



► Nr. VO/2015/03193  
öffentlich

Lübeck, 19.11.2015

## Bericht

Verantwortliche Bereiche:  
2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften

Bearbeitung: Conja Grau (E-Mail: conja.grau@luebeck.de Telefon: 122-5906)

## Elbe-Lübeck-Kanal - Zwischenbericht

### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
16.12.2015	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
11.01.2016	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
26.01.2016	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
28.01.2016	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

### **Anlass:**

Resolution der Bürgerschaft zum Elbe- Lübeck- Kanal am 27.9.2012

### **Verfahren:**

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen: 6.691- LPA - eingearbeitet  
Ergebnis:

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

  

Ja  
Nein

Kinder und Jugendliche sind nicht unmittelbar betroffen.

Die Maßnahme ist:

  
  

neu  
freiwillig  
vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

  

Nein  
Ja (Anlage 1)

### **Bericht:**

Die Bürgerschaft hatte bereits in ihrer Sitzung am 27.9.2012 eine Resolution zum ELK angenommen und gleichzeitig den Bürgermeister beauftragt, zur nächsten Sitzung darzustellen, welche weiteren Maßnahmen seitens der Hansestadt Lübeck und des Landes aufgrund der aktuellen Pläne des Bundes ergriffen wurden.

Die mit dem Ziel, den Bund für einen konsequenten Ausbau des ELK zu gewinnen, geführten Gespräche und Aktivitäten in der sich an die Sitzung der Bürgerschaft anschließenden Zeit waren langwierig. Die in der Resolution der Bürgerschaft aufgeführten Forderungen wurden

bislang auch nur bedingt übernommen; zwar wurde der ELK als zu untersuchendes Vorhaben in den BVWP aufgenommen, gleichwohl bedeutet das nicht die kurzfristige Umsetzung der erforderlichen Investitionen in den ELK: Insofern muss die HL den Prozess der Beschlussfassung über dem BVWP weiterhin begleiten und mit weiteren Gesprächen und Aktivitäten die Bedeutung des ELK als europäische Wasserstraße herausstellen.

Die Verwaltung berichtet jetzt über den ELK, auch wenn der gegenwärtige Stand erst einen Zwischenschritt bedeutet und nicht als Endergebnis betrachtet werden kann.

Zur besseren Übersicht werden hier in Kurzform Sachzusammenhänge zur gegenwärtigen Problematik ELK und zu den aus der Region heraus eingebrachten Ausbauwünschen dargestellt.

Der ELK ist von wichtiger Bedeutung für den Lübecker Hafen und die regionale Wirtschaft entlang des Kanals. Der ELK trägt als Bindeglied zwischen dem wirtschaftlich prosperierenden Ostseeraum und dem Elbstromgebiet zur Stärkung der Drehscheibenfunktion des Lübecker Hafens bei.

Seine gegenwärtige Dimensionierung widerspricht den Anforderungen an eine moderne Binnenschifffahrt. Das derzeitige Transportaufkommen liegt mit 1.800 Schiffsbewegungen im Jahr auf mäßigem Niveau. Insofern ist ein Ausbau erforderlich, um die vorhandenen Hinterlandverkehre auch zukünftig bewältigen zu können, weitere potentiell vorhandene Hinterlandverkehre zu aktivieren und das Binnenschiff als umweltfreundlichen Verkehrsträger zu stärken. Ein Ausbau hätte die Perspektive, dass neben Wachstumseffekten in Folge eines schiffsgrößen-bedingt wirtschaftlicheren Binnenschiffstransports auch weitere gutachtlich untersuchte Ladungspotenziale für den ELK tatsächlich erreicht werden können.

Die IHK zu Lübeck hat dazu in 2013 ein Grundsatzpapier zum Ausbau des ELK vorgelegt. Im Rahmen einer unter der Federführung der IHK in 2012 durchgeführten Studie konnte die insbesondere für den Lübecker Hafen wichtige wirtschaftliche Bedeutung des ELK als einziger europäischer Hafen mit Anschluss an das europäische Binnenwasserstraßennetz nachgewiesen werden.

