



Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Michael Stödter (E-Mail: michael.stoedter@luebeck.de Telefon: 122-6128)

Zukünftiger Schieneninfrastrukturausbau in der Region Lübeck im Zuge der FFBQ-Hinterlandanbindung

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
15.01.2024	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
05.02.2024	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
12.02.2024	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
27.02.2024	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
29.02.2024	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Durch die Vielzahl zukünftiger Bau- und Sanierungstätigkeiten der Deutschen Bahn AG im Zuge der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) entstehen in den kommenden Jahren neben Chancen auf eine bessere Anbindung auch diverse Herausforderungen für die Hansestadt Lübeck. Denn vielfach gehen die von der DB InfraGO AG (früher: DB Netz AG) avisierten Ausbauprojekte noch nicht weit genug, weisen Unzulänglichkeiten in der Koordination auf oder berücksichtigen nicht im erforderlichen Umfang die Interessen der Region und der Hansestadt Lübeck. Dieser Bericht soll einen Überblick über die aktuellen Themen und die Aktivitäten der Hansestadt Lübeck hierzu geben.

Bericht:

Die Hansestadt Lübeck ist überzeugt davon, dass die Realisierung der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) mit deren Schienenhinterlandanbindung und – im Zuge dessen – dem Neu- und Ausbau von Schienenstrecken im Raum Lübeck der wirtschaftlichen Entwicklung der gesamten Region zu Gute kommen kann und kommen sollte sowie dem Klimaschutz und der Verkehrswende dient.

Die Hansestadt setzt sich bereits seit einigen Jahren für die nachhaltige Stärkung der Schiene und so beispielsweise auch für die Realisierung einer sog. Regio-S-Bahn ein. Diese wichtige Stärkung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) soll über ein dichteres Netz von Stationen und einen Ausbau des Angebots auf einen Halbstundentakt auf den wichtigsten auf Lübeck zulaufenden Relationen den stetig wachsenden Fahrgastzahlen Rechnung tragen und weitere Menschen dazu bewegen, dem Angebot auf der Schiene den Vorzug vor der Nutzung des PKW zu geben. Ebenso sieht die Hansestadt Lübeck eine große Chance in

den neuen Möglichkeiten zur Anbindung im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), da Lübeck durch die FFBQ in die Mitte der Fernverkehrsverbindung Kopenhagen – Hamburg /– Berlin rückt, was unseren Wirtschaftsstandort weiter festigt und stärkt.

Darüber hinaus ergeben sich durch die FFBQ auch Potentiale, die schienenseitige Anbindung des Lübecker Hafens an die europäischen Schienengüterverkehrsnetze so zu verbessern, dass diese eine Qualität aufweist, die der Bedeutung und Entwicklung des Port of Lübeck gerecht wird: Zur besonderen Bedeutung einer hier dringend benötigten Kapazitätsausweitung der Schiene in und um Lübeck hat die LPA bereits 2022 ein entsprechendes Verkehrswendepapier verfasst (vgl. <https://portofluebeck.com/de/projekte/verkehrswende>) und mit VO/2023/11950 der Politik berichtet. Schon jetzt gibt es Probleme bei der Abwicklung des Schienengüterfernverkehrs und die Kapazität der Infrastruktur reicht im heutigen Bestand schon nicht aus.¹ Aufgrund der zukünftigen noch zusätzlichen FFBQ-Verkehre gibt es absehbar gar keine Möglichkeit mehr, noch mehr Schienengüterfernverkehr unterzubringen – dies ist jedoch zwingend nötig für einen gut funktionierenden Hafenbetrieb.

Viergleisiger Ausbau des Nordzulaufs des Lübeck Hbf:

Vor dem Hintergrund der großen Zukunftsbedeutung der zuvor genannten Projekte begrüßt die Hansestadt Lübeck die Entscheidung des Bundesverkehrsministeriums, die Errichtung einer Drei- bzw. Viergleisigkeit zwischen Lübeck Hbf und Abzw. Waldhalle in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufzunehmen.

Leider musste die Hansestadt Lübeck jedoch im Planungsprozess der DB Netz AG (jetzt: DB InfraGO AG) feststellen, dass der drei- bzw. viergleisige Ausbau im Zuge der aktuellen Planungen zur FFBQ-Schienenhinterlandanbindung noch nicht realisiert bzw. planerisch berücksichtigt werden soll. Vertreter:innen der Hansestadt werden so beispielsweise im Rahmen der Gespräche zur Aufgabe des Bahnübergangs Teerhofinsel und der Schaffung eines streckenparallelen Ersatzwegs durch die DB Netz AG (jetzt: DB InfraGO AG) nicht müde zu betonen, wie wichtig es ist, schon jetzt eine Viergleisigkeit in den Planungen zu berücksichtigen. Alle Bemühungen und Hinweise verfangen bei der DB bislang nicht erfolgreich und so droht nach Abschluss der Bautätigkeiten zur FFBQ-Anbindung ein erneuter Planungs- und Realisierungsprozess, der dann erst mit einigen Jahren Verzögerungen, vermutlich weiteren Sperrungen und letztlich unter weiterem Einsatz öffentlicher Mittel den endgültigen Ausbauzustand herstellt.

Bereits seit einigen Monaten führt die DB InfraGO AG im Rahmen der Planungen für die FFBQ umfangreiche Öffentlichkeitsbeteiligungen in Kooperation mit der Hansestadt Lübeck durch – z. B. zur Ausgestaltung der Lärmschutzwände oder zur Anbindung der Teerhofinsel. Vor diesem Hintergrund ist es sehr problematisch, wenn im Zuge des FFBQ-Planfeststellungsverfahrens Lärmschutzwände sowie ein Ersatzweg zur Teerhofinsel errichtet werden, um diese dann wenige Jahre später im Zuge eines erneuten Planfeststellungsverfahrens für den viergleisigen Ausbau der Strecke nochmals zu verlegen.

Auch ist mit dem durch die DB InfraGO AG vorgesehenen Umbau des Abzweigs Waldhalle definitiv keine Regio-S-Bahn Lübeck in der gewünschten Form machbar. Hierzu ist an der Stelle dann zu wenig Kapazität vorhanden, was ebenso massiv die weitere Entwicklung unserer Häfen beeinträchtigt.

Die Hansestadt Lübeck hat bereits das Land Schleswig-Holstein sowie den Bund über diese Umstände informiert. Von Seiten des Bundes wurde dabei durch das Verkehrsministerium mit Verweis auf die termingerechte Realisierung der FFBQ-Hinterlandanbindung und Einhal-

¹ Abhängig vom Wochentag verkehren aktuell auf der Infrastruktur der Lübecker Hafenbahn zwischen 22 und 60 Zügen je Tag. Teilweise gab es/gibt es auch eine noch höhere Auslastung.

tung des zugehörigen deutsch-dänischen Staatsvertrags darauf hingewiesen, dass die Viergleisigkeit noch nicht in den aktuellen Planungen berücksichtigt werden kann – auch nicht im Sinne einer Aufwärtskompatibilität, die eine spätere Realisierung vereinfachen könnte.

Von Seiten des Landes erfolgte jedoch aus dem Wirtschaftsministerium die Klarstellung im Hinblick auf eine möglichen Aufwärtskompatibilität der aktuellen Planungen der DB InfraGO AG für einen späteren viergleisigen Ausbau „durch Flächenfreihaltungen und Bauvorleistungen“.

Die Hansestadt Lübeck wird sich weiterhin für den schnellstmöglichen viergleisigen Ausbau einsetzen.

Fehlende Redundanz für den Port of Lübeck im Zuge der Generalsanierung(en):

Bisherige Planungen der DB InfraGO AG sehen eine Generalsanierung der Strecke 1120 (Lübeck – Hamburg) mit fünfmonatiger Vollsperrung Ende 2027 sowie eine Sanierung und einen Ausbau der Strecke 1122 (Lübeck – Bad Kleinen) mit Vollsperrung von Anfang 2026 bis Ende 2027 vor. Hierbei droht die große Gefahr einer faktischen schienenseitigen Abkoppelung des Port of Lübeck mit einschneidenden Problemen, wenn entweder sowohl die Strecken 1120 als auch 1122 gleichzeitig gesperrt werden oder aber die Strecke nach Hamburg gesperrt wird ohne vorherige grundlegende Ertüchtigung der Strecke nach Bad Kleinen bzw. der Strecke von Lübeck nach Büchen und Lüneburg (Strecke 1121).

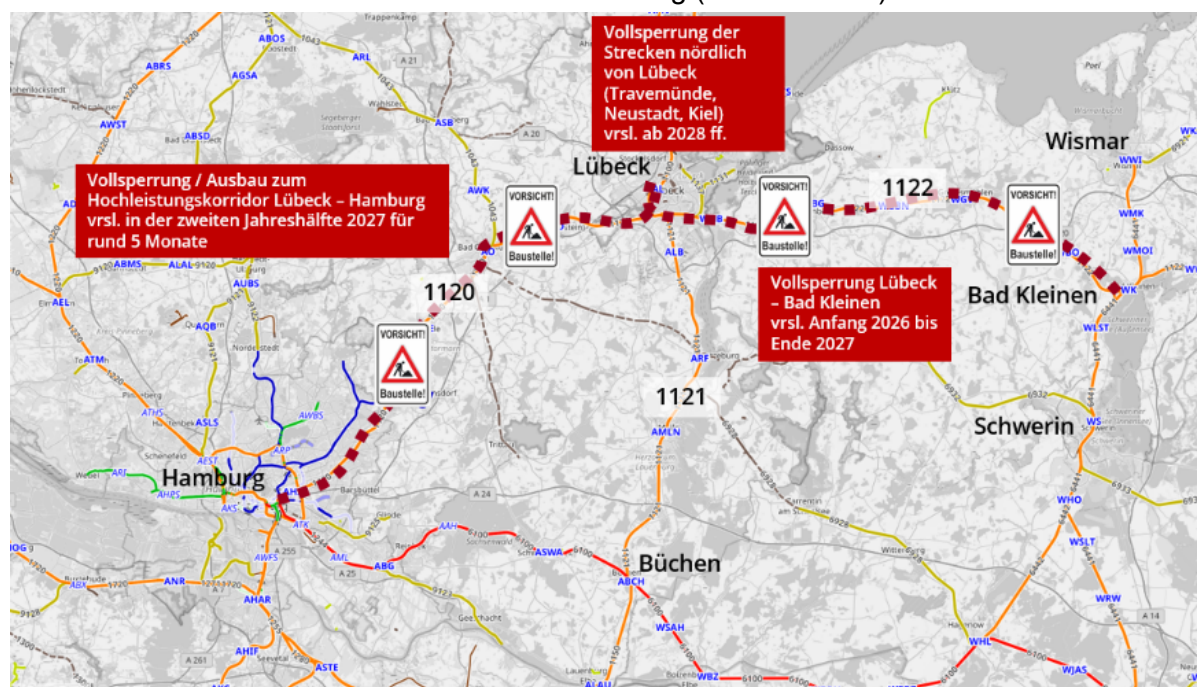


Abb. 1: Übersichtskarte über die Strecken 1120, 1121 und 1122 – alle Daten sind vorläufige Angaben. Kartengrundlage: Openrailwaymap

Die Hansestadt Lübeck fordert schon seit Jahren neben dem Ausbau der Strecke 1121 (Lübeck – Büchen - Lüneburg), als leistungsfähigen Bypass von Hamburg, auch den Ausbau der Strecke 1122 als leistungsfähiger Ostkorridor für die Lübecker Häfen. Das heißt: Inklusive Elektrifizierung, Einrichtung von Doppelspurinseln, partieller Anhebung der Strecken höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h und Bau der Verbindungskurve zur direkten Südanbindung bei Bad Kleinen.

Die eingleisige und unelektrifizierte Strecke Lübeck – Büchen (Strecke 1121), über die im Falle einer gleichzeitigen Sperrung der Strecken 1120 und 1122 sämtliche Güterverkehre sowie umgeleitete Personenverkehre abgewickelt werden müssten, ist nach Kenntnislage der Hansestadt gar kein adäquater Ersatz: Denn die Büchener Strecke (1121) ist im Hinblick

auf Zuglängen- und -gewicht gegebenenfalls nicht für den Schienengüterfernverkehr geeignet. Zudem steht in Frage, ob der Ausbaustandard der Strecke den Belastungen schwerer Güterzüge standhält. Darüber hinaus bestehen große Zweifel an ausreichenden Kapazitäten aufgrund der Eingleisigkeit sowie der geringen Anzahl und Dimensionierung von Kreuzungsmöglichkeiten. Die Nutzung der Strecke 1121 macht darüber hinaus für den Güterverkehr aufgrund fehlender Kapazitäten im Bahnhof Büchen einen Traktionswechsel bzw. ein Kopfmachen in Boizenburg oder sogar in Ludwigslust erforderlich. Der Kombinierte Verkehr würde dadurch als wichtiges Standbein der Lübecker Hafenwirtschaft als Produkt mit Blick auf die Schnelligkeit und Kosten unattraktiv.

Die Hansestadt Lübeck hat hier gegenüber Bund und Land bereits mehrfach ihren Standpunkt klargemacht, die Generalsanierung der Strecke 1120 (Lübeck – Hamburg) zu verschieben, bis die Strecken 1121 (Lübeck – Büchen – Lüneburg) und 1122 (Lübeck – Bad Kleinen) eine Leistungsfähigkeit aufweisen, mit der Güterzüge vertretbar umgeleitet werden können. Ansonsten sind die wirtschaftlichen Folgen für den Port of Lübeck und für die Unternehmen am Standort Lübeck nicht vertretbar.

Gleichzeitig soll gemeinsam mit der NAH.SH dem Umstand Sorge getragen werden, dass es zur Zeit der Streckensperrungen nicht zu einem massiven Abwandern von Fahrgästen weg vom Schienenpersonennahverkehr (SPNV) hin zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) kommt. Entsprechend müssen via Büchen auch hinreichende Kapazitäten für den SPNV geschaffen werden und gleichzeitig der Schienenersatzverkehr (SEV) so ausgestaltet werden, dass dieser sich durch eine volle Zuverlässigkeit und Verbindlichkeit für den Fahrgast auszeichnet. Die chaotischen Zustände beim SEV auf den Strecken nach Travemünde, Hamburg und Neustadt im September 2023 müssen mahnendes Beispiel sein und dürfen sich nach Ansicht der Hansestadt Lübeck nicht wiederholen. Ebenso muss dringend der Bereitstellung ausreichender Kapazitäten im Sinne der Verkehrssicherheit Rechnung getragen werden, um die Beförderung stehender Fahrgäste im Bus auf der Autobahn mit mehr als 60 km/h künftig zu vermeiden.

Strategisches Aus für die Bäderbahn im Zuge der FFBQ-Planungen:

Anfang September 2023 wurde durch die DB Netz AG (jetzt: DB InfraGO AG) und das Land Schleswig-Holstein ein (erneutes) Aus für die Bäderbahn im Fehmarnbelt-Dialogforum verkündet. Die Begründung hierfür fußte primär auf der Annahme der jetzigen DB InfraGO AG, mit einer stillgelegten Bäderbahntrasse einfacher und schneller durch das Planfeststellungsverfahren für die FFBQ-Hinterlandanbindung zu kommen, um den ohnehin ambitionierten Zeitplan zur termingerechten Fertigstellung der Neubaustrecke bis 2029 noch halten zu können. So hat sich die Bundesrepublik Deutschland dem Königreich Dänemark gegenüber mit Staatsvertrag dazu verpflichtet, fristgerecht zur Fertigstellung des neuen Fehmarnbelttunnels auch mit einer leistungsfähigen Schienen- und Straßenanbindung fertig zu sein.

Im Hinblick auf die Bäderbahn kommt die Hansestadt Lübeck jedoch zu einer gänzlich anderen Einschätzung und sieht gar nicht die Notwendigkeit, diese für die Region so wichtige Infrastruktur für die Neubaustrecke zu „opfern“. Denn eine Planung der Neubaustrecke ohne Anbindung der Bäderbahn führt nach den der Hansestadt vorliegenden Erkenntnissen nicht etwa zur beabsichtigten Beschleunigung der Maßnahme, sondern vielmehr zu erheblichen Verzögerungsrisiken einer termingerechten Fertigstellung der FBQ-Hinterlandanbindung. So würde die Planfeststellung erheblich verzögert, wenn erst eine Stilllegungsentscheidung abgewartet werden müsste. Weil mit der Norddeutschen Eisenbahngesellschaft (NEG) ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) mit seriösem Übernahmeinteresse vorhanden ist und überdies gegen eine Stilllegung mit erheblichem Widerstand aus der Region zu rechnen ist, ist eine zustimmende Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes über einen Antrag auf Stilllegung der Bäderbahn durch die DB nicht zu erwarten.

Ein Aus der Bäderbahn birgt die Gefahr einer möglichen Halbierung der Fahrgastzahlen, was ein schwerer Schlag für die Verkehrswende in der Region wäre. Aus einer Studie des Büros HTC im Auftrag der IHK zu Lübeck und des Kreises Ostholstein aus 2018 geht hervor:

„Im Auftrag der DB AG wurde seinerzeit berechnet, dass rd. 50% der Nachfrage dadurch entfallen würde, dass die Bahnhöfe an der Neubaustrecke zum Teil weit außerhalb der Ortschaften liegen. [...] Die Raum-Zeit-Beziehungen in die Agglomerationszentren wie Lübeck und Hamburg verschlechterten sich dann deutlich. Entsprechend mehr Verkehr wird auf Bundes- und Landesstraßen sowie auf Autobahnen stattfinden, das Verkehrsangebot von Zug und Bus wird entsprechend weniger als bisher angenommen werden. Es dürfte dann nur eine Frage der Zeit sein, bis hier eine unzureichende Wirtschaftlichkeit zur Einstellung von Verkehren führen muss. In einer Zeit wachsender Umweltprobleme, die maßgeblich auch auf energie-ineffiziente Verkehrssysteme zurückzuführen sind, dürften andere Akzentsetzungen angezeigt sein.“

Und weiter: *„[Es] ist allen betroffenen Bahnhöfen gemeinsam, dass eine Verlagerung des SPNV auf die Neubaustrecke zu einer Verschlechterung der Ist-Situation führt, indem die neuen Zughalte eine größere Entfernung von den Ortszentren aufweisen. Diesem Umstand muss durch die Schaffung eines Zubringerverkehrs begegnet werden, wobei sicherlich die Fahrgäste – sowohl die ortsansässigen als auch die Touristen – diesen eingerichteten Service nicht als einen gleichwertigen Ersatz ansehen werden. Vielmehr ist damit zu rechnen, dass trotz der Einrichtung eines Zubringerverkehrs in den vom Tourismus geprägten Orten ein Rückgang der Fahrgastzahlen zu verzeichnen sein wird. Die zurückgehenden Zahlen haben dabei nicht nur einen Bedeutungsverlust des SPNV zur Folge, sondern sie führen auch zu einer Mehrbelastung der öffentlichen Haushalte der betroffenen Gemeinden.“*

In einer ganz aktuellen Vergleichsrechnung im neuen Verkehrsmodell der Hansestadt Lübeck, bei der das Zukunftsszenario einer Regio-S-Bahn nach Neustadt mit Führung über die Neubaustrecke mit einer Regio-S-Bahn mit Führung über die Bestandstrasse der Bäderbahn verglichen wurde, kommt zu einem ähnlichen Ergebnis: Bei einem direkten linienhaften Vergleich gibt es für den jeweils am stärksten ausgelasteten Streckenabschnitt eine Halbierung der Fahrgastzahlen bei der Führung der Regio-S-Bahn über die Neubaustrecke mit ihren ortsfernen Stationen – dieser Fahrgastverlust lässt sich auch nicht durch den bei diesem Szenario unterstellten, relativ gut nachgefragten neuen Shuttlebus im 30-Min.-Takt mit guten Zuganschlüssen ausgleichen, sodass in der Summe dann letztlich immer noch mehr als 1.000 ÖV-Fahrten pro Tag verloren gehen.

Die tatsächlichen Fahrgastverluste dürften in der Realität sogar noch deutlich größer ausfallen, denn die Modellrechnung bezieht sich auf Alltagsverkehre. Überregionale touristische Zielverkehre mit längerem Aufenthalt, Wochenend- oder Festivalverkehre, sind hierbei noch gar nicht inbegriffen. Auch ist vollkommen unklar, wie bei dem unterstellten Shuttlebus für Spitzentage im Sommer mit entsprechend sehr hohen Fahrgastmengen ein geeignetes Dispositionskonzept inklusive Vorhalten von Zusatzbussen und Zusatzfahrpersonal überhaupt organisatorisch und wirtschaftlich funktionieren soll.

In der Summe würde eine Regio-S-Bahn auf der Neubaustrecke zu insgesamt höheren Kosten (u. a. für den Shuttlebus), zu deutlich weniger Fahrgästen und zu mehr Autofahrten führen, von denen auch die Hansestadt Lübeck in negativer Weise betroffen wäre.

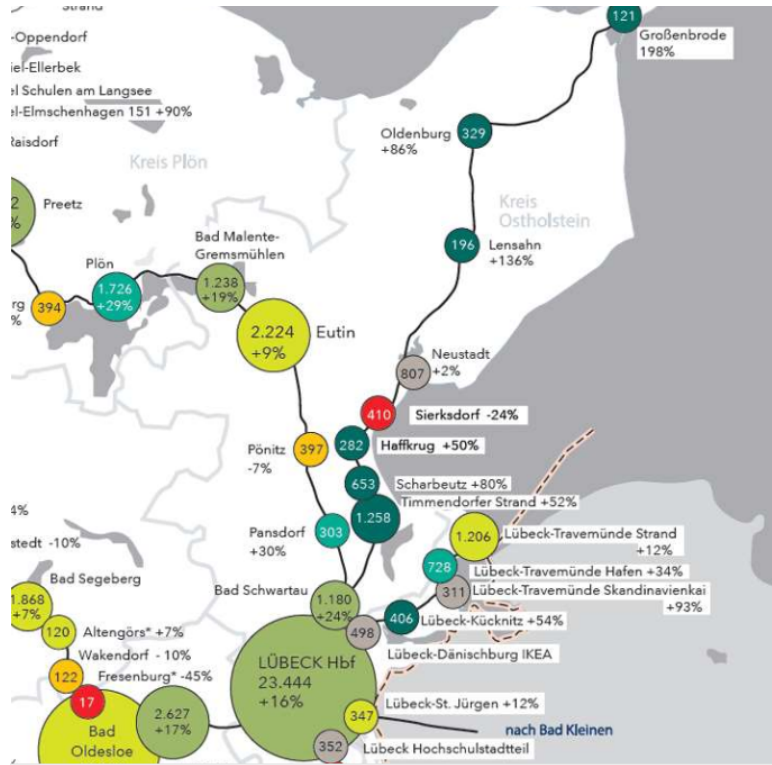


Abb. 2: Zwischen 2013 und 2019 sind laut einer Auswertung der NAH.SH die Fahrgastzahlen vor allem an den Bahnhöfen stark gestiegen, die nun nach den Planungen der DB Netz aufgegeben werden sollen: Timmendorfer Strand: +52 %, Scharbeutz: +80 % und Haffkrug: +50 %. Karte: NAH.SH

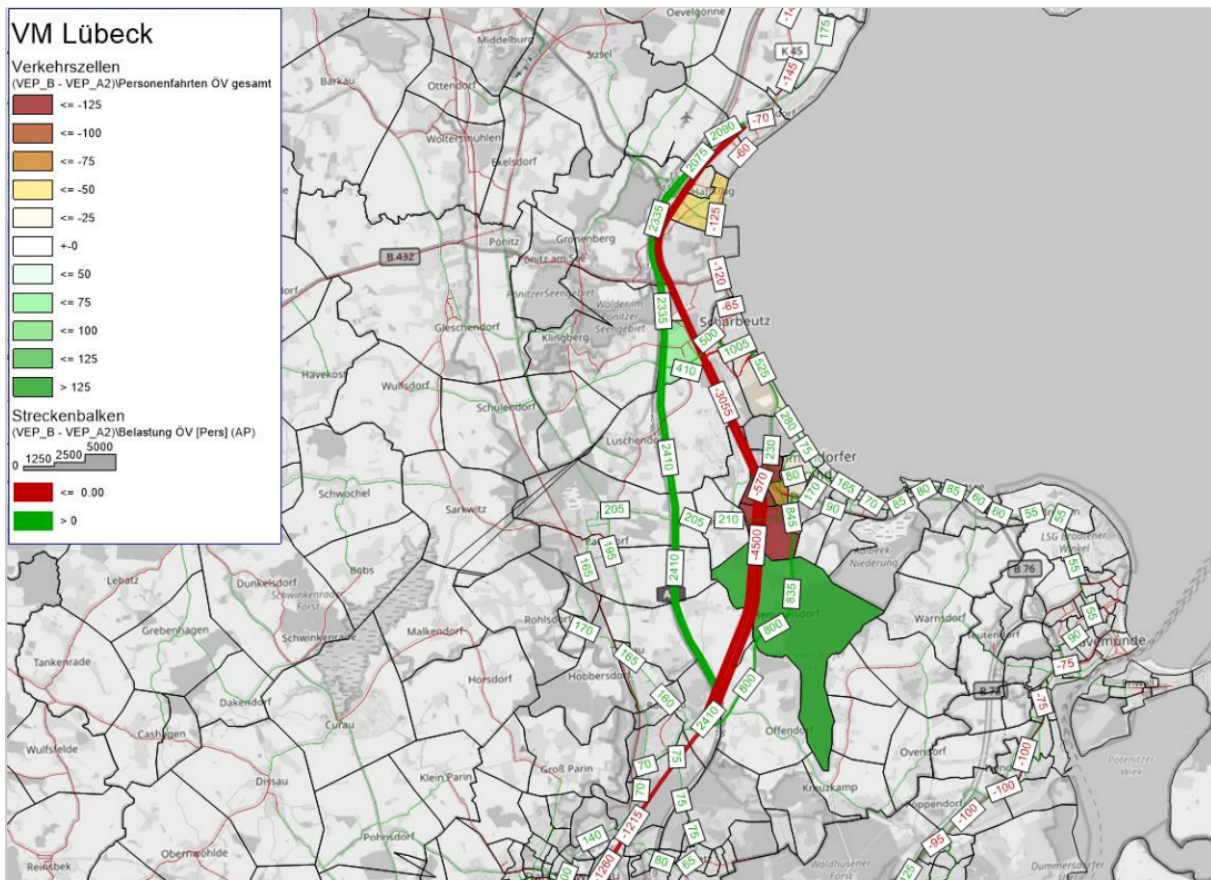


Abb. 3: Vergleich einer Regio-S-Bahn via Neubaustrecke (inkl. Shuttlebus) vs. Regio-S-Bahn via Bäderbahn im Verkehrsmodell der Hansestadt Lübeck – in der Summe zeigen sich deutliche Fahrgastverluste

Die Hansestadt Lübeck sieht die Problematik nicht wie gerne zuweilen dargestellt, ausschließlich als Timmendorfer Problematik, sondern als Problem für die ganze Region, wenn mit der Bäderbahn ausgerechnet der potentialreichste Ast der Regio-S-Bahn Lübeck von Seiten des Landes abbestellt werden soll. Ein Busverkehr zur Anbindung der Bäderorte an die Stationen an der Neubaustrecke oder sogar an Lübeck dürfte sehr kostspielig sein und mit bis zu siebenstelligen Beträgen pro Jahr zu Buche schlagen. Dennoch gelingt es damit nicht, die zu erwartenden Fahrgastverluste aufzufangen. Daher kann ein Busverkehr definitiv kein adäquater Ersatz für die Bäderbahn sein. Wir brauchen schon jetzt mehr statt weniger ÖPNV zwischen dem Oberzentrum Lübeck und der Lübecker Bucht. Mit einem Erhalt der Bäderbahn und dem Bau weiterer Stationen kann ein wichtiger Grundstein gelegt werden, die schon jetzt sehr hohen Fahrgastzahlen auf der Verbindung Neustadt – Timmendorfer Strand – Lübeck zukünftig noch weiter zu steigern und damit einer Überlastung des Straßennetzes in der gesamten Region vorzubeugen, wenn auch noch mehr Pendler:innen auf die Schiene umsteigen. Eine alleinige Fokussierung auf die zeitliche Umsetzung der FFBQ-Hinterlandanbindung führt hier zu nachhaltigen Kollateralschäden in der Region und kann so nicht hingenommen werden, was bereits mehrfach gegenüber Land und Bund bekräftigt wurde. So wurde ein Brandbrief an Ministerpräsident Günther versandt, ebenso fanden im Oktober, November und Dezember Briefwechsel mit dem für Verkehr zuständigen schleswig-holsteinischen Staatssekretär Tobias von der Heide sowie der im Bundesverkehrsministerium für Eisenbahnfragen zuständigen Staatssekretärin Susanne Henckel statt. Auch kooperiert die Hansestadt Lübeck in der Angelegenheit eng mit der Gemeinde Timmendorfer Strand und der NEG: Am 19. Oktober fand ein gemeinsames Gespräch mit Staatssekretär von der Heide statt und am 5. Dezember wurde eine gemeinsame Pressekonferenz zum Thema Erhalt der Bäderbahn in Timmendorfer Strand abgehalten. Hierbei wurde eine Videobotschaft von Bürgermeister Lindenau eingespielt. Zudem konnte die Position der Hansestadt Lübeck mit einer Präsentation verdeutlicht werden (vgl. Anhang).

