



► Nr. VO/2023/11950
öffentlich

Lübeck, 20.02.2023

Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.691 - Lübeck Port Authority

Bearbeitung: Michael Siemensen (E-Mail: michael.siemensen@luebeck.de Telefon: 122-6911)

Verkehrswende Hinterland aus Sicht des PORT OF LÜBECK

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
06.03.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
20.03.2023	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
28.03.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Der Hafenentwicklungsplan 2030 (HEP2030) für den PORT OF LÜBECK wurde in der Sitzung der Lübecker Bürgerschaft am 28.05.2020 beschlossen. Die im Zuge des HEP2030 getätigten strategischen Aussagen und Prognosen zur Entwicklung der erforderlichen Hinterlandanbindungen sowie die Anpassung des Bahnknotens Lübeck an die neue Bahnverkehrsachse FFBQ im EU-TEN-T Korridor ScanMed sind abzuarbeiten und zu konkretisieren. Mit dem in der Anlage beigefügtem Bericht wird die zukünftige Rolle der Hansestadt Lübeck mit seinem PORT OF LÜBECK umfassend skizziert. Die erforderlichen regionalen und überregionalen Verkehrs- bzw. Hinterlandanbindungen für den Hafen sind benannt. Die beschriebene strategische Entwicklung des Standorts ist gemäß des in der Begründung aufgeführten Vorschlags zur stufenweisen Beteiligung durchzuführen.

Die Verwaltung bittet um Kenntnisnahme zur beschriebenen Vorgehensweise auch im Hinblick auf die Kommunikationsstrategie.

Bericht:

Einleitung und Hintergrund

Der Hafenentwicklungsplan 2030 für den PORT OF LÜBECK wurde in der Sitzung der Lübecker Bürgerschaft am 28.05.2020 beschlossen. Der von der LPA erstellte Hafenentwicklungsplan 2030 (HEP2030) ist eine strategische Rahmenplanung für die zukünftige Entwicklungsperspektive des PORT OF LÜBECK und basiert zum größten Teil auf einer von der LPA fortgeschriebenen Seeverkehrsprognose des Bundesverkehrswegeplans 2030. In dieser Form stellt der HEP2030 einen Fachbeitrag dar, der im Rahmen des laufenden Verfahrens zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes der Hansestadt Lübeck als Grundlage der Entwicklung der Infrastruktureinrichtung „Hafen“ und des Wirtschaftsfaktors „Hafen“ mit den weiteren raumbedeutsamen, strategischen Planungen abzuwägen ist. Er zeigt die zukünftigen infrastrukturellen Anforderungen der Hafenkund:innen an unseren Hafen und

bietet der maritimen Wirtschaftsbranche mit den direkt und indirekt verknüpften Unternehmen den strategischen Entwicklungsrahmen, in dem unternehmerische Entscheidungen für die erfolgreiche Entwicklung getroffen werden können. Grundsätzlich ist der PORT OF LÜBECK als ein wesentlicher wirtschaftlicher Bestandteil wichtig für die Hansestadt Lübeck. Häfen sind hierbei als hocheffiziente trimodale Logistikzentren anzusehen, die alle drei Verkehrsträger optimal verknüpfen. Diese Verknüpfung muss im Sinne der Nutzenden leistungsfähig und flexibel funktionieren.

Hierzu gehört auch eine leistungsfähige und verlässliche Hinterlandanbindung des Hafens über alle wesentlichen Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasserstraße). Zudem sind die Chancen und Risiken durch den Bau der FFBQ für die maritime Wirtschaft und die Logistikbranche der Hansestadt Lübeck auch vor dem Hintergrund der Wettbewerbsgleichheit weiterhin zu analysieren und Entwicklungspotenziale zu erarbeiten. Aus der Blickrichtung des Klimaschutzes ist es wichtig, die Verkehrswende und die dazu erforderlichen Verkehrsinfrastrukturprojekte zu identifizieren und zu benennen. Die Ziele sollten grundsätzlich sinnvolle Verkehrsverlagerungen von überlasteten Verkehrsknotenpunkten/-abschnitten bzw. die Verbesserung der Nutzung von vorhandenen Verkehrskapazitäten und die Schaffung von zwingend erforderlichen Verkehrskapazitäten sein. Hierfür ist eine verkehrsträgerübergreifende Betrachtung erforderlich.

Ziel des Verkehrswendepapiers

In der Zukunft stehen wir alle vor großen Herausforderungen und Veränderungen. Im Zeichen des Klimaschutzes ist neben der Energiewende auch ein wesentliches Aktionsfeld, klimaverträgliche Mobilität im Wirtschafts- wie auch im Individualverkehr zu gewährleisten. Für die erforderliche Transformation bedarf es aus Lübecker Sicht einer verkehrsträgerübergreifenden Betrachtung, die den europäischen Transportnetzwerkansatz aufgreift und konsequent auf nationaler Ebene umsetzt. Schleswig-Holstein kommt dabei eine bedeutende Rolle insbesondere im transbaltischen Verkehr zu. Dabei finden wir es wichtig herauszustellen, dass im norddeutschen Raum u. a. mit Blick auf den neuralgischen Bahnknotenpunkt Hamburg alle norddeutschen Bundesländer betroffen sind und hier die gemeinsamen Interessen gebündelt und die gemeinsamen Kräfte im Sinne einer zukunfts- und lösungsorientierten Kooperation vereint werden müssen.

Mit dem Hafen hat Lübeck innerhalb der Region einen Bündelungs- und Verknüpfungspunkt aller Verkehrsträger und setzt sich daher intensiv mit den Fragen der Durchgängigkeit von Verkehren auseinander. Basierend darauf ist der in der Anlage beigefügte Diskussionsbeitrag entstanden. Eines der Hauptziele sollte ein Bahnanteil von über 25 % am modal split sein.

Dieses Papier soll als Grundlage und als Impuls dienen, um die Kommunikation und den Meinungsaustausch für die angestrebte und erforderliche kooperative Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft und Politik zu starten.

Das Papier wurde bisher mit der IHK Lübeck, den Hafenbetreibern LHG und Lehmann sowie mit der Bürgermeisterkanzlei und dem Bereich Stadtplanung sowie der Klimaleitstelle abgestimmt.

