



► Nr. VO/2013/00095
öffentlich

Lübeck, 14.01.2013

Vorlage

Bereiche:
5.610 - Stadtplanung

Bearbeitung: Christian Stolte (E-Mail: christian.stolte@luebeck.de Telefon: 122-6112)

Gemeinsame Stellungnahme der Lenkungsgruppe Entwicklungssachse A1 zur Aufnahme regionaler Verkehrsinfrastrukturprojekte in den BVWP 2015

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
23.01.2013	Senat	Nichtöffentlich	Senatsberatung
04.02.2013	Bauausschuss	Öffentlich	Vorberatung
26.02.2013	Hauptausschuss	Öffentlich	Vorberatung
28.02.2013	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Stellungnahme wird zugestimmt.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:
Ergebnis:

Koordinierungsbüro Wirtschaft Lübeck (KWL)
– zustimmend

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen
gem. § 47 f GO ist erfolgt:
Begründung:

Ja
 Nein
Betroffenheit gem. § 47 f GO nicht gegeben

Die Maßnahme ist:

neu
 freiwillig
 vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

keine

Begründung:

Die Lenkungsgruppe zur Entwicklungssachse A1 – Kooperation in Schleswig-Holstein beabsichtigt, eine gemeinsame Stellungnahme zur Aufnahme des Ausbaus der Fehmarnsundbrücke, der S-Bahn Linie S 4 und der Bahnstrecke Lübeck-Bad Kleinen als „Vordringlicher Bedarf“ in den Bundesverkehrswegeplan 2015 abzugeben.

Beteiligt sind folgende Gebietskörperschaften und Institutionen der Region:

Hansestadt Lübeck, Kreis Ostholstein, Kreis Herzogtum Lauenburg, Kreis Stormarn, Kreis Segeberg, Landkreis Nordwestmecklenburg, IHK zu Lübeck, IHK zu Schwerin

Anlagen:

1. Gemeinsame Stellungnahme

Senator/in F. - P. Boden

Gemeinsame Stellungnahme zur Aufnahme des Ausbaus der Fehmarnsundbrücke, der S-Bahn Linie S 4 und der Bahnstrecke Lübeck-Bad Kleinen als „Vordringlicher Bedarf“ in den BVWP 2015

Die Kreise Herzogtum Lauenburg, Ostholstein, Segeberg, Stormarn, die Hansestadt Lübeck, der Landkreis Nordwestmecklenburg sowie die IHK zu Lübeck, die IHK zu Schwerin und die Wirtschaftsförderer der Region haben sich zusammengefunden, um gemeinsam die Entwicklung und Stärkung der Fehmarnbeltroute als Entwicklungsachse A 1 von Hamburg bis Puttgarden voran zu bringen. Sie beziehen mit Blick auf die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) und der Realisierung der festen Fehmarnbelt-Querung gemeinsam Position zu erforderlichen Schieneninfrastrukturmaßnahmen entlang dieser Achse.

Die feste Querung über den Fehmarnbelt ist eines der wichtigsten Infrastrukturprojekte für Norddeutschland. Sie schafft darüber hinaus eine Wachstumsachse von der Metropolregion Hamburg über Lübeck und Schwerin bis nach Malmö/ Kopenhagen und eröffnet die einmalige Chance, die wirtschaftlichen Gewichte innerhalb der EU ein Stück nordwärts zu verschieben. Diese Bewertung ist getragen von der Erkenntnis, dass die Wirtschaftsbeziehungen zwischen Norddeutschland und den skandinavischen Ländern traditionell stark ausgeprägt sind und die Verkehrsmengen in den nächsten Jahren aufgrund des Wirtschaftswachstums im Ostseeraum weiterhin deutlich steigen werden. Die feste Querung über den Fehmarnbelt einschließlich ihrer Hinterlandanbindungen wird die Standortqualität im Einzugsbereich der Achse zwischen Hamburg und Malmö nachhaltig verbessern und ist Schlüssel für Wachstum und Beschäftigung in der gesamten Region. Dies setzt zwingend einen anforderungsgerechten Ausbau der landseitigen Straßen- und Schieneninfrastruktur beiderseits der festen Querung voraus, der unter Berücksichtigung der gewachsenen räumlichen Strukturen erfolgen muss. Nur dann kann dieses Jahrhundertbauwerk seine volks- und verkehrswirtschaftlich positiven Wirkungen voll entfalten.

