



► Nr. VO/2025/14431
öffentlich

Lübeck, 11.07.2025

**Vorlage
-öffentlich-**

Verantwortliche Bereiche:
5.691 - Lübeck Port Authority

Bearbeitung: Finn Hendrik Witt (E-Mail: finnhendrik.witt@luebeck.de Telefon: 122-6928)

Elbe-Lübeck-Kanal - Positionierung der Hansestadt Lübeck zur Aktivierung des vorhandenen Transportpotenzials auf dem Elbe-Lübeck-Kanal

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
01.09.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
15.09.2025	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
23.09.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Bericht zur Aktivierung des vorhandenen Transportpotenzials des Elbe-Lübeck-Kanals wird zur Kenntnis genommen. Die Lübecker Bürgerschaft unterstützt die beschriebenen Maßnahmen und Aktivitäten zur Aktivierung der vorhandenen Transportkapazität ausdrücklich.

Der Bürgermeister wird beauftragt, die skizzierten Maßnahmen und Aktivitäten zur Aktivierung der bestehenden Transportkapazität des Elbe-Lübeck-Kanals über die Dachmarke Port of Lübeck auszuarbeiten bzw. umzusetzen und regelmäßig zu berichten.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis

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

Ja
Nein- Begründung:

Eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47f GO ist nicht erfolgt, weil deren Belange nicht berührt werden.

Die Maßnahme ist:

neu
freiwillig
vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

- Ja (Anlage 1)
 Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

- Nein
 Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit
gem. § 35 GO:

Begründung:

Einleitung

Am 16. Juni 1900 fand nach nur vierjähriger Bauzeit die feierliche Eröffnung des Elbe-Lübeck-Kanals (ELK) gemeinsam mit Kaiser Wilhelm II statt. Damit jährt sich dieses Ereignis in diesem Jahr zum 125. Mal. Die Hansestadt Lübeck möchte den 125. Geburtstag zum Anlass nehmen, das Thema der Hinterlandanbindung des Port of Lübeck über die Binnenwasserstraße erneut in den Fokus zu rücken. Die damals visionäre Planung des Wasserbaudirektors Peter Rehder, gemeinsam mit Ludwig Hottop, macht den Kanal in seinem noch heute fast vollständigen Originalzustand weltweit einzigartig. Erst mit dem ELK konnten umfangreiche Güter effizient über die Wasserstraße aus dem Binnenland nach Lübeck gebracht werden. Den Kanal schon damals für Schiffe zu bauen, die es sogar noch 100 Jahre später geben würde, dürfte aus heutiger Sicht immer noch sehr visionär sein. Heute ist und bleibt der ELK die einzige und wichtige Anbindung des Port of Lübeck ans deutsche Binnenwasserstraßennetz, die es mindestens zu erhalten gilt.

Hintergrund

Zur Umsetzung einer zielführenden Verkehrswende im Güterverkehrssektor bedarf es grundsätzlich dringend einer verkehrsträgerübergreifenden Betrachtung der Hinterlandanbindung des Port of Lübeck. Hierzu hat die Hansestadt Lübeck mit der Vorlage VO/2023/11950 bereits eine Unterlage in die politischen Gremien gebracht, in der die Kapazitäten der einzelnen Verkehrsträger miteinander verglichen und erforderliche Anpassungsbedarfe skizziert wurden. Dabei stellte sich heraus, dass die Kapazitäten der Straßen- und Schienenanbindung an ihre Grenzen geraten. Allerdings liegt mit dem ELK eine Transportkapazität brach, die es zu nutzen gilt. Um weiterhin die Schiene vor dem Hintergrund der Festen Fehmarnbeltquerung und des geplanten Deutschlandtaktes als effiziente Hinterlandanbindung für schnell drehende Verkehre (Container, Trailer) nutzen zu können, bedarf es der Aktivierung des Transportpotenzials des ELKs. Dadurch entstünde die Möglichkeit, langsam drehende Verkehre (Massengüter, Schüttgüter) auf das ELK-gängige Binnenschiff zu verlagern und trotzdem den Straßenanteil im modal split des Hafenhinterlandverkehrs zugunsten des Klimaschutzes zu reduzieren.