Das Papier sollte entsprechend an das Bundesverkehrsministerium, Wirtschaftsministerium des Landes Schleswig-Holstein (insbesondere an die Abteilung VII 4 Verkehr und Straßenbau), an die Mitglieder des Bundestages (MdB Lübeck), an die Maritimen Koordinatoren von Bund und Land, an die Mitglieder des Landtages (MdL Lübeck), an das Verkehrsreferat der Hansestadt Hamburg und an die DB Netz AG versandt werden. In weiteren Schritten dann auch an die Landräte der benachbarten Kreise und auch in die Gruppe der Metropolregion

Hamburg (MHH). Ziel ist es, die Vorteile und Notwendigkeiten aus dem Entwicklungsszenario des beiliegenden Papiers bekannt zu machen und so viele Befürwortende, Mitstreitende und Unterstützende zu gewinnen. Als erster Schritt diesbezüglich soll ein Leitprojekt der MHH angestoßen werden.

Wichtig hierbei ist, dass ein steuerbarer Kommunikationsprozess begonnen wird, um das strategische Ziel schrittweise aufbauen zu können. Somit sind erst die Schlüsselpositionen zu informieren, damit diese bei der zu leistenden Überzeugungsarbeit und Mehrheitsfindung aktiv mitwirken können.

Anlagen:

1 – Kommentar zur Verkehrswende

Senatorin Joanna Hagen



Lübeck, 19. September 2022

FFBQ – Die mögliche neue Rolle der Hansestadt Lübeck mit dem PORT OF LÜBECK im EU-TEN-T Verkehrskorridor ScanMed

Kommentar des PORT OF LÜBECK zur Verkehrswende

Ausgangslage

Auf der Basis der Aussagen des Hafenentwicklungsplans der Hansestadt Lübeck (HEP2030) ist im Zusammenhang mit einer vollfunktionstüchtigen festen Fehmarnbeltquerung die Rolle Lübecks und somit auch ihres Hafens im EU-TEN-T Verkehrskorridor ScanMed neu zu definieren. Hierzu hat die Lübeck Port Authority (LPA), als Eigentumsvertreter und Verwalter der städtischen Hafenanlagen und zuständige Organisation für die strategische Entwicklung des gesamten Port of Lübeck, eine standortübergreifende Betrachtung und Einschätzung vorgenommen. Diese Rollenbeschreibung ist zu kombinieren mit einer Kapazitätsdiskussion der drei verschiedenen Verkehrsträger im Hinterland des Lübecker Hafens. Die infrastrukturelle Diskussion zum Thema Verkehrswende ist derzeit unvollständig und nicht strategisch durchdacht. Die Aktionen wie Bündnis-Schiene-Nord, der zu erwartende Verkehrszuwachs auf der Straße und der Schiene und die geplante Umsetzung und Einführung des Deutschlandtakts für den Schienenpersonennahverkehr sowie –fernverkehr und für den Güterfernverkehr können unter den jetzigen Voraussetzungen und Perspektiven nicht umgesetzt werden. Die Kapazitätsauslastung im deutschen Schienennetz sowie im deutschen Autobahnstraßennetz ist am Limit. Hierbei sind insbesondere auch die europäische Verkehrsstrategie des Korridors und die nationale Verkehrsstrategie des Bundes zu harmonisieren.

Auch die im Rahmen der öffentlichen HEP-Beteiligung von der LPA konsultierte Arbeitsgruppe AG Hafenentwicklung empfiehlt die Verlagerung von Hinterlandverkehren auf die Schiene zu stärken. In dem zugehörigen öffentlichen Ergebnisbericht heißt es:

„Die Bahn ist der ökologisch verträglichste Landverkehrsträger. Vor diesem Hintergrund wird die LPA aufgefordert, sämtliche Potenziale zur Stärkung der Verkehrskombination von Seeschiff und Schiene im HEP zu identifizieren und gebündelt darzustellen – insbesondere, wenn es um den Ausbau von KV-Anlagen für den Intermodalverkehr geht, dem ein deutliches Wachstum prognostiziert wird. Mehrbelastungen für Mensch und Natur sind im Rahmen dieses Ausbaus auf ein Minimum zu beschränken. Auch die Kombination Seeschiff und Binnenschiff soll erhalten und gestärkt werden – unter der Maßgabe, dass der ELK verkehrlich sinnvoll und ökologisch verträglich entwickelt werden kann.“

Gemäß einer aktuellen Studie des Instituts der deutschen Wirtschaft (IW) ist das deutsche Schienennetz bereits heute auf den wichtigen Verbindungen für den Güterverkehr überlastet (Quelle IW - Gutachten: Faktencheck Güterverkehr in Deutschland: Von der fehlenden Infrastruktur zum Verlagerungspotenzial (T. Puls - 02/2022)). Insbesondere gilt das für den Hamburger Raum. Alleine diese Tatsache, dass nicht ausreichend Trassenkapazitäten für den Güterverkehr vorhanden sind, macht eine vorteilsbringende Verlagerung von Transportmengen von der Straße auf die Schiene im Sinne der Verkehrswende unmöglich. Es bedarf hierbei enormer finanzieller und juristisch-genehmigungsrechtlicher sowie organisatorischer Anstrengungen, um die Bahnverkehrsinfrastruktur zukunftsfit zu machen. Insbesondere unter dem Aspekt, dass der Aus- bzw. Neubau von Bahnstrecken exorbitant viel Zeit beansprucht. Zusätzlich ist der Zustand des Schienennetzes zu bemängeln und insbesondere auch die Kapazitäten für Güterzüge mit Längen ab 740 m im Hinblick auf die vorhandenen Ausweichstrecken/-haltebereiche ist kaum ausreichend.

Übergangsphase

Die geplanten bzw. erforderlichen Ausbaumaßnahmen bei diesen Verkehrsanlagen werden mindestens 10-20 Jahre dauern, um zum Thema Verkehrswende entsprechende Auswirkungen und Möglichkeiten bieten zu können. Die derzeit in der aktiven Bearbeitung befindlichen Verkehrsinfrastrukturprojekte des Bundes sind zudem nicht annähernd ausreichend, um die erforderlichen Kapazitäten und vor allem den Wunsch nach einer Verkehrswende zu erfüllen. Und wenn der Umfang an erforderlichen Verkehrsinfrastrukturanpassungen identifiziert und sogar diese Projekte alle in der Umsetzung wären, ist nicht klar, wie in der Zwischenzeit dem Verkehr und dem Gütermengentransport und seinem prognostizierten Wachstum begegnet werden soll.