Die feste Querung über den Fehmarnbelt wird von der Europäischen Union als Vorhaben von hohem Stellenwert betrachtet. In den Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) sind die Querung sowie der Ausbau der Schienenhinterlandanbindungen in Deutschland und Dänemark als Bestandteil der Achse in der Liste der vorrangigen Projekte enthalten. Damit wird die feste Fehmarnbelt-Querung zu einem Schlüsselprojekt zur Vollendung der zentralen Nord-Süd-Achse zwischen Skandinavien und Mitteleuropa. Der Ausbau der Schieneninfrastruktur zwischen den Metropolregionen Hamburg und Kopenhagen als Hochgeschwindigkeitsverbindung ist aus verkehrspolitischer Sicht wünschenswert, für ein schnelles Zusammenwachsen der Regionen förderlich und sollte als langfristige Option weiter verfolgt werden. Vor diesem Hintergrund fordern die IHK zu Lübeck, die IHK zu Schwerin, die Kreise Ostholstein, Stormarn, Segeberg, Herzogtum Lauenburg, der Landkreis Nordwestmecklenburg, die Hansestadt Lü-

beck und die Wirtschaftsförderungsgesellschaften den zügigen und anforderungsgerechten Ausbau der landseitigen Schieneninfrastruktur der Fehmarnbelt-Querung. Besonders wichtig hierbei ist die Anpassung der Verkehrsinfrastruktur zur Beseitigung der Engpass-situation in den Bahnknoten Lübeck, Hamburg und Hannover mittels der Entwicklung einer Bypass-Lösung zur Umfahrung des Knotens Hamburg über Lübeck - Bad Kleinen (zweigleisiger Ausbau, Elektrifizierung, Neubau der Kurve Bad Kleinen), der Ausbaus der S-Bahn Linie S 4 sowie der Ausbau der Fehmarnsundbrücke.

Die Bypass-Lösung für den Zugverkehr mittels der Bahnstrecke Lübeck - Bad Kleinen halten die Gutachter der Hanseatic Transport Consultancy (HTC) in dem 2010 veröffentlichten Gutachten „Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur auf der Achse Hamburg - Puttgarden im Zuge einer festen Fehmarn-Beltquerung“ für dringend notwendig: „Ohne signifikante Erweiterungen an diesen Stellen (u.a. Fehmarnsundbrücke, Anmerkung des Autors) (...), wird es (...) nicht möglich sein, eine größere Anzahl von Zügen zwischen Bad Schwartau und Puttgarden in angemessener Qualität über die FBQ verkehren zu lassen. (...) Eine (...) Entlastung des Nord-Süd-Korridors kann von einem Bypass über Bad Kleinen - Magdeburg ausgehen (...).“¹ „Durch die Elektrifizierung dieser Strecke könnten auch die Kapazitäten von Lübeck in Richtung Osten stärker genutzt werden. Zusätzlicher Nutzen bringt eine Verbindungskurve bei Bad Kleinen in Richtung Schwerin, die ein Kopfmachen des Zuges überflüssig macht und somit Kosten spart.“² Somit wird die Verbindung von Zügen zwischen Lübeck und Schwerin wesentlich vereinfacht.

„Die prognostizierten bzw. geplanten Zugzahlen über den Fehmarnbelt können (...) nicht aufgenommen werden, ohne dass Engpässe oder Qualitätseinbußen hinzunehmen sind.“³ Um einen reibungslosen Verkehr zu gewährleisten, empfehlen die Gutachter der HTC den Ausbau und die Realisierung der S 4 von Hamburg bis Ahrensburg bis zur Eröffnung der festen Fehmarnbelt-Querung anzustreben.⁴ Zu diesem Schluss kommen auch die Berater Georg & Ottenströer sowie Regionomica in dem Regionalen Entwicklungskonzept in Folge einer festen Fehmarnbelt-Querung, so dass ohne den Ausbau der S-Bahn Linie S 4 das durch die feste Fehmarnbelt-Querung entstehende erhöhte Verkehrsaufkommen zusätzlich bewältigt werden müsste und der Ausbau oder zumindest ein separates Gleis für die S4 zu einer Entlastung führen würde.⁵