Es bestehen zwei Lösungsansätze, wie die Transportkapazität des ELKs aktiviert werden könnte. Bisher wurde im Zuge der Bundesverkehrswegeplanung der vollständige Ausbau des ELK für die Durchgängigkeit mit dem Großmotorgüterschiff in den vordringlichen Bedarf

eingestuft. Entwicklungen in diese Richtung sind jedoch nicht erkennbar. Ebenfalls wurden angestoßene Planungen pausiert.

Eine zweite Möglichkeit bestünde im Bau von klimafreundlichen Schiffen, die den ELK passieren können. Dies jedoch stets vor dem Hintergrund, die Schleusen im erforderlichen Falle eines Neubaus auf die Nutzung mit dem Großmotorgüterschiff zu verlängern und Brücken zu erhöhen.

Mit diesem Bericht soll letzterer Lösungsansatz skizziert werden, um die dringend erforderliche Verkehrswende voranzutreiben und klimafreundliche Logistik zum Port of Lübeck zu ermöglichen, denn die Bahn wird vorliegenden Gutachten zur Folge keine ausreichenden Kapazitäten für alle Verkehre der Zukunft bieten können (vgl. VO/2023/11950). Eine weitere Verlagerung oder Übernahme von Transportkapazitäten auf die Straße ist nicht im Interesse der Hansestadt Lübeck. Die Hansestadt Lübeck sieht hier auch eine Reaktion auf immer häufiger auftretende Niedrigwasserstände im Bundeswasserstraßennetz infolge des Klimawandels. So könne mit klimafreundlichen und tiefgangsoptimierten Binnenschiffen trotz Niedrigwasser zumindest noch ein anteiliger Güterverkehr auf den Wasserstraßen realisiert werden, wenn es sonst nicht mehr möglich wäre.

Die Hansestadt Lübeck wird sich hierzu positionieren und sich für den ELK einsetzen, damit wirtschaftliches Handeln im Hafen weiterhin möglich bleibt.

Allgemeines zum Elbe-Lübeck-Kanal und seinem derzeitigen Zustand

Der ELK ist eine im Jahr 1900 eröffnete künstliche Wasserstraße und verbindet als solche den Port of Lübeck direkt mit dem deutschen und europäischen Binnenwasserstraßennetz. Der Kanal ist eine Wasserstraße des Bundes und befindet sich daher im Eigentum und in der Unterhaltung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV). Das zuständige Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt ist das WSA Elbe mit Sitz in Lauenburg.

Um den 61,5 km langen Wasserweg von Lauenburg an der Elbe bis nach Lübeck an der Trave zurückzulegen, müssen sieben Schleusen passiert werden. Von denen wurde 2006 die Lauenburger Schleuse als erste und bisher einzige neu gebaut und eröffnet. Im Gegensatz zu den alten Bestandsschleusen bietet sie Platz für Großmotorgüterschiffe mit einer Länge von 110 m, 11,40 m Breite und 2,80 m Tiefgang. In den übrigen sechs Schleusen finden Schiffe bis 80 m Platz.

Die verbliebenen sechs Schleusen werden noch heute nach dem Hottop'schen Schleusenprinzip betätigt, bei dem ausschließlich Druckluft und Vakuum benötigt werden, um die Schleuse zu betreiben. Hierfür wurden damals eigens technische und infrastrukturelle Möglichkeiten entwickelt, an der Schleuse Druckluft und Vakuum selbst zu erzeugen. Lediglich für die heute notwendige Signal- und Kommunikationstechnik wird Strom benötigt. Was beim Bau des Kanals aus Ermangelung an elektrischem Strom entstand, ist zwar heute in die Jahre gekommene Technik, jedoch vor dem Hintergrund der Anforderungen an die Energieeinsparung noch immer besonders und ein Alleinstellungsmerkmal.

Für das Europa-Schiff bzw. die Johann-Welker-Klasse mit einer maximalen Länge von 80 m, 9,50 m Breite und 2,50 m Tiefgang ist der Kanal heute vollständig durchgängig. Doch auch diese Schiffe können den Kanal nur mit einer maximalen Abladetiefe von 2,20 m befahren, wie es die aktuellen Regelungen zum Befahren des ELKs vorschreiben, da der derzeitige Unterhaltungszustand eine größere Wassertiefe nicht zulässt. Lediglich bis zur Verladestelle „Horster Damm“ kurz nach der Durchfahrt in den ELK durch die Schleuse Lauenburg, ist der Kanal mit einem Großmotorgüterschiff befahrbar.

