

Gemeinsames Positionspapier zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur auf der Achse Hamburg – Puttgarden im Zuge einer festen Fehmarnbelt-Querung

Verabschiedet durch die IHK zu Lübeck, die Handelskammer Hamburg sowie die Kreise Ostholstein, Stormarn und Herzogtum Lauenburg. Zur Kenntnis genommen durch die Hansestadt Lübeck und den Kreis Segeberg.

Die feste Querung über den Fehmarnbelt ist eines der wichtigsten Infrastrukturprojekte für Norddeutschland. Die feste Fehmarnbelt-Querung schafft darüber hinaus eine Wachstumsachse von der Metropolregion Hamburg über Lübeck bis nach Malmö/Kopenhagen und eröffnet die einmalige Chance, die wirtschaftlichen Gewichte innerhalb der EU ein Stück nordwärts zu verschieben. Diese Bewertung ist getragen von der Erkenntnis, dass die Wirtschaftsbeziehungen zwischen Norddeutschland und den skandinavischen Ländern traditionell stark ausgeprägt sind und nach vollständiger Überwindung der Konjunkturkrise die Verkehrsmengen in den nächsten Jahren aufgrund des Wirtschaftswachstums im Ostseeraum weiterhin deutlich steigen werden.

Die feste Querung über den Fehmarnbelt einschließlich ihrer Hinterlandanbindungen wird die Standortqualität im Einzugsbereich der Achse zwischen Hamburg und Malmö nachhaltig verbessern und ist Schlüssel für Wachstum und Beschäftigung in der gesamten Region. Dies setzt zwingend einen anforderungsgerechten Ausbau der landseitigen Straßen- und Schieneninfrastruktur beiderseits der festen Querung voraus, der unter Berücksichtigung der gewachsenen räumlichen Strukturen zu erfolgen hat. Nur dann kann dieses Jahrhundertbauwerk seine positiven Wirkungen für die gesamte Region voll entfalten.

Die feste Querung über den Fehmarnbelt wird von der Europäischen Union als Vorhaben von hohem Stellenwert betrachtet. In den Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) sind die Querung sowie der Ausbau der Schienenhinterlandanbindungen in Deutschland und Dänemark in der Liste der vorrangigen Projekte enthalten. Damit wird die feste Fehmarnbeltquerung zu einem Schlüsselprojekt zur Vollendung der zentralen Nord-Süd-Achse zwischen Skandinavien und Mitteleuropa.

Der Ausbau der Schieneninfrastruktur zwischen den Metropolregionen als Hochgeschwindigkeitsverbindung wäre aus verkehrspolitischer Sicht wünschenswert und für ein schnelles Zusammenwachsen der Regionen förderlich. Die aktuellen finanziellen Restriktionen des Bundes sowie die mobilisierbaren Fahrgastaufkommen sprechen zwar gegenwärtig gegen ein solches Korridordesign; dieses sollte als langfristige Option aber weiter verfolgt werden.

Vor diesem Hintergrund fordern die Handelskammer Hamburg, die Industrie- und Handelskammer zu Lübeck, die Kreise Ostholstein, Stormarn und Herzogtum Lauenburg den zügigen und anforderungsgerechten Ausbau der landseitigen Straßen- und Schieneninfrastruktur der Fehmarnbelt-Querung sowie die Anpassung der Verkehrsangebote nach Maßgabe der folgenden Übersicht:

Schieneinfrastruktur

- Eine schnelle Eisenbahnverbindung mit geeigneter Trassenführung, die die Belange der Tourismuswirtschaft und des Lärmschutzes in größtmöglichem Umfang berücksichtigt. Dabei ist der zweigleisige Ausbau der Strecke Lübeck – Puttgarden bis zur Fertigstellung der festen Fehmarnbelt-Querung erforderlich. Bei Neubauabschnitten ist dabei eine Höchstgeschwindigkeit von ≥ 160 km/h vorzusehen.
- Bau separater S-Bahn-Gleise (3.+4. Gleis) zwischen Hamburg und Ahrensburg (ggf. mit weiterem Ausbau bis Bad Oldesloe), um die erforderlichen Kapazitätssteigerungen zur Stärkung des Schienengüter- und Nahverkehrs auf der Eisenbahnstrecke Hamburg – Lübeck zu realisieren.
- Beseitigung der Engpasssituation in den Bahnknoten Lübeck, Hamburg und Hannover mit folgenden Maßnahmen (in der Reihenfolge der Nennung):
 - Vertiefende Untersuchungen und Ausbau des Knotens Lübeck
 - Entwicklung einer Bypass-Lösung zur Umfahrung des Knotens Hamburg über Lübeck – Bad Kleinen (Elektrifizierung, Neubau Kurve Bad Kleinen)
 - Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Lübeck – Lüneburg in Abhängigkeit von der Verkehrsentwicklung

Straßeninfrastruktur

- Verlängerung der A 21 vom AD Bargtheide über die A 24 und eine Elbquerung bei Geesthacht bis zur A 7 im Raum Thieshope. Hierfür ist die Planungsfreigabe und Aufnahme der A 21 in den „Vordringlichen Bedarf“ des nächsten Bundesverkehrswegeplans erforderlich.
- Ertüchtigung der B 202 und Realisierung der Nordumfahrung Rendsburg, damit aus B 202, B 76, A 210 und B 203 eine Zentralachse für Schleswig-Holstein mit Anbindung an die Fehmarnbeltquerung entsteht. Die Verkehrsentwicklung auf der B 432 in Bezug auf Ausweichverkehre ist zu beobachten; hier sollten ggf. verkehrslenkende Maßnahmen eingesetzt werden.
- Verbesserung der Verkehrssituation auf dem Streckenabschnitt der A 1 zwischen dem AK Lübeck und dem AD Bad Schwartau durch Einsatz einer Streckenbeeinflussungsanlage mit temporärer Seitenstreifenfreigabe zwischen AK Lübeck und Lübeck-Zentrum sowie einer Knotenbeeinflussungsanlage mit temporärer Seitenstreifenfreigabe am AD Bad Schwartau.

Fehmarnsundbrücke

Der Verkehrsfluss über die Fehmarnsundbrücke – die derzeit zwei Fahrspuren und ein Eisenbahngleis enthält – wird sich nach Fertigstellung der festen Querung verstetigen und ist ggf. durch Telematikverfahren noch weiter zu optimieren. Dennoch ist in den aktuellen Planungen, die einen Neubau der Fehmarnsundbrücke nicht vorsehen, zwingend die rechtzeitige Planung eines Ersatz- oder Erweiterungsbauwerkes zu berücksichtigen. Die derzeitigen Planungen hinsichtlich der Infrastruktur auf der Landseite dürfen einer Kapazitätserweiterung zu einem späteren Zeitpunkt nicht im Wege stehen.

Nahverkehrsplanung

Schon vor der Fertigstellung der festen Querung soll auch ein grenzüberschreitendes und somit integriertes Verkehrskonzept bereitstehen. Hierdurch soll eine optimale Verknüpfung der Verkehrsangebote – regional wie überregional – erreicht werden. Damit genügend Vorlauf für die Etablierung auch eines grenzüberschreitenden öffentlichen Personennahverkehrs – neben einer internationalen Personenfernverkehrsstrecke - besteht, ist in den nächsten Jahren auf Landes- und Kreisebene ein Gesamtkonzept mit folgenden Inhalten zu erstellen:

- Erstellung einer detaillierten Nachfrageprognose für die grenzüberschreitende Nahverkehrsplanung
- Erarbeitung von Vorschlägen für die Ausrichtung des Nahverkehrs in der Region (Verknüpfung, grenzüberschreitende Tarife)
- Abstimmung der Fahrpläne zwischen Deutschland und Dänemark
- Schaffung von Grundlagen, um Angebote langfristig planen, umsetzen und etablieren zu können.