

Schriftenreihe Nr.11

FehmarnBeltQuerung (FBQ)

Entwicklungsschub für die intermodalen
Verkehre via Lübeck

Prof.Dr.jur.Michael Stuwe



ISRE

Institut zur Steuerung
R e g i o n a l e r
Entwicklungsprozesse

Fritz-Thiedemann-Ring 20
25746 Heide/Holstein
Tel.: +49 (0) 481/8555-540
Fax.: +49 (0) 481/8555-501
E-mail: stuwe@izsre.de
werner@izsre.de

Wissenschaftliche Leitung:
Prof. Dr. jur. Michael Stuwe
Geschäftsf. Gesellschafterin:
Dipl.-Betr. (FH) Tanja Werner

Impressum

Veröffentlichung des
Instituts zur Steuerung Regionaler Entwicklungsprozesse (IzSRE)
an der Fachhochschule Westküste (FHW)

Wissenschaftliche Leitung:

Prof. Dr. jur. Michael Stuwe

Tel.: 0481/ 8555 540

Email: stuwe@izsre.de

Geschäftsführende Gesellschafterin:

Dipl.-Betr. (FH) Tanja Werner

Tel.: 0431/ 666 564 - 0

Email: werner@izsre.de

Fraunhofer Straße 13

24118 Kiel

Wissenschaftszentrum

Fax: 0431/ 666 564 - 29

Internet: <http://www.IzSRE.de>

<http://www.rqp-beratung.de>

FehmarnBeltQuerung (FBQ)

-Entwicklungsschub für die intermodalen Verkehre via Lübeck-

von

Prof. Dr. jur. Michael Stuwe¹

Perspektiven

Während in den strategischen Mittel- und Langfristplanungen europäischer Operateure und Traktionsanbieter die Vorbereitungen auf die für 2024ff geplante Eröffnung des FehmarnBeltTunnels (FBT) immer konkretere Formen annehmen,² schaut man in den deutschen Ostseehäfen Rostock und Kiel besorgt und angespannt auf die sich anbahnenden Veränderungen in den intermodalen Verkehrsströmen.³

Aber selbst in Lübeck, - gewollt oder ungewollt - geostrategischer Gewinner am Südausgang des neu entstehenden FehmarnBeltKorridors (FBK), dominiert in den Diskussionen um die Folgeabschätzungen der festen Beltquerung immer noch die Frage, ob die feste Querung den Lübecker Häfen mehr schadet oder mehr nutzt.⁴ Die einzigartige, historische Chance der ehemaligen Hansemetropole⁵, wieder zentraler Verkehrsknotenpunkt zwischen Mittel- und Nordeuropa zu werden, wird eher zurückhaltend formuliert und von operativen, tagesaktuellen Problemen überlagert.

Doppelte Bündelungseffekte

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 könnte⁶:

- Zusammenführung intermodaler Schienenverkehre aus Mittel- und Südeuropa mit den Zielgebieten Skandinavien, Russland und dem Baltikum am Standort Lübeck (**Bündelungspunkt 1 ~ ‚nordicjunction‘**)
- Trennung dieser Verkehre nach Zielgebieten, die über die festen Querungen

¹ **Überarbeitete und erweiterte Fassung eines Vortrages, den der Verfasser im Rahmen der Vortragsreihe des Nautischen Vereins Lübeck e.V. am 16.04.2015 in der Schiffergesellschaft zu Lübeck gehalten hat.**

² Vgl. beispielhaft A. Granzow, Samskip Van Dieren Multimodal plant ein paneuropäisches Netz, in: Deutsche Verkehrszeitung (DVZ) vom 09.12.2013.

³ Vgl. ROSTOCK PORT PresseMitteilung, Neue Prognose 2030: Erhebliches Umschlagswachstum der Rostocker Häfen. Prognose steht im Widerspruch zur Bundesprognose, Nr. 15/14 vom 11.12.2014.

⁴ Vgl. H. Klotz, Das Terminal macht Lübeck stark, in: Deutsche Verkehrszeitung (DVZ) vom 11.09.2014.

⁵ Vgl. W. Froese, Geschichte der Ostsee, Völker und Staaten am Baltischen Meer, 2. überarb. Aufl., Gernsbach 2008.

⁶ Vgl. M. Stuwe, Entwicklungsperspektiven der Hafenstandorte am Süd- bzw. Nordausgang des neu entstehenden Fehmarnbeltkorridors (FBK). Interne Hintergrundskizze des IzSRE, Heide 2012.

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,⁷ auf die einzelnen Terminals des Lübecker Hafens (**Bündelungspunkt 2 ~ ‚balticport‘**)

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 Südschwedenverkehre⁸ nach Eröffnung der festen Fehmarnbeltquerung, die wachsenden Tendenzen zur ‚Kontinentalisierung der Seewege‘⁹ sowie die zunehmende Konkurrenz ostwärts gelegener Hafenstandorte¹⁰ verlangen eine frühzeitige, abgestimmte und deutliche Neupositionierung des Standortes Lübeck im internationalen Logistiknetzwerk.