Der Verkehrsfluss über die Fehmarnsundbrücke - die derzeit zwei Fahrspuren und ein Eisenbahngleis enthält - wird sich nach Fertigstellung der festen Fehmarnbelt-Querung verstetigen. Dennoch ist in den aktuellen Planungen, die einen Neubau der Fehmarnsundbrücke nicht vorsehen, zwingend die rechtzeitige Planung eines Ersatz oder Erweiterungsbauwerkes zu berücksichtigen. Die derzeitigen Planungen hinsichtlich der Infra-

¹ HTC 2010, „Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur auf der Achse Hamburg - Puttgarden im Zuge einer festen Fehmarn-Beltquerung“, Seite 3

² HTC 2010, „Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur auf der Achse Hamburg - Puttgarden im Zuge einer festen Fehmarn-Beltquerung“, Seite 88

³ HTC 2010, „Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur auf der Achse Hamburg - Puttgarden im Zuge einer festen Fehmarn-Beltquerung“, Seite 89

⁴ HTC 2010, „Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur auf der Achse Hamburg - Puttgarden im Zuge einer festen Fehmarn-Beltquerung“, Seite 89

⁵ Georg & Ottenströer, Regionomica 2010, „Regionales Entwicklungskonzept in Folge einer festen Fehmarnbelt-Querung“, Seite 119

struktur auf der Landseite dürfen einer Kapazitätserweiterung zu einem späteren Zeitpunkt nicht im Wege stehen. Der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein kommt in der 2012 veröffentlichten Simulation „Vierstreifiger Ausbau der B 207 zwischen Heiligenhafen und Puttgarden - Verkehrsflusssimulation Abschnitt Großenbrode - Avendorf“ zu folgendem Schluss: „Durch den deutlichen Zuwachs an Verkehr in der Urlaubszeit wird die Kapazitätsgrenze im zweistreifigen Bereich überschritten und der Verkehr staut sich. Die Staulängen steigen in der betrachteten Spitzenstunde auf bis zu 1,5 km im Zufluss der A1/B207 an. Damit erstrecken sich die Störeinflüsse im ungünstigsten Fall jeweils bis in die Bereiche der Anschlussstellen Avendorf bzw. Großenbrode.“⁶

Um den Ausbau dieser Infrastrukturprojekte noch rechtzeitig vor der Eröffnung der festen Fehmarnbelt-Querung sicherzustellen fordern die Unterzeichner gemeinsam die Landesregierungen in Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern nachdrücklich auf, die Dringlichkeit des Ausbaus der Fehmarnsundbrücke, der Bahnstrecke Lübeck - Bad Kleinen einschließlich des Neubaus der Bahnkurve Bad Kleinen und des Ausbaus der S-Bahn Linie S 4 gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bereits in der Konzept- und Erarbeitungsphase des neuen BVWP 2015 deutlich zu machen. Die Vorhaben sind als vordringlicher Bedarf in den BVWP 2015 aufzunehmen. Dabei wird die zeitgleiche Fertigstellung spätestens mit Inbetriebnahme der festen Fehmarnbelt-Querung für unbedingt erforderlich gehalten.

Gerd Krämer
Landrat des Kreises
Herzogtum Lauenburg

Reinhard Sager
Landrat des Kreises Ostholstein

Jutta Hartwig
Landrätin des Kreises Segeberg

Klaus Plöger
Landrat des Kreises Stormarn

Bernd Saxe
Bürgermeister der
Hansestadt Lübeck

Matthias Schulz-Kleinfeldt
Hauptgeschäftsführer der
IHK zu Lübeck

Birgit Hesse
Landrätin des Landkreises
Nordwestmecklenburg

Siegbert Eisenach
Hauptgeschäftsführer der
IHK zu Schwerin

⁶ Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein 2012 „Vierstreifiger Ausbau der B 207 zwischen Heiligenhafen und Puttgarden - Verkehrsflusssimulation Abschnitt Großenbrode - Avendorf 2012“, Seite 7