Das betrifft den gesamten norddeutschen Raum inkl. dem Raum Lübecks, weil die feste Fehmarnbeltquerung (FFBQ) es ermöglicht über diese neue durchgängige Bahnroute neben der bereits bestehenden Jütlandroute, Ganzzüge ungebrochen nach Südschweden fahren zu lassen. Dies wird ab dem Jahr 2029 der Fall sein. Durch die FFBQ wird mehr Schienengüterverkehr auf dieser Achse laufen. Schaut man aus der Blickrichtung des Standorts Lübeck auf die drei Verkehrsträger Straße, Schiene und Binnenschiff ergibt sich derzeit eine ungenutzte Kapazität auf der Binnenwasserstraße des Elbe-Lübeck-Kanals. Wie und in welcher Weise diese Kapazität aktiviert werden kann, wird nachfolgend konzeptionell näher erläutert.

Ein Vollausbau des Elbe-Lübeck-Kanals (ELK), wie er im Vordringlichen Bedarf des aktuellen Bundesverkehrswegeplans enthalten ist, wird aufgrund der zu erwartenden Realisierungs- und Umsetzungszeiträume keinen Beitrag zur Verkehrswende in den nächsten 20 Jahren leisten können. Grundsätzlich wird der ELK mit einer bedarfsgerechten Anpassung als Teilprojekt zur Verkehrswende gehören müssen. Neben der grundsätzlichen Mindestforderung der Kanalnutzer, dass die Schleusen des ELK saniert beziehungsweise uneingeschränkt hergerichtet werden und der Betrieb für das Fahren von Schubverbänden wieder vereinfacht wird (Plan A - Minimum Forderung), ist ein alternativer paralleler Plan B zu entwickeln und umzusetzen, um dem Kanal wieder mehr wirtschaftliches Leben einzuhauchen und einen Beitrag für die erforderliche Verkehrswende in Deutschland und insbesondere im verkehrlichen Flaschenhals des norddeutschen Raumes zu schaffen. Hierbei gilt die Zieldefinition, dass die vorhandene Kapazität des ELK nicht erhöht, sondern langfristig erhalten und besser ausgelastet werden soll. Das ist hierbei der entscheidende Ansatzpunkt. Hierfür ist eine Aktivierung von ELK-tauglichem Schiffsraum erforderlich, der wirtschaftlich und klimaneutral betrieben werden kann. Die Schiffsparameter, wie maximaler Tiefgang und maximale Länge und

Breite sind bekannt. Dieser Schiffstyp ist bezüglich seiner Vorteile im Zusammenhang mit den zu erwartenden klimatischen Veränderung (z.B. zukünftige Wasserstände) und dem zugehörigen weiteren Einsatzgebiet der nicht ausgebauten Bundeswasserstraßenabschnitte (z.B. Dortmund-Ems-Kanal, Saale, Elbe, Weser oder Havel-Oder-Wasserstraße) zu benennen. Dieser ELK-taugliche Schiffsraum ist mit umweltfreundlichen Antrieben/Treibstoffen klimaneutral auszustatten. Durch den Bau von derartigem Schiffsraum mit Hilfe von entsprechenden Förderprojekten können die Transportkapazitäten von Wasserstraßen der Kategorie IV der Logistikbranche verfügbar gemacht werden und so die konkurrenzfähige Nutzbarkeit des Wasserstraßennetzes in den logistischen Prozessen verbessert werden. Damit werden die notwendigen Alternativen für eine Verlagerung insbesondere von Massenguttransporten von der Schiene oder Straße auf die Wasserstraße kurzfristig geschaffen. Das Transportpotenzial ist mit der Verdoppelung der aktuellen Transportmengen anzugeben. Das grundsätzliche Ziel ist dabei, Verkehrskapazitäten – insbesondere auf der Schiene – für das prognostizierte Wachstum bereitstellen zu können, bis zur Errichtung/Ausbau neuer Kapazitäten durch entsprechende Gleisinfrastrukturprojekte.

Demnach sind von den Verkehrsträgern Schiene und Straße die Gütermengen, die binnenschiff-tauglich sind, entsprechend zu verlagern. Nur so können erforderliche freie Kapazitäten auf der Schiene und auf der Straße geschaffen werden, bis diese beiden Verkehrsinfrastrukturen durch die geeigneten Baumaßnahmen bzgl. ihrer Kapazitäten zukunftstauglich ausgerichtet sind. Geschieht dies nicht und entfällt perspektivisch auch noch der ELK als wirtschaftlicher Transportweg, werden die aktuellen ELK-Mengen zwangsläufig auf die Straße verlagert, weil die Bahn keine Kapazitäten dafür frei hat.

Durch das Projekt „Elektrifizierung und Bau der Kurve Bad Kleinen“ wird das Einzugsgebiet des Lübecker Hafens nach Südosten maßgeblich erweitert. Dieses Projekt ist neben der S4 der zweite wichtige Schritt in die richtige Richtung und ist somit zwingend erforderlich. Letztlich wird damit auch der Bündelungspunkt Lübeck besser an die Brenner-Strecke angebunden. Es ist somit der (Bahn-) Ostkorridor (Schwerin-Magdeburg-Leipzig-Regensburg) neben der Hauptstrecke (Lübeck-Hamburg-Hannover-Fulda) leistungsfähig aufzubauen. Diese Zugverbindung/-route wird und kann nicht über den Rangierbahnhof Maschen laufen können, so dass nach Ansicht Lübecks hier eine kapazitäts Entlastung Maschens möglich ist und auch erfolgen wird. Zudem kann sich das auch positiv auf die Kapazitätssituation im Raum Hamburg inkl. seiner Zu- und Ablaufstrecken Hannover-Hamburg und Hamburg-Lübeck auswirken. Grundsätzlich kann weiter argumentiert werden, dass dann die Umfahrung Bad Kleinen als erster Bypass für den Schienenzulauf und -ablauf des PORT OF LÜBECKS fungieren kann. Perspektivisch ist das aber zu wenig um die zukünftig erforderlichen Bahnkapazitäten im Güterverkehr bereitstellen zu können. Hier muss aus Lübecker Sicht die Strecke Lübeck-Büchen-Lüneburg als leistungsfähige Bahnstrecke für den Güterverkehr ausgebaut werden, um den Knoten Hamburg inklusive Rangierbahnhof Maschen leistungsfähig und zukunftsgerichtet auszurichten. Das resultiert zwangsläufig aus der FFBQ.