Die Hansestadt Lübeck ist grundsätzlich bereit, sich bei einer Machbarkeitsstudie der NAH.SH für neue Mobilitätsangebote in der Lübecker Bucht einzubringen (auch finanziell), sofern auch schienengebundene Lösungen mit untersucht werden, die eine spätere Einbindung der Bäderbahn in das Konzept einer Lübecker Regio-S-Bahn ermöglichen.

Ebenso begrüßt und unterstützt die Hansestadt Lübeck selbstverständlich ausdrücklich die Initiative der NEG zum Infrastrukturerhalt der Bäderbahn – auch gerne in Form von Interimslösungen im Sinne touristischer Verkehre, bis wieder eine volle Nutzbarkeit als Infrastruktur für eine zukünftige Regio-S-Bahn gegeben sein wird.

Jüngst wurde am 18.01.2024 durch Frau Plambeck, Konzernbevollmächtigte der DB für Norddeutschland im Fehmarnbelt-Dialogforum die Rechtsauffassung der Hansestadt Lübeck und der Gemeinde Timmendorfer Strand bestätigt: Die DB InfraGO AG möchte nun doch eine Südanbindung der FFBQ-Neubaustrecke an die Bäderbahn im zugehörigen Planfeststellungsverfahren vorsehen. Dieser Schritt entkoppelt den Start des Planfeststellungsverfahrens von einem etwaigen Stilllegungsbeschluss zur Bäderbahn, der wie weiter oben erläutert, wiederum ohnehin nicht zu erwarten gewesen wäre.

Forderungen der Hansestadt Lübeck an Bund und Land:

Insgesamt wünscht sich die Hansestadt Lübeck, dass Bund und Land eine aktivere Rolle gegenüber der DB InfraGO AG einnehmen. Im Sinne der Realisierung einer zukunfts kompatiblen Schieneninfrastruktur beim Bau der FFBQ-Schienenhinterlandanbindung fordert die Hansestadt Lübeck, dass das Land Schleswig-Holstein in konkrete Planungen (Leistungsphasen 1 und 2) der folgenden Projekte investiert, um der aktuell erfolgenden sektoralen Planung ein ganzheitliches Konzept entgegen zu stellen:

- Einrichtung einer Drei- bis Viergleisigkeit zwischen Lübeck Hbf und Abzw. Waldhalle

- Kreuzungsfreie Ein- und Ausfädelung der Strecke nach Lübeck-Travemünde
- Herstellung einer Nordanbindung des Port of Lübeck und Möglichkeiten zur Zugbildung und zum Zughandling in Lübeck unter Nutzung und Ausbau bestehender Schienengüterinfrastruktur
- Einbindung der bestehenden Strecke der sog. Bäderbahn in die Neubastrecke an den zukünftigen Stationen Ratekau und Haffkrug, um auch in Zukunft zwischen Ratekau, Timmendorfer Strand, Scharbeutz, Haffkrug, Sierksdorf und Neustadt einen attraktiven, effizienten und ortsnahen SPNV im Halbstundentakt im Rahmen des Regio-S-Bahn-Konzeptes anbieten zu können
- Herstellung eines leistungsfähigen Ostkorridors zur Anbindung des Port of Lübeck (die Ertüchtigung der Strecke über Bad Kleinen ist aus Lübecker Sicht bereits vor den aktuell geplanten jeweils fünfmonatigen Sperrungen der Magistralen Hamburg – Hannover bzw. Hamburg – Lübeck umzusetzen, damit der Schienengüterverkehr zum TEN-T-Kernnetzhafen Lübeck nicht zum Erliegen kommt)

Eine derartige, integrierte und ganzheitliche Planung bietet die Grundlage, dem sehr aufwändigen Anfasen der Schieneninfrastruktur innerhalb der nächsten Jahre an mehreren Stellen in der Region gleich mindestens zwei Mal hintereinander entgegenzuwirken. Die so auch vermeidbare öffentliche Diskussion über den Sinn derartiger Vorgehensweisen erklärt sich von selbst.

Ebenso ist es in der öffentlichen Kommunikation gerade in der heutigen Zeit kaum vermittelbar, dass mit der Bäderbahn eine bestehende sehr gute Infrastruktur endgültig abgewickelt werden soll. In Anbetracht der Klimakrise und der gewünschten Verkehrswende ist dies ein unerfreulicher Anachronismus.

Entsprechend appelliert die Hansestadt Lübeck an Land und Bund, sich für ein ganzheitliches Zukunftskonzept im Zuge der FFBQ-Planungen einzusetzen. Ein Durchpeitschen der FFBQ-Hinterlandanbindung durch die DB InfraGO AG auf Kosten der Region kann nicht mitgetragen werden. Mindestens müssen jegliche Planungen aufwärtskompatibel erfolgen, damit die für die Hansestadt Lübeck und die Region erforderlichen Projekte im Nachgang umgesetzt werden können.

Auch der Hansestadt Lübeck ist eine zeitgerechte Realisierung der FFBQ-Hinterlandanbindung wichtig. Es bestehen jedoch erhebliche Zweifel daran, ob der von der DB InfraGO AG gewählte Weg hierzu die richtige Strategie ist. Aus einer offensichtlich werdenden Überforderungshaltung der DB dürfen keine Kollateralschäden für die Region entstehen. Die Hansestadt Lübeck ist überzeugt davon, dass der DB InfraGO AG als Vorhabenträgerin nur dann ein zügiges Planfeststellungsverfahren gelingt, wenn die Maßnahme im regionalen Konsens und nicht gegen die Interessen der Region durchgeplant und durchgeführt wird.

Die aufgeführten Problemstellungen und Forderungen wurden in den letzten Monaten und in diesem Wortlaut gegenüber der Deutschen Bahn, dem Land Schleswig-Holstein, dem Bundesverkehrsministerium, dem Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg bis hin zum Bundeskanzler der Bundesrepublik Deutschland deutlich und wiederholt kommuniziert.

Anlagen:

Anlage 1: Schriftverkehr mit dem Land Schleswig Holstein

- Schreiben der Hansestadt Lübeck an Ministerpräsident Daniel Günther vom 10.10.23
- Antwortschreiben von Staatssekretär Tobias von der Heide (MWWATT) vom 08.11.23
- Schreiben der Hansestadt Lübeck an Staatssekretär Tobias von der Heide (MWWATT) vom 27.11.23
- Antwortschreiben von Staatssekretär Tobias von der Heide (MWWATT) vom 18.12.23

Anlage 2: Schriftverkehr mit dem Bundesministerium

- Schreiben der Hansestadt Lübeck an Staatssekretärin Susanne Henckel (BMDV) vom 16.08.23
- Antwortschreiben von Staatssekretärin Susanne Henckel vom 06.11.23
- Schreiben der Hansestadt Lübeck an Staatssekretärin Susanne Henckel (BMVD) vom 22.11.23
- Schreiben der Hansestadt Lübeck an Staatssekretärin Susanne Henckel (BMDV) vom 27.11.23
- Antwortschreiben von Staatssekretärin Susanne Henckel vom 10.01.24

Anlage 3: Schriftverkehr mit dem Bundeskanzleramt

- Schreiben der Hansestadt Lübeck an Bundeskanzler Olaf Scholz vom 17.10.23

Anlage 4: Schriftverkehr mit der Deutschen Bahn AG

- Schreiben der Hansestadt Lübeck an Ute Plambeck, Konzernbevollmächtigte der DB für Norddeutschland, vom 27.11.23
- Antwortschreiben Ute Plambeck, Konzernbevollmächtigte der DB für Norddeutschland, vom 18.12.23

Anlage 5: Schriftverkehr mit der Freien und Hansestadt Hamburg

- Schreiben der Hansestadt Lübeck an den Ersten Bürgermeister Dr. Peter Tschentscher vom 20.10.23

Anlage 6: Präsentation „Bedeutung der Bäderbahn für die Hansestadt Lübeck“ vom 05.12.2023 (Pressekonferenz in Timmendorfer Strand)

Senatorin Joanna Hagen



Hansestadt Lübeck; D-23539 Lübeck

Der Bürgermeister

Herrn Ministerpräsident
Daniel Günther
Staatskanzlei
Düsternbrooker Weg 104
24105 Kiel

Gebäude: Rathaus
Zimmer: 1
Tel. (0451) 1 22 -1000
Fax (0451) 1 22 -1009
e-mail: buergermeister@luebeck.de
Datum: 10.10.2023

VERSENDET AM 11. ^{ab} OKT. 2023

Ganzheitlicher Ausbau der Schieneninfrastruktur in Lübeck im Zuge der Realisierung der Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ)

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident Günther,

mit Bestürzung musste ich zur Kenntnis nehmen, dass seitens der Landesregierung ein Aufgeben der Bäderbahn angestrebt wird. Vor diesem Hintergrund möchte ich Ihnen mitteilen, dass ich größtes Unverständnis dafür habe, wie von Seiten Ihrer Landesregierung und von Seiten der DB mit dem dringend notwendigen Ausbau der Schieneninfrastruktur im Raum Lübeck umgegangen wird. Insbesondere die jüngste verkehrsplanerisch nicht nachvollziehbare Entscheidung Ihres Wirtschaftsministeriums sowie das völlige Fehlen eines ganzheitlichen Planungsverständnisses bei der Deutschen Bahn sorgen in Lübeck für massive Verwunderung und Irritation und sind Anlass dieses Schreibens.

Die Hansestadt Lübeck ist überzeugt davon, dass die Realisierung der FFBQ mit deren Schienenhinterlandanbindung und – im Zuge dessen – dem Neu- und Ausbau von Schienenstrecken im Raum Lübeck der wirtschaftlichen Entwicklung der gesamten Region zu Gute kommen kann und kommen sollte, gleichzeitig dem Klimaschutz und der Verkehrswende dient.

Die Hansestadt setzt sich bereits seit einigen Jahren für die nachhaltige Stärkung der Schiene und so beispielsweise auch für die Realisierung einer sog. Regio-S-Bahn ein. Diese wichtige Stärkung des Schienenpersonennahverkehrs soll über ein dichteres Netz von Stationen und einen Ausbau des Angebots auf einen Halbstundentakt auf den wichtigsten auf Lübeck zulaufenden Relationen den stetig wachsenden Fahrgastzahlen Rechnung tragen und weitere Menschen dazu bewegen, dem Angebot auf der Schiene den Vorzug vor der Nutzung des PKW zu geben. Ebenso sieht die Hansestadt Lübeck eine große Chance in den neuen Möglichkeiten zur Anbindung im Schienenpersonenfernverkehr, da Lübeck durch die FFBQ in die Mitte der Fernverkehrsverbindung Kopenhagen – Hamburg /– Berlin rückt, was unseren Wirtschaftsstandort weiter festigt und stärkt.

Darüber hinaus ergeben sich durch die FFBQ auch Potentiale, die schienenseitige Anbindung des Lübecker Hafens an die europäischen Schienengüterverkehrsnetze so zu verbessern, dass diese eine Qualität aufweist, die der Bedeutung und Entwicklung des Port of Lübeck gerecht wird:

Konten: Buchhaltung & Finanzen, Hansestadt Lübeck:

Deutsche Bank	IBAN: DE67 2307 0710 0900 005000; BIC: DEUTDEHH222
Commerzbank	IBAN: DE53 2304 0022 0035 850700; BIC: COBADEFF230
Postbank Hamburg	IBAN: DE36 2001 0020 0010 400201; BIC: PBNKDEFF
Sparkasse Lübeck	IBAN: DE17 2305 0101 0001 011329; BIC: NOLADE21SPL
Volksbank	IBAN: DE97 2309 0142 0005 008336; BIC: GENODEF1HLU

Umsatzsteuer-Identifikationsnummer: DE 135082828

Scheck: nur an Buchhaltung & Finanzen, Hansestadt Lübeck, 23539 Lübeck

Bitte benutzen Sie bitte öffentliche Verkehrsmittel

Zur besonderen Bedeutung einer hier dringend benötigten Kapazitätsausweitung der Schiene in und um Lübeck möchte ich an dieser Stelle auch auf das Verkehrswendepapier des Port of Lübeck (vgl. <https://portofluebeck.com/de/projekte/verkehrswende>) oder einem Bericht zu den *Potentialen und Herausforderungen der FFBQ* hinweisen: vgl. <https://www.luebeck.de/de/stadtentwicklung/fehmarbeltquerung>).

Schon jetzt gibt es Probleme bei der Abwicklung des Schienengüterfernverkehrs, und die Kapazität der Infrastruktur reicht im heutigen Bestand schon nicht aus. Aufgrund der künftig von der FFBQ induzierten zusätzlichen Verkehre gibt es absehbar gar keine Möglichkeit mehr, noch weiteren Schienengüterfernverkehr unterzubringen – dies ist jedoch zwingend nötig für einen wettbewerbsfähigen Hafen, der von der Leistungsfähigkeit seiner Hinterlandanbindung abhängig ist.

Vor dem Hintergrund der großen Zukunftsbedeutung der FFBQ begrüßen wir die Entscheidung des Bundesverkehrsministeriums, die Errichtung einer Drei- bzw. Viergleisigkeit zwischen Lübeck und Schwartau Waldhalle in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufzunehmen. Leider mussten wir im Planungsprozess mit der DB Netz jedoch feststellen, dass der drei- bzw. viergleisige Ausbau im Zuge der aktuellen Planungen zur FFBQ-Schienehinterlandanbindung noch nicht realisiert bzw. planerisch berücksichtigt werden soll. Wir werden so beispielsweise im Rahmen der Gespräche zur Aufgabe des Bahnübergangs Teerhofinsel und der Schaffung eines streckenparallelen Ersatzwegs durch die DB Netz AG nicht müde zu betonen, wie wichtig es ist, schon jetzt eine Viergleisigkeit in den Planungen zu berücksichtigen. Leider sind diese Bemühungen jedoch bislang nicht erfolgreich und so droht nach Abschluss der FFBQ-Anbindung ein erneuter zeitintensiver Planungs- und Realisierungsprozess, der dann zu erheblichen Mehrkosten führt, als wenn die Viergleisigkeit mitgeplant wird.

Ebenso irritieren aktuell die Entwicklungen rund um die für die Hansestadt Lübeck im Zuge der Regio-S-Bahn sehr wichtigen Bäderbahnstrecke Lübeck – Timmendorfer Strand – Neustadt. Wir waren hier bis zuletzt Ihrem Wirtschaftsministerium sehr dankbar für das Engagement der letzten Monate und sahen die Bemühungen des Landes, des Bundes und der DB zum Erhalt der Bäderbahn auf der Zielgeraden. Umso größer ist nun hier in Lübeck die Enttäuschung, dass nun seitens des Wirtschaftsministeriums das endgültige Aus für die Bäderbahn verkündet wurde. Das Aus der Bäderbahn wäre aus Schleswig-Holsteiner Sicht sehr bedauerlich, denn alle vorliegenden Fakten und Argumente sprechen für den Erhalt und Weiterbetrieb der Bäderbahn. Hierüber besteht auf fachlicher Ebene Einigkeit in der Region, zumal nach meinen Informationen potentielle Betreiber Interesse an einer Übernahme des Betriebs bekundet haben.

Auch wenn der Erhalt und Weiterbetrieb der Bäderbahn zweifelsohne planerische Herausforderungen birgt – eine alleinige Fokussierung auf die zeitliche Umsetzung der FFBQ-Hinterlandanbindung führt hier zu nachhaltigen Kollateralschäden in der Region. Dies können wir so nicht hinnehmen. Die Bäderbahn stellt den potentialreichsten Ast der Regio-S-Bahn Lübeck dar. Wir brauchen schon jetzt mehr statt weniger ÖPNV in die Bäderorte. Mit einem Erhalt der Bäderbahn und dem Bau weiterer Stationen kann ein wichtiger Grundstein gelegt werden, die schon jetzt sehr hohen Fahrgastzahlen auf der Verbindung Neustadt – Timmendorfer Strand – Lübeck zukünftig noch weiter zu steigern und damit einer Überlastung des Straßennetzes in der gesamten Region vorzubeugen; zudem damit ein attraktives Angebot von Pendler:innen in der Region vorzuhalten. Der Erhalt der Bäderbahn wäre ein signifikanter Beitrag zur Stärkung des Umweltverbundes.

Für den Schienengüterverkehr sind die aktuellen Planungen aus Lübecker Sicht nicht geeignet, die Anforderungen der europäischen Transportwirtschaft an den TEN-T-Korridor Scandinavian Mediterranean (ScanMed) zu erfüllen. Die derzeitigen Planungen sehen eine Ausrichtung der Schienengüterverkehre auf den Knoten Hamburg und die von dort ausgehenden Strecken nach Hannover und Bremen vor. Damit wird einerseits Schleswig-Holstein ausschließlich Transitgebiet

und andererseits eine bereits jetzt hochfrequentierte Magistrale ohne Ausweichmöglichkeiten weiter belastet.

Verschärfend kommt hinzu, dass die DB nach derzeitigem Planungsstand in den Jahren 2027 (Hamburg Lübeck) und 2029 (Hamburg – Hannover) jeweils für fünf Monate die Strecken vollständig für notwendige Grundinstandsetzungen und Ertüchtigungen sperrt. Diese Sperrungen führen auch im Güterverkehr zu einem faktischen schienenseitigen Abkoppeln des Port of Lübeck und Kiel vom Hinterland, da die mögliche Ausweichroute über Bad Kleinen und einen Ostkorridor nicht besteht. Der Aufbau eines leistungsfähigen Ostkorridors ist aus Lübecker Sicht dringend geboten und führt insgesamt zu einer Verbesserung der Leistungsfähigkeit des TEN-T-ScanMed-Korridors, von dem ganz Schleswig-Holstein profitieren würde, wenn es gelingt, einen Bypass zur Entlastung des Knotens Hamburg und der Strecke Hamburg – Hannover zu schaffen.

Im Sinne der Realisierung einer zukunftscompatiblen Schieneninfrastruktur beim Bau der FFBQ-Schienenhinterlandanbindung fordert die Hansestadt Lübeck daher, dass das Land Schleswig-Holstein in konkrete Planungen (Leistungsphasen 1 und 2) der folgenden Projekte investiert, um der aktuell erfolgenden sektoralen Planung ein ganzheitliches Konzept entgegen zu stellen. Hierbei soll den folgenden Projekten in politischer und strategischer Sicht Nachdruck verliehen werden:

- Die Einrichtung einer Drei- bis Viergleisigkeit zwischen Lübeck Hbf und Abzw. Waldhalle.
- Eine kreuzungsfreie Ein- und Ausfädelung der Strecke nach Lübeck-Travemünde.
- Herstellung einer Nordanbindung des Port of Lübeck und Möglichkeiten zur Zugbildung und zum Zughandling in Lübeck unter Nutzung und Ausbau bestehender Schienengüterinfrastruktur.
- Einbindung der bestehenden Strecke der sog. Bäderbahn in die Neubaustrecke an den zukünftigen Stationen Ratekau und Haffkrug, um auch in Zukunft zwischen Ratekau, Timmendorfer Strand, Scharbeutz, Haffkrug, Sierksdorf und Neustadt einen attraktiven, effizienten und ortsnahen Schienenpersonennahverkehr im Halbstundentakt im Rahmen des Regio-S-Bahn-Konzeptes anbieten zu können.
- Herstellung eines leistungsfähigen Ostkorridors zur Anbindung des Port of Lübeck (die Ertüchtigung der Strecke über Bad Kleinen ist aus Lübecker Sicht bereits vor den aktuell geplanten jeweils fünfmonatigen Sperrungen der Magistralen Hamburg – Hannover bzw. Hamburg – Lübeck umzusetzen, damit der Schienengüterverkehr zum TEN-T-Kernnetz-hafen Lübeck nicht zum Erliegen kommt)

Eine derartige integrierte und ganzheitliche Planung bietet die Grundlage, dem sehr aufwändigen Anpassen der Schieneninfrastruktur innerhalb der nächsten Jahre an mehreren Stellen in der Region gleich mindestens zwei Mal hintereinander entgegenzuwirken. Die so auch vermeidbare öffentliche Diskussion über den Sinn derartiger Vorgehensweisen erklärt sich von selbst.

Derzeit führt die DB Netz im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die FFBQ umfangreiche Öffentlichkeitsbeteiligungen in Kooperation mit der Hansestadt Lübeck durch – z.B. zur Ausgestaltung der Lärmschutzwände oder zur Anbindung der Teerhofinsel. Aus unserer Sicht ist es schwer vermittelbar, wenn im Zuge des FFBQ-Planfeststellungsverfahrens Lärmschutzwände sowie ein Ersatzweg zur Teerhofinsel errichtet werden, um diese dann wenige Jahre später im Zuge eines Planfeststellungsverfahrens für den 3-bis-4-gleisigen Ausbau der Strecke nochmals zu verlegen. Meiner Auffassung nach ist die Außenwirkung in diesem Szenario für alle Beteiligten nicht förderlich angesichts der öffentlichen Diskussionen über Einschränkungen durch Infrastrukturmaßnahmen der staatlichen Ebenen.

Ebenso ist es in der öffentlichen Kommunikation gerade in der heutigen Zeit kaum vermittelbar, dass mit der Bäderbahn eine bestehende sehr gute Infrastruktur abgewickelt werden soll. In Anbetracht der Klimakrise und der gewünschten Verkehrswende ist dies ein unerfreulicher Anachronismus.

Ich appelliere an Sie, ein ganzheitliches Zukunftskonzept und entsprechende konkrete Planungsaufträge in die Wege zu leiten. Eine Realisierung der FFBQ-Hinterlandanbindung ohne regionale Rücksichtnahme kann nicht Ziel der Landesregierung sein. Mindestens müssen jegliche Planungen aufwärtskompatibel erfolgen, damit die oben genannten Forderungen im Nachgang umgesetzt werden können.

