

# Retrospektives Entwicklungsszenario 2030

## Bündelungspotenziale für die Kombinierten Ladungsverkehre (KLV) am Südausgang des neu entstehenden FehmarnBeltKorridors

von

Prof. Dr. Michael Stuwe

Zusammengefasste und vertiefte Panelbeiträge des Verfassers anlässlich des 11. logRegio Logistikforums am 29. Juni 2023 in Lübeck. Die Ausführungen stützen sich auf die diesbezüglichen Forschungsergebnisse am Institut of Northern-European Economic Research (INER) der NBS Northern Business School und wurden i.Z.m. der Lübeck Port Authority als konzeptioneller Kern für dieses Forum entwickelt. Die organisatorische Umsetzung lag in den Händen von logRegio e.V. mit Unterstützung der IHK zu Lübeck.



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, 2023  
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.

# Retrospektives Entwicklungsszenario 2030 – Bündelungspotenziale für die Kombinierten Ladungsverkehre (KLV) am Südausgang des neu entstehenden FehmarnBeltKorridors (FBK)

von

Prof. Dr. Michael Stuwe

## A. Zukunftsentwurf

Wir schreiben das Jahr 2030. Vor zwölf Monaten ist die feste FehmarnBeltQuerung (FBQ) eröffnet worden – einschließlich der notwendigen Hinterlandanbindungen auf dänischer und deutscher Seite sowie der Querung des Fehmarnsunds.

### Fehmarnbelt-Tunnel



Quelle: femern A/S

Die großen europäischen KV-Operateure wie KombiVerkehr, Hupac, TX Logistik und SamskipVanDieren, etc. haben - **untereinander abgestimmt** - ihre gesamten Nordeuropaverkehre auf den zentralen Bahn-HUB Lübeck Hgbf (= Hauptgüterbahnhof) am Südausgang des neu entstandenen FehmarnBeltKorridors konzentriert.

Gestellt werden die aus den zentralen europäischen Quellgebieten auf Lübeck zulaufenden KV-Züge in **drei** Gruppen:

1. als **zielreine**, den Lübecker Bahn-HUB **durchlaufende Ganzzüge** für die Destinationen
  - 1.1. Dänemark, Schweden sowie Norwegen und ihre direkte Einspeisung in den FehmarnBeltKorridor und für Ziele in
  - 1.2. Finnland, Baltikum und Russland und ihre Weiterleitung in die hierauf spezialisierten Terminals der Lübecker Häfen
2. als **vorsortierte Flügelzüge** die im Lübecker Bahn-HUB **lediglich entkoppelt** und
  - 2.1. für die Destinationen Dänemark, Schweden und Norwegen in den FehmarnBeltKorridor eingespeist oder

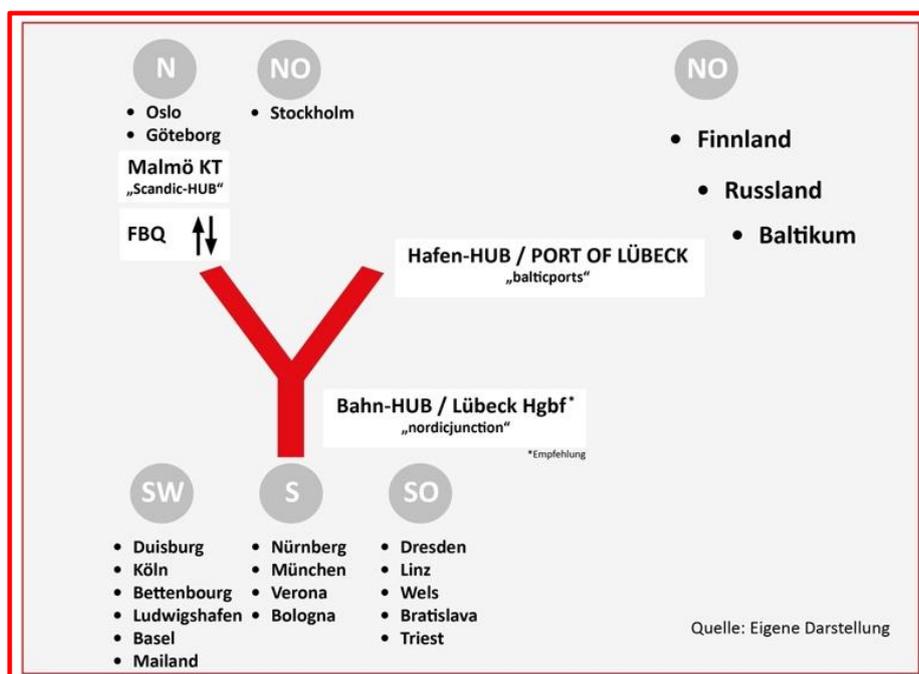
- 2.2. für die Destinationen Finnland, Baltikum und Russland in die Terminals der Lübecker Häfen gelenkt werden
3. als Mischzüge, die im Lübecker Hgbf **rangiertechnisch bearbeitet** und für die Zielgebiete
  - 3.1. Dänemark, Schweden und Norwegen in den FBK eingespeist, respektive
  - 3.2. für Ziele in Finnland, dem Baltikum und Russland wiederum in die Terminals der Lübecker Häfen geshuttelt werden.