Sollten diese alternativen und zwingend erforderlichen Schienenkapazitätsausbauten zur Verfügung gestellt werden, bestünde der Bedarfs- und Handlungsdruck am Standort Lübeck nach Zugbildungskapazitäten bzw. nach entsprechenden leistungsfähigen Rangierkapazitäten. Insbesondere gilt dies im Zusammenhang mit der neuen Rolle der Hansestadt Lübeck und ihres Hafens als erste Logistikkreuzung auf dem europäischen Festland nach Durchfahrung der FFBQ und umgekehrt.



Chancen durch die FFBQ

Durch die Inbetriebnahme der festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) mit einer voll funktionstüchtigen Hinterlandanbindung (hier Schiene) werden sich mengenmäßige Veränderungen und Verschiebungen auf den Transportrouten ergeben (Jütland-Route, Belt-Route sowie Fährverbindung von und nach Südschweden aus Lübeck, Rostock und Kiel).

Die FFBQ ermöglicht es Lübeck die bereits vorhandene seeseitige HUB-Funktion mit einer schienenseitigen HUB-Funktion zu kombinieren. Diese große Chance soll am Beispiel des Intermodalverkehrs erläutert werden. Hierzu verweisen wir auch auf die Quelle „Northern Business School (NBS) – Institute of Northern-European Economic Research (INER): Studie - Die FehmarnBeltQuerung (FBQ) Gefahr und Chance für die deutschen Ostseehäfen Kiel, Lübeck und Rostock“ (Stuwe, Sorgenfrei, Schönfeldt – 2021).



Abb. 1 – notwendige bahntechnische Einbindung Lübecks zum erforderlichen Kapazitätsausbau „Schiene“

Durch den geplanten Tunnel der FFBQ kommt es nicht nur zur Verlagerung der Ganzzüge im Kombinierten Verkehr (KV) von der Jütlandroute auf den Fehmarnbelt. Durch die FFBQ eröffnet sich die Möglichkeit einen zentralen HUB für alle KV-Verkehre an der deutschen Ostseeküste in Lübeck zu

etablieren. Dies begründet sich darin, dass alle KV-Ganzzüge mit der Zieldestination Schweden als reine KV-Südschweden-Züge gestellt und gefahren werden könnten und somit in den Häfen nicht mehr - wie bisher - gebrochen werden müssten, sondern über den Fehmarnbelt und die Öresundbrücke direkt durchfahren. Das wird für alle drei Häfen Lübeck, Rostock und Kiel Ladungsverluste im Destinationsgebiet Norwegen und Schweden bedeuten. Die restlichen KV-Einheiten inkl. noch schwedischer Rest-KV-Einheiten werden in Mischzügen fahren, bzw. könnten auch noch einzelne Einheiten mit Destinationen in Finnland / Baltikum auf den Schwedenzügen sein. Die KV-Zugbildung und Zusammensetzung bzgl. Transportziel wird hier natürlich in Abhängigkeit des Ladungsaufkommens pro Quelle und Senke beziehungsweise der Frequenz und des Taktes der Ganzzüge in Abhängigkeit der angebotenen Fährverbindungen stark beeinflusst werden. Das würde zukünftig KV-Schnellumschlagsplätze und Zustellungskapazitäten bzw. Umladungskapazitäten in Lübeck erforderlich machen. Zudem wird dies auch für die Mischzüge (Destinationen Finnland Baltikum Russland etc.) erforderlich werden, um diese dann auf die Hafenterminals verteilen zu können. Im Papier des INER wird grundsätzlich ein KV-Mengenzuwachs für den PORT OF LÜBECK von 38 % ohne FFBQ prognostiziert. Im Grunde sagt die Studie aus, dass alle KV-Mengen der deutschen Seehäfen steigen werden. Die Bedeutung dieser Verkehre wird damit zukünftig weiter deutlich zunehmen u.a. aufgrund des fortlaufenden LKW-Fahrermangels. Durch die oben beschriebenen Ausführungen zum Einfluss der FFBQ auf das Intermodalgeschäftsfeld werden aber alle deutschen Seehäfen ihre Schweden- und Norwegenmengen verlieren. Lübeck wäre aufgrund seiner neuen Position im EU-TEN-T-Korridor und des vorhandenen vielfältigen Fährangebots in der Lage, aus den anderen deutschen Ostseehäfen die finnischen und baltischen sowie auch perspektivisch die russischen KV-Mengen zu ziehen bzw. zu konzentrieren. Durch den Verlust der KV-Schwedenverkehre in 2029/2030 würden laut dem INER-Papier die KV-Menge des PORT OF LÜBECK im Abgleich zum Jahre 2018 um -11 % sinken. Nach Ansicht der LPA wird das KV-/Intermodal-Produkt unter dem Aspekt klimaschonender Transport und Nachhaltigkeit zukünftig weiter an Bedeutung zunehmen und sukzessive mengenmäßig wachsen. Das belegen auch die Nachfragesituation und die Wachstumsraten der letzten 5 Jahre. In diesem Zusammenhang werden die Fährreedere dem im INER-Papier beschriebenen Szenario von reinen direkt durchfahrenden KV-Schwedenverkehren entgegensteuern. Für die Fährreedere sind intermodale Einheiten Basisladung für die schwächer ausgelasteten Fährabfahrten der Liniendienste. Demzufolge gibt es bei diesen Abfahrten eine größere Preiselastizität. Zusätzlich wird es auch weiterhin Schwedenladung auf entsprechenden Mischzügen geben, so dass die LPA davon ausgeht, dass 30% der KV-Schwedenverkehre in den Häfen verbleiben und hier abgewickelt werden. Demnach würde für die KV-Prognose des PORT OF LÜBECK für 2029/2030 im Abgleich mit dem Jahr 2018, sich ein Zuwachs im KV-Verkehr von +4% ergeben.