Zu weiteren inhaltlichen Erläuterungen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Jan Lindenau
Bürgermeister

2)

Durchschriftlich per eMail an:

Landrat Timo Gaarz, Kreis Ostholstein

Bürgermeister Sven Partheil-Böhnke, Gemeinde Timmendorfer Strand

Lars Schöning, Hauptgeschäftsführer IHK zu Lübeck

3) z. d. A

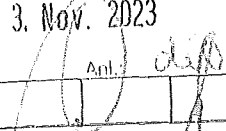
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie
und Tourismus | Postfach 71 28 | 24171 Kiel

Herrn
Jan Lindenau
Bürgermeister der Hansestadt Lübeck

23539 Lübeck

Hansestadt Lübeck
Bürgermeisterkanzlei

Eing.: 13. Nov. 2023

Az.: 

--	--	--	--

Staatssekretär

08. November 2023

Zukünftiger Schieneninfrastrukturausbau in der Region Lübeck

Sehr geehrte Herr Bürgermeister Lindenau,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 10. Oktober 2023 zum Ausbau der Schieneninfrastruktur in der Region Lübeck an Herrn Ministerpräsidenten Daniel Günther. Er hat mich gebeten, Ihnen zu antworten.

Wie Sie wissen, ist auch die Landesregierung an einem stetigen und zügigen Ausbau aller Eisenbahnstrecken in Schleswig-Holstein interessiert und engagiert sich in vielen Projekten auch finanziell mit erheblichen Beträgen, obwohl es sich bei fast allen diesen Projekten um Schienenwege des Bundes handelt und nach unserer Ansicht daher auch die Verantwortung in erster Linie beim Bund liegt.

Bei einigen der im Schreiben genannten Forderungen geht es um Maßnahmen, die primär dem Schienengüterverkehr dienen. Bei diesen Projekten liegt die Finanzverantwortung unstrittig ausschließlich beim Bund. Ich habe daher Ihr Schreiben zum Anlass genommen, den Bund zu bitten, uns über diese Projekte zu informieren. Das entsprechende Schreiben füge ich diesem Schreiben bei.

Zu den von Ihnen genannten Projekten, die auch den Schienenpersonennahverkehr betreffen, kann ich Ihnen gerne den aktuellen Sachstand mitteilen.

Die Notwendigkeit einer Drei- bzw. Viergleisigkeit zwischen Lübeck und Schwartau Waldhalle wurde aufgrund der Planungen zum Deutschland-Takt notwendig und wird in diesem Zusammenhang auch in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen. Es handelt sich nach Ansicht des Bundes jedoch um ein Projekt, das nur mittelbar dem Schienenpersonenfernverkehr und dem Güterverkehr dient. Daher ist der Bund der Auffassung, dass die Länder die Planungen zunächst zu 100% finanzieren müssen. Der Bund stellt lediglich Fördergelder nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

(GVFG) in Aussicht. Diese können allerdings erst beantragt werden, wenn der Planfeststellungsbeschluss vorliegt.

Sobald das Land von der Notwendigkeit des Ausbaus zwischen Lübeck und Bad Schwartau Kenntnis erhalten hatte, wurde versucht, das Projekt noch in die Planungen zur Schienenanbindung der FBQ zu integrieren. Das Land war bereit, zunächst die Planungskosten im Rahmen eines GVFG-Projekts zu übernehmen. In einem Gespräch mit dem Vorstandsvorsitzenden der DB Netz AG wies er allerdings darauf hin, dass dieser zusätzliche Ausbau zu einer Verzögerung der Hinterlandanbindung führen könnte. Daher hat die DB Netz entschieden, den Ausbau der Strecke zwischen Lübeck und Bad Schwartau erst nach der Fertigstellung der FBQ zu realisieren. Das Land hat diese Entscheidung bedauert aber letztendlich akzeptiert. Es wurde uns von der DB Netz AG versichert, dass im Rahmen der FBQ-Hinterlandanbindungsplanungen eine möglichst weitgehende Umsetzung der Möglichkeit einer Viergleisigkeit durch Flächenfreihaltungen und Bauvorleistungen berücksichtigt wird.

Der einzuhaltende Fertigstellungstermin der Hinterlandanbindung hat auch bei der Entscheidung über den Weiterbetrieb der Bäderbahn eine wesentliche Rolle gespielt. Ein Weiterbetrieb der Bäderbahn hätte eine Anpassung der Planungen der Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung erfordert, weil eine Anbindung der Bäderbahn in die Planungen aufgenommen und die mit einem Weiterbetrieb der Bäderbahn verbundenen Auswirkungen auf die planfeststellungsrechtlich relevanten Belange (u.a. Umwelt, Lärm, Flächeninanspruchnahme durch Anbindung der Bäderbahn) fachgutachterlich untersucht und bewertet werden müssten. Darauf aufsetzend müssten die Planfeststellungsunterlagen aktualisiert, überprüft und angepasst werden. Die damit einhergehenden Verzögerungen könnten eine gemeinsame Inbetriebnahme mit der Festen Fehmarnbeltquerung gefährden. Daher haben das Bundesverkehrsministerium, die Deutsche Bahn und das Land Schleswig-Holstein gemeinsam entschieden, auf die Bäderbahn ab der Fertigstellung der Festen Fehmarnbeltquerung und den zeitgleichen Ausbau der Schienenhinterlandanbindung zu verzichten.

Diese Entscheidung ist im Grunde keine neue Entscheidung. Seit vielen Jahren ist die sogenannte 2+0-Lösung bekannt. In den vergangenen Monaten ist allerdings geprüft worden, ob diese Entscheidung rückgängig gemacht werden kann. Ich verstehe daher sehr gut, dass das Prüfergebnis Sie enttäuscht. Auch mich enttäuscht das Ergebnis dieser Prüfung.

Das Stilllegungsverfahren für die Bäderbahn wird nun durch die DB Netz AG weitergeführt, welches auch Gespräche mit dem Interessenten zur Übernahme der Bäderbahn beinhaltet. Die Gemeinden Ratekau/ Timmendorfer Strand, Scharbeutz und Haffkrug werden weiterhin durch neue Bahnhaltedpunkte an die Neubaustrecke angebunden bleiben. Auch die Bahnhaltestationen in Sierksdorf und Neustadt (Holst.) bleiben erhalten.

Der einzige Ort, der in Zukunft nicht mehr unmittelbar an die Strecke angebunden sein wird, ist Timmendorfer Strand. In einem Ideenwettbewerb wurden bereits 2021 nach innovativen Lösungen für die Anbindung von Timmendorfer Strand gesucht. Diese Ideen sollen

nun konkretisiert werden, um auch zukünftig eine attraktive Anbindung an den ÖPNV sicherzustellen. Ich bin der Hansestadt Lübeck sehr dankbar, dass in unserem Gespräch mit der Gemeinde Timmendorfer Strand am 19.10.2023 von Vertretern der Hansestadt Lübeck angekündigt wurde, sich auch finanziell an einer möglichen Lösung zu Anbindung von Timmendorfer Strand beteiligen zu wollen.

Das Ziel des Landes Schleswig-Holstein ist es allerdings weiterhin, den Nahverkehr in Schleswig-Holstein mit Blick auf eine Mobilitätswende zukunftssicher und attraktiv zu gestalten. Daher plant das Land weiterhin, nach Fertigstellung der Neubaustrecke einen ganztägigen Halbstundentakt von RE-Zügen zwischen Lübeck und Neustadt (Holst) als einen Baustein eines S-Bahn-Konzeptes in der Region Lübeck zu realisieren.

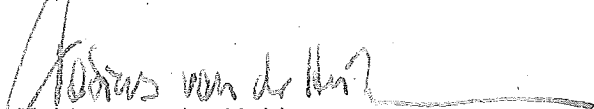
Die Umsetzung eines S-Bahn-Angebotskonzeptes im Raum Lübeck ist im Rahmen der landesseitigen ganzheitlichen SPNV-Zukunftsplanungen im Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) 2022 – 2027 hinterlegt. Der Umsetzungshorizont ist auf nach 2030 festgesetzt und die Finanzierung wird als „noch nicht gesichert“ eingestuft. Trotzdem setzen Land und NAH.SH sich grundsätzlich für eine Umsetzung ein und haben die Verkehre für die Berücksichtigung im Rahmen des Deutschlandtaktes angemeldet.

So ist z. B. der Streckenausbau für die Umsetzung eines Halbstundentaktes Lübeck-Travemünde Strand in 2024/2025 vorgesehen. Außerdem haben die Planungen für den Bau einer zweiten Bahnsteigkante in Lübeck-Travemünde Strand begonnen.

Das Land Schleswig-Holstein und die NAH.SH wollen darüber hinaus die Chance der vorgesehenen Sperrung der Bahnstrecke Hamburg – Lübeck im Jahr 2027 nutzen und wirken derzeit auf die DB Netz AG ein, um möglichst viele der für die S-Bahn Lübeck notwendigen Infrastrukturmaßnahmen in diesem Bereich während der Sperrzeit umzusetzen.

Die bisherige außerordentlich positive Begleitung aller genannten Maßnahmen durch die Hansestadt Lübeck begrüße ich dabei sehr und hoffe, dass das gemeinsame Engagement dazu führen wird, dass möglichst viele Schieneninfrastrukturvorhaben in der Region Lübeck schnellstmöglich umgesetzt werden können.

Mit freundlichen Grüßen



Tobias von der Heide

Anlage: Schreiben an das Bundesverkehrsministerium

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie
und Tourismus | Postfach 71 28 | 24171 Kiel

Staatssekretär

Herrn Michael Theurer, MdB
Parlamentarischer Staatssekretär und
Beauftragter der Bundesregierung für
den Schienenverkehr
Bundesministerium für Digitales und
Verkehr
Invalidenstr. 44
10115 Berlin

08. November 2023

nachrichtlich:
Frau Ute Plambeck
Konzernbevollmächtigte der DB für die
Länder Hamburg und Schleswig-
Holstein
Hammerbrookstraße 44
20097 Hamburg

Zukünftiger Schieneninfrastrukturausbau in der Region Lübeck

Sehr geehrte Herr Theurer,

der Bürgermeister der Hansestadt Lübeck hat mit dem beigefügten Brief an die Landesregierung Schleswig-Holstein die aus seiner Sicht dringlichsten Schieneninfrastrukturprojekte in der Region Lübeck angesprochen. Wie Sie wissen, ist auch die Landesregierung an einem stetigen und zügigen Ausbau der Eisenbahnstrecken interessiert und engagiert sich in vielen Projekte auch finanziell mit nicht unerheblichen Beträgen, obwohl es sich bei fast allen diesen Projekten um die Schienenwege des Bundes handelt und nach unserer Ansicht daher auch die Verantwortung in erster Linie beim Bund liegt.

Bei einigen der im Schreiben genannten Forderungen geht es um Maßnahmen, die primär dem Schienengüterverkehr dienen. Bei diesen Projekten liegt die Finanzverantwortung unstrittig ausschließlich beim Bund.

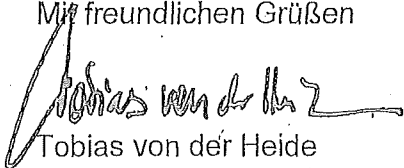
Daher würde ich es begrüßen, wenn Sie dem Bürgermeister der Hansestadt und mir die geplanten Ausbaumaßnahmen des Bundes für den Güterverkehr in der Region in einem Termin erläutern könnten. Dabei geht es insbesondere um die Herstellung einer

Nordanbindung des Port of Lübeck an die Feste Fehmarnbeltquerung sowie die Herstellung eines leistungsfähigen Ostkorridors zur Anbindung des Port of Lübeck vor den aktuell geplanten jeweils fünfmonatigen Sperrungen der Bahnstrecken Hamburg - Hannover bzw. Hamburg – Lübeck.

Meine Antwort an den Bürgermeister der Hansestadt füge ich zu Ihrer Kenntnis auch diesem Schreiben bei.

Meine Assistenz wird wegen der Terminierung dieser Besprechung auf Ihr Büro zukommen.

Mit freundlichen Grüßen



Tobias von der Heide

Anlagen: Schreiben des Bürgermeisters der Hansestadt Lübeck vom 10.10.2023
Antwort des MWVATT auf das Schreiben



Hansestadt Lübeck; D-23539 Lübeck

Der Bürgermeister

Herrn Staatssekretär
Tobias von der Heide
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit,
Technologie und Tourismus
Düsternbrooker Weg 94
24105 Kiel

Gebäude: Rathaus
Zimmer: 1
Tel. (0451) 1 22 -1000
Fax (0451) 1 22 -1009
e-mail: buergermeister@luebeck.de
Datum: 27.11.2023

VERSENDET AM 29. NOV. 2023

27.11.2023

Zukünftiger Schieneninfrastrukturausbau in der Region Lübeck – Ihr Schreiben vom 08.11.2023

Sehr geehrter Staatssekretär von der Heide,

zunächst einmal möchte ich mich herzlich für Ihre Antwort auf unser Schreiben vom 29.09.2023 bedanken. Gleichzeitig musste ich leider feststellen, dass die hiesigen Sorgen und Bedürfnisse von Seiten des Landes teilweise noch nicht richtig wahrgenommen wurden, weshalb ich folgende Aspekte themenbezogen gerne klarstellen würde:

- **Abkoppeln des Port of Lübeck im Zuge der Generalsanierung(en):**

Leider sind Sie in Ihrer Antwort noch nicht auf die massive Gefahr einer faktischen schienenseitigen Abkopplung des Port of Lübeck im Zuge der Generalsanierung Hamburg – Lübeck eingegangen, weshalb ich Ihnen die Problematik gerne nochmal im Detail erläutere:

Es würden einschneidende Probleme für den Port of Lübeck entstehen, wenn entweder wie derzeit von der DB Netz geplant, sowohl die Strecken nach Hamburg (Strecke 1120) als auch Bad Kleinen (Strecke 1122) gleichzeitig gesperrt sind oder aber die Strecke nach Hamburg gesperrt wird ohne vorherige grundlegende Ertüchtigung der Strecke nach Bad Kleinen als leistungsfähiger Ostkorridor für den Port of Lübeck. Das heißt für uns: Inklusive Elektrifizierung, Einrichtung von Doppelspurinseln, partieller Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160 km/h und Bau der Verbindungskurve zur direkten Südanbindung bei Bad Kleinen.

Die eingleisige und unelektrifizierte Strecke Lübeck – Büchen (Strecke 1121), über die im Falle einer gleichzeitigen Sperrung der Strecken 1120 und 1122 sämtliche Güterverkehre sowie umgeleitete Personenverkehre abgewickelt werden müssten, ist unserer Kenntnis nach auch gar kein adäquater Ersatz, denn die Büchener Strecke (1121) ist im Hinblick auf Zuglängen- und -gewicht gegebenenfalls nicht für Güterzüge geeignet. Darüber hinaus steht in Frage, ob der Ausbaustandard der Strecke den Belastungen schwerer Güterzüge standhält. Zudem bestehen unsererseits große Zweifel an ausreichenden Kapazitäten aufgrund der Eingleisigkeit sowie der geringen Anzahl und Dimensionierung von Kreuzungsmöglichkeiten. Die Nutzung der Strecke 1121

Konten: Buchhaltung & Finanzen, Hansestadt Lübeck:

Deutsche Bank
Commerzbank
Postbank Hamburg
Sparkasse Lübeck
Volksbank

IBAN: DE67 2307 0710 0900 005000; BIC: DEUTDEHH22
IBAN: DE53 2304 0022 0035 850700; BIC: COBADEFF230
IBAN: DE36 2001 0020 0010 400201; BIC: PBNKDEFF
IBAN: DE17 2305 0101 0001 011329; BIC: NOLADE21SPL
IBAN: DE97 2309 0142 0005 008336; BIC: GENODEF1HLL

Bitte benutzen Sie bitte öffentliche Verkehrsmittel

Umsatzsteuer-Identifikationsnummer: DE 135082828

Scheck: nur an Buchhaltung & Finanzen, Hansestadt Lübeck, 23539 Lübeck

macht für den Güterverkehr aufgrund fehlender Kapazitäten im Bahnhof Büchen einen Traktionswechsel bzw. ein Kopfmachen in Boizenburg oder sogar in Ludwigslust erforderlich. Der Kombinierte Verkehr auf dem europäischen TransMed-Korridor über den Port of Lübeck kommt bei der in Rede stehenden Lösung faktisch zum Erliegen, da die auf die Fahrzeiten getakteten Verbindungen nicht gesichert abwickelbar sind. Neben einer Verlagerung dieser Verkehr von der Schiene auf die Straße ist damit auch die Gefahr eines dauerhaften Ladungsverlustes verbunden.

Wir erwarten hier von Ihrem Ministerium, dass Sie sich mit uns gemeinsam für eine Lösung einsetzen, die der Bedeutung unseres Wirtschaftsstandorts im TEN-T-Netzwerk gerecht wird und die jetzt angedachte schienenseitige Abkopplung des Port of Lübecks unterbleibt. Daher darf es keine Gleichzeitigkeit der Vollsperrungen der Strecken 1120 und 1122 geben – und vor einer Sperrung der Strecke 1120 ist die Strecke 1122 als vollwertig nutzbarer, leistungsfähiger Ostkorridor herzustellen sowie die Strecke 1121 entsprechend leistungsfähig auszubauen.

- **Strategisches Opfern der Bäderbahn im Zuge der Planungen zur FBQ-Hinterlandanbindung:**

Im Hinblick auf die Bäderbahn kommen wir zu einer gänzlich anderen Einschätzung und sehen gar nicht die Notwendigkeit, diese für die Region so wichtige Infrastruktur für die Neubaustrecke zu „opfern“. In aller Deutlichkeit: Eine Planung der Neubaustrecke ohne Anbindung der Bäderbahn führt nach den uns vorliegenden Erkenntnissen nicht etwa zur beabsichtigten Beschleunigung der Maßnahme, sondern vielmehr zu erheblichen Verzögerungsrisiken einer termingerechten Fertigstellung der FBQ-Hinterlandanbindung.

Denn die Annahme der DB Netz, das Voraussetzen einer Stilllegung der Bäderbahn könne die Planung der FBQ-Hinterlandanbindung im Abschnitt 1.2 beschleunigen, ist unzutreffend. Das exakte Gegenteil ist der Fall: Die Planfeststellung würde erheblich verzögert, wenn erst eine Stilllegungsentscheidung abgewartet werden müsste. Da mit der Norddeutschen Eisenbahngesellschaft (NEG) ein EIU mit seriösem Übernahmeinteresse vorhanden ist und überdies gegen eine Stilllegung mit erheblichem Widerstand aus der Region zu rechnen ist, ist eine positive Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes über einen Antrag auf Stilllegung der Bäderbahn nicht zu erwarten.

Ein Aus der Bäderbahn birgt die Gefahr einer möglichen Halbierung der Fahrgastzahlen, was ein schwerer Schlag für die Verkehrswende in der Region wäre. Dies können wir so nicht hinnehmen. Aus einer Studie des Büros HTC im Auftrag der IHK zu Lübeck aus 2018 geht hervor:

„Im Auftrag der DB AG wurde seinerzeit berechnet, dass rd. 50% der Nachfrage dadurch entfallen würde, dass die Bahnhöfe an der Neubaustrecke zum Teil weit außerhalb der Ortschaften liegen. [...] Die Raum-Zeit-Beziehungen in die Agglomerationszentren wie Lübeck und Hamburg verschlechterten sich dann deutlich. Entsprechend mehr Verkehr wird auf Bundes- und Landesstraßen sowie auf Autobahnen stattfinden, das Verkehrsangebot von Zug und Bus wird entsprechend weniger als bisher angenommen werden. Es dürfte dann nur eine Frage der Zeit sein, bis hier eine unzureichende Wirtschaftlichkeit zur Einstellung von Verkehren führen muss. In einer Zeit wachsender Umweltprobleme, die maßgeblich auch auf energie-ineffiziente Verkehrssysteme zurückzuführen sind, dürften andere Akzentsetzungen angezeigt sein.“

Und weiter: *„[Es] ist allen betroffenen Bahnhöfen gemeinsam, dass eine Verlagerung des SPNV auf die Neubaustrecke zu einer Verschlechterung der Ist-Situation führt, indem die neuen Zughalte eine größere Entfernung von den Ortszentren aufweisen. Diesem Umstand muss durch die Schaffung eines Zubringerverkehrs begegnet werden, wobei sicherlich die Fahrgäste – sowohl die ortsansässigen als auch die Touristen – diesen eingerichteten Service nicht als einen gleichwertigen Ersatz ansehen werden. Vielmehr ist damit zu rechnen, dass trotz der Einrichtung eines Zubringerverkehrs in den vom Tourismus geprägten Orten ein Rückgang der Fahrgastzahlen zu*

verzeichnen sein wird. Die zurückgehenden Zahlen haben dabei nicht nur einen Bedeutungsverlust des SPNV zur Folge, sondern sie führen auch zu einer Mehrbelastung der öffentlichen Haushalte der betroffenen Gemeinden.“

Wir sehen die Problematik daher – anders als Sie – nicht ausschließlich als Timmendorfer Problematik, sondern als Problem für die ganze Region, wenn mit der Bäderbahn ausgerechnet der potentialreichste Ast der Regio-S-Bahn Lübeck von Seiten des Landes abbestellt werden soll. Ein Busverkehr zur Anbindung der Bäderorte an die Stationen an der Neubaustrecke oder an Lübeck kann aus unserer Sicht kein adäquater Ersatz sein.

Dennoch beteiligt die Hansestadt Lübeck sich gerne an der Machbarkeitsstudie der NAH.SH für neue Mobilitätsangebote in der Lübecker Bucht, sofern auch schienengebundene Lösungen mit untersucht werden, die eine spätere Einbindung in das Konzept einer Lübecker Regio-S-Bahn ermöglichen. Denn wenn es nicht anders geht, muss zumindest eine Anbindung der Bäderbahn im Nachgang des Planfeststellungsverfahrens der Neubaustrecke erfolgen. Hierzu erwarten wir dann allerdings ein klares Bekenntnis aus Ihrem Hause. Eine angebliche Verzögerung bei der Fertigstellung der FBQ-Hinterlandanbindung kann und darf aus unserer Sicht ja höchstens zu einer nachträglichen Anbindung der Bäderbahn an die neue Strecke führen – eine Stilllegung ist dadurch nicht gerechtfertigt.

Ebenso begrüßen und unterstützen wir selbstverständlich ausdrücklich die Initiative der NEG zum Infrastrukturerhalt der Bäderbahn – auch gerne in Form von Interimslösungen im Sinne touristischer Verkehre, bis wieder eine volle Nutzbarkeit als Infrastruktur für eine zukünftige Regio-S-Bahn gegeben sein wird.

- **Viergleisiger Ausbau Lübeck Hbf – Abzw. Waldhalle:**

Wir sehen es als höchst problematisch an, dass die im BVWP vorgesehene Viergleisigkeit im Nordzulauf des Lübecker Hbf nicht schon sinnvollerweise im Zuge des Ausbaus der FBQ-Hinterlandanbindung, sondern erst später kommen soll. Auch ist mit dem durch die DB Netz vorgesehenen Umbau des Abzweigs Waldhalle definitiv keine Regio-S-Bahn Lübeck in der gewünschten Form machbar. Hierzu ist an der Stelle dann zu wenig Kapazität vorhanden, was ebenso massiv die weitere Entwicklung unserer Häfen beeinträchtigt. Gerne möchte ich in dem Kontext auch nochmal auf das Verkehrswendepapier des Port of Lübeck (vgl. portofluebeck.com/de/projekte/verkehrswende) hinweisen und auf die Bedeutung dieser Maßnahme für unseren Wirtschaftsraum.

Ich freue mich jedoch über Ihre Klarstellungen zu einer möglichen Aufwärtskompatibilität der aktuellen Planungen der DB Netz im Hinblick auf einen späteren viergleisigen Ausbau „durch Flächenfreihaltungen und Bauvorleistungen“, was immerhin schon mehr ist, als uns von Seiten des BMDV kommuniziert wurde. Bedeutet dies in der Konsequenz auch, dass die DB Netz die Planungen zum Bau eines Ersatzwegs für die Teerhofinsel im Planum einer zukünftigen Viergleisigkeit entsprechend anpassen wird? Wir haben bislang noch keine Kenntnis hiervon.

Abschließend ist es mir wichtig zu betonen, wie bedeutend auch für die Hansestadt Lübeck eine zeitgerechte Realisierung der FBQ-Hinterlandanbindung ist. Dass die Erfüllung des Staatsvertrags derzeit in Ihrem Hause oberste Priorität genießt, können wir nachvollziehen. Wir haben jedoch erhebliche Zweifel daran, ob der von der DB Netz gewählte Weg hierzu die richtige Strategie ist. Aus einer offensichtlich werdenden Überforderungshaltung der DB Netz dürfen keine Kollateralschäden für die Region entstehen. Wir sind überzeugt davon, dass der DB Netz als Vorhabenträgerin nur dann ein zügiges Planfeststellungsverfahren gelingt, wenn die Maßnahme im regionalen Konsens und nicht gegen die Interessen der Region durchgeplant und durchgeführt wird.

Für Gespräche zur weiteren inhaltlichen Erläuterungen stehen meine Mitarbeiter:innen und Ich Ihnen und Ihrem Hause gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Jan Lindenau
Bürgermeister

2) z d A.

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie
und Tourismus | Postfach 71 28 | 24171 Kiel

Staatssekretär

Herrn
Jan Lindenau
Bürgermeister der Hansestadt Lübeck

23539 Lübeck

18. Dezember 2023

Zukünftiger Schieneninfrastrukturausbau in der Region Lübeck

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Lindenau,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 27. November 2023 zum Ausbau der Schienen-infrastruktur in der Region Lübeck und der darin geschilderten Ergänzungen zu den geplanten Infrastrukturmaßnahmen und deren Bedeutung für die Region.

Abkoppeln des Port of Lübeck im Zuge der Generalsanierung

Wie ich Ihnen bereits in meinem Schreiben vom 08. November 2023 mitgeteilt habe, begrüßt die Landesregierung die Generalsanierung der Strecke Hamburg – Lübeck, da dies künftig zu weniger Störungen und einer besseren Qualität für den schienengebundenen Personen- und Güterverkehr führen soll.