Aufgrund des Alters der Schleusen und des zulässigen Schiffsraums, der den ELK noch befahren kann, besteht für eine weitere effizientere Nutzung Handlungsbedarf. Dies hatte die Bundesregierung mit der Einstufung des Ausbaus des ELKs in den vordringlichen Bedarf im

Bundesverkehrswegeplan 2030 gewürdigt. Hiernach sollte der Kanal vollständig für vollabgeladene Großmotorgüterschiffe ausgebaut werden, der auch einen zweilagigen Containerverkehr gewährleisten kann.

Tatsächlich hat die WSV nun jedoch den vorläufigen Stopp der Planungen und des Ausbaubehrens des ELKs veranlasst. Eine erneute Bedarfsbegründung bzw. Überprüfung dieser soll zum nächsten Bundesverkehrswegeplan erfolgen. In diesem Zusammenhang ist es erforderlich über die Ausschöpfung des vorhandenen Transportpotenzials des ELKs sowie des aktuell verfügbaren ELK-Schiffsraums und dem vergleichbar betroffenen Wasserstraßennetz zu diskutieren. In erster Linie hält der Port of Lübeck grundsätzlich an der Maßnahme des Vollausbaus des ELKs fest, jedoch ist davon auszugehen, dass das noch viele Jahre dauern wird.

Forderungen des Port of Lübeck

Um den genannten Herausforderungen zu begegnen, fordert der Hafenstandort Port of Lübeck folgende Maßnahmen, um unter anderem das jetzt brachliegende Transportpotenzial des ELKs und der Binnenschifffahrt im Allgemeinen zu aktivieren und einen Beitrag für die Verkehrswende zu leisten:

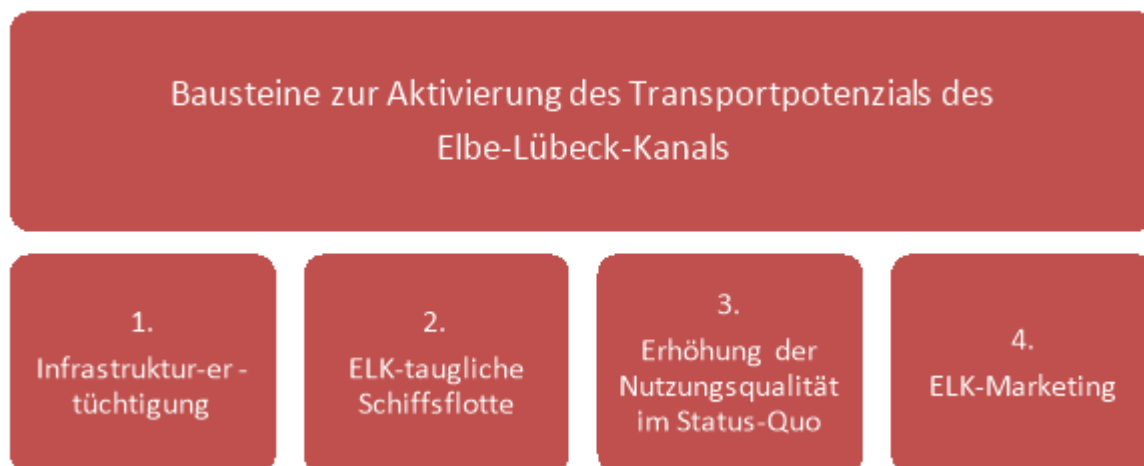
1. Grundinstandsetzung oder Sanierung der Infrastrukturen im Bestand – ein regelmäßiger schriftlicher Hinweis bzw. ein regelmäßiger Austausch ist aus Sicht des Port of Lübeck überaus wichtig (Adressat: WSV, BMV, Wimi SH).
2. Erstellung einer realistischen Potenzialanalyse zum Binnenschifftransport auf dem ELK mit Ableitung von Szenarien und Bedarfsanforderungen für den Hafenstandort (nach Erstellung Adressat: WSV, BVM, Wimi SH)
3. Intensivierung der Vermarktung des Transportmittels Binnenschiff über den Elbe-Lübeck-Kanal sowie transparente hafenübergreifende Kommunikation von Transportanfragen (mit den Hafenbetreibern des Standorts, Binnenschiffverbände)
4. Entwicklung eines klimafreundlichen ELK-tauglichen Schiffes. Hierzu gehört auch eine Wirtschaftlichkeitsanalyse, bei der eine Kostenermittlung und betriebswirtschaftliche Berechnungen durchgeführt werden (nach Erstellung Adressat: WSV, BMV, NOW, Wimi SH).
5. Förderung des Schiffsneubaus (Adressat: BMW, BMV, NOW, Wimi SH)
6. Geeignete Lobbyarbeit, Lenkung der Aufmerksamkeit auf die Schifffahrt, Personalrekrutierung, Werbekampagne für die Binnenschifffahrt (mit den Hafenbetreibern des Standorts, Binnenschiffverbände)
7. Standortbedingungen für die Binnenschiffer überprüfen und ggf. verbessern oder steigern