Bundeslandübergreifende Lösungsansätze

Als Konsequenz aus den sich verändernden Verkehrsströmen bedarf es im Raum Lübeck Bahnumschlagkapazitäten für KV, die so dicht wie möglich an der DB-Hauptstrecke des Fehmarnbelts liegen. Dieser Bahn-HUB würde in Lübeck für die anlaufenden Ganzzüge entsprechende Aussteige-, Zusteige- oder Umsteigemöglichkeiten eröffnen und als bahnseitiger Ladungssammelpunkt fungieren können. Hierbei gibt es die Möglichkeit, diese Funktion in den Lübecker Hafenteilen selbst mit den dort vorhandenen Intermodalterminals und den Vorstellgruppen abzuwickeln. Hierfür sind diese Bahninfrastrukturen entsprechend auszubauen, wie im HEP2030 bereits dargestellt und beschrieben. Die Studie des INER favorisiert den Hauptgüterbahnhof Lübeck (Hgbf Lübeck), wobei

festzuhalten ist, dass dieser Standort lediglich Rangierkapazitäten für die Behandlung von Mischzügen in Richtung DK/SWE/NOR und in die Terminals der Lübecker Häfen für die Destinationen FIN/Baltikum/RUS erforderte. Zielreine Ganzzüge mit den Zielen DK/SWE/NOR würden ohnehin direkt in den Fehmarnbeltkorridor eingespeist oder mit Zielen in FIN/Baltikum/RUS in die Terminals der Lübecker Häfen geleitet. Eine qualifizierte straßenseitige Erreichbarkeit sowie Kranumschlagskapazitäten wären nicht erforderlich.

Die LPA favorisiert die beiden alternativen Möglichkeiten diese bahnseitigen Umschlagskapazitäten zum Beispiel im Güterbahnhof (Gbf) Dänischburg aufzubauen oder wie bereits beschrieben in den Häfen selbst zu verorten, bzw. eine Kombination aus beiden. Der Gbf Dänischburg müsste hierfür ausgebaut werden, was auch inkl. der Nordkurve für den Bau der FFBQ und seiner Hinterlandanbindung aus baubetrieblicher Sicht ein großer Vorteil wäre. Die dafür infrage kommenden Häfen sind die umschlagstarken Häfen von Travemünde und Dänischburg-Siems. Für die alternativen Varianten Gbf Dänischburg und für die genannten Häfen wäre die Umsetzung der sogenannten Nordkurve Lübeck erforderlich, um nordgehend aus diesen Bereichen direkt in die Fehmarnbeltstrecke einfahren und so leistungsstark agieren zu können. Für einen Bahn-HUB im Hauptgüterbahnhof wäre eine Nordkurve Lübeck nicht erforderlich. Für die Entscheidungsfindung welcher Standort eines Bahn-HUBs sinnvoll ist, kann nur über die wirtschaftliche Bewertung und Gegenüberstellung der operativen Aufwände geführt werden, wobei nach jetziger Einschätzung der LPA, die Verortung in den Hafenterminals selbst, die wirtschaftlich sinnvollste Möglichkeit darstellt (siehe hierzu die Abb. 2 sowie den Übersichtsplan in der Anlage 1).

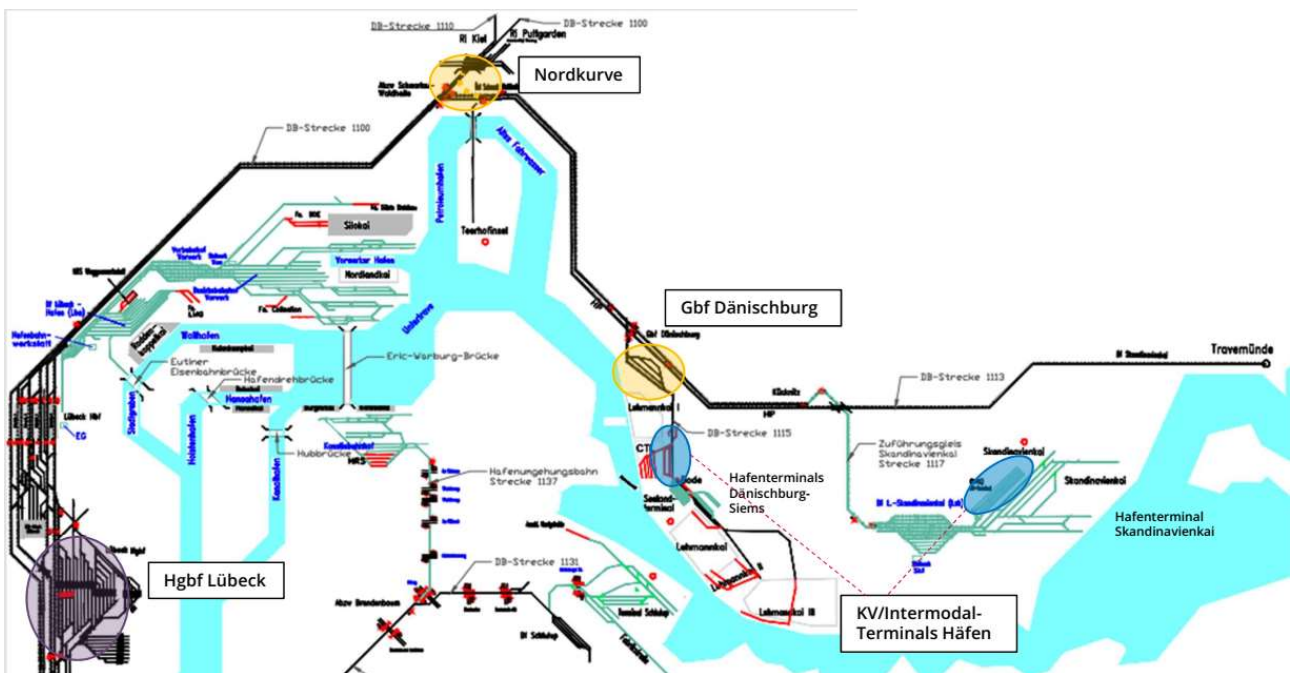


Abb. 2 – Übersichtsplan bzgl. der Schaffung von der bahnseitigen HUB-Funktion FFBQ in Lübeck

Nach den Verfassern des INER-Papiers müssten dann, egal ob sich der Bahn-HUB im Hauptgüterbahnhof oder im Güterbahnhof Dänischburg befindet, die finnischen, baltischen und russischen Ladungseinheiten in die Häfen geschuttelt werden. Laut Ansicht der LPA könnten die Mischzüge ohne Schwedeneinheiten grundsätzlich auch dann direkt in die Häfen durchfahren.

Wenn nur noch ein Teil der schwedischen und norwegischen Einheiten in den Häfen umgeschlagen werden und Lübeck es aber schafft durch die Konzentrationswirkung seinen KV-Verkehr und seine KV- Umschlagsleistung im Abgleich zu 2018 bzw. zu jetzt dann noch zu erhöhen, wäre gem. der KV-Prognose des INER ein Zuwachs auch unter Berücksichtigung einer vorhandenen FFBQ von +48 % gegenüber 2018 möglich.