Die Baumaßnahmen sollen von der Deutschen Bahn in der zweiten Jahreshälfte 2027 durchgeführt werden. Nach Kenntnisstand der Landesregierung werden die konkreten Maßnahmenpläne, die während der Bauphase durchgeführt werden sollen, aktuell seitens der Deutschen Bahn abgestimmt, sodass uns noch keine abschließenden Pläne vorliegen. Die Landesregierung ist hierzu jedoch im Austausch mit der DB und wird dabei auch Ihre Hinweise berücksichtigen.

Die Elektrifizierung der Strecke Lübeck – Bad Kleinen (Strecke 1122) inkl. Bau einer Verbindungskurve bei Bad Kleinen ist sinnvoll und durch den Bundesverkehrswegeplan 2030 abgesichert. Eine Fertigstellung dieser Maßnahme noch vor Generalsanierung des Hochleistungskorridors (HLK) Hamburg – Lübeck wäre begrüßenswert, erscheint aber nach aktuellem Kenntnisstand zu den Planungen aktuell nicht als realisierbar. Um eine möglichst hohe Umleitungskapazität für den Personen- und Güterverkehr sicherzustellen, wird sich die Landesregierung dafür einsetzen, dass die beiden Strecken Hamburg – Lübeck (Strecke 1120) und Lübeck – Bad Kleinen (Strecke 1122) nicht gleichzeitig gesperrt werden.

Hierzu werden wir uns mit dem Land Mecklenburg-Vorpommern und der Deutschen Bahn abstimmen.

Zu Ihren Hinweisen zur Strecke Lübeck – Büchen (Strecke 1121) können wir Ihnen mitteilen, dass aktuell beabsichtigt ist, die Nutzlängen der Kreuzungsgleise zwischen Lübeck und Büchen bis zum Start der Generalsanierung des HLK weiter an die Bedarfe des Güterverkehrs anzupassen.

Strategisches Opfern der Bäderbahn im Zuge der Planungen zur FBQ-Hinterlandanbindung

Die Entscheidung, nach Fertigstellung der Neubaustrecke keine Verkehre auf der Bäderbahntrasse zu bestellen, ist schon lange bekannt und wurde bereits 2014 im Raumordnungsverfahren untersucht und auf Wunsch der Kommunen in einem Letter of Intent festgehalten.

Das Stilllegungsverfahren und die Verhandlungen mit dem Bieter liegen alleinig in der Verantwortung der Deutschen Bahn und nicht der Landesregierung. Die DB versichert jedoch, dass sich aus dem laufenden Stilllegungsverfahren keine Verzögerungen bei der Fertigstellung der Neubaustrecke ergeben. Das Stilllegungsverfahren kann nach Angaben der DB während der Planfeststellung durchgeführt werden, muss aber vor dem Planfeststellungsbeschluss entschieden sein.

Mit einem Weiterbetrieb der Bäderbahn wären hingegen zahlreiche Maßnahmen verbunden. Zum einen ist die Strecke sanierungsbedürftig und zum anderen sollen auf der Neubaustrecke die KISS-Züge verkehren, die Bäderbahn müsste also für diese ertüchtigt und elektrifiziert werden. Dies hätten Auswirkungen auf die planfeststellungsrechtlich relevanten Belange (u.a. Umwelt, Lärm, Flächeninanspruchnahme durch Anbindung der Bäderbahn, Wirtschaftlichkeit), welche fachgutachterlich untersucht und bewertet werden müssten, um anschließend die Planfeststellungsunterlagen zu aktualisieren. Diese Maßnahmen würden nach Angaben der DB zeitlich die geplante Inbetriebnahme der Strecke gefährden.

Wir möchten Sie ebenfalls darauf hinweisen, dass es zwar weiterhin möglich ist, dass die Strecke nicht stillgelegt, sondern durch ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) erworben wird, dies jedoch nicht automatisch bedeutet, dass die Strecke auch von diesem EVU betrieben wird.

Der auch in dem von Ihnen genannten Gutachten bescheinigte negative Effekt auf die Fahrgastzahlen lässt sich durch einen attraktiven Zubringerverkehr reduzieren. Die geplante Machbarkeitsstudie soll daher Lösungsvorschläge für diese Problematik untersuchen. Wir freuen uns, dass Sie sich ebenfalls an der Machbarkeitsstudie beteiligen möchten und bestätigen Ihnen gerne, dass in der Studie auch schienengebundene Lösungen betrachtet werden sollen. Die Leistungsbeschreibung wird von der NAH.SH in Abstimmung mit den beteiligten Kommunen und dem Kreis entworfen.

Die Landesregierung nimmt Ihre Bedenken zur Kenntnis, möchte jedoch ebenfalls auf die Vorteile der neuen Hinterlandanbindung für die Region hinweisen, die sich insbesondere durch die verkürzten Fahrzeiten und die direkte Verbindung nach Hamburg ergeben.

Viergleisiger Ausbau Lübeck Hbf – Abzw. Waldhalle

Der viergleisige Ausbau der Strecke Lübeck Hbf – Abzw. Waldhalle hat für die Landesregierung eine große Bedeutung, da diese für mehrere im landesweiten Nahverkehrsplan vorgesehenen Projekte notwendig ist. Hierzu zählen die Fahrzeitverkürzung Kiel – Lübeck auf unter eine Stunde, der RE Lübeck – Fehmarn sowie die S-Bahn Lübeck.

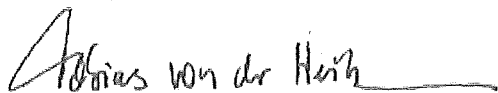
Wie ich Ihnen in meinem letzten Schreiben mitgeteilt habe, hat sich das Land dafür eingesetzt, diese Planungen in das Projekt zur Schienenanbindung der FBQ Hinterlandanbindung zu integrieren. Da dies jedoch nach Angaben der Deutschen Bahn zu einer Verzögerung der FBQ führen könnte, wurde seitens DB entschieden, den Ausbau der Strecke Lübeck – Abzw. Waldhalle erst nach Fertigstellung der FBQ umzusetzen. Aus Sicht der Landesregierung ist demnach zumindest eine Aufwärtskompatibilität der aktuellen Planungen der DB im Hinblick auf einen späteren viergleisigen Ausbau sicherzustellen.

Da eine rechtzeitige Fertigstellung der FBQ Hinterlandanbindung für die Landesregierung von sehr großer Bedeutung ist, werden wir Ihre Bedenken ernst nehmen und uns gemeinsam mit der NAH.SH für eine Abstimmung bzw. einen Konsens zwischen den Beteiligten einsetzen. Da uns die konkreten Planungen der DB für die Teerhofinsel im Rahmen des viergleisigen Ausbaus nicht vorliegen, bitten wir Sie, sich mit dieser Frage an die DB zu wenden.

Ich begrüße Ihre Begleitung der geplanten Schieneninfrastrukturprojekte und freue mich darauf, unsere Abstimmungen in einem persönlichen Gespräch am 04.01.2024 fortzuführen.

Bis dahin wünsche ich Ihnen eine schöne Weihnachtszeit und einen guten Start in das neue Jahr 2024.

Mit freundlichen Grüßen



Tobias von der Heide



Hansestadt Lübeck · 5.610 · 23539 Lübeck

Der Bürgermeister

Frau Staatssekretärin
Susanne Henckel
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Bereich: Stadtplanung und Bauordnung
Stadtentwicklung
Gebäude: Mühlendamm 12
Auskunft: Herr Michael Stödter
Zimmer: 1.2.04
Tel. (0451) 122-6128
Fax (0451) 122-6190
e-mail: Michael.Stoedter@luebeck.de
Ihr Zeichen: -
Ihre Nachricht vom: -
Mein Zeichen: MSt
Datum: 16.08.2023

Handwritten initials
VERSENDET AM 08. SEP. 2023

Ganzheitlicher Ausbau der Schieneninfrastruktur in Lübeck im Zuge der Realisierung der Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ)

Sehr geehrte Frau Staatssekretärin Henckel,

die Hansestadt Lübeck ist überzeugt davon, dass die Realisierung der FFBQ mit deren Schienenhinterland-Anbindung und – im Zuge dessen – dem Neu- und Ausbau von Schienenstrecken im Raum Lübeck der wirtschaftlichen Entwicklung der gesamten Region zu Gute kommt sowie dem Klimaschutz und der Verkehrswende dient.

Die Hansestadt setzt sich bereits seit einigen Jahren für die nachhaltige Stärkung der Schiene und so beispielsweise auch für die Realisierung einer sog. Regio-S-Bahn ein, die über ein dichteres Netz von Stationen und einen Ausbau des Angebots auf einen Halbstundentakt auf den wichtigsten auf Lübeck zulaufenden Relationen den stetig wachsenden Fahrgastzahlen Rechnung tragen soll und weitere Menschen dazu bewegen soll, dem Angebot auf der Schiene den Vorzug vor der Nutzung des PKW zu geben. Ebenso sieht die Hansestadt Lübeck eine große Chance in den neuen Möglichkeiten zur Anbindung im Schienenpersonenfernverkehr, da Lübeck durch die FFBQ in die Mitte der Fernverkehrsverbindung Kopenhagen – Hamburg /– Berlin rückt, was unseren Wirtschaftsstandort weiter festigt und stärkt.

Darüber hinaus ergeben sich durch die FFBQ auch Potentiale, die schienenseitige Anbindung des Lübecker Hafens an die europäischen Schienengüterverkehrsnetze so zu verbessern, dass diese eine Qualität aufweist, die der Bedeutung und Entwicklung des Port of Lübeck gerecht wird: Zur besonderen Bedeutung einer hier dringend benötigten Kapazitätsausweitung der Schiene in und um Lübeck möchte ich an dieser Stelle auch auf das Verkehrswendepapier des Port of Lübeck (vgl. <https://portofluebeck.com/de/projekte/verkehrswende>) hinweisen. Schon jetzt gibt es Probleme bei der Abwicklung des Schienengüterfernverkehrs und die Kapazität der Infrastruktur

Telefonzentrale: (0451)115

Unsere Sprechzeiten:

Montag 8.00 bis 14.00 Uhr
Dienstag 8.00 bis 14.00 Uhr
Donnerstag 8.00 bis 18.00 Uhr
Freitag 8.00 bis 12.00 Uhr
und nach Vereinbarung

Internet: www.luebeck.de

Konten der Hansestadt Lübeck:

Commerzbank IBAN: DE53 2304 0022 0035 8507 00 BIC: COBADEFF230
Deutsche Bank IBAN: DE67 2307 0710 0900 0050 00 BIC: DEUTDEHH222
Postbank Hbg IBAN: DE36 2001 0020 0010 4002 01 BIC: PBNKDEFF
Sparkasse z. L. IBAN: DE17 2305 0101 0001 0113 29 BIC: NOLADE21SPL
Volksbank IBAN: DE97 2309 0142 0005 0083 36 BIC: GENODEF1HLU

Scheck: nur an Hansestadt Lübeck, Buchhaltung & Finanzen, 23539 Lübeck

Umsatzsteuer-Identifikationsnummer:
DE 135082828

Busanbindung:

Buslinie(n): 1,2,4,6,7,9,15,16,17
Haltestelle(n): Fegefeuer

Bitte benutzen Sie öffentliche Verkehrsmittel

reicht im heutigen Bestand schon nicht aus. Aufgrund der zukünftigen noch zusätzlichen FFBQ-Verkehre gibt es absehbar gar keine Möglichkeit mehr, noch mehr Schienengüterfernverkehr unterzubringen – dies ist jedoch zwingend nötig für einen gut funktionierenden Hafenbetrieb.

Vor dem Hintergrund der großen Zukunftsbedeutung dieser genannten Projekte begrüßen wir die Entscheidung des Bundesverkehrsministeriums sehr, die Errichtung einer Drei- bzw. Viergleisigkeit zwischen Lübeck und Schwartau Waldhalle in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen zu haben.

Leider mussten wir im Planungsprozess mit der DB Netz jedoch feststellen, dass der drei- bzw. viergleisige Ausbau im Zuge der aktuellen Planungen zur FFBQ-Schienenhinterlandanbindung noch nicht realisiert werden soll, da der DB Netz hierzu der konkrete Planungsauftrag fehle. Wir werden so beispielsweise im Rahmen der Gespräche zur Aufgabe des Bahnübergangs Teerhofinsel und der Schaffung eines streckenparallelen Ersatzwegs durch die DB Netz AG nicht müde zu betonen, wie wichtig es ist, schon jetzt eine Viergleisigkeit in den Planungen zu berücksichtigen. Leider sind diese Bemühungen jedoch bislang nicht erfolgreich.

Im Sinne der Realisierung einer zukunftscompatiblen Schieneninfrastruktur beim Bau der FFBQ-Schienenhinterlandanbindung möchte die Hansestadt Lübeck gerne folgende Teilaspekte berücksichtigt wissen:

- Die Einrichtung einer Viergleisigkeit zwischen Lübeck Hbf und Abzw. Waldhalle im Zuge des FFBQ-Streckenausbaus (oder zumindest eine Aufwärtskompatibilität der Planungen, die eine künftige Viergleisigkeit ohne größere Probleme ermöglicht).
- Darüber hinaus sollte eine kreuzungsfreie Ein- und Ausfädelung der Strecke nach Lübeck-Travemünde bei der weiteren Planung mitgedacht werden.
- Ferner ist es erforderlich zu prüfen, welche weiteren Möglichkeiten bestehen, den Lübecker Hafen – beispielsweise durch eine Nordkurve in Richtung Fehmarn – sinnvoll mit der FFBQ-Schienenhinterlandanbindung zu verbinden.
- Ein weiterer wichtiger Faktor ist insbesondere vor dem Hintergrund der zuvor genannten Überlegungen zur Regio-S-Bahn die Einbindung der bestehenden Strecke der sog. Bäderbahn an die Neubaustrecke an den zukünftigen Stationen Ratekau und Haffkrug, um auch in Zukunft nach wie vor attraktiven, effizienten und ortsnahen Schienenpersonennahverkehr im Halbstundentakt anbieten zu können.

Um das Schienennetz in und um Lübeck für die nächsten Jahrzehnte zielgerichtet zukunfts fest auszugestalten, bietet es sich geradezu an, die naheliegenden Synergien mit der anstehenden FFBQ-Schienenhinterlandanbindung zu nutzen. Auch, um hier deutlich mehr Geschwindigkeit in den dringend notwendigen Ausbau weiterer Kapazitäten der Schieneninfrastruktur zu bekommen. Darüber hinaus wäre es aus Sicht der Hansestadt Lübeck in der öffentlichen Wahrnehmung beispielsweise schwer vermittelbar, das sehr aufwändige Anfassen der Schieneninfrastruktur innerhalb der nächsten Jahre an mehreren Stellen in der Region gleich zwei Mal hintereinander zu vollziehen, wenn doch ohnehin zeitnah ein größerer Umbau ansteht.

Derzeit führt die DB Netz im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die FFBQ umfangreiche Öffentlichkeitsbeteiligungen in Kooperation mit der Hansestadt Lübeck durch – z.B. zur Ausgestaltung der Lärmschutzwände oder zur Anbindung der Teerhofinsel. Aus unserer Sicht ist es nach außen sehr schwer vermittelbar, wenn im Zuge des FFBQ-Planfeststellungsverfahrens Lärmschutzwände sowie ein Ersatzweg zur Teerhofinsel errichtet werden, um diese dann wenige Jahre später im Zuge eines Planfeststellungsverfahrens für den 3-bis-4-gleisigen Ausbau der Strecke nochmals zu verlegen. Meiner Auffassung nach ist die Außenwirkung in diesem Szenario für alle Beteiligten nicht gut.

Ich würde mich über eine Unterstützung aus Ihrem Hause für ein ganzheitliches Zukunftskonzept und entsprechende konkrete Planungsaufträge an die DB Netz sehr freuen. Hier besteht die historisch einmalige Chance auf ein ganzheitliches Konzept, welches Synergien nutzt und sich dadurch durch eine hohe Effizienz und Zukunftsfähigkeit auszeichnet. Insbesondere sollte der 3-bis-4-gleisige Ausbau der Strecke in das Planfeststellungsverfahren für die FFBQ überführt werden.

Mit freundlichen Grüßen



Jan Lindenau
Bürgermeister

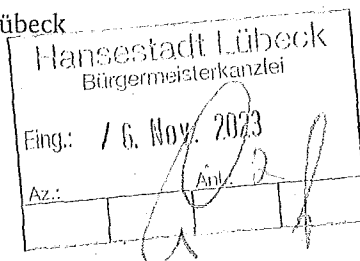
1. Herrn Stolte z. K.
2. Herrn Schröder z. K.
3. Frau Senatorin Hagen z.K.
4. Herrn Bürgermeister Lindenau z. Unterschrift und Versand
5. Herrn Stödter (610.2) z. Vg.



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

Bundesministerium für Digitales und Verkehr • 11030 Berlin

Bürgermeister der Hansestadt Lübeck
Herrn Jan Lindenau
Hansestadt Lübeck
23539 Lübeck



Susanne Henckel
Staatssekretärin

Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Postanschrift:
11030 Berlin

Tel.
Fax

www.bmdv.bund.de

**Betreff: Schieneninfrastruktur in Lübeck im Kontext der ABS/NBS
Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ)**

Bezug: Ihr Schreiben vom 16.08.2023
Aktenzeichen: E23/519.4/301
Datum: Berlin,
Seite 1 von 3

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 16.08.2023, in welchem Sie Ihre Überlegungen bzgl. eines weiteren Ausbaus der Schieneninfrastruktur in Lübeck formulieren.

Die Errichtung der Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) und ihrer Hinterlandanbindung für die Schiene und die Straße ist ein Infrastrukturvorhaben von europäischer Bedeutung und von großem internationalem Nutzen. Die Bundesrepublik Deutschland hat sich im Staatsvertrag mit dem Königreich Dänemark zu einer zeitgerechten Anbindung des von unseren dänischen Nachbarn realisierten Tunnelbauwerks bekannt. Dieser Zusage fühlt sich das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) weiterhin verpflichtet.

Aus Sicht des Bundes ist daher zentrale Prämisse für jede Diskussion um mögliche zusätzliche Erweiterungen der Schieneninfrastruktur im Bereich des Vorhabens ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ), dass dessen zügige Fertigstellung in keiner Weise beeinträchtigt wird. Das Land Schleswig-Holstein teilt diese Sichtweise. Zugleich ist es erklärtes Ziel der Bundesregierung, den Verkehrsträger Schiene zu stärken und dass möglichst viele Menschen, auch in und um Lübeck, gerne mit dem Verkehrsmittel Bahn reisen. Unser Anspruch, das Eine sicherzustellen, ohne das Andere zu lassen, führt zu komplexen Abwägungsprozessen, die wir gemeinsam als Bund, Land, Aufgabenträger und Kommunen effektiv und konstruktiv gestalten möchten. Ich danke Ihnen, dass Sie hieran mit Ihren konkreten Vorschlägen mitwirken. Auch sind wir uns in der Analyse einig, dass die umfassenden Investitionen des Bundes in die Hinterlandanbindung FBQ einen großen Beitrag

1) 2/10 m:
5000 Sen. Hagen
5610 H. Staffe
5610 H. Staffe
5891 H. Korsch

2) 2/10





Seite 2 von 3

zur Festigung der Positionierung Lübecks als attraktivem Standort zwischen Skandinavien und den Metropolen Hamburg und Berlin leisten.

Die wesentlichen von Ihnen vorgeschlagenen infrastrukturellen Ergänzungen sind bereits seit längerer Zeit Gegenstand von Abstimmungen zwischen Bund, Land und DB Netz AG sowie entsprechender Prüfungen. Insgesamt stehen wir unverändert vor der Herausforderung, dass die Planungen der DB Netz AG für die schienenseitige Umsetzung der Hinterlandanbindung FBQ weit vorangeschritten sind und zugleich der Terminplan für eine zeitgerechte Inbetriebnahme der Strecke hoch ambitioniert ist. Kleinste planerische Anpassungen können hier bereits zu nicht mehr kompensierbaren terminlichen Verzögerungen in der Planung und den Genehmigungsverfahren führen. Diese nicht beherrschbaren terminlichen Risiken in Verbindung mit teilweise hinzukommenden rechtlichen Unwägbarkeiten haben Bund, Land und DB Netz AG dazu veranlasst, sämtliche gegenüber der vom Deutschen Bundestag beschlossen Aus- und Neubauplanung der Hinterlandanbindung ergänzenden Ideen und Konzepte hintenanzustellen.

Im Hinblick auf die angestrebte *Viergleisigkeit des Abschnitts Lübeck Hbf – Abzweig Waldhalle* wurde Anfang dieses Jahres zwischen dem Land Schleswig-Holstein und der Vorhabenträgerin DB Netz AG vereinbart, die Viergleisigkeit nicht nachträglich in den Planungen für die Hinterlandanbindung FBQ zu berücksichtigen. Diese Festlegung unterstützt das BMDV mit Blick auf die terminlichen Risiken ausdrücklich. Nach fachlicher Einschätzung der Vorhabenträgerin ist eine aufwärtskompatible Planung und Realisierung im Abschnitt Lübeck Hbf – Abzweig Waldhalle nicht möglich, da diese u.a. umfassende nachträgliche Redimensionierung bzw. Neuordnung der Bauwerke erfordern und damit ebenfalls zu nicht kompensierbaren zeitlichen Verzögerungen führen würde. Nach Aussage der DB Netz AG werden jedoch bereits konzeptionelle Vorüberlegungen angestellt, um die Umsetzung der Viergleisigkeit im Anschluss an die Fertigstellung der Hinterlandanbindung schnellstmöglich zu gewährleisten.

Eine Umsetzung des *Konzeptes der Regio-S-Bahn* ist nach den mir vorliegenden Informationen unabhängig vom Weiterbetrieb der Bäderbahn auch auf der Neubaustrecke möglich – unter Nutzung der mit der Region abgestimmten, entlang der Neubaustrecke geplanten Haltepunkte. Die jüngst gemeinsam von Bund, Land und DB Netz AG getroffene Entscheidung, die Überlegungen zu einem Weiterbetrieb der Bäderbahn nicht fortzuführen, stehen der Regio-S-Bahn somit nicht entgegen.

Mit Blick auf die von Ihnen gewünschte *kreuzungsfreie Ein- und Ausfädelung der Strecke nach Lübeck-Travemünde* ist zwar zunächst festzuhalten, dass auch hier die Integration eines dafür erforderlichen





Seite 3 von 3

Überwerfungsbauwerks zeitlich nicht mehr möglich ist und im Übrigen auch nicht finanzierbar wäre. Allerdings wird dieser Bereich im Zuge der Hinterlandanbindung umfassend infrastrukturell optimiert und erweitert, sodass sich hier nach Einschätzung der DB Netz AG eine nachhaltige Verbesserung für Kapazität und Resilienz in diesem Streckenabschnitt einstellen wird. Auch die gesamte Anbindung des Hafens wird sich nach Realisierung der Hinterlandanbindung durch höhere Kapazitäten auszeichnen.

Insgesamt wird aktuell auf Basis der getroffenen Vereinbarungen das umgesetzt bzw. vorgedacht, was heute möglich und mit Blick auf unsere internationalen Verpflichtungen verantwortbar ist. Im weiteren Verlauf wird es darum gehen, die ggf. zusätzlich erforderlichen Maßnahmen nach Fertigstellung der Hinterlandanbindung zügig, wirtschaftlich und möglichst schonend für die Anwohnerinnen und Anwohner anzugehen. Ich würde mich freuen, wenn Bund, Land, DB Netz AG und die Hansestadt Lübeck dazu in bewährter Form im engen Austausch bleiben.

Mit freundlichen Grüßen

Susanne Henckel

Vik-



Hansestadt Lübeck; D-23539 Lübeck

Der Bürgermeister

1) Frau Staatssekretärin
Susanne Henckel
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Gebäude: Rathaus
Zimmer: 1
Tel. (0451) 1 22 -1000
Fax (0451) 1 22 -1009
e-mail: buergermeister@luebeck.de
Datum: 22.11.2023

VERSENDET AM 29. NOV. 2023

22.11.23

Schieneinfrastruktur in Lübeck im Kontext der ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (FBQ-Hinterlandanbindung) – Ihr Schreiben vom 06.11.2023

Sehr geehrte Staatssekretärin Henckel,

zunächst einmal möchte ich mich herzlich für Ihre Antwort auf unser Schreiben vom 16.08.2023 bedanken. Gleichzeitig musste ich leider feststellen, dass die hiesigen Sorgen und Bedürfnisse von Seiten des Bundes teilweise noch nicht richtig wahrgenommen wurden, weshalb ich folgende Punkte gerne klarstellen würde:

Nach unserem Kenntnisstand gab es nie eine Zustimmung von Land bzw. NAH.SH, dass die Viergleisigkeit zwischen Lübeck Hbf und Abzw. Waldhalle erst später kommen soll. Auch ist mit dem durch die DB Netz vorgesehenen Umbau vom Abzw. Waldhalle definitiv keine Regio-S-Bahn Lübeck machbar. Hierzu ist an der Stelle dann zu wenig Kapazität vorhanden, was ebenso massiv die weitere Entwicklung unseres Port of Lübeck beeinträchtigt.

Gerne möchte ich auch nochmal auf das Verkehrswendepapier des Port of Lübeck (vgl. portofluebeck.com/de/projekte/verkehrswende) hinweisen und auf die Bedeutung dieser Maßnahme für unseren Wirtschaftsraum.