⁷ ‘Kontinentalisierung der Seewege’ – Zur Vertiefung vgl. K.Lange, L.Grabe, Konkurrenz von Land- und Seeverkehr im Ostseeraum, Berlin 2010.

⁸ Vgl. hierzu: Die wirtschaftliche Bedeutung des Lübecker Hafens – Regionalökonomische Verflechtung und Wertschöpfungskette für Stadt und Region. Gutachten im Auftrag der Lübecker Hafengesellschaft mbH, der Hans Lehmann KG, der Stadt Lübeck und der IHK Lübeck. UNICONSULT Universal Transport Consulting GmbH, Hamburg 2012, hier S. 89ff.

⁹ **kombiverkehr PRESSEMITTEILUNG / UNTERNEHMEN** (Frankfurt/Main, 15. Januar 2015) Gleich zu Jahresbeginn erweitert die Kombiverkehr KG, Europas größter Anbieter für die Realisierung intermodaler Verkehre, das europäische Netzwerk eu.NETdirekt+ durch neue Zugprodukte, Kapazitätsausweitungen und der Einbindung einer neuen Fährverbindung im Mittelmeerraum. „Mit dem Ziel, Spediteuren und Logistikunternehmen den Umstieg von reinen Straßentransporten auf die bimodale Kombination aus Straße und Schiene beziehungsweise die trimodale Verknüpfung von Straße, Wasser und Schiene so einfach und effizient wie möglich zu gestalten, setzt Kombiverkehr immer wieder neue Transportlösungen um“, sagt Robert Breuhahn, Geschäftsführer des Frankfurter Unternehmens. „**Gerade im Nordeuropaverkehr reagieren wir auf den vielfachen Wunsch unserer Kunden, eine zusätzliche Alternative über die Ostsee via dem Leitungsweg feste Querung anzubieten.**“ Zusammengefasst vergrößern alle Angebotserweiterungen das Netzwerk von Kombiverkehr um 18 Zug- beziehungsweise Fährabfahrten pro Woche.

Das bestehende Angebot von und nach Schweden erweitert Kombiverkehr in Zusammenarbeit mit der Partnergesellschaft HUPAC mit einem neuen Shuttlezug zwischen Köln-Eifeltor und Malmö Kombiterminal, die erstmals gestern in Süd-Nord-Richtung verkehrte. Über die Bahnknotenpunkte Flensburg und Kopenhagen erreichen Tankcontainer, Wechselbehälter und Sattelanhänger mit vollem Profil P/C 400 die schwedische Küste über die Öresundbrücke. Der Fahrplan sieht wöchentlich vier Abfahrten in jeder Richtung vor: montags, mittwochs, donnerstags und samstags ab Köln, montags, dienstags, donnerstags und samstags ab Malmö. **Neben einem Laufzeitvorteil von zwölf Stunden gegenüber der bisherigen Gatewayverbindung via Hamburg und Lübeck,** zeichnet sich der Zug insbesondere durch weitere Anschlußmöglichkeiten im Netzwerk aus. So sind ab Malmö über das Angebot der Partnergesellschaft Green Cargo unter anderem die schwedischen Terminals in Göteborg und Stockholm sowie Oslo in Norwegen zu erreichen. In Deutschland bestehen Anschlüsse von und nach Basel, Kornwestheim, München und Ulm. International sind Weiterleitungen nach Frankreich, Spanien, Italien, die Schweiz, Slowenien, Griechenland und die Türkei möglich.

Ein **weiteres Zugprodukt von und nach Malmö** wird Kombiverkehr Ende des Monats starten. Ab 28.

Januar werden dann die Region Grafschaft Bentheim und die **niederländische Provinz Drenthe** an das Kombiverkehr-Netz angeschlossen. Der neue **Mehrgruppenzug Coevorden/Bad Bentheim – Malmö v.v. wird die über 900 Kilometer lange Schienenstrecke in weniger als 24 Stunden** in beiden Richtungen zurücklegen. Das neue Angebot...

¹⁰ TT-Line nimmt Betrieb zwischen Swinoujscie und Trelleborg auf. (Online). Available at: <http://www.fahren-aktuell.de/tt-line-nimmt-betrieb-zwischen-swino...> (Zugriff am 19.03.2015).