Das INER-Papier sowie die vorliegenden Ausführungen der LPA beschäftigen sich schwerpunktmäßig mit dem Geschäftsfeld „KV/Intermodal“, wobei die FFBQ selbstverständlich auch Auswirkungen auf den konventionellen Bahnverkehr hat. Es werden auch konventionelle Zugsysteme von der Jütlandroute auf die Beltroute verlagert. Bei den konventionellen Gütern handelt es sich um Baustoffe, Getreide, Dünger, Holz/Holzpellets, Papier und Stahl. Im Zusammenhang mit dem ELK und der neuen Verkehrsrolle des PORT OF LÜBECK im FFBQ-Korridor werden sich auch hier neue Funktionen und Potenziale für einen Bahnumschlagspunkt ergeben. Dabei sollte Lübecks Augenmerk auf die HUB-Funktion als Umschlagspunkt von und auf das Binnenschiff als Transporteinheit für Massengüter gerichtet sein. Hierbei wäre im PORT OF LÜBECK der Vorwerker Hafen ein mögliches Zentrum für den Umschlag von Binnenschiffsladung.

Damit bietet Lübeck dann als integrativer Verkehrshub die im Rahmen der Verkehrswende notwendigen Vernetzungsmöglichkeiten und einen Bypass für den überlasteten Bahnknoten Hamburg. Voraussetzung dafür ist, dass die Destinationsvielfalt und die Abfahrtsdichte der Fährverkehre in Lübeck erhalten bleiben oder sich sogar noch erhöhen. Zudem müssten zur vollständigen Potentialhebung auch die bereits vorher erwähnten alternativen Bahnstrecken ausgebaut werden (Bad Kleinen und Lübeck-Büchen-Lüneburg). Neben den erforderlichen und notwendigen Investitionen in die Hinterlandanbindung muss der PORT OF LÜBECK selbstverständlich auch Investitionen in die Hafen- und Hafenbahninfrastruktur, die sich in seiner Zuständigkeit befinden, tätigen, um die erforderlichen eigenen Kapazitäten und Funktionen bereitstellen zu können. Der aktuelle Hafenentwicklungsplan HEP2030 gibt hier bereits einen guten Einblick in die Planungen der Hansestadt Lübeck. So kann die Rolle Lübecks im norddeutschen Raum und im TEN-T-Kontext deutlich gestärkt werden und durch die beschriebenen Kapazitätserhöhungen (Schiene) bzw. der Nutzung freier Verkehrskapazitäten (Binnenschiff/ELK) wäre eine Verkehrswende in Norddeutschland mit südlicher und nördlicher Strahlwirkung zu schaffen.

Straßenseitig sind aus Sicht des PORT OF LÜBECK die BAB A20 bis zur BAB A7 baulich umzusetzen und ein Bypass an Hamburg vorbei durch die südliche Fortführung der BAB A21 über die Elbe zu errichten.

In der beiliegenden Anlage 2 sind die aus Sicht des PORT OF LÜBECK wichtigsten Hinterlandprojekte in Form einer Liste zusammengestellt.

Fazit

Lübeck kann mit seinem Hafen und den bahntechnischen Entwicklungsmöglichkeiten eine große unterstützende und signalgebende Rolle in der Verkehrswende einnehmen und damit entscheidend zur Gewährleistung der Stabilität der Logistikinfrastruktur in Deutschland als zentrales Land im europäischen Binnenmarkt beitragen. Ausgangspunkt ist dabei, dass Lübeck seine Verknüpfungsfunktion im europäischen TEN-T-Netz anerkennt und Willens und in der Lage ist, diese auch wahrzunehmen. Dafür ist die verkehrsträgerübergreifende Kapazitätsbetrachtung der Infrastrukturnetze Straße-Schiene-Wasserstraße notwendig. Unter Anerkennung der langen Vorlaufzeiten für



Infrastrukturausbaumaßnahmen und der Tatsache, dass deren kapazitätssteigernde Wirkung erst eintritt, wenn das gesamte Netz bzw. signifikante Netzabschnitte die Durchgängigkeit haben, ist die Diskussion zu eröffnen, wie durch Schaffung von modernen Transporteinheiten aktuell brachliegende Potentiale der Logistikbranche verfügbar gemacht werden können, und so Kapazitätseffekte bei anderen Verkehrsträgern erzeugen. Hierzu wurden in der Anlage 3 der Plan A (Vollausbau ELK gem. BVWP2030) und der Plan B (Aktivierung der vorhandenen Verkehrskapazität bzw. des vorhandenen Transportpotenzials) gegenübergestellt und kommentiert. Die Hansestadt Lübeck sollte die ressortübergreifende Diskussion auf breiter Ebene initiieren und aktiv begleiten.

Diesen Netzgedanken konsequent weiterverfolgend kann die Hansestadt Lübeck durch eine Stärkung der Bahn-HUB-Funktion im Zusammenspiel mit der Schaffung von Bypass-Routen zu einer signifikanten Entlastung des Bahnknotens Hamburg und damit für den gesamten norddeutschen Raum beitragen. Es ist zu prüfen, wie diese Idee in das Programm „Zukunft Schiene Nord“ integriert werden kann. Zudem betrifft das Thema alle norddeutschen Bundesländer. Dafür ist eine Kooperationsgemeinschaft zwischen den Ländern und auch deren Häfen zu etablieren.

Im Gesamtzusammenhang empfiehlt die Hansestadt Lübeck wegen der Dringlichkeit der Umsetzung in Ansehung der Eröffnung der FFBQ bis zum Jahr 2030 eine Beschleunigung oder Vereinfachung von zugehörigen Genehmigungsverfahren für die dringend erforderlichen und in diesem Papier benannten Verkehrsinfrastrukturprojekten zu veranlassen.