Im Hinblick auf die Bäderbahn kommen wir zu einer gänzlich anderen Einschätzung und sehen gar nicht die Notwendigkeit, diese für die Region so wichtige Infrastruktur für die Neubaustrecke zu „opfern“: Eine Planung der Neubaustrecke ohne Anbindung der Bäderbahn am neuen Bahnhof Ratekau führt nach den uns vorliegenden Erkenntnissen nicht etwa zur Beschleunigung der Maßnahme, sondern vielmehr zu erheblichen Verzögerungsrisiken einer termingerechten Fertigstellung der FBQ-Hinterlandanbindung. Denn die Annahme der DB Netz, das Voraussetzen einer Stilllegung der Bäderbahn könne die Planung der FBQ-Hinterlandanbindung im Abschnitt 1.2 beschleunigen, ist unserer Ansicht nach unzutreffend. Die Planfeststellung würde erheblich verzögert, wenn eine Stilllegungsentscheidung abgewartet werden müsste. Da mit der Norddeutschen Eisenbahngesellschaft (NEG) ein EIU mit seriösem Übernahmemeinteresse vorhanden ist, ist eine

Konten: Buchhaltung & Finanzen, Hansestadt Lübeck:
Deutsche Bank IBAN: DE67 2307 0710 0900 005000; BIC: DEUTDEHH222
Commerzbank IBAN: DE53 2304 0022 0035 850700; BIC: COBADEFF230
Postbank Hamburg IBAN: DE36 2001 0020 0010 400201; BIC: PBNKDEFF
Sparkasse Lübeck IBAN: DE17 2305 0101 0001 011329; BIC: NOLADE21SPL
Volksbank IBAN: DE97 2309 0142 0005 008336; BIC: GENODEF1HLU

Bitte benutzen Sie bitte öffentliche Verkehrsmittel

Umsatzsteuer-Identifikationsnummer: DE 135082828

Scheck: nur an Buchhaltung & Finanzen, Hansestadt Lübeck, 23539 Lübeck

positive Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes über einen Antrag auf Stilllegung der Bäderbahn nicht zu erwarten.

Die Bäderbahn stellt den potentialreichsten Ast der Regio-S-Bahn Lübeck dar. Wir brauchen schon jetzt mehr statt weniger ÖPNV in die Bäderorte. Mit einem Erhalt der Bäderbahn und dem Bau weiterer Stationen kann ein wichtiger Grundstein gelegt werden, die schon jetzt sehr hohen Fahrgastzahlen auf der Verbindung Neustadt – Timmendorfer Strand – Lübeck zukünftig noch weiter zu steigern und damit einer Überlastung des Straßennetzes in der gesamten Region vorzubeugen, wenn auch noch mehr Pendler:innen auf die Schiene umsteigen.

Abschließend ist es mir wichtig zu betonen, wie bedeutend auch für die Hansestadt Lübeck eine zeitgerechte Realisierung der FBQ-Hinterlandanbindung ist. Dass die Erfüllung des Staatsvertrags derzeit oberste Priorität genießt, können wir nachvollziehen. Wir haben jedoch erhebliche Zweifel daran, ob der von der DB Netz gewählte Weg hierzu die richtige Strategie ist. Aus einer – auch aus Ihrem Schreiben zu entnehmenden – offensichtlich werdenden Überbeanspruchung der DB Netz dürfen keine Kollateralschäden für die Region entstehen. Wir sind überzeugt davon, dass der DB Netz als Vorhabenträgerin nur dann ein zügiges Planfeststellungsverfahren gelingt, wenn die Maßnahme im regionalen Konsens und nicht gegen die Interessen der Region durchgeplant und durchgeführt wird.

Ein Aus der Bäderbahn birgt die Gefahr einer möglichen Halbierung der Fahrgastzahlen, was ein schwerer Schlag für die Verkehrswende in der Region wäre. Dies können wir so nicht hinnehmen. Wenn es nicht anders geht, muss die Anbindung der Bäderbahn im Nachgang des laufenden Planfeststellungsverfahrens erfolgen. Hierzu erwarten wir allerdings ein klares Bekenntnis.

Für Fragen und Gespräche stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung, verbunden mit der herzlichen Einladung, Ihnen vor Ort in einem persönlichen Gespräch die Entwicklung der Region und des Port of Lübeck vor dem Hintergrund der Realisierung der Festen Fehmarnbeltquerung vorzustellen.

Mit freundlichen Grüßen

Jan Lindenau
Bürgermeister

2. Durchschriftlich z.K. an
5.000 Sen. Joanna Hagen
5.610 Herr Karsten Schröder
5.610 Herr Christian Stolte
5.610 Herr Michael Stödter

3. z.d.A.



Hansestadt Lübeck; D-23539 Lübeck

Der Bürgermeister

Frau Staatssekretärin
Susanne Henckel
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Gebäude: Rathaus
Zimmer: 1
Tel. (0451) 1 22 -1000
Fax (0451) 1 22 -1009
e-mail: buergermeister@luebeck.de
Datum: 27.11.2023

VERSENDET AM

29. NOV. 2023

27.11.2023

Ganzheitlicher Ausbau der Schieneninfrastruktur in Lübeck im Zuge der Realisierung der Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) Hier: geplante Generalsanierung der Schienenstrecken in Norddeutschland

Sehr geehrte Frau Staatssekretärin Henckel,

die Hansestadt Lübeck hat mit ihrem Seehafen Port of Lübeck transeuropäische Verkehrsbedeutung, was sich darin widerspiegelt, dass die Hansestadt Lübeck und der Hafen Bestandteil des TEN-T Kernnetzes der EU im Transportkorridor ScanMed ist.

Der Hafen Lübecks fungiert als wesentliche und essenzielle Logistikkreuzung für den Warenaustausch zwischen Kontinentaleuropa und dem skandinavischen-baltischen Raum. Die Hansestadt Lübeck hat kürzlich zu den jetzigen und zukünftigen unzureichenden Verkehrskapazitäten im Norddeutschen Verkehrsnetz - insbesondere zu den Schienenkapazitäten - Stellung bezogen. In den Ihnen bekannten Schreiben habe ich als Bürgermeister der Hansestadt Lübeck auf die geplanten Generalsanierungen der Hauptmagistrale des Schienennetzes hingewiesen, die grundsätzlich die Kapazitätssituation noch verschärfen.

Mittlerweile zeigen neue Informationen aus verschiedenen Gesprächen, dass sich die geplanten Generalsanierungen und die derzeit hierzu bekannten Planungen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den Hafen Standort Lübeck noch viel negativer abzeichnen als vorher gedacht.

Die DB Netz plant bekanntermaßen eine fünfmonatige Vollsperrung der Strecke 1120 (Hamburg-Lübeck) in 2027. Parallel dazu wird nach aktuellen Erkenntnissen meiner Expert:innen auch die Strecke 1122 (Lübeck - Bad Kleinen) voll gesperrt. Als einzige mögliche Umleitungstrecke der zahlreichen Personen- und Schienengüterverkehre verbleibt die Strecke 1121 zwischen Büchen und Lübeck.

Für den Personenverkehr sind aktuell umfangreiche und zahlreiche Schienenersatzverkehre geplant. Nach neuesten Erkenntnissen soll auch ein Zugverkehr von Hamburg über Büchen nach Lübeck geführt und der Personenverkehr auf der Strecke Lüneburg und Lübeck ebenfalls weiter betrieben werden. Die von der DB Netz favorisierte Ausweichstrecke 1121 ist weder elektrifiziert, noch zweispurig und hat dadurch aus Lübecker Sicht weder ausreichende Schienenkapazität,

Konten: Buchhaltung & Finanzen, Hansestadt Lübeck:
Deutsche Bank IBAN: DE67 2307 0710 0900 005000; BIC: DEUTDEHH222
Commerzbank IBAN: DE53 2304 0022 0035 850700; BIC: COBADEFF230
Postbank Hamburg IBAN: DE36 2001 0020 0010 400201; BIC: PBNKDEFF
Sparkasse Lübeck IBAN: DE17 2305 0101 0001 011329; BIC: NOLADE21SPL
Volksbank IBAN: DE97 2309 0142 0005 008336; BIC: GENODEF1HLU

Bitte benutzen Sie bitte öffentliche Verkehrsmittel

Umsatzsteuer-Identifikationsnummer: DE 135082928

Scheck: nur an Buchhaltung & Finanzen, Hansestadt Lübeck, 23539 Lübeck

um Personenverkehr und Güterverkehr aufzunehmen. Noch lässt der Ausbaustandard erwarten, dass der den Belastungen schwerer Güterzüge standhält.

Die Schienengüterverkehre zum Port of Lübeck sind größtenteils Intermodal-Züge mit E-Traktion, die Transporteinheiten per Schiene zum Hafen Lübeck bringen ohne die Straßen damit zu belasten. Diese sind eng auf die Fährabfahrten getaktet und fahren ebenfalls nach einem wiederkehrenden Fahrplan. Es steht somit ein vollständiger Einbruch der Schienentransportketten und insbesondere der intermodalen Ketten über den Standort Lübeck zu befürchten.

Es scheint, dass das von den Verantwortlichen für die Generalsanierung bewusst in Kauf genommen wird, da gleichwertige Umleitungsstrecken weder geschaffen noch diskutiert werden.

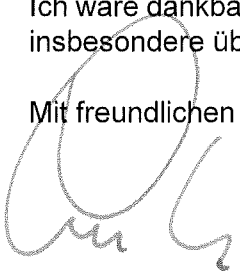
Die derzeit bestehende Aussage seitens der DB, die erforderliche Umspannung von Diesel- auf E-Traktion mittels eines noch einzurichtenden Diesellokfuhrpark zur Verfügung zu stellen, ist zwar ein erstes Angebot, welches jedoch in der Umsetzung weitere zahlreiche zusätzliche Probleme auslöst und aus heutiger Sicht nicht marktgerecht durchführbar ist. Der Port of Lübeck wird bis auf weiteres somit abgehängt mit den zugehörigen wirtschaftlichen Folgen.

Wir bestehen darauf und fordern Sie auf, dass die Folgen aus der geplanten Generalsanierung zumindest vertretbar bzw. nachweislich deutlich stärker abzumildern sind, um die Verkehrsfunktion der Standort Lübeck schienentechnisch nicht zu gefährden. Es ist weiterhin die verlässliche schienentechnische Erreichbarkeit des Standorts zu gewährleisten. Dafür bedarf es leistungsfähiger Umleitungsstrecken, die es derzeit nicht gibt und die auch mit einer Bestandsnutzung der Strecke Büchen-Lübeck nicht erfüllt werden kann. Wir fordern deshalb die Generalsanierung des Strecke 1120 Hamburg-Lübeck zu verschieben, bis die Strecke Büchen-Lübeck (1121) **und** die Strecke über Bad Kleinen (1122) so leistungsfähig sind, dass die schienengebundenen Güterverkehre vertretbar umgeleitet werden können.

Ansonsten sind die wirtschaftlichen Folgen für den Port of Lübeck und für die Unternehmen am Standort Lübeck nicht vertretbar. Die Schaffung geeigneter Umleitungs- und Entlastungsstrecken kann dann auch bei der Instandsetzung der Hochleistungskorridore Bremen Hamburg (2028) und Hannover – Hamburg (2029) zu einer Entspannung beitragen.

Ich wäre dankbar für eine Darstellung, wie die DB AG die schienenseitige Erreichbarkeit Lübecks insbesondere über die Dauer der Generalsanierung sicherstellen will.

Mit freundlichen Grüßen



Jan Lindenau
Bürgermeister

cc. gleichlautendes Schreiben an DB Netz Frau Plambeck.

Nachrichtlich an:

Herrn Tim Klüssendorf, MdB.

Herrn Bruno Hönel, MdB.

2)

3) z. d. A.



Bundesministerium für Digitales und Verkehr • 11030 Berlin

Hansestadt Lübeck
Herrn Bürgermeister
Jan Lindenau
23539 Lübeck

Hansestadt Lübeck Bürgermeisterkanzlei	
Eing.: 15. Jan. 2024	
Az.:	Anl.: 9

Susanne Henckel
Staatssekretärin

Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Postanschrift:
11030 Berlin

Tel. [REDACTED]
Fax [REDACTED]

Pers eMail [REDACTED]
[REDACTED]

www.bmdv.bund.de

Betreff: Ganzheitlicher Ausbau der Schieneninfrastruktur in Lübeck

hier: geplante Generalsanierung der Schienenstrecken in Norddeutschland

Bezug: Ihr Schreiben vom 27.11.2023
Aktenzeichen: Strg-Inf 137.1/0/3852536
Datum: Berlin, 10.01.2024
Seite 1 von 2

Sehr geehrter Bürgermeister,

vielen Dank für Ihr o. g. Schreiben zu den geplanten Baumaßnahmen der Schienenstrecken in Norddeutschland und der damit einhergehenden schienenseitigen Erreichbarkeit des Hafen- und Logistikstandortes Lübeck.

Insbesondere die Strategie der Generalsanierung von Hochleistungskorridoren (HLK) dient dem Ziel, kurzfristig die Leistungsfähigkeit im Schienengüterverkehr zu erhöhen sowie die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Schienenverkehrs schnell und nachhaltig zu verbessern.

Ich teile Ihre Auffassung, dass die aus der Generalsanierung des HLK Hamburg – Lübeck im 2. Halbjahr 2027 resultierenden Beeinträchtigungen des Güter- und Personenverkehrs möglichst gering zu halten sind. Während der Bauphase werden sich verkehrliche Einschränkungen leider nicht vermeiden lassen. Insofern habe ich die DB AG bereits aufgefordert, mit Informationen frühzeitig und aktiv auf die von Baumaßnahmen betroffenen Länder, Regionen und übrigen Beteiligten zuzugehen, um so Transparenz und Zeit für notwendige Abstimmungen zu schaffen und konstruktive Lösungen zu finden.

Die DB AG hat dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) mitgeteilt, dass mit der Erarbeitung von Ersatzverkehrskonzepten und der Identifizierung potentieller Umleitungsstrecken bereits begonnen wurde.

VLB
1) 2.6.2024
2.000
5000
5640
5.691
2) 7.1.2024





Seite 2 von 2

Aufgrund der noch sehr langen Vorlaufzeit bis zur Generalsanierung HLK Hamburg – Lübeck liegen jedoch noch keine belastbaren Konzepte vor. Das Land Schleswig-Holstein und die Verkehrsunternehmen haben daher noch die Möglichkeit Anforderungen an die Verkehrskonzepte bei den vorgesehenen Dialogen mit der DB InfraGO AG einbringen zu können.

Der beim Schienengipfel am 15.09.23 kommunizierte Reihungsvorschlag der HLK wurde nach einer Abstimmung mit der Bahnbranche durch das BMDV intensiv geprüft. Eine zeitliche Verschiebung der Generalsanierung des HLK Hamburg – Lübeck würde u.a. zu Kollisionen mit anderen Investitionsvorhaben führen. Insofern sollte der noch große zeitliche Vorlauf von rund 3,5 Jahren bis zur Generalsanierung des HLK Hamburg – Lübeck entsprechend meiner vorstehenden Ausführungen zur Reduzierung der verkehrlichen Beeinträchtigungen genutzt werden.

Laut DB AG ist diese mit den Land Schleswig-Holstein und der nah.sh als Aufgabenträger bereits im Kontakt, um beginnend in diesem Jahr mit allen Beteiligten konstruktive und angemessene Lösungen auch hinsichtlich der Erreichbarkeit des Hafen- und Logistikstandortes Lübeck zu finden.

Ein gleichlautendes Schreiben geht an Herrn Klüssendorf, MdB.

Mit freundlichen Grüßen

Susanne Henckel



Hansestadt Lübeck; D-23539 Lübeck

Der Bürgermeister

Herrn Bundeskanzler
Olaf Scholz
Bundeskanzleramt
Willy-Brandt-Strasse
10557 Berlin

Gebäude: Rathaus
Zimmer: 1
Tel. (0451) 1 22 -1000
Fax (0451) 1 22 -1009
e-mail: buergermeister@luebeck.de
Datum: 17.10.2023

VERSENDET AM 20. OKT. 2023

**Nachhaltige Sicherung der dt. Transportkapazitäten im europäischen Verkehrsnetz
Hier: Ganzheitlicher Ausbau der Schieneninfrastruktur im norddeutschen Raum im Zuge
der Realisierung der Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung**

Sehr geehrter Herr Bundeskanzler,

mit diesem Schreiben nehme ich Bezug auf eines der größten Infrastrukturvorhaben Europas, die Realisierung der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ), dessen Durchführung durch einen Staatsvertrag am 03. September 2008 zwischen dem Königreich Dänemark und der Bundesrepublik Deutschland vereinbart worden ist.

Die Hansestadt Lübeck als Mitglied der Metropolregion Hamburg ist überzeugt davon, dass mit der Realisierung der FFBQ - und insbesondere der Schienenanbindung - ein großer Beitrag zum Ausbau des europäischen Transportnetzwerkes und zur Stärkung der Metropolregion wie Deutschlands im innereuropäischen Warenverkehr geleistet wird.

Wir gehen davon aus, dass von einem Neu- und Ausbau von Schienenstrecken in der Metropolregion und insbesondere im Raum Lübeck Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung der gesamten Region ausgehen und gleichzeitig Grundlagen für ein Gelingen der Verkehrswende weiter geschaffen werden könnten.

Die Hansestadt Lübeck als zweitgrößter Hafen- und Logistikstandort der Metropolregion setzt sich bereits seit einigen Jahren - wie Hamburg auch - für die nachhaltige Stärkung der Schiene insbesondere auch für den Schienengüterverkehr ein. Die Wettbewerbsstärke beider Häfen zeichnet sich heute u.a. durch die Trimodalität und insbesondere die exzellente Schienenhinterlandlogistik aus. Die FFBQ ermöglicht es Lübeck die bereits vorhandene seeseitige HUB-Funktion für innereuropäische Verkehre mit einer schienenseitigen HUB-Funktion für alle KV-Verkehre in der westlichen Ostsee zu kombinieren. Dank der großzügigen Unterstützung u.a. durch GRW-

Konten: Buchhaltung & Finanzen, Hansestadt Lübeck:

Deutsche Bank IBAN: DE67 2307 0710 0900 005000; BIC: DEUTDEHH222
Commerzbank IBAN: DE53 2304 0022 0035 850700; BIC: COBADEFF230
Postbank Hamburg IBAN: DE36 2001 0020 0010 400201; BIC: PBNKDEFF
Sparkasse Lübeck IBAN: DE17 2305 0101 0001 011329; BIC: NOLADE21SPL
Volksbank IBAN: DE97 2309 0142 0005 008336; BIC: GENODEF1HLU

Umsatzsteuer-Identifikationsnummer: DE 135082828

Scheck: nur an Buchhaltung & Finanzen, Hansestadt Lübeck, 23539 Lübeck

Bitte benutzen Sie bitte öffentliche Verkehrsmittel

Mittel ist es in den vergangenen 20 Jahren gelungen, den Port of Lübeck zukunftsfähig auszubauen, und mit Digitalisierungsmitteln des Bundes wird das Projekt *Baltic Future Port* zur digitalen Transformation des Hafens unterstützt.

Aber auch die Entwicklung des Personenverkehrs innerhalb der Metropolregion Hamburg ist hierbei wichtig, beispielsweise die geplante Realisierung einer sogenannten Regio-S-Bahn in der Region Lübeck zur Stärkung des Umweltverbundes. Ebenso sieht die Hansestadt Lübeck eine große Chance in den neuen Möglichkeiten zur Anbindung im Schienenpersonenfernverkehr, da Lübeck durch die FFBQ in die Mitte der Fernverkehrsverbindung Stockholm - Kopenhagen - Hamburg /- Berlin rückt, was den Wirtschaftsstandort Lübeck weiter festigt und stärkt.

Vor dem Hintergrund der großen Zukunftsbedeutung der FFBQ bedanken wir uns für die Entscheidung der Bundesregierung, die Errichtung einer Drei- bzw. Viergleisigkeit zwischen Lübeck und Schwartau Waldhalle in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufzunehmen. Hierdurch wird die wichtige Integration der Hinterlandanbindung des Port of Lübeck in die FFBQ-Achse sichergestellt und die Förderung einer Regio-S-Bahn, um hier die steigenden Bedarfe im nordöstlichen Bereich der Metropolregion Hamburg abzudecken.

Mit Sorge sieht die Hansestadt Lübeck aber die hier uns bekannten Planungen der DB Netz AG (DB Netz) zur Realisierung der schienenseitigen Hinterlandanbindung für die FFBQ. Es wird anerkannt, welcher immenser Druck auf der Bundesregierung liegt, im Zuge der Verkehrswende die schienenseitige Infrastruktur in Deutschland mit immensen Aufwand und unter erheblichen Zeitdruck zu sanieren, zu ertüchtigen und auszubauen. Leider mussten wir im Planungsprozess mit der DB Netz jedoch feststellen, dass der viergleisige Ausbau im Zuge der aktuellen Planungen zur FFBQ-Schienenhinterlandanbindung noch nicht realisiert bzw. planerisch berücksichtigt werden soll.

Wir werden im Rahmen der Gespräche mit der DB Netz AG nicht müde zu betonen, wie wichtig es ist, schon jetzt eine Viergleisigkeit in den Planungen zu berücksichtigen. Leider sind diese Bemühungen jedoch bislang nicht erfolgreich und so droht nach Abschluss der FFBQ-Anbindung ein erneuter zeitintensiver Planungs- und Realisierungsprozess, der dann zu erheblichen Mehrkosten führt.

Gleichzeitig ist in diesem Zeitraum damit zu rechnen, dass der Knoten Lübeck mit den induzierten Schienenverkehren der FFBQ, dem Schienenpersonennahverkehr und dem Schienenhinterlandverkehr zu Lasten des Port of Lübeck komplett überlastet sein wird. Das führt zwangsläufig zu einer empfindlichen Schwächung der Wettbewerbsposition des Port of Lübeck zu Lasten der dortigen Arbeitsplätze. Das hat bereits jetzt dazu geführt, dass die vielgenutzte „Bäderbahn“ zur verkehrlichen Erschließung entlang der Lübecker Bucht nicht erhalten werden soll. Das ist aus unserer Sicht kontraproduktiv in dem Bestreben, den Umstieg vom Pkw auf die Bahn vor allem für die vielen Pendler:innen und Touristen zu befördern.

Aus hiesiger Sicht impliziert darüber hinaus die alleinige Fokussierung der DB Netz auf die Fertigstellung der Hinterlandanbindung der FFBQ zwischen Puttgarden und Lübeck ohne Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit des norddeutschen Bestandsnetzes langfristig deutliche Wettbewerbsnachteile für die norddeutsche Region und ihrer Bedeutung für den Außenhandel. Hinzu kommt, dass nur unzureichend die Verkehrswendepotentiale für den Güter- wie Personenverkehr durch eine ganzheitliche Planung im Zuge der FFBQ - Hinterlandanbindung ausgeschöpft werden. Hierdurch werden erhebliche Chancen und Potentiale aus der FFBQ geschmälert.

Im aktuellen Netz gibt es unbestreitbar bei den heutigen verkehrlichen Anforderungen Probleme bei der Abwicklung des Schienengüterfernverkehrs sowie Kapazitätsdefizite in der Infrastruktur. Die uns bekannten aktuellen Planungen zur schienenseitigen Anbindung der FFBQ laufen nach

unserer Einschätzung darauf hinaus, dass die prognostizierten Verkehrszuwächse aus Personen- und Güterverkehr nicht sicher abgewickelt werden können.

Ergänzend ist zu beachten, dass durch den Bau der FFBQ eine Teilverlagerung von bisherigen Schienenverkehren auf der Jütland Route auf diese Schienenverbindung zu erwarten ist. Hierfür sind die Kapazitäten im überregionalen Netz absehbar nicht geschaffen worden. Daher steht zu befürchten, dass es zu keiner signifikanten Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene kommt. Diese ist aber notwendig, um unsere gemeinsamen ehrgeizigen Ziele zur Klimaneutralität zu erreichen.

Verschärfend kommt hinzu, dass die DB Netz nach derzeitigem Planungsstand in den Jahren 2027 (Hamburg - Lübeck) und 2029 (Hamburg - Hannover) jeweils für fünf Monate die Strecken vollständig für notwendige Grundinstandsetzungen und Ertüchtigungen sperrt. Diese Sperrungen führen auch im Güterverkehr zu einem faktischen schienenseitigen Abkoppeln des Port of Lübeck und Kiel vom Hinterland, da die mögliche Ausweichroute über Bad Kleinen und einen Ostkorridor nicht besteht.

Die Sanierung zielt dabei grundsätzlich nicht auf Kapazitätsausbau auf diesen Strecken ab. Alternative leistungsfähige Bypässe mit erweiterten Rangier- und Zugbildungskapazitäten als Alternative zum Knoten Hamburg für eine sinnvolle Verkehrslenkung und eine Redundanz fehlen vollständig. Dadurch kumulieren sich insbesondere die skandinavischen Bahnverkehre der FFBQ, die hafenspezifischen Schienengüterverkehre der Häfen Kiel und Lübeck mit den Güterverkehren des Hamburger Hafens sowie den Personenverkehren am Knoten Hamburg mit seiner Elbquerung und den davon abgehenden Strecken nach Hannover und Bremen.

Diese fehlende und nicht berücksichtigte Güterverkehrskapazität sowie die fehlenden Bypässe zur Entlastung des Knotens Hamburg wird einen Standortnachteil insbesondere für die Metropolregion Hamburg mit seinen Häfen aber auch für Schleswig-Holstein darstellen.

Für den Schienengüterverkehr sind die aktuellen Planungen deshalb aus Lübecker Sicht nicht geeignet, die Anforderungen der europäischen Transportwirtschaft an den TEN-T-Korridor Scandinavian Mediterranean (ScanMed) zu erfüllen.