Nach dem Bundesverband der Binnenschiffer und einer Studie zu konstruktiv optimierten Binnenschiffen liegen die Anschaffungskosten für neue Binnenschiffe mit moderner konventioneller Antriebstechnik in der ELK-gängigen Größe bei etwa 4-5 Mio. Euro. Gemäß der genannten Studie (<https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/forschungsprojekt-foerderung-kleinere-konstruktiv-optimierte-binnenschiffe.pdf?blob=publicationFile>) liegen bei kleineren Binnenschiffen nicht nur die Anschaffungskosten sondern auch die laufenden Betriebskosten im Vergleich zu größeren Schiffen bei modernen Neubauten relativ betrachtet höher. Da Binnenschiffsreedereien häufig relativ kleine und mittelständische Familienunternehmen sind, die solch hohe Investitionen in die Zukunft unter Umständen nicht tragen können, gilt es seitens des Bundes Anreize in Form von Flottenerneuerungsprogrammen für die Binnenschifffahrt zu schaffen und so seine ordnungspolitische Verantwortung zur Gestaltung

der Verkehrswende wahrzunehmen. Der Port of Lübeck fordert die Politik hierzu auf, wenn die Verkehrswende gelingen soll.

Empfehlungen der Lübeck Port Authority

Die Bemühungen, das vorhandene Transportpotenzial des ELKs besser auszunutzen und die brachliegende Infrastruktur neu zu aktivieren, haben leider bisher noch nicht den gewünschten Erfolg verzeichnen können. Das Ziel, den Transportweg Wasserstraße und Binnenschiff als Hinterlandanbindung des Port of Lübeck effektiver zu nutzen, besteht jedoch vor dem Hintergrund der notwendigen Verkehrswende als Beitrag zum Klimaschutz weiterhin. Aus Sicht der LPA gilt es insgesamt vier Bausteine zu bearbeiten:



Nach wie vor wird es aus Sicht der Hansestadt Lübeck erforderlich sein, den grundsätzlichen Ausbau des Kanals zu fordern. Den abgeschlossenen Vollausbauzustand in einem wirtschaftlich sinnvollen Zeitrahmen zu erreichen, hält die LPA aufgrund langer Planungs-, Genehmigungs- und Baufristen für unwahrscheinlich. Sind jedoch Schleusen aufgrund ihrer mangelnden Standsicherheit abgängig, empfiehlt es sich, diese für die Nutzung mit den modernen Schiffsgrößen anzupassen. Als Teilausbau sollte daher mindestens die Anpassung der Schleusen im Sanierungsfall sowie die Erhöhung der Brücken definiert sein. Diesen Standpunkt gilt es in der Bearbeitung und Kommunikation zum Thema ELK zu vertreten. Im Falle von Sanierungsmaßnahmen besteht jedoch die Gefahr, dass der ELK für mehrere Monate, wie im Herbst 2024 die Donnerschleuse in Lankau, für die Passage gesperrt ist. In dem Fall ist der Port of Lübeck für das Binnenschiff nicht erreichbar.

Die Zahl der für den ELK passenden Schiffe in Deutschland sinkt aufgrund der Altersstruktur der Flotte. Die letzten größeren Neubauprogramme fanden in der Zeit bis 1980 statt, wie Abb. 1 zeigt.