Hansestadt LÜBECK 
Lübeck Port Authority



 **PORT OF LÜBECK**

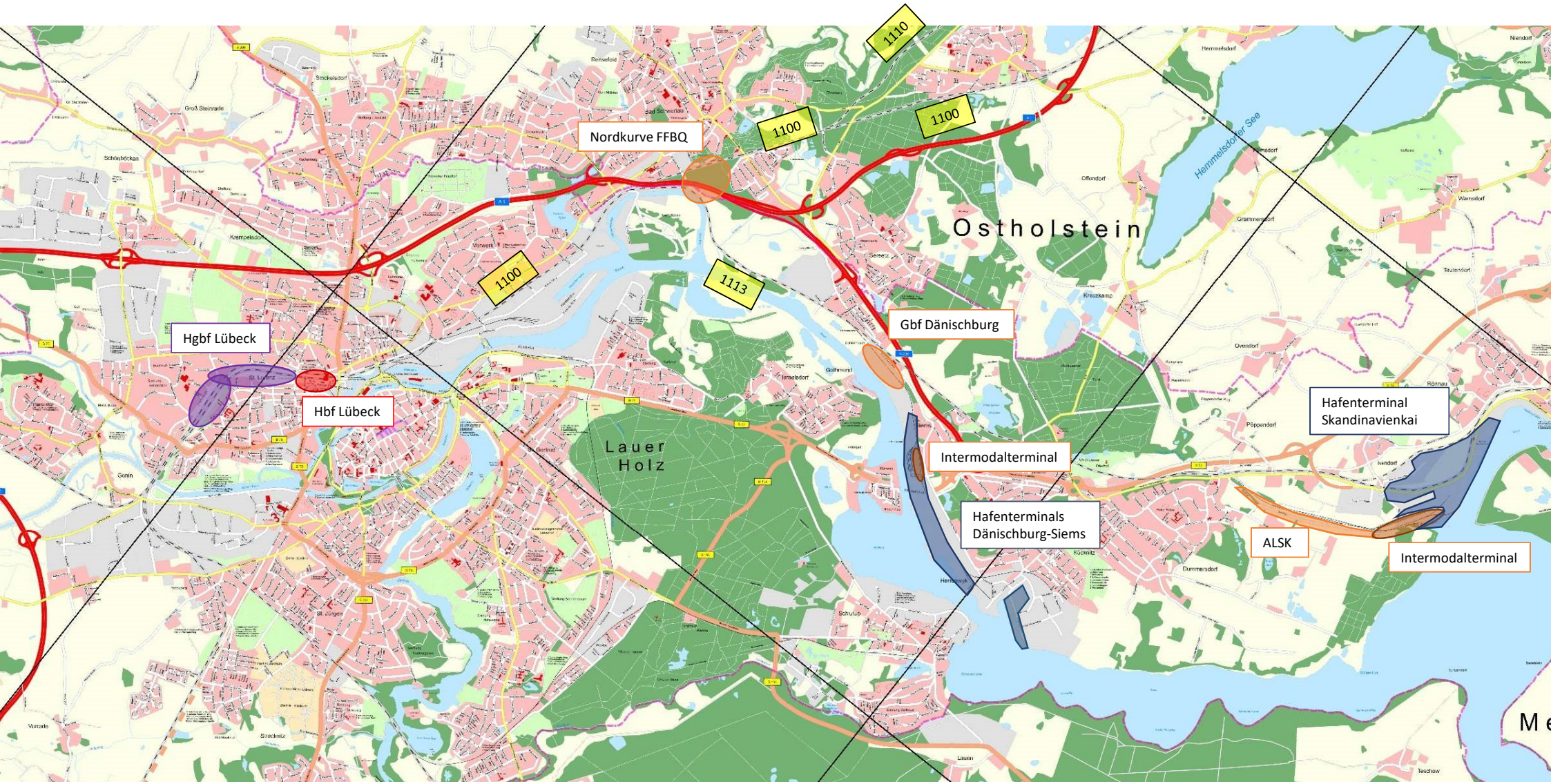
Anlage 1 – Übersichtsplan Lübeck

Anlage 2 – Prioritätenliste Hinterlandprojekte PORT OF LÜBECK

Anlage 3 – Erläuterungen zu ELK-Varianten zur Aktivierung der vorhandenen Verkehrskapazität



Anlage 1 – Übersichtsplan Lübeck



Anlage 2

Wichtigste Hinterlandprojekte aus Sicht des PORT OF LÜBECK

1.1 Straße

- **A21:**
Ausbau der B404 zur A21 in südliche Richtung
4-spurig bis zur A24 und Weiterbau als Ostumfahrung Hamburgs von der A24 bis A39 inklusive der Elbquerung
- **A20:**
Weiterbau von Bad Segeberg bis zum Anschluss an die A7

1.2 Schiene

- **Eisenbahnknoten Hamburg**
 - o Ausbau der **Güterumgebungsbahn** inkl. neuer Kreuzungs- bzw. Überwerfungsbauwerken (Hamburg-Wilhelmsburg und Meckefeld)
 - o Schaffung von **zusätzlicher Kapazität** (2x2 Gleise) bei den **Elbbrücken**
 - o **Bau der S4**
Verbindung von Hamburg-Altona bis nach Bad Oldesloe
Kapazitätserhöhung auf der Strecke HH-HL
- **Bypasslösungen zum Eisenbahnknoten Hamburg**
 - o **Ausbau Strecke Lübeck-Bad Kleinen**
Elektrifizierung und zweigleisiger Ausbau
Bau einer Verbindungskurve bei Bad Kleinen zur direkten Schienenverbindung zwischen Lübeck und Schwerin
 - o **Ausbau Strecke Lübeck-Lüneburg**
Brückensanierung/langfristig Neubau der Elbbrücken
Zweigleisiger Ausbau von Teilstrecken und Elektrifizierung
- **Ausbau der Schienenkapazität im Knoten Lübeck** (insbesondere Zugbildungskapazitäten) inkl. Bau der Nordkurve Lübeck nach Puttgarden im Zusammenhang mit FFBQ

1.3 Wasserstraße/Binnenschifffahrtsstraße

- Trave (Seeschifffahrtsstraße)
Bedarfsanpassung der Trave zwischen Nordermole und den Hafenterminals in Dänischburg-Siems/Schlutup aufgrund der Schiffsgrößenentwicklung
- Elbe-Lübeck-Kanal (Binnenwasserstraßennetz)
Aktivierung der vorhandenen Verkehrskapazität durch Schaffung von zukunftstauglichem Schiffsraum