Daher bedarf es schnellstmöglich einer verkehrsträgerübergreifenden Betrachtung und einer gesamtheitlichen, mit den norddeutschen Bundesländern abgestimmten Strategie für die Verkehrsinfrastrukturentwicklung. Hierbei gehört u.a. der Aufbau und die Entwicklung eines schienenseitigen Ostkorridors mit den zugehörigen Infrastrukturprojekten zur Entlastung des Bahnknotenpunktes Hamburg, der gleichzeitig zu einer Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der norddeutschen Region im TEN-T-ScanMed-Korridor führt.

Zur besonderen Bedeutung einer hier dringend benötigten Kapazitätsausweitung u.a. der Schiene in und um Lübeck möchte ich an dieser Stelle auf das Verkehrswendepapier des Port of Lübeck hinweisen, das ich diesem Schreiben zur gefälligen Lektüre beifüge.

Hier werden schlagwortartig Maßnahmen benannt, die dazu beitragen können, durch entsprechende Maßnahmen Lübeck einerseits in seiner Hubfunktion für innereuropäische Verkehre in den Ostseeraum zu stärken und andererseits als vorgelagerten Verkehrsknoten an der FFBQ zur Entlastung des Bahnknotens Hamburg beizutragen. Das sind gleichzeitig Maßnahmen, die nach unserer Auffassung der gesamten norddeutschen Region zugutekommen.

In dem Verkehrswendepapier erlauben wir uns, neben der Forderung u.a. nach einem zügigen Weiterbau der A20 nach Westen und einer weiteren Elbquerung östlich von Hamburg an die A39

einen innovativen Ansatz zur besseren Ausnutzung der Binnenwasserstraßen als klimafreundlichen Transportweg vor dem Hintergrund sinkender Pegelstände und des zeit- wie kostenintensiven Ausbaus der Infrastruktur vorzustellen.

Sehr geehrter Herr Bundeskanzler,

zusammenfassend möchten wir Sie um Ihre Unterstützung bitten, im Rahmen Ihrer Möglichkeiten auf die DB Netz AG einzuwirken, die Herstellung der Viergleisigkeit zwischen Lübeck und Bad Schwartau-Waldhalle in die aktuelle Planung aufzunehmen und die von uns geschilderten Vorschläge zur Engpassbeseitigung im Verkehrswendepapier in die Diskussion auf Bundes- und Länderebene aufzunehmen.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung und erlaube mir, Sie hiermit herzlich in die Hansestadt Lübeck einzuladen, um sich vor Ort einen Überblick über unsere Planungen und den Port of Lübeck zu verschaffen.

Mit freundlichen Grüßen


Jan Lindenau
Bürgermeister

1/18/10

Nachrichtlich

Herr Tim Klüssendorf, MdB
Herr Bruno Hönel, MdB


VERSENDET AM 20. SEPT. 2023

Anlage: Verkehrswendepapier

2) durchschriftlich z.k. w:

S.000 Sen. Wagen

S.670 H. Schönd

S.670 H. Sörte

S.670 H. Stöckh

S.691 H. Kaschel

S.691 H. Siemer

3) z.d.D.



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 Hafenenwicklungsplans 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 Hafenenwicklung 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 Logistikdrehscheibe 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).

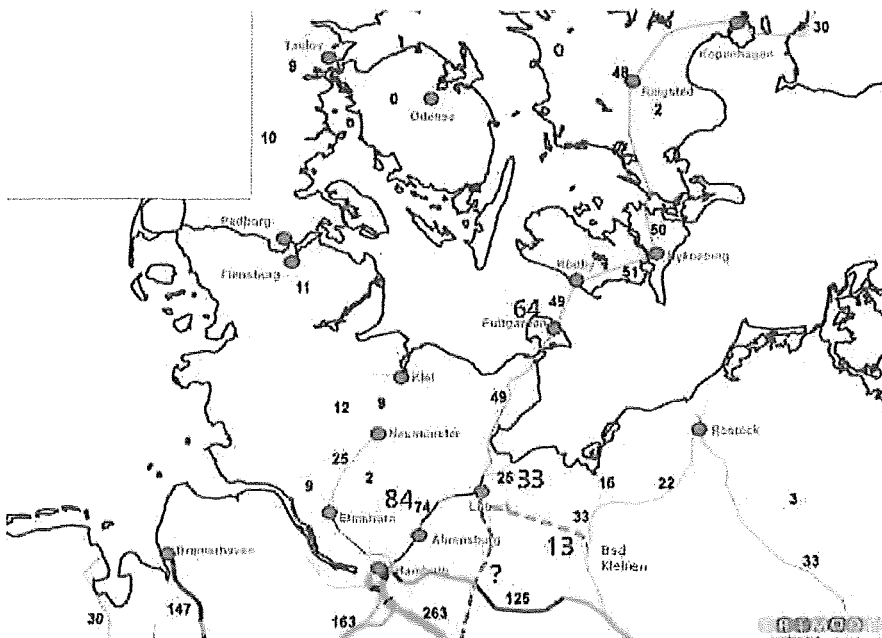


Abb. 1 – notwendige bahntechnische Einbindung Lübecks zum erforderlichen Kapazitätsausbau „Schiene“

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 FFHQ 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 FFHQ auf das Intermodalgeschäftsfeld werden aber alle deutschen Seehäfen ihre Schweden- und Norwegemengen 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).

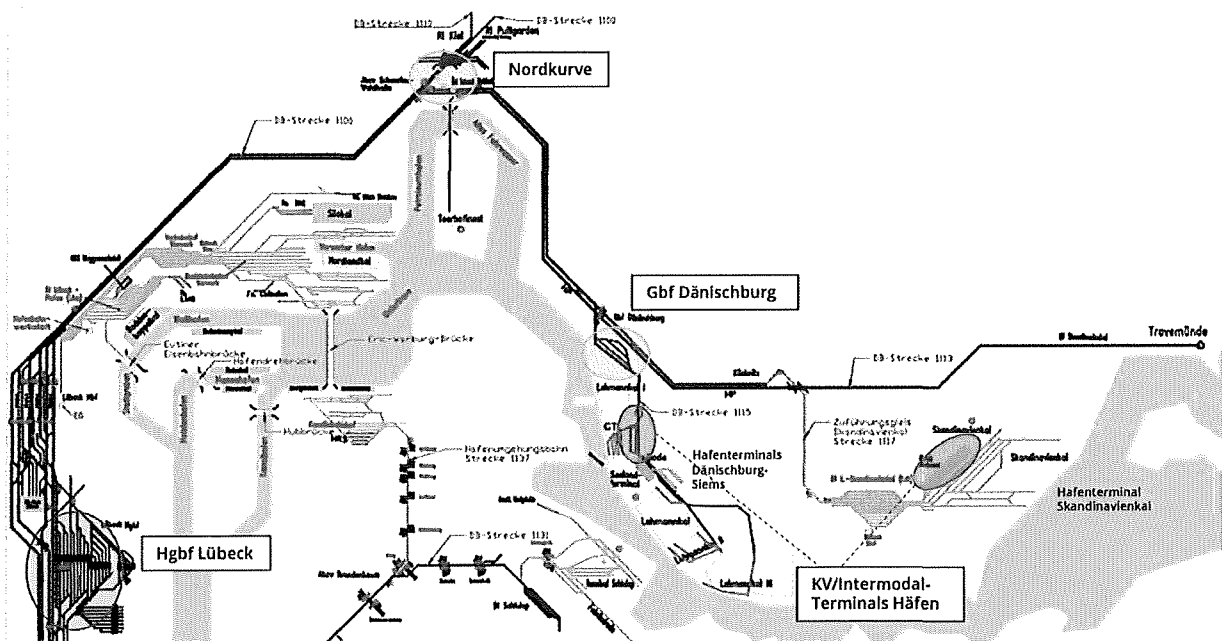


Abb. 2 – Übersichtsplan bzgl. der Schaffung von der bahnseitigen HUB-Funktion FFBQ in Lübeck

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

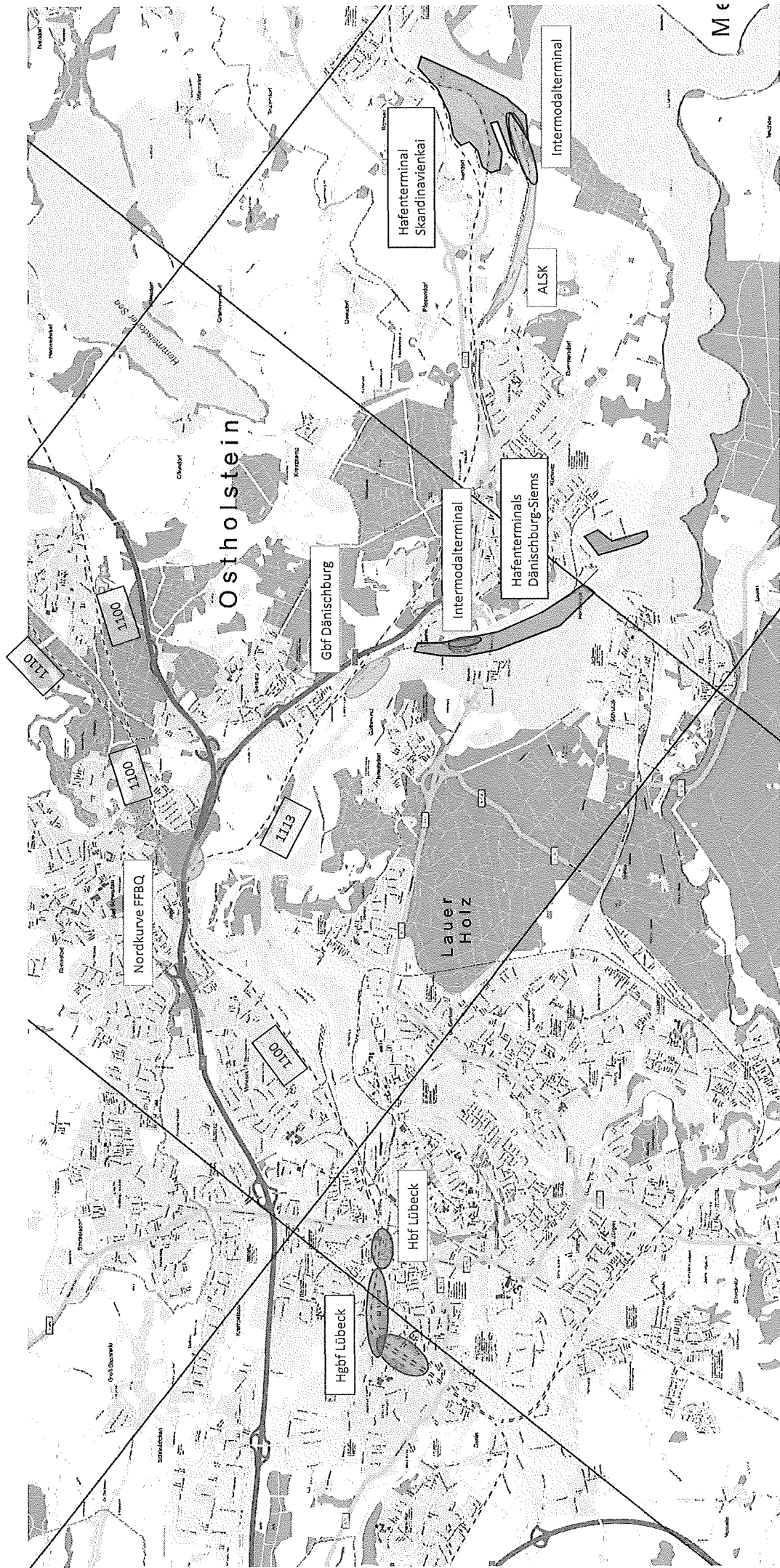
Anlage 1 – Übersichtsplan Lübeck

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 Zugsbildungskapazitäten) inkl. Bau der Nordkurve Lübeck nach Puttgarden im Zusammenhang mit FFBQ

1.3 Wasserstraße/Binnenschiffahrtsstraße

- Trave (Seeschiffahrtsstraße)
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

Gegenüberstellung der Varianten zur Aktivierung des Transportpotenzials des ELK

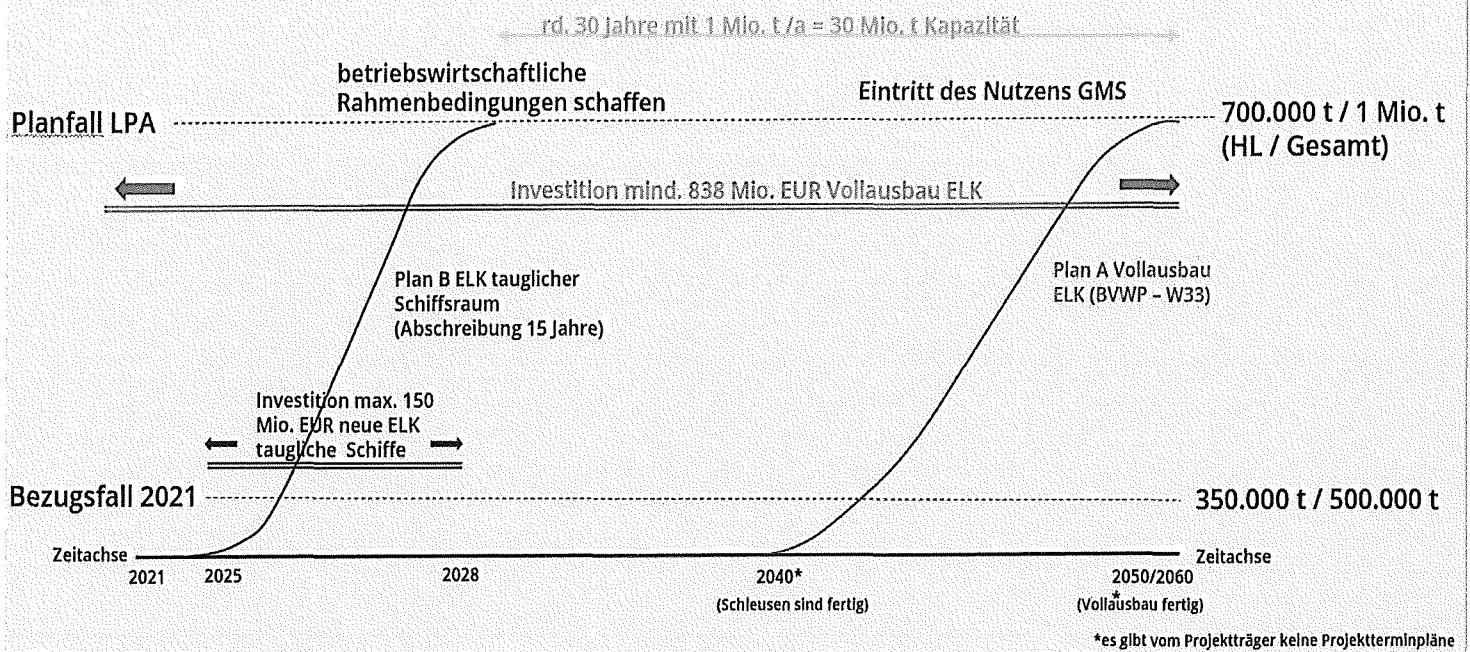


Abbildung 1 – Gegenüberstellung der Varianten zur Aktivierung des Transportpotenzials des ELK

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 Vollaubaus 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 Bestandschiffe sich nach und nach aus dem Markt zurückziehen und verschrottet werden.

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



Hansestadt Lübeck; D-23539 Lübeck

Der Bürgermeister

1) Frau Ute Plambeck
Deutsche Bahn AG
Hammerbrookstraße 44
20097 Hamburg

Gebäude: Rathaus
Zimmer: 1
Tel. (0451) 1 22 -1000
Fax (0451) 1 22 -1009
e-mail: buergermeister@luebeck.de
Datum: 27.11.2023

VERSENDET AM 29. NOV. 2023

27.11.2023

Ganzheitlicher Ausbau der Schieneninfrastruktur in Lübeck im Zuge der Realisierung der Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) Hier: geplante Generalsanierung der Schienenstrecken in Norddeutschland

Sehr geehrte Frau Plambeck,

die Hansestadt Lübeck hat mit ihrem Seehafen Port of Lübeck transeuropäische Verkehrsbedeutung, was sich darin widerspiegelt, dass die Hansestadt Lübeck und der Hafen Bestandteil des TEN-T Kernnetzes der EU im Transportkorridor ScanMed ist.

Der Hafen Lübecks fungiert als wesentliche und essenzielle Logistkdrehscheibe für den Warenaustausch zwischen Kontinentaleuropa und dem skandinavischen-baltischen Raum. Die Hansestadt Lübeck hat kürzlich zu den jetzigen und zukünftigen unzureichenden Verkehrskapazitäten im Norddeutschen Verkehrsnetz - insbesondere zu den Schienenkapazitäten - Stellung bezogen. In den Ihnen bekannten Schreiben habe ich als Bürgermeister der Hansestadt Lübeck auf die geplanten Generalsanierungen der Hauptmagistrale des Schienennetzes hingewiesen, die grundsätzlich die Kapazitätssituation noch verschärfen.

Mittlerweile zeigen neue Informationen aus verschiedenen Gesprächen, dass sich die geplanten Generalsanierungen und die derzeit hierzu bekannten Planungen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den Hafen Standort Lübeck noch viel negativer abzeichnen als vorher gedacht.

Die DB Netz plant bekanntermaßen eine fünfmonatige Vollsperrung der Strecke 1120 (Hamburg-Lübeck) in 2027. Parallel dazu wird nach aktuellen Erkenntnissen meiner Expert:innen auch die Strecke 1122 (Lübeck - Bad Kleinen) voll gesperrt. Als einzige mögliche Umleitungstrecke der zahlreichen Personen- und Schienengüterverkehre verbleibt die Strecke 1121 zwischen Büchen und Lübeck.

Für den Personenverkehr sind aktuell umfangreiche und zahlreiche Schienenersatzverkehre geplant. Nach neuesten Erkenntnissen soll auch ein Zugverkehr von Hamburg über Büchen nach Lübeck geführt und der Personenverkehr auf der Strecke Lüneburg und Lübeck ebenfalls weiter betrieben werden. Die von der DB Netz favorisierte Ausweichstrecke 1121 ist weder elektrifiziert, noch zweispurig und hat dadurch aus Lübecker Sicht weder ausreichende Schienenkapazität,

Konten: Buchhaltung & Finanzen, Hansestadt Lübeck:

Deutsche Bank IBAN: DE67 2307 0710 0900 005000; BIC: DEUTDEHH222
Commerzbank IBAN: DE53 2304 0022 0035 850700; BIC: COBADEFF230
Postbank Hamburg IBAN: DE36 2001 0020 0010 400201; BIC: PBNKDEFF
Sparkasse Lübeck IBAN: DE17 2305 0101 0001 011329; BIC: NOLADE21SPL
Volksbank IBAN: DE97 2309 0142 0005 008336; BIC: GENODEF1HLU

Bitte benutzen Sie bitte öffentliche Verkehrsmittel

Umsatzsteuer-Identifikationsnummer: DE 135082828

Scheck: nur an Buchhaltung & Finanzen, Hansestadt Lübeck, 23539 Lübeck

um Personenverkehr und Güterverkehr aufzunehmen. Noch lässt der Ausbaustandard erwarten, dass der den Belastungen schwerer Güterzüge standhält.

Die Schienengüterverkehre zum Port of Lübeck sind größtenteils Intermodal-Züge mit E-Traktion, die Transporteinheiten per Schiene zum Hafen Lübeck bringen ohne die Straßen damit zu belasten. Diese sind eng auf die Fährabfahrten getaktet und fahren ebenfalls nach einem wiederkehrenden Fahrplan. Es steht somit ein vollständiger Einbruch der Schienentransportketten und insbesondere der intermodalen Ketten über den Standort Lübeck zu befürchten.

Es scheint, dass das von den Verantwortlichen für die Generalsanierung bewusst in Kauf genommen wird, da gleichwertige Umleitungsstrecken weder geschaffen noch diskutiert werden.

Die derzeit bestehende Aussage seitens der DB, die erforderliche Umspannung von Diesel- auf E-Traktion mittels eines noch einzurichtenden Diesellokfuhrpark zur Verfügung zu stellen, ist zwar ein erstes Angebot, welches jedoch in der Umsetzung weitere zahlreiche zusätzliche Probleme auslöst und aus heutiger Sicht nicht marktgerecht durchführbar ist. Der Port of Lübeck wird bis auf weiteres somit abgehängt mit den zugehörigen wirtschaftlichen Folgen.

Wir bestehen darauf und fordern Sie auf, dass die Folgen aus der geplanten Generalsanierung zumindest vertretbar bzw. nachweislich deutlich stärker abzumildern sind, um die Verkehrsfunktion der Standort Lübeck schienentechnisch nicht zu gefährden. Es ist weiterhin die verlässliche schienentechnische Erreichbarkeit des Standorts zu gewährleisten. Dafür bedarf es leistungsfähiger Umleitungsstrecken, die es derzeit nicht gibt und die auch mit einer Bestandsnutzung der Strecke Büchen-Lübeck nicht erfüllt werden kann. Wir fordern deshalb die Generalsanierung der Strecke 1120 Hamburg-Lübeck zu verschieben, bis die Strecke Büchen-Lübeck (1121) **und** die Strecke über Bad Kleinen (1122) so leistungsfähig sind, dass die schienengebundenen Güterverkehre vertretbar umgeleitet werden können.

Ansonsten sind die wirtschaftlichen Folgen für den Port of Lübeck und für die Unternehmen am Standort Lübeck nicht vertretbar. Die Schaffung geeigneter Umleitungs- und Entlastungsstrecken kann dann auch bei der Instandsetzung der Hochleistungskorridore Bremen Hamburg (2028) und Hannover – Hamburg (2029) zu einer Entspannung beitragen.

Ich wäre dankbar für eine Darstellung, wie die DB AG die schienenseitige Erreichbarkeit Lübecks insbesondere über die Dauer der Generalsanierung sicherstellen will.

Mit freundlichen Grüßen



Jan Lindenau
Bürgermeister

cc. gleichlautendes Schreiben an Frau Staatssekretärin Henckel.

2) Nachrichtlich an:
Herrn Tim Klüssendorf, MdB.
Herrn Bruno Hönel, MdB.

3) z. d. A.



z.B. FBQ

Ute
19/12

Deutsche Bahn AG • GL HH/SH • Hammerbrookstr. 44 • 20097 Hamburg

Ute Plambeck
Konzernbevollmächtigte für die Länder
Hamburg und Schleswig-Holstein

Hansestadt Lübeck
Herrn Jan Lindenau
Bürgermeister
Breite Straße 62
23552 Lübeck

18. Dezember 2023

Sehr geehrter Herr Bürgermeister, sehr geehrter Herr Lindenau,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 27. November 2023, in dem Sie den Ausbau der Schieneninfrastruktur im Raum Lübeck thematisieren.

Die Ihrerseits geäußerten Anforderungen, die schienenseitige Erreichbarkeit des Hafen- und Logistikstandortes Lübeck während des Hochleistungskorridors in ausreichendem Maße sicherzustellen und gleichzeitig auch im Personenverkehr eine gute Erreichbarkeit des Knotens Lübeck und Umgebung zu gewährleisten, halten wir für uneingeschränkt nachvollziehbar. Diese liegen auch im Interesse der Deutschen Bahn.

Wir bitten um Ihr Verständnis, dass zum jetzigen Zeitpunkt - etwa 3,5 Jahre vor Beginn der Generalsanierung zwischen Hamburg und Lübeck - noch nicht final geklärt ist, welche Umleitungsmöglichkeiten mit welcher Kapazität während der Generalsanierung zur Verfügung stehen und wie Ersatzkonzepte für den Güter- und den Personenverkehr ausgestaltet werden können. Baubetriebliche Abstimmungen hierzu laufen derzeit und werden im Jahr 2024 intensiviert, sobald erste Erkenntnisse aus technischen Untersuchungen, etwa zur Stellwerkstechnik, vorliegen. In dem Zuge wird ebenfalls geprüft, inwieweit neben der Strecke Lübeck - Büchen weitere Umleitungsmöglichkeiten genutzt werden können.

Zudem wird derzeit ermittelt, in welchem Maße die Strecke Lübeck - Büchen vorab durch ergänzende Maßnahmen in einen Zustand versetzt werden muss, der eine gesicherte zuverlässige Abwicklung der vorgesehenen Umleiterverkehre zulässt. Wir bitten um Verständnis, dass es sich angesichts des begrenzten planerischen Vorlaufs dabei nicht um einen umfassenden Streckenausbau mit Elektrifizierung und etwaigen zweigleisigen Abschnitten handeln kann; derartige Ausbauten benötigen i.d.R. einen Vorlauf von ca. 10 Jahren.

Die Umsetzung der Totalsperrung Hamburg-Lübeck im Jahr 2027 ist unerlässlich, um - der Idee der Generalsanierungen folgend - die verkehrlichen Auswirkungen der Bauarbeiten für das Projekt S4 Ost (Hamburg-Bad Oldesloe), für das Projekt FBQ-Hinterlandanbindung im Bereich des Knotens Lübeck sowie umfangreicher Ersatzinvestitionen abseits der genannten Projekte,

...

Deutsche Bahn AG
Hammerbrookstraße 44
20097 Hamburg
www.deutschebahn.com

Tel. [REDACTED]
E-Mail [REDACTED]

Unser Anliegen:





2/2

auf einen kompakten Zeitraum von ca. fünf Monaten bündeln zu können und dadurch insgesamt zu reduzieren. Eine Aufteilung und zeitliche Streckung dieser Maßnahmen ließen aufgrund geringerer Effizienz der baulichen Abwicklung in Summe deutlich größere, negative Auswirkungen auf die Verkehre erwarten.

