

# nordicjunction & balticports

Szenario 2030

Die Antwort Lübecks  
auf die feste  
FehmarnBeltQuerung

von  
Prof. Dr. jur. Michael Stuwe

*Forschungsbericht des*



Aktionsfeld: Tunnel



Quelle: femern A/S

## Wir schreiben das Jahr 2030.

Vor zwölf Monaten ist die feste FehmarnBeltQuerung (FFBQ) eröffnet worden; einschließlich der notwendigen Hinterlandanbindungen auf dänischer und deutscher Seite sowie der Querung des Fehmarnsunds.

Aktionsfeld: Internationale KV Operateure



Quelle: SH Landesregierung

Die großen europäischen KV Operateure wie KombiVerkehr, Hupac, SamskipVan Dieren, etc. haben ihre Dänemark- und Schwedenverkehre - teilweise auch mit Norwegenläufen - komplett von der Jütlandlinie und den deutschen Ostseehäfen Kiel, Lübeck und Rostock abgezogen und als zielreine Ganzzüge über den Lübecker Hauptbahnhof, den FehmarnBeltKorridor und die Öresundquerung auf den zentralen Skandinavien Hub Malmö KT geroutet.

Aktionsfeld: Lübeck Hauptbahnhof



Quelle: Eigene Aufnahme

Zusätzlich zu diesen zielreinen, im Lübecker Hauptbahnhof durchgeleiteten Ganzzügen, werden...

Aktionsfeld: Lübeck Hauptgüterbahnhof



Quelle: Eigene Aufnahme

...sowohl Container-Ganzzüge via Schweden, Finnland und Norwegen über bspw. Kirkenes und weiter auf der Nord-Passage in bzw. aus Richtung Asien geroutet, als auch Flügelzüge/Mischzüge mit weiteren Ladungsmengen für Schweden, insbesondere jedoch die KL-Verkehre für Finnland, Rußland und das Baltikum im Lübecker Hauptgüterbahnhof gebündelt, getrennt (Funktion der **nordicjunction**) und in Gruppenverkehren von dort aus sowohl durch den FehmarnBeltKorridor nach Schweden...

Aktionsfeld:  
Mittelhäfen Dänischburg/Siems (balticports Süd)  
Kombiterminals BalticRailGate I und II



Quelle: Eigene Aufnahme + Bearbeitung

...als auch auf die KombiTerminals  
(BalticRailGate I und II) der Mittelhäfen  
Dänischburg/ Siems (**balticports Süd**)...



Quelle: Eigene Aufnahme + Bearbeitung



Quelle: LHG + eigene Bearbeitung

...sowie auf das KombiTerminal  
(BalticRailGate III) des Travemünder  
Skandinavienkais (**balticports Nord**)  
weitergeleitet.



## Aktionsfeld: Zuführungen



Quelle: DB Netz und eigene Ergänzungen

Sowohl die südlichen Zuführungen zum Lübecker Hauptbahnhof als auch die Bündelung von Flügel- und Mischzügen am Lübecker Hauptgüterbahnhof erfolgen über vier Trassen...

- 1** über die bestehende Strecke Lübeck-Hamburg, deren Kapazität durch den Einbezug der Relation Bargtheide – Hamburg Hbf in das Hamburg/Schleswig-Holsteinische S-Bahnnetz erweitert wurde, und über die optimierte Verbindung zwischen HH-Wandsbek, Güterumgehungsbahn Hamburg und HH-Rothenburgsort;
- 2** über die für 850m Ganzzüge ertüchtigte und elektrifizierte Strecke Lübeck-Büchen-Lüneburg,
- 3** sowie zusätzlich über die nordöstliche Umfahrung des Kreuzungsbahnhofs Büchen mit Einfädung in die Magistrale Hamburg-Berlin auf dem Streckenabschnitt Hagenow Land-Ludwigslust-Wittenberge (Magdeburg...); und
- 4** über die zweigleisig ausgebaute und elektrifizierte Strecke Lübeck-Umfahrung Bad Kleinen-Schwerin und ihre Einfädung in die Magistrale Hamburg-Berlin vor Ludwigslust (Wittenberge-Magdeburg...).