Voraussetzungen

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

- 1) Bereitstellung ausreichender Schienentrassenkapazitäten zur Realisierung maximaler Bündelungseffekte auf den Standort Lübeck
- 2) Auf- bzw. Umrüstung des Lübecker Hauptgüterbahnhofs zur Teilung /Zusammenführung **zielreiner Flügelzüge** (Mehrgruppenzüge) aus Süd- und Mitteleuropa in landseitige Destinationen und in Zielgebiete, die über den Seeweg erreicht werden sollen (**„nordicjunction“**)
- 3) Sicherung der Folgeäufe vom Hauptgüterbahnhof Lübecks zum künftigen FehmarnBeltTunnel (FBT) und zu den Terminals des Lübecker Hafens
- 4) Umbau der Lübecker Hafenlandschaft in leistungsfähige Terminals mit kurzer Revierfahrt, hoher Abfahrtsdichte und kurzen Liegezeiten für ausgewählte Zielhäfen in Finnland, Russland und im Baltikum (**„balticport“**)

Einschätzungen/Empfehlungen

Während aus heutiger Sicht lediglich die Schienenanbindungen von den Lübecker Hafenterminals zum Hauptgüterbahnhof dem zukünftigen Zusammenspiel zwischen der **„nordicjunction“** und dem **„balticport“** im Großen und Ganzen gerecht würden, stellen sich alle anderen Voraussetzungen als neuralgische Aktionsfelder dar, die bis zur Eröffnung des Fehmarnbelttunnels erhebliche und unverzügliche Investitionen erfordern. Hierbei dürften der Umbau und die Aufrüstung des Lübecker Hauptgüterbahnhofs zu einer **„nordicjunction“** (Railhub) bezüglich ihrer technischen Umsetzung und Finanzierung noch die geringsten Probleme aufwerfen.

Schienentrassenkapazitäten

Von größerer Tragweite und zentrale Wirksamkeitsvoraussetzung zur Erzielung von substanziellen Bündelungseffekten für die Süd- und Mitteleuropaverkehre auf den Standort Lübeck wären sowohl die Kapazitätserweiterung bei vorhandenen Schienentrassen 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 Güterumgebungsbahn 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 Streckenanschnitten zwischen dem Hauptgüterbahnhof (**,nordicjunction‘**) und Lübeck - Kücknitz erfüllen im Prinzip schon heute die Anforderungen an die Durchführung der künftigen Folgeläufe zu/von den Lübecker Hafenterminals (**,balticport‘**).

Dagegen erfordert die Sicherung der Folgeläufe zwischen dem Hauptgüterbahnhof (**,nordicjunction‘**) und dem Portal des zukünftigen **FehmarnBeltTunnels (FBT)** einen nahezu kompletten Streckenneubau auf dem Abschnitt zwischen Bad - Schwartau und Puttgarden inclusive der entsprechenden Querung des Fehmarnsunds.

Ohne eine „leistungsfähige Schienenanbindung...- zweigleisig, elektrifiziert, auf dem Stand modernster Schieneninfrastruktur“¹⁰ wäre ein reibungsloser Zu- bzw. Ablauf der intermodalen Schienenverkehre auf den Lübecker Hauptgüterbahnhof nicht darstellbar und würde seine zukünftige Rolle als **,nordicjunction‘** ad absurdum führen.¹¹

Lübecker Häfen

Der Umbau der Lübecker Häfen i.S.e. **,balticports‘**¹² setzte zunächst einmal die existenzielle Einsicht voraus, dass nach Fertigstellung des FehmarnBeltTunnels den absehbaren und unabwendbaren Mengenverlusten in den südschwedischen Seeverkehren **nur** durch den Ausbau der Destinationen in Richtung Finnland, Russland und ins Baltikum begegnet werden kann.

Hierfür gilt es allerdings, die nach Öresund- und Fehmarnbeltquerung veränderten intermodalen Verkehrsströme¹³ zwischen Kontinental- und Nordeuropa am Lübecker Hauptgüterbahnhof ‚anzuzapfen‘ und die seeseitig zu erreichenden Destinationen auf die Terminals der Lübecker Häfen zu lenken.¹⁴

Diese gewollte Positionierung des Standortes Lübeck als exklusiver land- **und** see-seitiger Bündelungspunkt für **alle** Nordeuropaverkehre muss frühzeitig und umfassend mit der europäischen Logistikszene kommuniziert werden¹⁵ und Eingang find-

¹⁰ Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung – Vorplanung, DB ProjektBau GmbH, Hamburg 2015.

¹¹ Vgl. M. Stuwe, „Europäische Loyalität“, in: Anbindung-FBQ aktuell, Nr. 2, Juni 2015, S. 1 – 4, hier S. 3.

¹² Vgl. im vorliegenden Aufsatz nochmals S. 5, ‚Voraussetzungen‘, hier Pkt. 4.

¹³ 80% der heute über die Jütlandroute transportierten Güter sind für den Transit bestimmt und werden am Tag der Eröffnung der festen FehmarnBeltQuerung über Lübeck und den FehmarnBelt laufen.