Alle weiteren Überlegungen und Ersatzkonzepte werden in den Jahren 2024 ff mit dem Land Schleswig-Holstein und der nah.sh als Aufgabenträger für den SPNV abgestimmt; entsprechende Kontakte bestehen bereits. Erste Erfahrungen aus den frühen Generalsanierungen (beginnend mit der Riedbahn in der zweiten Jahreshälfte 2024) sollen in die Entwicklung möglichst marktverträglicher Ersatzkonzepte einfließen.

Sehr geehrter Herr Lindenau, als Deutsche Bahn arbeiten wir intensiv und in Kooperation mit unseren Partnern vor Ort an Lösungen, um die Einschränkungen während der Generalsanierungen möglichst zu minimieren. Sobald konkrete Entscheidungen hierzu getroffen werden, informieren wir Sie gerne.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ute Plambeck'.

Ute Plambeck

VLS



Hansestadt Lübeck; D-23539 Lübeck

Der Bürgermeister

1) Erster Bürgermeister der Freien
und Hansestadt Hamburg
Dr. Peter Tschentscher
Rathausmarkt 1
20095 Hamburg

VERSENDET AM 20. OKT. 2023

9/10 Gebäude: Rathaus
Zimmer: 1
Tel. (0451) 1 22 -1000
Fax (0451) 1 22 -1009
e-mail: buergermeister@luebeck.de
Datum: 18.10.2023

**Nachhaltige Sicherung der dt. Transportkapazitäten im europäischen Verkehrsnetz
Hier: Ganzheitlicher Ausbau der Schieneninfrastruktur im norddeutschen Raum im Zuge
der Realisierung der Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

mit diesem Schreiben nehme ich Bezug auf die Realisierung der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) und deren große Bedeutung für die Metropolregion Hamburg.

Die Hansestadt Lübeck ist überzeugt davon, dass mit Fertigstellung der FFBQ - und insbesondere der Schienenanbindung - ein großer Beitrag zum Ausbau des europäischen Transportnetzwerkes und zur Stärkung der Metropolregion im innereuropäischen Warenverkehr geleistet wird. Wir gehen davon aus, dass von einem Neu- und Ausbau von Schienenstrecken in der Metropolregion Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung der gesamten Region ausgehen und gleichzeitig ein weiterer Beitrag zum Gelingen der Verkehrswende geschaffen werden könnte.

Die Hansestadt Lübeck als zweitgrößter Hafen- und Logistikstandort der Metropolregion setzt sich bereits seit einigen Jahren - wie Hamburg auch - für die nachhaltige Stärkung der Schiene insbesondere auch für den Schienengüterverkehr ein. Die Wettbewerbsstärke beider Häfen zeichnet sich heute u.a. durch die Trimodalität und insbesondere die exzellente Schienenhinterlandlogistik aus. Die FFBQ ermöglicht es Lübeck die bereits vorhandene seeseitige HUB-Funktion für innereuropäische Verkehre mit einer schienenseitigen HUB-Funktion für alle KV-Verkehre in der westlichen Ostsee zu kombinieren. Hierbei profitiert Lübeck von der Nähe zu Hamburg als nordöstlichster Hafenteil der Metropolregion.

Aber auch die Entwicklung des Personenverkehrs innerhalb der Metropolregion Hamburg ist hierbei wichtig, beispielsweise die geplante Realisierung einer sogenannten Regio-S-Bahn in der Region Lübeck zur Stärkung des Umweltverbundes. Ebenso sieht die Hansestadt Lübeck eine große Chance in den neuen Möglichkeiten zur Anbindung im Schienenpersonenfernverkehr, da Lübeck durch die FFBQ zum weiteren Knoten der Fernverkehrsverbindung Stockholm - Kopenhagen - Hamburg /- Berlin wird, was insgesamt zur Stärkung der Region beiträgt.

Konten: Buchhaltung & Finanzen, Hansestadt Lübeck:

Deutsche Bank IBAN: DE67 2307 0710 0900 005000; BIC: DEUTDEHH222
Commerzbank IBAN: DE53 2304 0022 0035 850700; BIC: COBADEFF230
Postbank Hamburg IBAN: DE36 2001 0020 0010 400201; BIC: PBNKDEFF
Sparkasse Lübeck IBAN: DE17 2305 0101 0001 011329; BIC: NOLADE21SPL
Volksbank IBAN: DE97 2309 0142 0005 008336; BIC: GENODEF1HLU

Umsatzsteuer-Identifikationsnummer: DE 135082828

Scheck: nur an Buchhaltung & Finanzen, Hansestadt Lübeck, 23539 Lübeck

Bitte benutzen Sie bitte öffentliche Verkehrsmittel

Vor dem Hintergrund der großen Zukunftsbedeutung der FFBQ wurde die Errichtung einer Drei- bzw. Viergleisigkeit zwischen Lübeck und Schwartau Waldhalle in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen. Hierdurch wird die wichtige Integration der Hinterlandanbindung des Port of Lübeck in die FFBQ-Achse sichergestellt und die Förderung einer Regio-S-Bahn, um hier die steigenden Bedarfe im nordöstlichen Bereich der Metropolregion Hamburg abzudecken.

Gleichwohl führt die alleinige Fokussierung der DB Netz auf die Fertigstellung der Hinterlandanbindung der FFBQ ohne Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit des Bestandsnetzes zu erheblichen Problemen in der norddeutschen Region und ihrer Bedeutung für den Außenhandel. Hinzu kommt, dass nur unzureichend die Verkehrswendepotentiale für den Güter- und Personenverkehr bei einer ganzheitlichen Planung im Zuge der FFBQ - Hinterlandanbindung ausgeschöpft werden. Hierdurch werden erhebliche Chancen und Potentiale aus der FFBQ geschmälert.

Im aktuellen Netz gibt es unbestreitbar bei den heutigen verkehrlichen Anforderungen Probleme bei der Abwicklung des Schienengüterfernverkehrs sowie Kapazitätsdefizite in der Infrastruktur. Die uns bekannten aktuellen Planungen zur schienenseitigen Anbindung der FFBQ laufen nach unserer Einschätzung darauf hinaus, dass die prognostizierten Verkehrszuwächse aus Personen- und Güterverkehr nicht sicher abgewickelt werden können.

Ergänzend ist zu beachten, dass durch den Bau der FFBQ eine Teilverlagerung von bisherigen Schienenverkehren auf der Jütland Route auf diese Schienenverbindung zu erwarten ist. Hierfür sind die Kapazitäten im überregionalen Netz absehbar nicht geschaffen worden. Daher steht zu befürchten, dass es zu keiner signifikanten Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene kommt. Diese ist aber notwendig, um unsere gemeinsamen ehrgeizigen Ziele zur Klimaneutralität zu erreichen.

Verschärfend kommt hinzu, dass die DB Netz nach derzeitigem Planungsstand in den Jahren 2027 (Hamburg - Lübeck) und 2029 (Hamburg - Hannover) jeweils für fünf Monate die Strecken vollständig für notwendige Grundinstandsetzungen und Ertüchtigungen sperrt. Diese Sperrungen führen u.a. im Güterverkehr zu einem faktischen schienenseitigen Abkoppeln des Hinterlandverkehrs zu den Häfen der Metropolregion, da die mögliche Ausweichroute über Bad Kleinen und über einen Ostkorridor nicht besteht.

Die Sanierung zielt dabei grundsätzlich nicht auf Kapazitätsausbau auf diesen Strecken ab. Alternative leistungsfähige Bypässe mit erweiterten Rangier- und Zugbildungskapazitäten als Alternative zum Knoten Hamburg für eine sinnvolle Verkehrslenkung und eine Redundanz fehlen vollständig. Dadurch kumulieren sich insbesondere die skandinavischen Bahnverkehre der FFBQ, die hafenbezogenen Schienengüterverkehre der Häfen Kiel und Lübeck mit den Güterverkehren des Hamburger Hafens sowie den Personenverkehren am Knoten Hamburg mit seiner Elbquerung und den davon abgehenden Strecken nach Hannover und Bremen.

Diese fehlende und nicht berücksichtigte Güterverkehrskapazität sowie die fehlenden Bypässe zur Entlastung des Knotens Hamburg wird einen Wettbewerbsnachteil insbesondere für die Metropolregion Hamburg mit seinen Häfen aber auch für den norddeutschen Raum darstellen.

Für den Schienengüterverkehr sind die aktuellen Planungen deshalb aus Lübecker Sicht nicht geeignet, die Anforderungen der europäischen Transportwirtschaft an den TEN-T-Korridor Scandinavian Mediterranean (ScanMed) zu erfüllen.

Daher bedarf es schnellstmöglich einer verkehrsträgerübergreifenden Betrachtung und einer gesamtheitlichen, mit den norddeutschen Bundesländern abgestimmten Strategie für die Verkehrsinfrastrukturentwicklung. Hierbei gehört u.a. der Aufbau und die Entwicklung eines schie-

nenseitigen Ostkorridors mit den zugehörigen Infrastrukturprojekten zur Entlastung des Bahnknotenpunktes Hamburg, der gleichzeitig zu einer Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der norddeutschen Region im TEN-T-ScanMed-Korridor führt.

Zur besonderen Bedeutung einer hier dringend benötigten Kapazitätsausweitung u.a. der Schiene in und um Lübeck möchte ich an dieser Stelle auf das Verkehrswendepapier des Port of Lübeck hinweisen, dass ich diesem Schreiben zur gefälligen Lektüre beifüge.

Hier werden schlagwortartig Maßnahmen benannt, die dazu beitragen können, durch entsprechende Maßnahmen Lübeck einerseits in seiner Hubfunktion für innereuropäische Verkehre in den Ostseeraum zu stärken und andererseits als vorgelagerten Verkehrsknoten an der FFBQ zur Entlastung des Bahnknotens Hamburg beizutragen. Das sind gleichzeitig Maßnahmen, die nach unserer Auffassung der gesamten norddeutschen Region zugutekommen.

In dem Verkehrswendepapier erlauben wir uns auch, neben der Forderung u.a. nach einem zügigen Weiterbau der A20 nach Westen und einer weiteren Elbquerung östlich von Hamburg an die A39 einen innovativen Ansatz zur besseren Ausnutzung der Binnenwasserstraßen als klimafreundlichen Transportweg vor dem Hintergrund sinkender Pegelstände und des zeit- wie kostenintensiven Ausbaus der Infrastruktur vorzustellen.

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

zusammenfassend möchten wir Sie um Ihre Unterstützung bitten, im Rahmen Ihrer Möglichkeiten die von uns geschilderten Vorschläge zur Engpassbeseitigung im Verkehrswendepapier in die Diskussion auf Bundes- und Länderebene aufzunehmen.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung und erlaube mir, Sie hiermit herzlich in die Hansestadt Lübeck einzuladen, um sich vor Ort einen Überblick über unsere Planungen und den Port of Lübeck zu verschaffen.

Mit freundlichen Grüßen

Jan Lindenau
Bürgermeister

Anlage: Verkehrswendepapier

2. durchschriftlich an:

5.000 Senatorin Joanna Hagen
5.610 Herr Schröder
5.610 Herr Stolte
5.610 Herr Stödter
5.691 Herr Kaschel
5.691 Herr Siemens

erh. p. mail
20.10.23
Kloss

3. z.d.A.



Bedeutung der Bäderbahn für die Hansestadt Lübeck

Michael Stödter, Verkehrswendebeauftragter der Hansestadt Lübeck






Anstrengungen der HL zur Verkehrswende

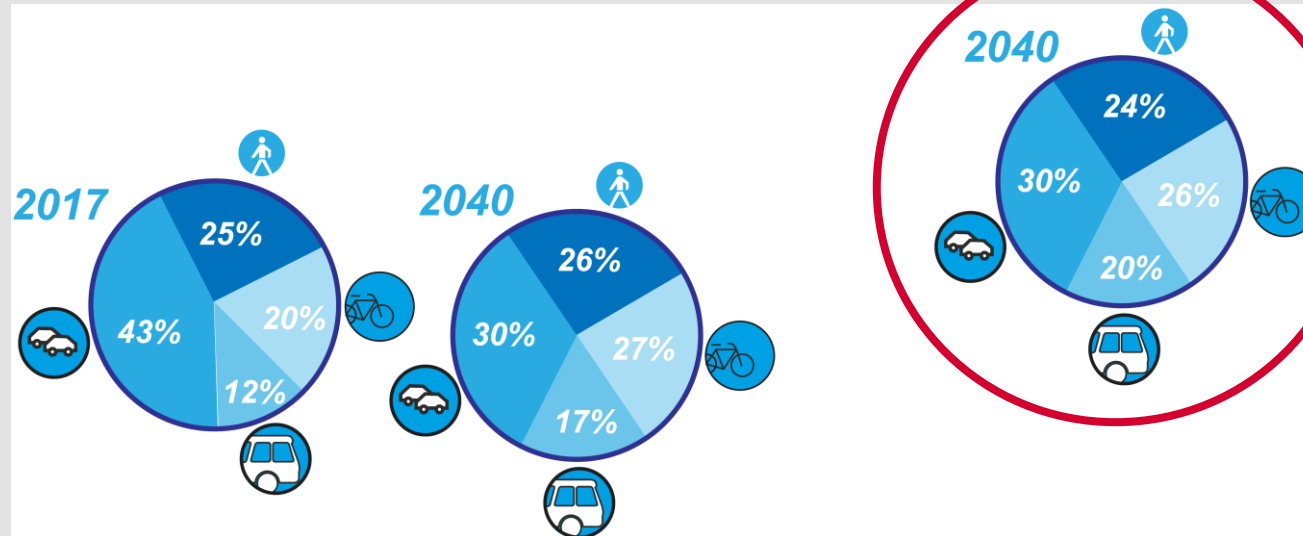
In den letzten Jahren wurden erste spürbare Maßnahmen zur Verkehrswende angestoßen bzw. auf den Weg gebracht:

- **Verkehrsversuche** (Beckergrube und Fackenburger Allee)
- Vorbereitung eines **Radschnellweges**
- **Wegfall** der teuersten **Preisstufe III** im ÖPNV
- **Taktverbesserungen im ÖPNV** (Schließen von Taktlücken, Abbau von Doppelverkehren, Taktverdichtungen)
- Anbindung **Bahnhaltepunkt Lübeck-Moisling** und **Lübeck-Takt** (ab 12/2023)

 Im Kontext all dieser Anstrengungen der Hansestadt Lübeck zur Verkehrswende ist es absolut schmerzhaft, dass mit der Bäderbahn ausgerechnet eine bereits jetzt gute funktionierende Verkehrswende-Infrastruktur mit sehr hohen Fahrgastzahlen (z. Zt. 1,2 Mio./Jahr) abgewickelt werden soll

Grundlagenbeschluss der Lübecker Bürgerschaft zur Verkehrswende

Beschluss zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP) vom 30.06.2022



- Verteilung innerhalb des Umweltverbundes flexibel, solange 70% insgesamt erreicht werden
- Steigerung des ÖPNV-Anteils nach Wegen auf 20% (nach Verkehrsleistung auf 40%)

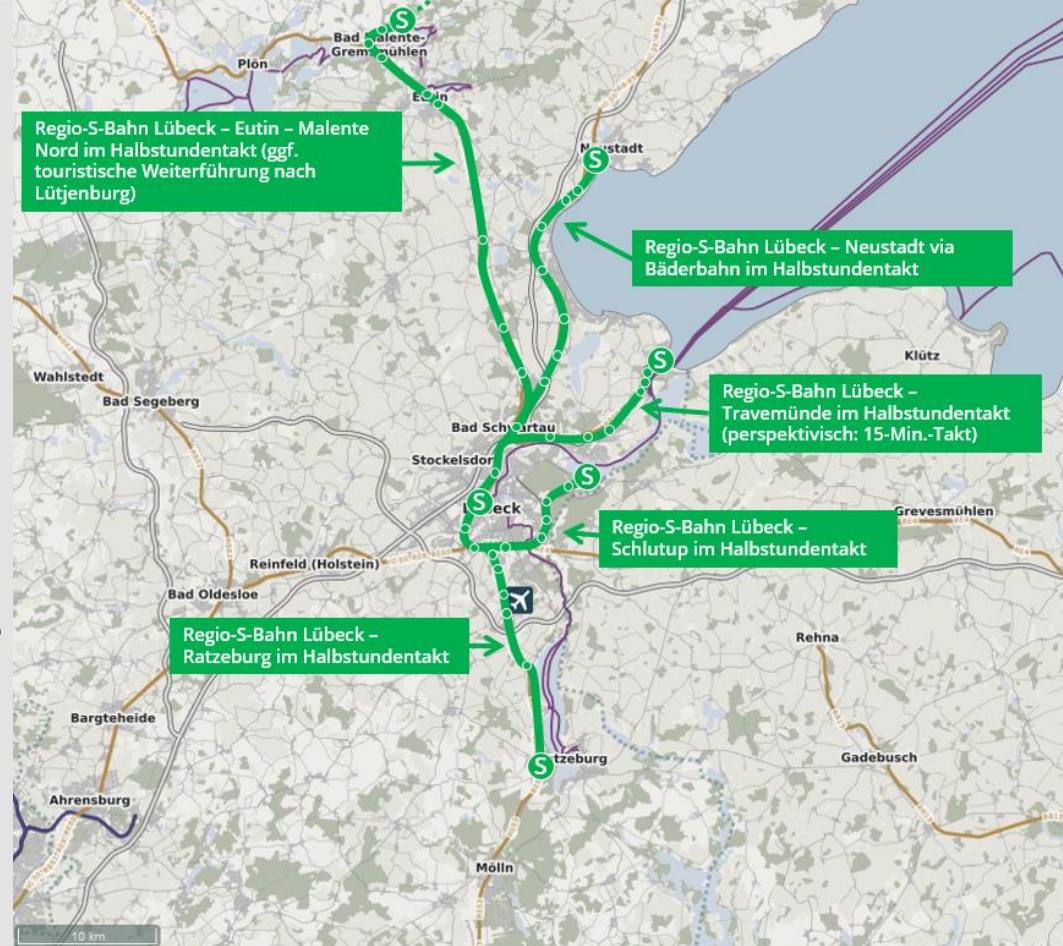


Regio-S-Bahn Lübeck

Langjährige Forderungen an Land SH / NAH.SH:

- deutlich dichteres Netz von Stationen und Strecken, Erhöhung der Kapazitäten
- mindestens im Halbstundentakt
- Erhalt und Ausbau Bäderbahn
- zahlreiche Relationen verfügen über sehr hohe Wachstumspotentiale

➔ Nachhaltige Steigerung der Fahrgastzahlen

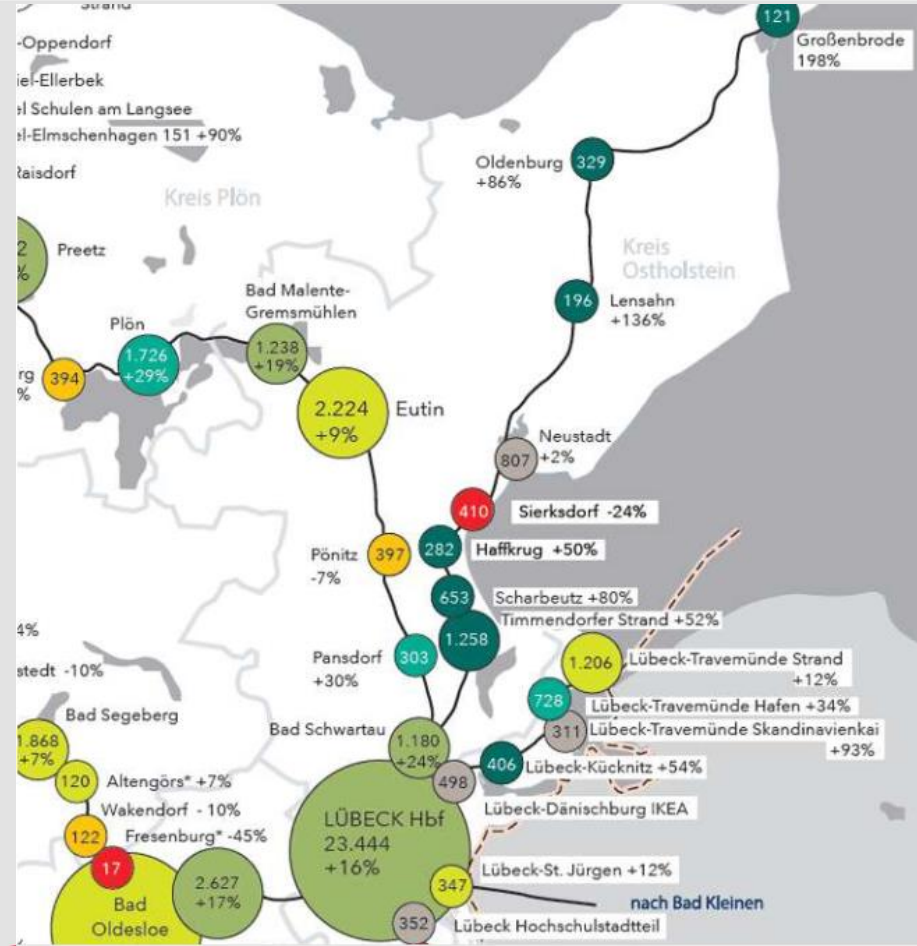




Regio-S-Bahn Lübeck

Die Bäderbahn als unverzichtbarer Baustein einer Regio-S-Bahn

- potentialreichste Strecke
- starke Nutzung durch Pendler:innen und Touristen
- seit Jahren stark steigende Fahrgastzahlen
 - Scharbeutz +80% (2013 – 2019; Daten der NAH.SH)
 - Timmendorfer Strand +50% (2013 – 2019; NAH.SH)
- Entlastungswirkung für das Straßennetz der Region





Regio-S-Bahn Lübeck

Warum ist ein Erhalt und Ausbau der Bäderbahn für die Regio-S-Bahn Lübeck so wichtig?

*„Im Auftrag der DB AG wurde seinerzeit berechnet, dass rd. 50% der Nachfrage dadurch entfallen würde, dass die Bahnhöfe an der Neubautrasse zum Teil weit außerhalb der Ortschaften liegen. Für nennenswerte Bevölkerungsanteile ist fußläufig in diesem Falle de facto keiner der Bahnhöfe mehr „vernünftig“ zu erreichen. Die Raum-Zeit-Beziehungen in die Agglomerationszentren wie Lübeck und Hamburg verschlechterten sich dann deutlich. Entsprechend mehr Verkehr wird auf Bundes- und Landesstraßen sowie auf Autobahnen stattfinden, das Verkehrsangebot von Zug und Bus wird entsprechend noch weniger als bisher angenommen werden. **Es dürfte dann nur eine Frage der Zeit sein, bis hier eine unzureichende Wirtschaftlichkeit zur Einstellung von Verkehren führen muss.** In einer Zeit wachsender Umweltprobleme, die maßgeblich auch auf energie-ineffiziente Verkehrssysteme zurückzuführen sind, dürften andere Akzentsetzungen angezeigt sein.“*

HTC-Studie zur Bäderbahn im Auftrag der IHK, 2018



Regio-S-Bahn Lübeck

Warum ist ein Erhalt und Ausbau der Bäderbahn für die Regio-S-Bahn Lübeck so wichtig?