Aktionsfeld:  
Lübecker Hauptgüterbahnhof



Quelle: Eigene Aufnahme

Die über die Südtrassen eingehenden Flügel- und Mischzüge werden am Lübecker Hgbf rangiertechnisch bearbeitet, als Dänemark/Schweden/Norwegen Verkehre in Ganzzügen gebündelt und über den Lübecker Hbf direkt in den Fehmarn Belt Korridor eingespeist.

Aktionsfeld: Richtungsleise



Quelle: Eigene Aufnahme

Die Aufstellung der Verkehre Richtung Finnland, Russland und dem Baltikum findet in Richtungsgruppen jeweils zu den Terminals BalticRailGate (BRG) I, II und III statt.

Ihre sukzessive und kontinuierliche Einspeisungen in den stark verdichteten Streckenabschnitt Lübeck Hbf - Bad Schwartau Waldhalle erfolgen als Kurzshuttle mit hoher Flexibilität und relativ geringem Raumverbrauch.



Aktionsfeld:  
Abzwg. Bad Schwartau Waldhalle / Abzwg. Dänischburg /  
Vorstellgleise Dänischburg



Quelle: Eigene Aufnahmen

...sowie über die Vorstellgleise Dänischburg mittels Kurzshuttlezügen, die den Kapazitätsdruck sowohl auf Gleisanzahl und -längen bei den Vorstellgleisen als auch im Terminal selbst verringern.

Die KLV Terminals der Häfen **balticports** Süd+Nord werden für das BalticRailGate I und II über den Streckenabschnitt Lübeck Hbf – Abzwg. Bad Schwartau Waldhalle und Abzwg. Dänischburg bedient, ...



Aktionsfeld: Abzwg. Kücknitz



Quelle: Eigene Aufnahmen

Für das KombiTerminal des Travemünder Skandinavienkais (**balticports** Nord) erfolgen die Zuführungen über die Strecke Lübeck Hbf – Travemünde, Abzwg. Kücknitz und die Vorstellgleise des Terminals BalticRailGate III.





Durch die Neuausrichtung (Umwidmung) des **Lübecker Hauptgüterbahnhofs** zum **zentralen Vorbahnhof** für die Kombiterminals BalticRailGate I, II und III ist es der Hansestadt Lübeck und der Hafenwirtschaft gelungen, den internationalen KV Operateuren differenzierte Wahlmöglichkeiten für ihre kompletten Nordeuropaverkehre über den Knoten Lübeck anzubieten.

Ohne die vorausschauende und erfolgreiche Konzentration der nordeuropäischen KL Verkehrsströme auf den Knoten Lübeck als unbearbeitete, den **Lübecker Hauptbahnhof** durchfahrende Ganzzüge für die Destinationen Dänemark, Schweden und Norwegen, sowie durch am **Lübecker Hauptgüterbahnhof** gebündelte, gebrochene und wieder neu zusammengestellte Misch-/Flügelzüge zu den Terminals des PORT OF LÜBECK in Richtung Finnland, Baltikum und Russland, wäre ein Ausgleich der Verluste aus den Süd-schwedenverkehren für den Hafenstandort Lübeck nicht möglich gewesen.

Mit der vor 2030 realisierten Umsetzung der strategischen Optionen der **nordicjunction** und der **balticports** <sup>Süd+Nord</sup> hat Lübeck Weitsicht bewiesen und sich verkehrstechnisch auf die feste FehmarnBeltQuerung eingestellt. Für den Hafenstandort Lübeck wurden die Chancen der neuen Infrastruktur bestmöglich genutzt.

### **Geostrategische Position nach 2030**

*Die in den letzten Jahren immer stärker vorangetriebene Militarisierung des Ostseeraums ist nicht ohne Auswirkungen auf die Schifffahrt in der Ostsee geblieben und hat die geostrategische Bedeutung der festen FehmarnBeltQuerung als östlichsten, landgestützten Korridor zwischen Kontinental- und Nordeuropa deutlich gemacht. Die Rolle Lübecks an dieser Nahtstelle zwischen der südlichen Ostsee und dem Fehmarn-BeltKorridor, dürfte für die Zeit nach 2030 schwer einzuschätzen sein.*

Prof. Dr. jur. Michael Stuwe  
Institute 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](http://www.nbs.de) / [stuwe@iner.nbs.de](mailto:stuwe@iner.nbs.de)