Die Größenklasse Großmotorgüterschiff mit 110 m Länge gilt heute als Standardschiff auf vielen Bundeswasserstraßen. Daher bildet die Anpassung des ELK an die Abmessungen dieses Schiffstyps den Schlüssel für signifikante Steigerung der Umschlagstätigkeiten, der Attraktivität des Kanals und damit indirekt der Wettbewerbsfähigkeit des Lübecker Hafens und der Region.

In 2011 wurde etwa 40 % der Gesamttonnage (ca. 270.000 t) an den 15 Kanalstationen abgewickelt. Die Annahme, dass der Standort Lübeck durch den Ausbau des ELK zusätzliche Verkehre induzieren kann, die sich entweder aus der Verlagerung heute straßengebundener Verkehre ohne „Berührung“ des Hafens auf die Binnenschifffahrt ergeben oder so in Folge einer stärkeren Einbindung des Hafens in internationale Logistikketten entstehen, schlägt sich dann in Form von direkten und indirekten Einkommens- und Beschäftigteneffekten nieder.

Zur Erreichung dieses Ziels hat der Gutachter empfohlen,

- die Aufnahme des Ausbaus in den BVWP 2015 zu forcieren,
- die Zuordnung des ELK zum TEN-Vorrangnetzes zu betreiben,
- das Land in die Aktivitäten einzubinden (Koalitionsvertrag vom 12.6.2012 spricht sich für dauerhaften Erhalt des ELK aus),
- Potenziale entlang des ELK durch eine verstärkte Zusammenarbeit mit den Kreisen und lokalen Wirtschaftsförderungsgesellschaften zu erschließen und

- die für die Nutzung der Wasserstraße relevanten Gütergruppen zu konkretisieren. Hier wurden als geeignete Güter Großraumtransporte, Windenergieanlageanteile, Turbinen etc., sekundäre Rohstoffe, Neufahrzeuge, Forstprodukte, Pellets und Biomasse ausgewählt.

### **Sachstand:**

Der ELK ist als Teil des TEN (transeuropäisches Netzwerk) in Planwerken dargestellt und als zu untersuchendes Vorhaben im BVWP 2015 aufgenommen mit dem Ziel „der Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch den Einsatz größerer Fahrzeuge und die Erhöhung der Abladetiefe“.

Insofern kann dieses Ergebnis nur ein Zwischenschritt sein, eine Entscheidung für den zukünftigen Ausbau ist damit nicht gefallen. Ob daraus eine prioritäre Ausbaumaßnahme entstehen kann, bleibt offen. Eine Untersuchung bietet aber die Chance, dass Ausbau und Bedeutung des ELK für das europäische Verkehrssystem systematisch erforscht werden.

### **Bisherige Aktivitäten:**

Bei der IHK hat sich eine Arbeitsgruppe gebildet, in der die Hansestadt Lübeck durch die LPA vertreten ist. Ein Ergebnis der Arbeitsgruppe war die Erstellung eines Masterplans zum ELK, der seit 2011 systematisch bearbeitet wurde bzw. noch abgearbeitet wird. Die Arbeitsgruppe trifft sich regelmäßig zu Arbeitsgesprächen.

Es hat eine Vielzahl von Aktivitäten gegeben, um das Thema voranzubringen. Hier sind einige ausgewählte Eckpunkte der Tätigkeiten aufgelistet:

- Potenzialermittlung ELK durch die Hafenwirtschaft
- Vergabe von Gutachten zur Vertiefung der Potenzialermittlung mit Blickrichtung Bundesverkehrswegeplan
- Präsentation der Ergebnisse bei Wirtschaftsvertretern und Entscheidungsträgern der kommunal- und landespolitischen Ebene
- Einbindung der Landesregierung
- Gemeinsames Anschreiben der IHK und der Hansestadt Lübeck an den damaligen Bundesminister Herrn Ramsauer am 22.5.2013,
- Aus der Antwort vom 10.7.2013 ergab sich, dass die Bundesregierung der Aufnahme des ELK in das TEN zustimmt, allerdings nur unter der Voraussetzung, dass hieraus keinerlei Verpflichtungen für die Bundesregierung zum Ausbau der Infrastruktur zum ELK resultieren. Hierdurch wird zumindest die Bedeutung des ELK und des Hafens Lübeck als einziger europäischer Hafen mit Hinterlandanbindung an das gesamteuropäische Binnenwasserstraßennetz dokumentiert.
- Begegnungsfahrt auf dem ELK am 30.9.2013 u. a. mit Vertreterinnen der IHK, der Hansestadt Lübeck, des Kreises Lauenburg, und Präsentation der Studie „Transportpotenzial nach Ausbau des ELK“
- Letter of Intent – Berkenthiner Erklärung
- Parlamentarischer Abend am 19.11.2013 in Berlin

In 2015 ist insbesondere die Zusammenarbeit mit den Kanal nutzenden Unternehmen neu belebt worden. Ausfluss eines Workshops ELK war eine leicht veränderte Ausrichtung der Aktivitäten: Die Forderung eines Vollausbaus wird jetzt nicht so sehr in den Vordergrund gestellt, sondern auch der Ausbau einiger Schleusen, ohne dabei das Gesamtziel des Vollausbaus außer Acht zu lassen.

Es hat sich in der Vergangenheit bereits gezeigt, dass eine Steigerung der Verkehre auf dem ELK ohne Ausbau schon deshalb schwer möglich ist, weil ausreichende Ladekapazitäten

fehlen. Die Motorschiffe, die den Kanal befahren können, sind kaum noch vorhanden und werden auch nicht mehr gebaut. Beispielsweise konnte ein Unternehmen aufgrund der fehlenden Ladekapazitäten nur einen Bruchteil seiner geplanten Ladung verschiffen; der überwiegende Teil musste per LKW befördert werden.

Daher werden gegenwärtig LOI von den Verladern eingesammelt, um zu dokumentieren, dass es durchaus Lademengen gäbe, die auf dem ELK verschifft werden könnten. Zum Thema ELK hat Frau Hiller-Ohm als MdB eine Delegation der AG ELK nach Berlin eingeladen zu einem Treffen mit dem Vorsitzenden der AG Binnenschiff des Deutschen Bundestages Herrn Gustav Herzog.

Parallel zu den Aktivitäten der AG ELK in Lübeck laufen über die Mitglieder der sogenannten Elbe Allianz e.V. intensive Arbeiten des Vorstandes für den Erhalt der Elbe als Wasserstraße sowie die Beibehaltung des Unterhaltungszieles (1,60 m Fahrrinntiefe bis Dresden an 345 Tagen) für die Elbe. Vor dem Hintergrund knapper Haushaltsmittel besteht die Gefahr, dass von bisherigen Zusagen abgewichen wird. Gemeinsam mit anderen Wirtschaftsverbänden ist es gelungen, auf politischer Ebene (MdB, MdL) eine stärkere Aufmerksamkeit für diese Thematik zu erreichen, die letztendlich zu einer Beschleunigung des bisher eher zögerlich geführten Verfahrens zur Erarbeitung des Gesamtkonzepts Elbe führten. Es gibt ein Beratergremium, welches zu verschiedenen Arbeitspaketen tagen wird. Die Elbe Allianz e.V. ist über den Vorsitzenden in dem Beratergremium vertreten. Die Hansestadt Lübeck hat als Mitglied der Elbe Allianz e.V. Anmerkungen und Hinweise zum GK Elbe direkt an den Vorstand übermittelt, die Arbeiten der AG ELK zu berücksichtigen und den ELK in das Gesamtkonzept Elbe aufzunehmen, damit so eine gebündelte Kommunikation an die Bund-Länder-Ebene erfolgen kann. Am 14.10.2015 fanden die letzten Elbe Allianz Gremiensitzungen in Berlin statt. Weitere Gespräche werden folgen.

**Anlagen :**

- Auszug Bundesverkehrswegeplan Stand Mai 2015
- Resolution Bürgerschaft 27.09.2012
- 

Senator Sven Schindler