Baujahre von ELK-tauglichen GMS in 501-1.500 t-Klasse

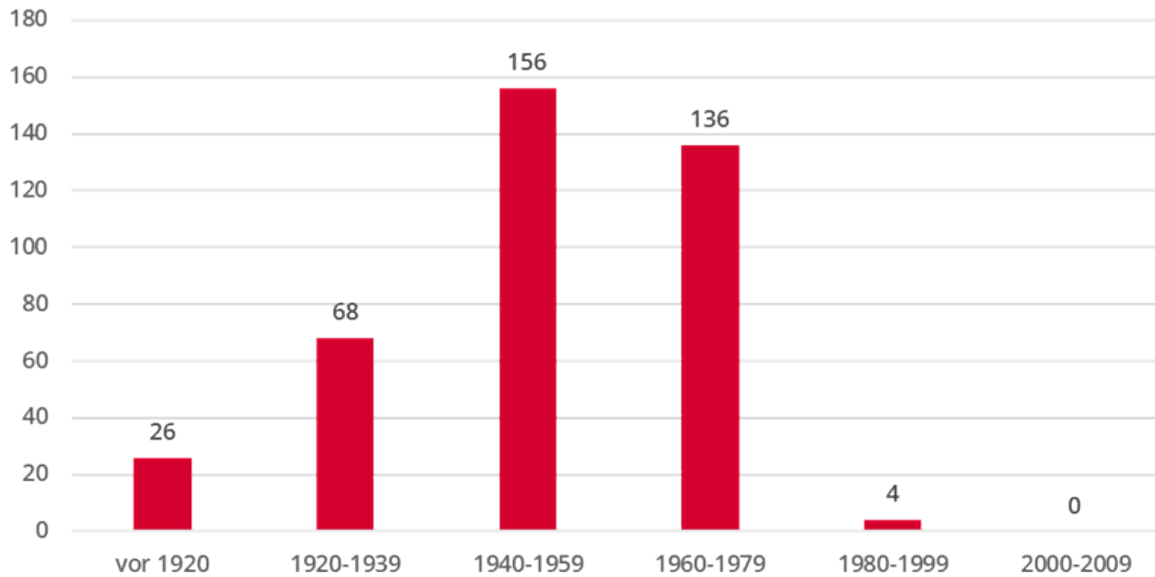


Abb. 1: Anzahl von Neubauten ELK-tauglicher Schiffe (Quelle: Daten der Zentralen Binnenschiffsbestandsdatei der GDWS)

Neubauten werden aus wirtschaftlichen Gründen meist in größeren Größen beauftragt, um pro Fahrt mehr Ladung transportieren zu können. Da eine Flottenerneuerung in diesem Schiffssegment jedoch nicht nur dem ELK, sondern dem gesamten Wasserstraßennetz in Deutschland zugutekommen dürfte, sollte an der Erweiterung oder der Entwicklung einer klimafreundlichen Schiffsflotte für den ELK (Johann-Welker Schiffsklasse) gearbeitet werden. Dafür gilt es entsprechende Förderprogramme seitens des Bundes aufzulegen, um so die höheren Transportkosten gegenüber größeren Binnenschiffen auf ein betriebswirtschaftlich sinnvolles Maß zu reduzieren.

Um auch die Attraktivität des Standortes Port of Lübeck für die Binnenschifffahrt zu steigern, wird die Hansestadt Lübeck im Rahmen einer Bestandsanalyse die vorhandenen Binnenschiffsliegeplätze untersuchen, um diese zeitgemäß herzurichten und zu erhalten. Hierbei soll auch die Servicequalität des Standortes insgesamt verbessert werden.

Für den ELK gibt es kein einheitliches und standortübergreifendes Marketing. Vielmehr fällt der Kanal in Medien durch negative Trends und Schlagzeilen auf. Auch die Akquise von neuen Geschäftsfeldern wird nicht zentral in Lübeck gesteuert. Werden Verladeanfragen von Gütern bei einem potenziellen Betreiber abgelehnt, ist ein Lübeck-interner Verweis auf andere Betreiber nicht gesichert. Aus diesem Grunde sieht die LPA das Erfordernis über die Marke Port of Lübeck Umschlagsanfragen in Lübeck zu streuen und Kontakte herzustellen. Die Möglichkeit eines klimafreundlicheren Transportes über Binnenwasserstraßen ist in Lübeck einmalig im Vergleich zu anderen Ostseehäfen. Diesen Standortvorteil gilt es strategisch zu nutzen.

Anlagen:

Anlage 1 Aktivierung des Transportpotenzials des Elbe-Lübeck-Kanals

Senatorin Joanna Hagen