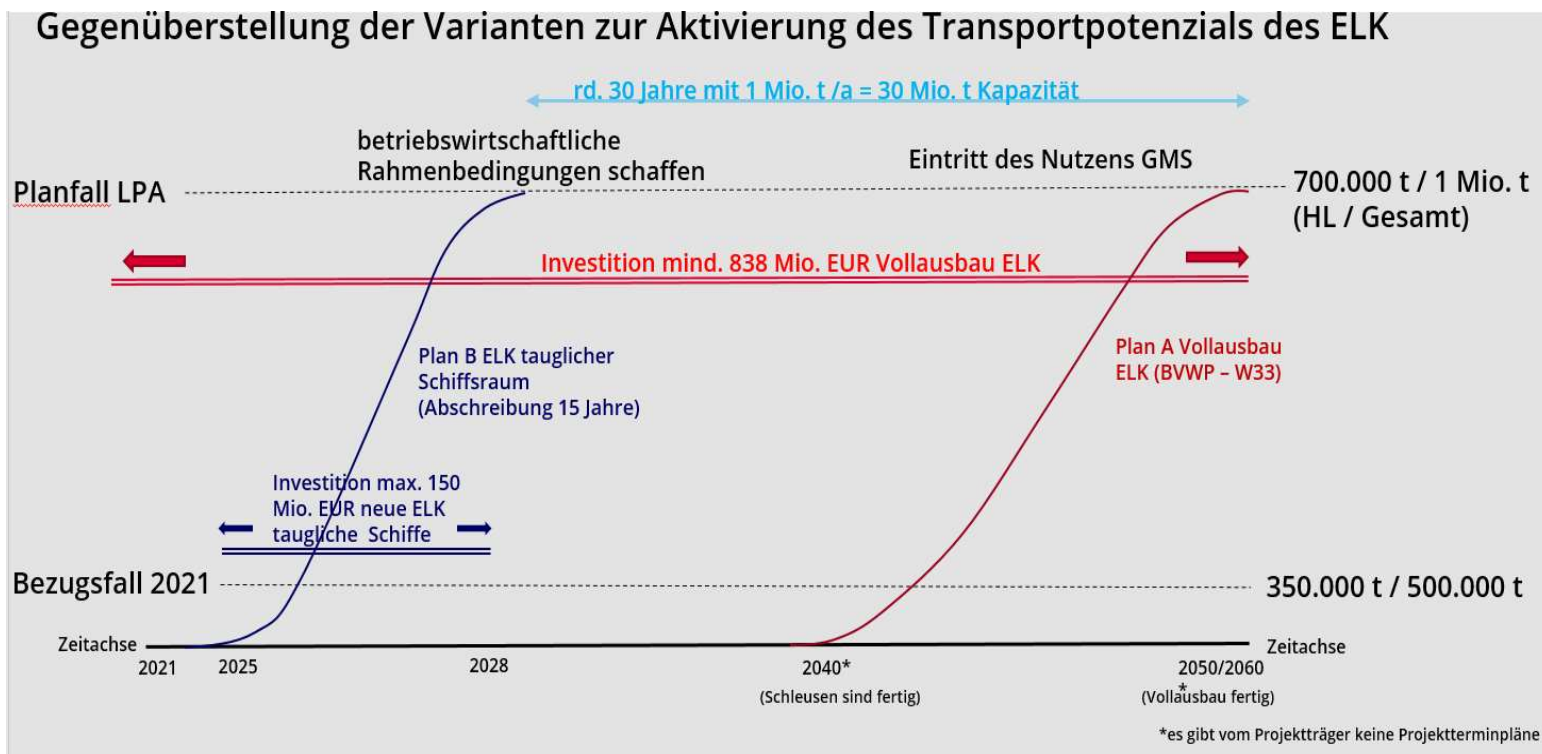


Abbildung 1 – Gegenüberstellung der Varianten zur Aktivierung des Transportpotenzials des ELK

Die Abbildung veranschaulicht den zeitlichen Verlauf und die sich daraus ergebenden Unterschiede zwischen Plan A „Vollausbau Elbe-Lübeck-Kanal“ und Plan B „Elbe-Lübeck-Kanal tauglicher Schiffsraum“. Es wird ersichtlich, dass mit der Umsetzung von Plan B bereits im Jahr 2028 alle benötigten Ziele erfüllt sind und die angestrebte Transportkapazität eintreten kann. Dem gegenüber steht die zeitliche Entwicklung von Plan A. Demnach sollen im Jahr 2040* die Schleusen nach eigener Einschätzung fertig gestellt sein, jedoch ist der geplante Nutzen weiterhin eingeschränkt, weil das GMS dann aufgrund der angepassten Schleusengröße zwar fahren kann, aber nur teilabgeladen aufgrund der beschränkten Wassertiefe den Kanal befahren kann. Erst nach der Fertigstellung des Vollausbaus mit Vertiefung - nach eigener Einschätzung 2050-60* - kann dann der Nutzen des GMS vollständig eintreten. Es wäre für beide eine wirtschaftliche Vergleichbarkeit beider nur teilabgeladenen Varianten zu untersuchen bzw. zu berechnen, denn durch die Aktivierung des Schiffsraums in 2028 kann auch nur wie zu 2040 teilabgeladen gefahren werden. Dabei kann es durchaus sein, dass das GMS hierbei schlechter abschneidet als die jetzige ELK-Schiffsgröße. Erst in 2050-60 ist der vollständige Nutzen des GMS erreicht. Dazu kommt noch das hohe Investitionsvolumen von mindestens 838 Mio. EUR (Stand 2013). Für Plan B sind hier für 30 neue Binnenschiffe (jetzige ELK-Klasse) mit klimafreundlichen Antrieben pro Schiff circa 5 Mio. EUR und somit eine maximale Investitionssumme von 150 Mio. EUR zu veranschlagen. Ein Großteil dieser 150 Mio. EUR wären von der Wirtschaft in Form von Binnenschiffreedern zu tragen, der Bund müsste hier eine Anreizfinanzierung über ein Förderprogramm vornehmen (Bau von neuem Binnenschiffsfrachtraum zur Sicherstellung des zukünftigen Binnenschiffstransports mit klimafreundlichen Antriebe). In der Abbildung 1 der LPA könnten dann schon 2028 1 Mio. t Fracht auf dem ELK beziehungsweise 700.000 t bis Zielort Lübeck (somit eine Verdoppelung) erreicht werden. Insgesamt würde somit für den ELK in den rund 30 Jahren von 2028 bis zum Vollausbau mit der veranschlagten Umschlagtransportmenge von 1 Mio. t pro Jahr rd. 30 Mio.t Transportkapazität nicht zur Verfügung gestellt werden. Das liegt u.a. daran, dass die sehr alten Bestandsschiffe sich nach und nach aus dem Markt zurückziehen und verschrottet werden.

*von der WSV gibt es zum Projekt W33 des BWVP keine Projektterminpläne