielerreichung im Zukunftsthema Daseinsvorsorge und Lebensqualität Vorhaben leistet Beitrag zur: - Schaffung und Sicherstellung von Freizeit-, Bildung, und Kulturangeboten - Schaffung von Aufenthaltsmöglichkeiten und die dazugehörige Infrastruktur für alle Altersklassen - Stärkung der kommunalen Zusammenarbeit und überregionaler Projekte um überörtliche Netzwerke zu schaffen	0-7	4	

Kernthemenspezifische Bewertungskriterien

	Mögliche Punkte	Punktzahl (Vorschlag Geschäftsstelle)	Bewertung Mitglieder
Kernthema: Klimafreundliche Mobilität (Zukunftsthema: Klimaschutz und Klimawandelanpassung)			
- Förderung der Integration - Stärkung des Ehrenamtes - Herstellung und Förderung der Barrierearmut - Ausbau der digitalen Infrastruktur (Pro Kriterium ist ein Punkt möglich) Erläuterung: Das Vorhaben schafft Freizeiteinrichtungen mit Aufenthaltsmöglichkeiten. Außerdem stärkt es die kommunale Zusammenarbeit und schafft dadurch überregionale Netzwerke. Schließlich fördert es die Barrierearmut.			
Maximale Gesamtpunktzahl:	21	15	
Im kernthemenspezifischen Bewertungsbogen werden mindestens 5 Punkte erreicht (Ausschlusskriterium)	☒ ja ☐ nein		

Bewertungsbogen für Kooperationsprojekte

Projekttitle: „Inwertsetzung der Bahnstrecke Malente-Lütjenburg für touristischen Bahnbetrieb“			
Antragsteller:in: Hein Lüttenborg Bahnstreckenverwaltungsgesellschaft mbH (HLB)			
Projektgesamtkosten (netto): 114.150 EUR (AR OSK 57.075 €)			
Projektgesamtkosten (brutto): 135.838 EUR (AR OSK 67.919 €)			
Beantragte Förderquote: 64 %			
Beantragte Fördersumme: 73.056 EUR (AR OSK 36.528 €)			
Pflichtkriterien für Kooperationsprojekte		Ja	Nein
Das Projekt zählt auf die Ziele der IES ein (Mindestpunktzahl und Pflichtkriterien müssen erreicht werden).		☒	☐
Die Finanzierung basiert auf einem nachvollziehbaren Schlüssel.		☒	☐
Alle Kooperationspartner:innen setzen eine regionale Teilmaßnahme um, die den Prinzipien der gültigen IES entspricht.		☒	☐
ACHTUNG: Es muss zur Anerkennung in jedem Kriterium mindestens 1 Punkt erzielt werden. <i>Bei Erreichen dieser Vorgabe ist eine Erhöhung der Förderquote um 5 % möglich.</i>	Mögliche Punkte	Punktzahl (Vorschlag Geschäftsstelle)	Bewertung Mitglieder
Kriterium 1: Anzahl der beteiligten Partner:innen ein:e weiterer Partner:in = 1 Punkt, zwei weitere Partner:innen = 2 Punkte, mehr als zwei weitere Partner:innen = 5 Punkte Ist der einzige weitere Partner eine LAG = 0 Punkte	0-5	5	
Kriterium 2: Mehrwert durch den kooperativen Maßnahmenansatz: - ein:e weitere:r Partner:in setzt eine Teilmaßnahme um - ein weitere:r Partner:in beteiligt sich finanziell - es entsteht ein Synergieeffekt - der Wirkungsgrad erhöht sich - die Effizienz wird gesteigert kein Mehrwert = 0 Punkte, 1-2 Beiträge = 1 Punkt, 3-4 Beiträge = 3 Punkte, mehr als 4 = 5 Punkte Ein Mehrwert ergibt sich durch die Gesamtfinanzierung durch mehrere Partner:innen sowie durch Synergieeffekte, die durch das gemeinsame Vorgehen die	0-5	5	

Gesamtbewertung

Gesamtpunktzahl Maximum Bei Kooperationsprojekten		Mindestpu nktzahl	Punktzahl (Vorschlag Geschäftsstelle)	Punktzahl Mitglieder
74 Punkte 92 bzw. 110 Punkte				
Punkte aus übergeordneten Bewertungskriterien		2	30	
Punkte aus kernthemenspezifischen Bewertungskriterien		5	15	
Gesamtpunktzahl: *		74	45	
Mindestpunkte 7		☒ ja ☐ nein		
Projektzusage *		☐ ja ☐ nein		
Bei allen Kooperationsprojekten ist die entsprechende Zusatzbewertung vorzunehmen!				

* Die Mitgliederversammlung kann in der Beschlussfassung die Bepunktung neu fassen und begründen.

Zusatzbewertung für Kooperationen	Mindestpunktzahl	Punktzahl	Punktzahl
		(Vorschlag	Mitglieder
		Geschäftsstelle)	
Kooperationsprojekte	2	15	
Überregionale und transnationale Kooperationsprojekte	3		
Bewertungsvoraussetzungen für Kooperationsprojekte erfüllt	☒ ja ☐ nein		

Gesamterläuterung: