

FehmarnBeltQuerung – die historische Chance für die Häfen der Hansestadt Lübeck

Diskussions-Papier

von

Prof. Dr. Michael Stuwe

Hamburg, 05.12.2020



Alle in den NBS-Diskussions-Papieren wiedergegebenen Äußerungen und Meinungen sind diejenigen des Autors / der Autoren. Die Äußerungen und Meinungen spiegeln nicht die offizielle Sicht der NBS Northern Business School – University of Applied Sciences wider.

IMPRESSUM

© NBS Hamburg, 2020
NBS Northern Business School – University of Applied Sciences
INER Institute of Northern-European Economic Research
Holstenhofweg 62
22043 Hamburg
Deutschland
Tel.: +49 (0)40 - 35 700 340
Web: <https://www.nbs.de>
Mail: [info\[at\]nbs.de](mailto:info[at]nbs.de)

Die Diskussions-Papiere des INER Institute of Northern-European Economic Research der NBS können kostenfrei von der NBS-Internetseite, Abteilung Forschung, heruntergeladen werden.

FehmarnBeltQuerung – die historische Chance für die Häfen der Hansestadt Lübeck

1. Ausgangslage

Nach dem Urteil des BVerwG vom 3. November 2020 steht fest, dass die Fehmarnbeltquerung (FBQ) - der circa 18 Km lange und längste Absenktunnel seiner Art in der Welt - auch auf deutschem Hoheitsgebiet gebaut werden darf. Der Planfeststellungsentwurf ist damit in Rechtskraft erwachsen und darf vollzogen werden. In Anbetracht des Umstandes, dass durch die FBQ eine leistungsfähige Hauptschlagader im stärksten Wirtschaftsraum Europas entsteht, ist in Verbindung mit anderen Entwicklungen damit zu rechnen, dass die FBQ nicht weniger als ein sogenannter „Game-Changer“ für die Logistik Nord- und Zentraleuropas werden wird.

Während die Häfen in Kiel und Rostock beginnen, sich mit dieser Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zur festen FBQ abzufinden und sich auf die unvermeidlichen Veränderungen der Verkehrsströme einzustellen, werden die Konturen Lübecks als geostrategischer Gewinner der festen Querung immer deutlicher. Die einzigartige Lage am Südausgang des neu entstehenden FehmarnBeltKorridors (FBK) eröffnet für die ehemalige Hansemetropole die historische Chance, zentraler Verkehrsknotenpunkt für Land- und Seeverkehre zwischen Kontinental- und Nordeuropa zu werden.

2. Perspektiven

Und in der Tat wäre Lübeck mit seinen Hafenterminals nach Eröffnung der festen Querung über den Fehmarnbelt der **einzige deutsche Ostseehafen**, der an seinem Standort **zwei** Bündelungsprozesse realisieren könnte:

- Zusammenführung intermodaler Schienenverkehre aus Mittel- und Südeuropa mit den Zielgebieten Skandinavien, Russland und dem Baltikum am Standort Lübeck (**Bündelungspunkt 1 = nordic junction**)
- Trennung dieser Verkehre nach Zielgebieten, die über die Querungen Fehmarnbelt und Öresund direkt nach Dänemark, Schweden und Norwegen geführt werden
- Weiterleitung der restlichen Verkehrsströme, deren Zielgebiete in Finnland, Russland und im Baltikum über den Seeweg erreicht werden sollen, auf die einzelnen Terminals des Lübecker Hafens (**Bündelungspunkt 2 = baltic ports**)

Die konsequente und vollständige Ausschöpfung der **doppelten Bündelungspotenziale** wäre für die Lübecker Häfen nicht nur wünschenswert, sondern angesichts der für sie wachsenden Bedrohungslage auch existenziell. Der absehbare Einbruch der Südschwedenverkehre nach Eröffnung der (FBQ), die wachsende Tendenz zur Kontinentalisierung der Seewege sowie die zunehmende Konkurrenz ostwärtsgelegener Hafenstandorte verlangen eine frühzeitige und deutliche Positionierung des Standortes Lübeck im internationalen Logistiknetzwerk.

3. Voraussetzungen

Die wesentlichen Voraussetzungen zur Erlangung dieses **einzigartigen Alleinstellungsmerkmals in den intermodalen Nordeuropaverkehren (Schiene/See)** lägen für den Standort Lübeck auf vier Aktionsfeldern:

- a) Bereitstellung ausreichender Schienentrassenkapazitäten zur Realisierung maximaler Bündelungseffekte auf den Standort Lübeck

- b) Auf- bzw. Umrüstung der Lübecker Hauptgüterbahnhof zur Teilung/Zusammenführung **zielreiner Flügelzüge** (Mehrgruppenzüge) aus Süd- und Mitteleuropa in landseitige Destinationen und in Zielgebiete, die über den Seeweg erreicht werden (**nordic junction**)
- c) Sicherung der Folgeläufe vom Hauptgüterbahnhof Lübecks zur künftigen FBQ und zu den Terminals des Lübecker Hafens
- d) Umbau der Lübecker Hafenlandschaft in leistungsfähige Terminals mit kurzer Revierfahrt, hoher Abfahrtsdichte und kurzen Liegezeiten für ausgewählte Zielhäfen in Finnland, Russland und im Baltikum (**baltic ports**)

4. Einschätzungen/Empfehlungen

Während aus heutiger Sicht lediglich die Schienenanbindungen von den Lübecker Hafenterminals zum Lübecker Hauptgüterbahnhof dem zukünftigen Zusammenspiel zwischen der **nordic junction** und den **baltic ports** im Großen und Ganzen gerecht würden, stellen sich alle anderen Voraussetzungen als neuralgische Aktionsfelder dar, die bis zur Eröffnung der FBQ erhebliche und unverzügliche Investitionen erfordern. Hierbei dürften der Umbau und die Aufrüstung des Hauptgüterbahnhofs in Lübeck zu einer **nordic junction** im Sinne eines leistungsstarken **Rail-hub** bezüglich ihrer technischen Umsetzung und Finanzierung noch die geringsten Probleme aufwerfen.

Schienenstrassenkapazitäten

Von größerer Tragweite und zentrale Wirksamkeitsvoraussetzung zur Erzielung von substantiellen Bündelungseffekten für die Süd- und Mitteleuropaverkehr auf den Standort Lübeck wären sowohl die Kapazitätserweiterungen bei vorhandenen Schienenstrassen als auch die Schaffung neuer Potenziale in der Schieneninfrastruktur:

- + Kapazitätsausweitungen der Strecke Lübeck – Hamburg, insbesondere auf dem Abschnitt Bad Oldesloe – Hamburg Hbf
- + Erleichterungen der Zugläufe für den Güterverkehr zwischen HH-Wandsbek und der Güterumgehungsbahn Hamburg
- + Zweigleisigkeit und Elektrifizierung der Strecke Lübeck – Umfahrung Bad Kleinen – Schwerin
- + Elektrifizierung und Ertüchtigung der Strecke Lübeck – Büchen (incl. Umfahrung) – Lüneburg

Folgeläufe

Elektrifizierung und Zweigleisigkeit auf den Streckenabschnitten zwischen dem Hauptgüterbahnhof Lübeck, Lübeck-Dänischburg und Lübeck-Kücknitz erfüllen im Prinzip schon heute die Anforderungen an die Durchführung künftiger Folgeläufe zu/von den Lübecker Hafenterminals.

Dagegen erfordert die Sicherung der Folgeläufe zwischen dem Hauptgüterbahnhof und dem Südportal der zukünftigen FBQ einen nahezu kompletten Streckenneubau auf dem Abschnitt zwischen Bad Schwartau und Puttgarden inklusive der entsprechenden Querung des Fehmarnsunds. Ohne eine leistungsfähige Schienenanbindung, zweigleisig, elektrifiziert und auf dem Stand modernster Schieneninfrastruktur wäre ein reibungsloser Zu- bzw. Ablauf der intermodalen Schienenverkehre auf den Lübecker Hauptgüterbahnhof nicht darstellbar. Eine Verzögerung bei der termingerechten - meint den Zeitpunkt der Eröffnung der FBQ - Fertigstellung der kompletten Neubaustrecke bremste die **Entfaltung Lübecks als nordic junction** und würde das Vertrauen in eine wirkliche Neuorientierung des Standortes untergraben.

Lübecker Häfen

Der jetzt dringend gebotene Umbau der Lübecker Häfen i.S.e. **baltic ports** setzte zunächst einmal die existenzielle Einsicht voraus, dass nach Eröffnung der FBQ den absehbaren und unabwendbaren Mengenverlusten in den Südschwedenverkehren **nur** durch den Ausbau der Destinationen in Richtung Finnland, Russland und ins Baltikum begegnet werden kann.

Hierfür gilt es allerdings, die durch die Nutzung von Öresund- und FehmarnBeltQuerung veränderten intermodalen Verkehrsströme zwischen Kontinental- und Nordeuropa am Lübecker Hauptgüterbahnhof „anzzapfen“ und die seeseitig zu erreichenden Destinationen auf die Terminals der Lübecker Häfen zu lenken.

Diese so gewollte Neupositionierung des Standortes Lübeck als exklusiver land- **und** seeseitiger Bündelungspunkt für **alle** Nordeuropaverkehre muss unverzüglich und umfassend mit der europäischen Logistikszene kommuniziert werden und Eingang finden in die strategischen Mittel- und Langfristplanungen der Anbieter intermodaler Verkehre.

5. INER

Das INER Institute of Northern-European Economic Research ist ein Forschungsinstitut der Northern Business School in Hamburg, NBS, dass sich zur Aufgabe gesetzt hat, die Wirtschaftsbeziehungen Nordeuropas zu analysieren, zu dokumentieren und zu publizieren, um deren Einfluss auf die künftige Entwicklung Nordeuropas sowie dem Verhältnis im europäischen und im globalen Wettbewerb sichtbar zu machen.

Ohne die kulturellen, historischen oder nationalstaatlichen Grenzen zu ignorieren, wird das Forschungsgebiet mittels wirtschaftsgeographischer und wirtschaftspolitischer Beziehungen definiert. Die ökonomischen Verflechtungen etwa von Norddeutschland mit Nordeuropa bestimmen somit den regionalen Forschungsschwerpunkt. In einer globalisierten Welt schließt eine Konzentration auf Nordeuropa die internationalen Verflechtungen zu wichtigen Handelspartnern mit ein.

Prof. Dr. jur. Michael Stuwe
Institut of Northern-European Economic Research (INER)
NBS Northern Business School
Holstenhofweg 62
D-22043 Hamburg
T +49 40 35 700 340
C +49 172 613 4048
www.nbs.de / stuwe@iner.nbs.de