¹⁴ ...“der Hauptgüterbahnhof füttert die Häfen“: M. Stuwe, Fehmarnbelt-Tunnel – Entwicklungsschub für den HanseBelt, Vortrag anlässlich der HanseBelt Summer-Lunch am 20. Juli 2015 in Travemünde.

¹⁵ Vgl. Die wirtschaftliche Bedeutung des Lübecker ..., a.a.O, hier S. 92, sowie die Kommunikationsplattformen entsprechender Referenzprojekte: CODE 24, CORRIDOR DEVELOPMENT ROTTERDAM – GENUA und Brenner Corridor Platform (BCP), VORRANGIGES VORHABEN NR.1., „Eisenbahnachse Berlin-Verona/ Mailand-Bologna-Neapel-Messina-Palermo“, ROMA, 18. Mai 2009.

den in die strategischen Langfristplanungen der Anbieter intermodaler Verkehre.¹⁶

.....

¹⁶ Vgl. M. Stuwe, Entwicklungsperspektiven der Hafenstandorte...a.a.O.: *Sichtung und Klärung der Interessenlage aller durch die FBQ tangierten Akteure/Aufbau und Pflege eines vertikalen und horizontalen Interessenportfolios/Erstellen von Kooperationsszenarien und neuen Arbeitsteilungsmodellen/Erarbeiten einer politischen Strategie zur Sicherung der Bündelungseffekte, Folgeläufe und Verkehrsbrechungsprozesse/Schaffung einer professionellen und kontinuierlichen Kommunikationsplattform nach innen und außen zur Flankierung der Entwicklungsprozesse i.w.S.*

Bisher erschienen in der Schriftenreihe des IzSRE

1. M. Stuwe, Wenn die Region wüsste, was sie weiß. Die Rolle der Fachhochschulen im regionalen Wissenstransfer , Schriftenreihe des IzSRE, Nr.1, 12/01, Heide 2001.
2. G. Ott, Wissenstransfer in strukturschwachen Regionen am Beispiel der Westküste Schleswig-Holsteins – Die Bedeutung der Fachhochschule Westküste im Zentrum der regionalen Transferprozesse, Diplomarbeit im Rahmen der Schriftenreihe des IzSRE, Nr. 2, 07/04, Heide 2004.
3. M. Stuwe, Wissen und Wettbewerb – Die Rolle des dezentralen Erfahrungswissens im Wettstreit der Regionen, Schriftenreihe des IzSRE, Nr. 3, 09/04, Heide 2004.
4. M. Stuwe, RegionaleQualitätsPartnerschaft Schleswig-Holstein (RQP_{SH}) – Das Nutzenspektrum für Kreditinstitute in Schleswig-Holstein, Schriftenreihe des IzSRE, Nr. 4, 06/06, Heide 2006.
5. M. Stuwe, RegionaleQualitätsPartnerschaft Schleswig-Holstein (RQP_{SH}) – Prozessinnovation für den Mittelstand in einer wissensbasierten Gesellschaft. Überarbeitete und erweiterte Fassung eines Vortrages anlässlich des KfW – Forums der deutschen Mittelstandsforschung vom 30.-31.10.2008 in Frankfurt/Main, Schriftenreihe des IzSRE, Nr. 5, 03/09, Heide 2009.
6. M. Stuwe, travemündesailing – MaritimesQualitätsCluster (MQC) für Travemünde und Lübeck, Schriftenreihe des IzSRE, Nr. 6, 04/12, Travemünde 2012.
7. M. Stuwe, RegionalerRisikoDialog (RRD) – Strategische Entwicklungsperspektiven für kleine und mittlere Unternehmen (KMU) in Schleswig-Holstein, Schriftenreihe des IzSRE, Nr. 7, 05/12, Heide 2012.
8. S. Munir, Arbeitsintegration – Das schwedische Modell zur Eingliederung von Migranten unter besonderer Berücksichtigung sprachlicher und kultureller Aspekte, Bachelor Thesis im Rahmen der Schriftenreihe des IzSRE, Nr. 8, 06/12, Heide 2012.
9. M. Stuwe, Freiheit und Verantwortung. Gestaltungsauftrag und Gestaltungspotenziale in der nachberuflichen Lebensphase, Schriftenreihe des IzSRE, Nr. 9, 11/14, Heide 2014.
10. A.-C. Kebeck, M. Stuwe, Zukunftsfähigkeit und Wissensmanagement. Die Produktion und Verwertung von neuem Wissen in Netzwerken, Schriftenreihe des IzSRE, Nr. 10, 12/14, Heide 2014.
11. M. Stuwe, FehmarnBeltQuerung (FBQ). Entwicklungsschub für die intermodalen Verkehre via Lübeck, in: Schriftenreihe des IzSRE, Nr. 11, 08/15, Heide 2015.

.....