## B. Voraussetzungen

Voraussetzungen zur Realisierung dieses zentralen Verkehrsknotenpunktes für land- und seegestützte Kombiverkehre zwischen Kontinental- und Nordeuropa am Südausgang des neuen Korridors wären

- a) die Bereitstellung ausreichender Schienentrassenkapazitäten zur Realisierung maximaler Bündelungseffekte auf den Standort Lübeck
- b) die Auf- bzw. Umrüstung der Lübecker Hauptgüterbahnhofs zur Teilung/Zusammenführung von KV Zügen für landseitig erreichbare Destinationen und in Zielgebiete, die über den Seeweg bedient werden (**nordicjunction**)
- c) die Sicherung der Folgeläufe vom Hauptgüterbahnhof Lübecks zur künftigen FBQ und zu den Terminals des Lübecker Hafens
- d) der Umbau der Lübecker Hafenlandschaft in leistungsfähige Terminals mit kurzer Revierfahrt, hoher Abfahrtsdichte und kurzen Liegezeiten für ausgewählte Zielhäfen in Finnland, Russland und im Baltikum (**balticports**)

### nordicjunction /balticports



## C. Anforderungen

Die alles entscheidende Wirksamkeitsvoraussetzung zur Erzielung von substantziellen Bündelungseffekten für die Süd- und Mitteleuropaverkehre auf den Standort Lübeck wären sowohl die **Kapazitätserweiterungen** bei vorhandenen Schienentrassen als auch die **Schaffung neuer Potenziale** in der Schieneninfrastruktur:

### Richtungsgerechte Zu- und Abläufe



Quelle: DB Streckennetz und eigene Ergänzungen

Die Anforderungen wären konkret:

- Kapazitätssicherung und Entlastung der Strecke Lübeck – Hamburg
- Zweigleisigkeit und Elektrifizierung der Strecke Lübeck – Umfahrung Bad Kleinen - Schwerin
- Elektrifizierung und Ertüchtigung der Strecke Lübeck – Büchen (incl. Umfahrung) - Lüneburg

## D. Gefährdungen

Erhebliche Gefährdungspotenziale zeichnen sich bei der bereits heute überlasteten Strecke Lübeck – Hamburg ab. Ein Konzentration der zu erwartenden zusätzlichen Verkehre nach Eröffnung der festen FehmarnBeltQuerung allein auf diese Strecke zu beschränken, würde diese erheblich überfordern und zu Risikokonzentrationen und Dominoeffekten führen.

Ohne einen Ausbau der auf den Lübecker Hgb zulaufenden südlichen und südöstlichen Bypässe würde die Strecke Lübeck - Hamburg zum Nadelöhr für die

internationalen, schienengebundenen Verkehrsströme zwischen Kontinental- und Nordeuropa und belastete eine vollfunktionstüchtige FehmarnBeltQuerung.

### S-Bahnlinie S4 (Ost) Hamburg – Bad Oldesloe



Quelle: DB Engineering & Consulting GmbH Region Nord

Auch die immer wieder zur Entlastung der Strecke Lübeck – Hamburg ins Spiel gebrachte Neubau einer S-Bahn zwischen Hamburg Hbf und Bad Oldesloe erweist sich bei eingehender Betrachtung hinsichtlich ihrer Entlastungswirkungen nicht nur als wirkungslos, sondern im Gegenteil als belastungsverschärfend. Erste Erkenntnisse aus diesbezüglichen Voruntersuchungen namhafter Forschungsinstitute rufen die Frage nach der Planungsqualität des Vorhabens auf. Das Fehlen jeglicher Störsimulationen für neuralgische Streckenabschnitte zwischen Lübeck und dem Knoten Hamburg birgt die Gefahr kapazitärer Fehleinschätzung in sich und belastet letztlich die Trasseneffizienz im Rahmen des ganzen FehmarnBeltKorridors (FBK).

+++

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](http://www.nbs.de) / [stuwe@iner.nbs.de](mailto:stuwe@iner.nbs.de)