*„[Es] ist allen betroffenen Bahnhöfen gemeinsam, dass eine Verlagerung des SPNV auf die Neubaustrecke zu einer Verschlechterung der Ist-Situation führt, indem die neuen Zughalte eine größere Entfernung von den Ortszentren aufweisen. Diesem Umstand muss durch die Schaffung eines Zubringerverkehrs begegnet werden, wobei sicherlich die Fahrgäste – so-wohl die ortsansässigen als auch die Touristen – diesen eingerichteten Service nicht als einen gleichwertigen Ersatz ansehen werden. **Vielmehr ist damit zu rechnen, dass trotz der Einrichtung eines Zubringerverkehrs in den vom Tourismus geprägten Orten ein Rückgang der Fahrgastzahlen zu verzeichnen sein wird.** Die zurückgehenden Zahlen haben dabei nicht nur einen Bedeutungsverlust des SPNV zur Folge, sondern sie führen auch zu einer Mehrbelastung der öffentlichen Haushalte der betroffenen Gemeinden.“*

HTC-Studie zur Bäderbahn im Auftrag der IHK, 2018



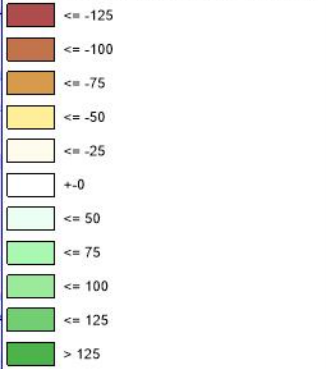
Vergleich von zwei Zukunftsszenarien:

Fragestellung RSB via NBS vs. RSB via Bäderbahn im neuen Verkehrsmodell der HL

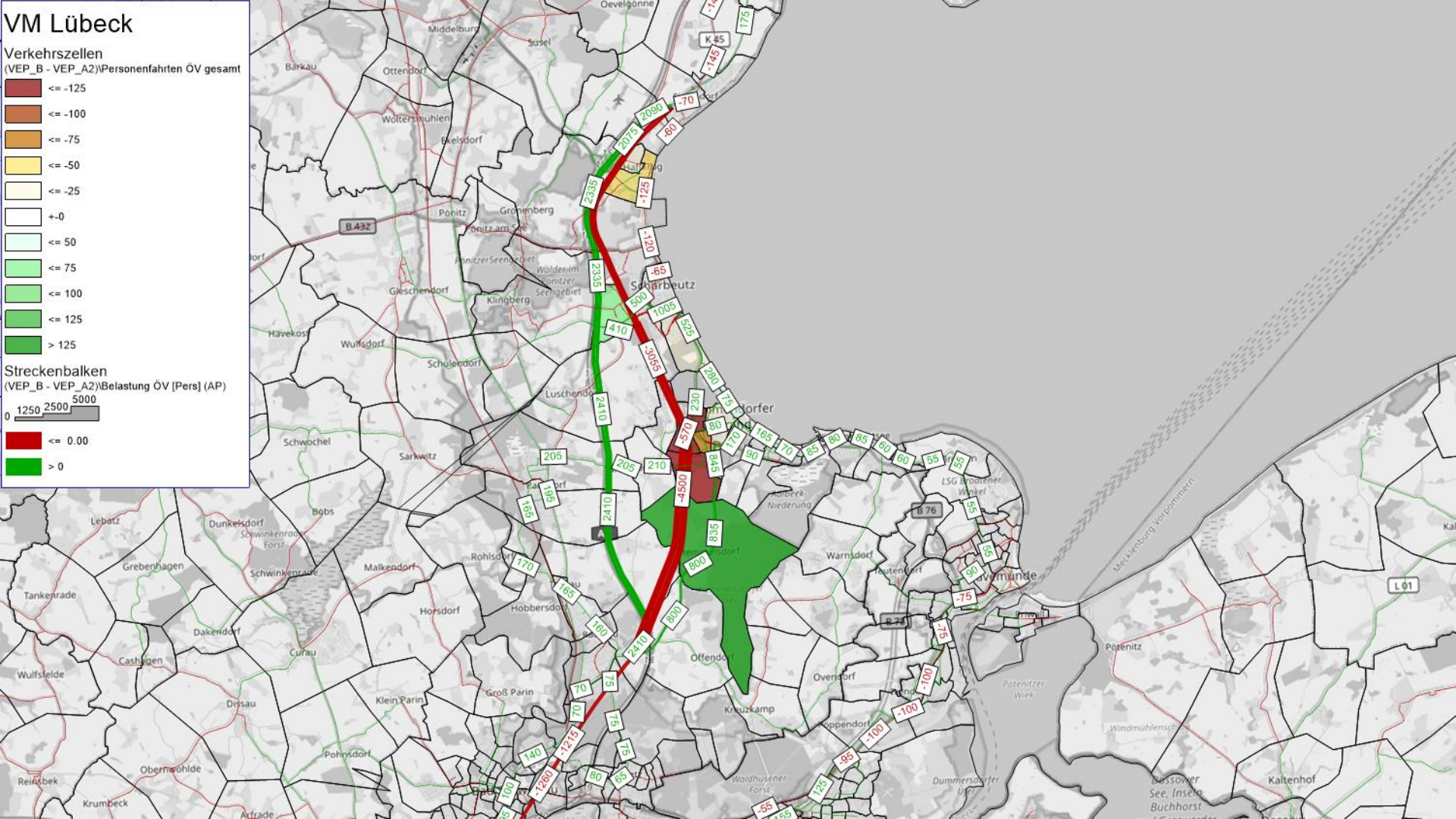
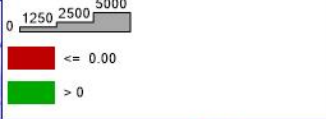
Szenario Regio-S-Bahn (RSB) via Neubaustrecke:	Szenario Regio-S-Bahn (RSB) via Bäderbahn:
<ul style="list-style-type: none">• RSB-Linie: Hamburg – Bad Oldesloe – Reinfeld – Lübeck-Moisling – Lübeck Hbf – Bad Schwartau – Ratekau (neu) – Scharbeutz (neu) – Haffkrug (neu) – Sierksdorf (Bestand) – Sierksdorf Hansapark (neu) – Neustadt (Bestand)• Ganzjährig und ganztägig im 30-Min.-Takt (nach 20 Uhr Stundentakt)	<ul style="list-style-type: none">• RSB-Linie: Hamburg – Bad Oldesloe – Reinfeld – Lübeck-Moisling – Lübeck Hbf – Bad Schwartau – Ratekau (neu) – Timmendorfer Strand (Bestand) – Scharbeutz (Bestand) – Haffkrug (Bestand) – Sierksdorf (Bestand) – Sierksdorf Hansapark (neu) – Neustadt (Bestand)• Ganzjährig und ganztägig im 30-Min.-Takt (nach 20 Uhr Stundentakt)
<ul style="list-style-type: none">• Neuer Shuttlebus zwischen Bf Ratekau (neu), Hemmelsdorf, Ortszentrum Timmendorfer Strand, Ortszentrum Scharbeutz und Bf Scharbeutz (neu)• Im 30-Min.-Takt (nach 20 Uhr Stundentakt)• Mit sehr guten Anschlüssen vom/zum Zug sowohl am Bf Ratekau (neu) als auch am Bf Scharbeutz (neu)	<ul style="list-style-type: none">• Optimierung der bestehenden Linien 40 und 522 im Hinblick auf den neuen Fahrplan der RSB

VM Lübeck

Verkehrszellen
(VEP_B - VEP_A2) \ Personenfahrten ÖV gesamt

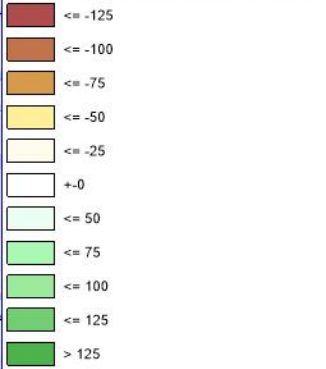


Streckenbalken
(VEP_B - VEP_A2) \ Belastung ÖV [Pers] (AP)

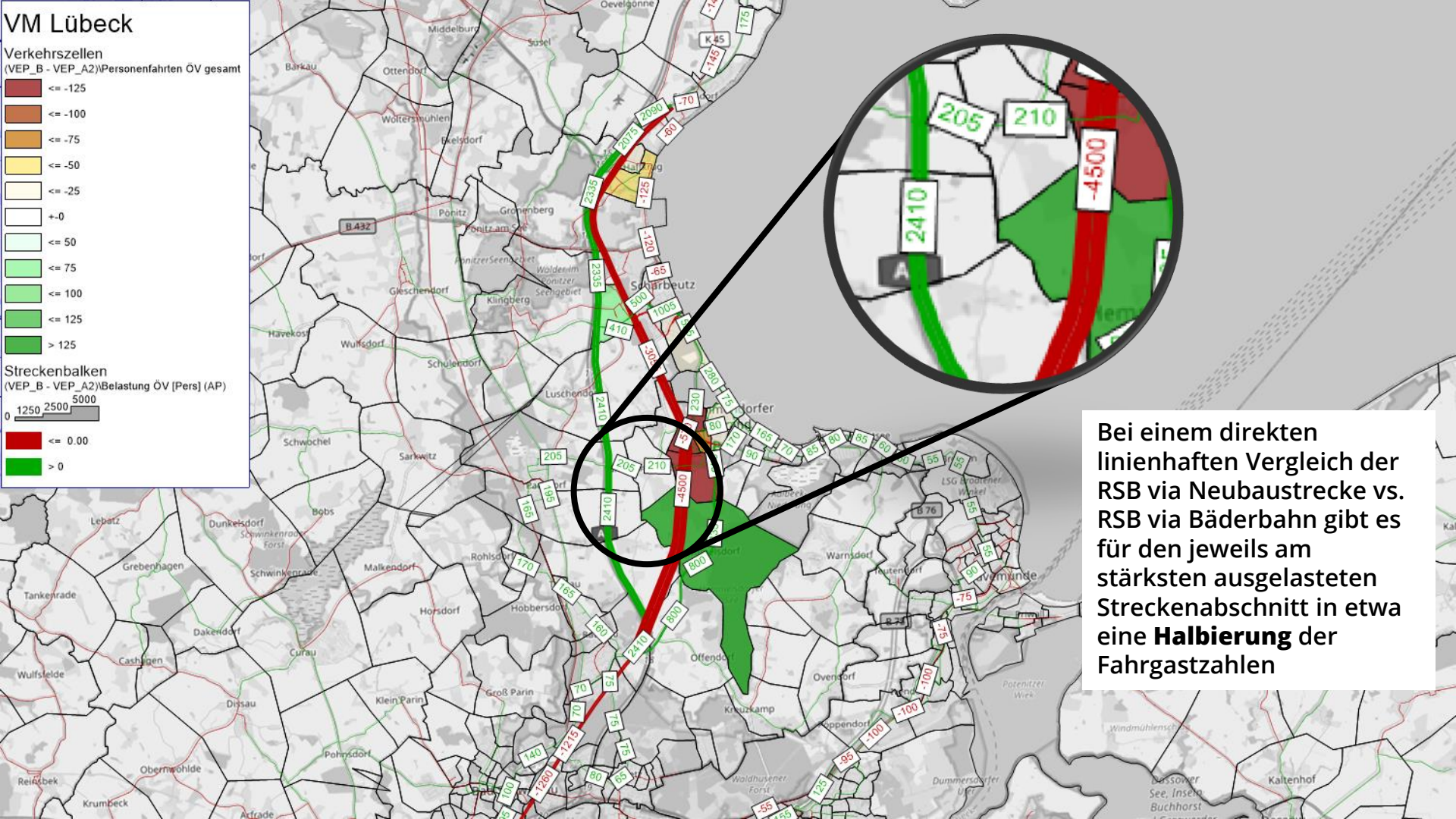
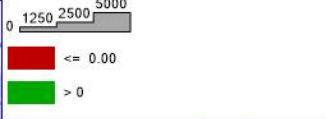


VM Lübeck

Verkehrszellen
(VEP_B - VEP_A2)\Personenfahrten ÖV gesamt



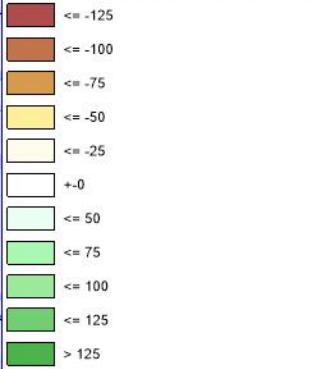
Streckenbalken
(VEP_B - VEP_A2)\Belastung ÖV [Pers] (AP)



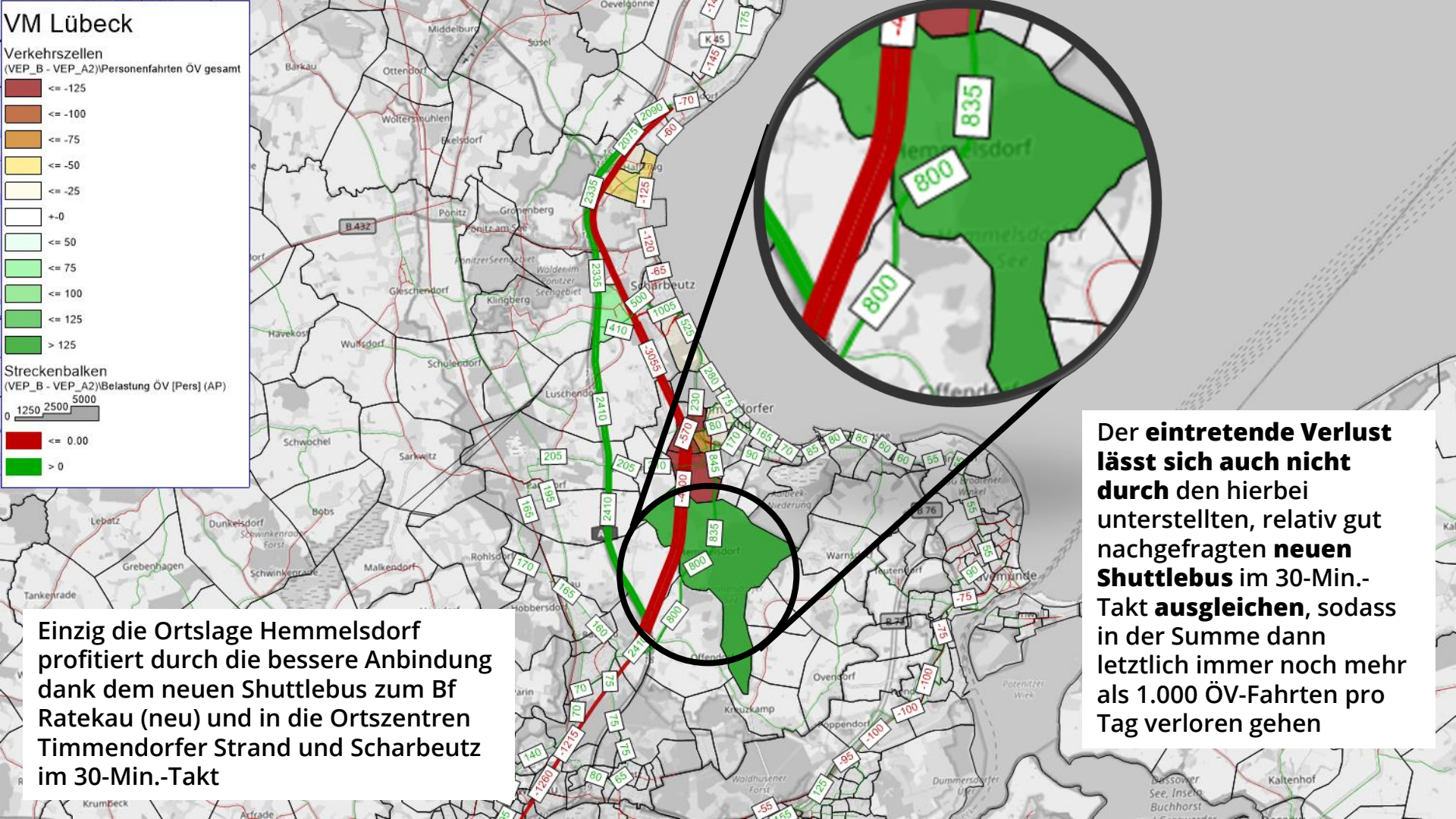
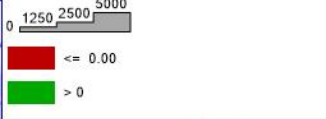
Bei einem direkten
linienhaften Vergleich der
RSB via Neubaustrecke vs.
RSB via Bäderbahn gibt es
für den jeweils am
stärksten ausgelasteten
Streckenabschnitt in etwa
eine **Halbierung** der
Fahrgastzahlen

VM Lübeck

Verkehrszellen
(VEP_B - VEP_A2) \ Personenfahrten ÖV gesamt



Streckenbalken
(VEP_B - VEP_A2) \ Belastung ÖV [Pers] (AP)

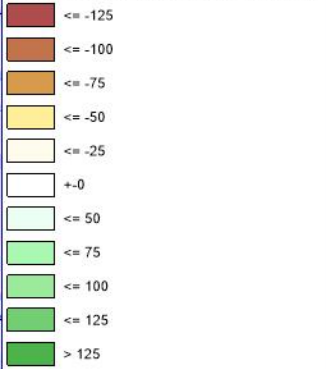


Einzig die Ortslage Hemmelsdorf profitiert durch die bessere Anbindung dank dem neuen Shuttlebus zum Bf Ratekau (neu) und in die Ortszentren Timmendorfer Strand und Scharbeutz im 30-Min.-Takt

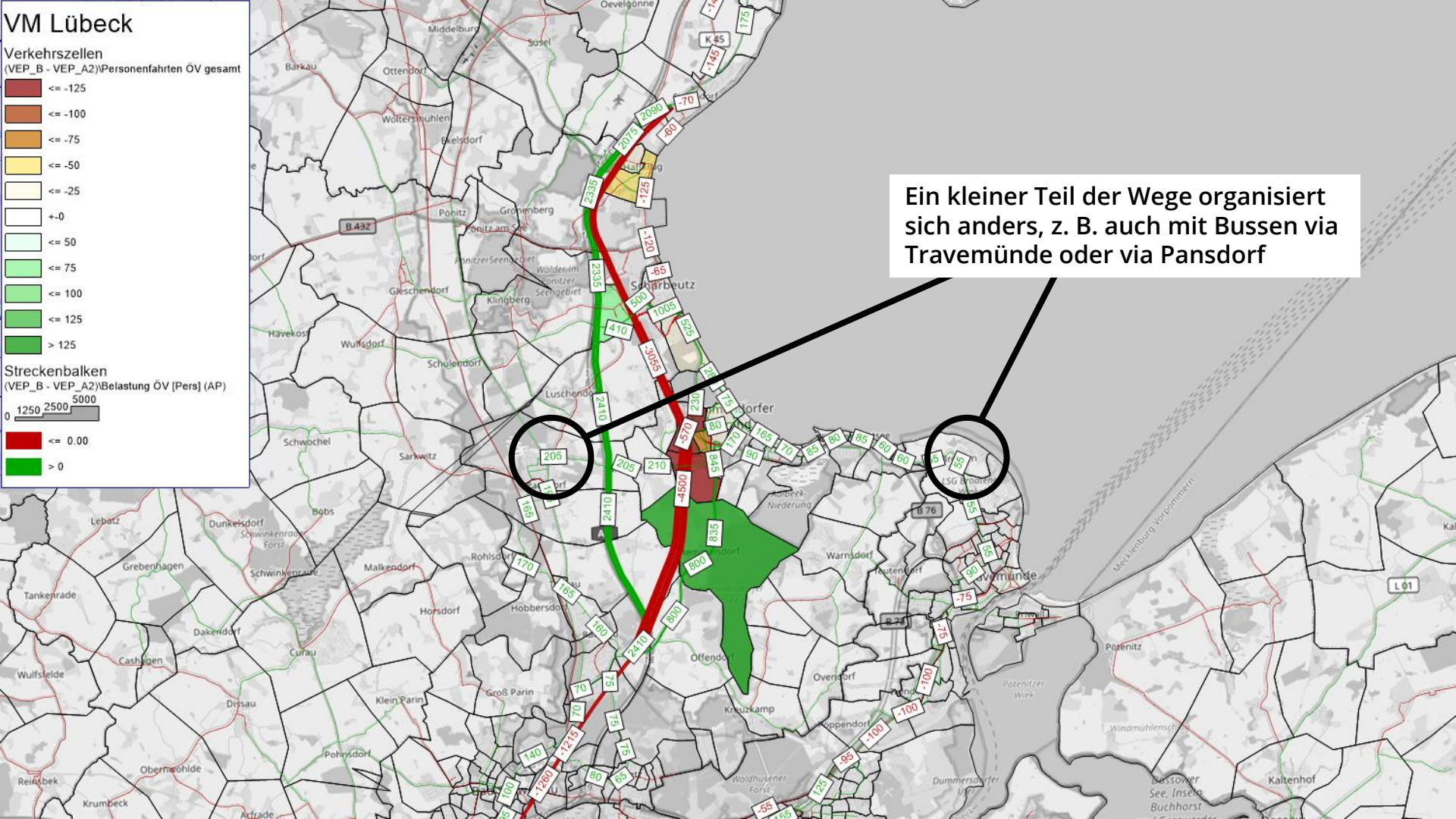
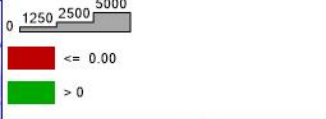
Der eintretende Verlust lässt sich auch nicht durch den hierbei unterstellten, relativ gut nachgefragten neuen Shuttlebus im 30-Min.-Takt ausgleichen, sodass in der Summe dann letztlich immer noch mehr als 1.000 ÖV-Fahrten pro Tag verloren gehen

VM Lübeck

Verkehrszellen
(VEP_B - VEP_A2) \ Personenfahrten ÖV gesamt



Streckenbalken
(VEP_B - VEP_A2) \ Belastung ÖV [Pers] (AP)

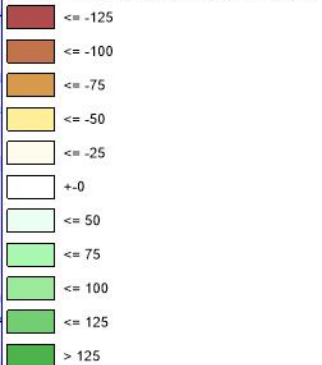


Ein kleiner Teil der Wege organisiert sich anders, z. B. auch mit Bussen via Travemünde oder via Pansdorf

VM Lübeck

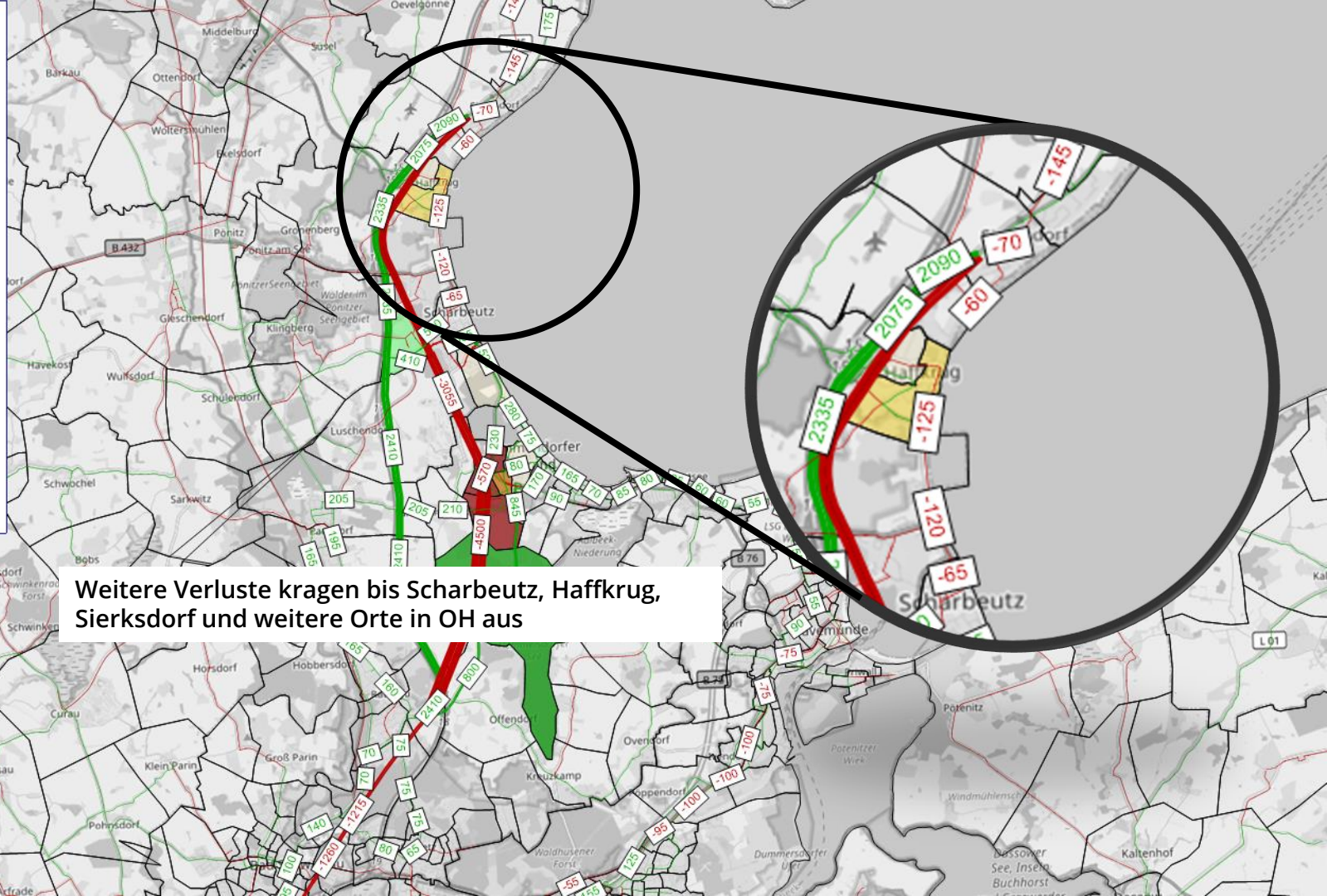
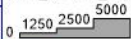
Verkehrszellen

(VEP_B - VEP_A2) \ Personenfahrten ÖV gesamt



Streckenbalken

(VEP_B - VEP_A2) \ Belastung ÖV [Pers] (AP)



Weitere Verluste kragen bis Scharbeutz, Haffkrug, Sierksdorf und weitere Orte in OH aus



Zur Einordnung der Ergebnisse:

Verkehrsmodell liefert eine Indikation – Fahrgastverluste dürften in der Realität allerdings sogar nochmal größer ausfallen

- Im Modell wurden **keine Verspätungen und Anschlussverluste** des Shuttle-Busses unterstellt (d. h. der neue Bus hängt in der Realität z. B. mit im Anreise-/Abreisestau in Hemmelsdorf fest, Fahrgäste verpassen ihren Anschluss etc.)
- Das Modell bildet vorrangig die Alltagsverkehre der Wohnbevölkerung ab, daher wurden **keine überregionale Zielverkehre mit längerem Aufenthalt und zugehöriger Vor-Ort-Mobilität** berücksichtigt (z. B. touristische Anreise bei Familienurlaub NRW – Timmendorfer Strand, dann vor Ort Fahrten für Tagesausflüge Timmendorfer Strand – Hansapark, Timmendorfer Strand – Hansemuseum Lübeck etc.)
- Im Modell wurden auch **keine Wochenend- oder Festivalverkehre** berücksichtigt
- Hier wurden ebenso **saisonale Abweichungen kaum berücksichtigt**, da es sich um ein Ganzjahresmodell für einen Normalwerktag handelt

➔ Insgesamt würde eine Regio-S-Bahn auf der Neubaustrecke zu deutlich **weniger Fahrgästen und mehr Autofahrten** führen und dies bei insgesamt **höheren Kosten**: zusätzlicher Shuttlebus mit +885 km/Tag; Kostenübernahme durch Land SH oder Kreis OH ist hier noch vollkommen unklar

➔ Ebenso ist vollkommen unklar, wie für **Spitzentage im Sommer** mit entsprechend sehr hohen Fahrgastmengen ein geeignetes **Dispositionskonzept inklusive Vorhalten von Zusatzbussen und Zusatzfahrpersonal**



**Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!**