



► 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:

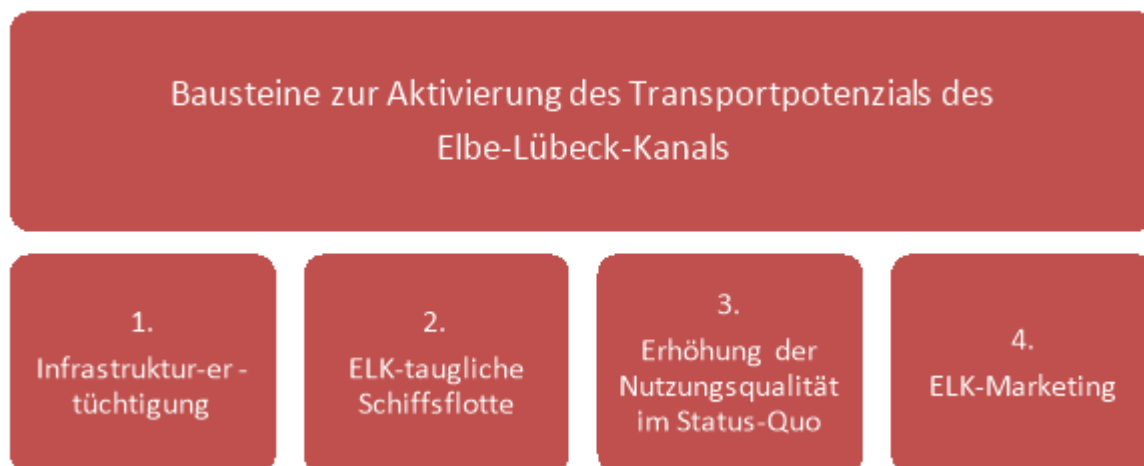
1. Grundinstandsetzung oder Sanierung der Infrastrukturen im Bestand – ein regelmäßiger schriftlicher Hinweis bzw. ein regelmäßiger Austausch ist aus Sicht des Port of Lübeck überaus wichtig (Adressat: WSV, BMV, Wimi SH).
2. Erstellung einer realistischen Potenzialanalyse zum Binnenschifftransport auf 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

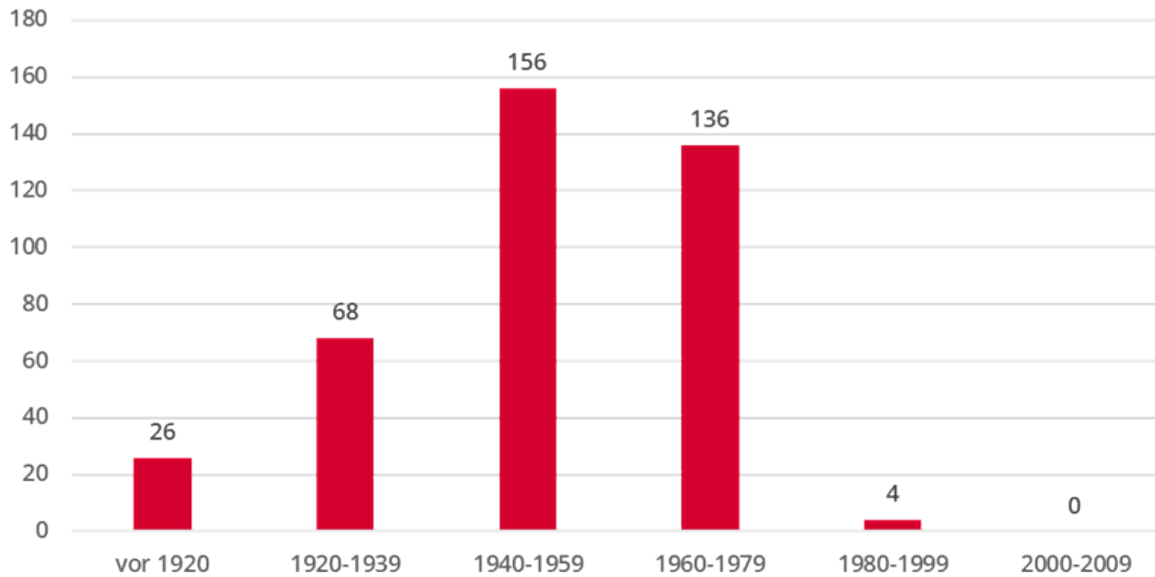


Abb. 1: Anzahl von Neubauten ELK-tauglicher Schiffe (Quelle: Daten der Zentralen Binnenschiffsbestandsdatei der GDWS)

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



Lübeck, 19. Januar 2024

Lübeck Port Authority: Strategische Hafententwicklung

Elbe-Lübeck-Kanal: Aktivierung der vorhandenen Verkehrskapazität im Zuge der Verkehrswende

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 jährte 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 Elbe-Lübeck-Kanal die einzige und wichtige Anbindung des Port of Lübeck ans deutsche Binnenwasserstraßennetz, die es mindestens zu erhalten gilt.

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 wird, um die Schleuse zu betreiben. 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 eine besondere Technik.

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 ELK vorschreiben. Lediglich bis zur Verladestelle „Horster Damm“ kurz nach der Durchfahrt in den Elbe-Lübeck-Kanal 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 Elbe-Lübeck-Kanals 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.

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 ELKs für die Durchgängigkeit mit dem Großmotorgüterschiff in den vordringlichen Bedarf eingestuft.

Tatsächlich hat die WSV nun jedoch den vorläufigen Stopp der Planungen und des Ausbaubehrens des Elbe-Lübeck-Kanals 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 Elbe-Lübeck-Kanals sowie des aktuell verfügbaren ELK-Schiffsraums und dem vergleichbar betroffenen Wasserstraßennetz zu diskutieren. Nachfolgendes Papier soll hierfür einen Einstieg bieten.

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.



Rolle des ELK für den PORT OF LÜBECK

Der Port of Lübeck ist der am weitesten südwestlich gelegene Hafenumschlagplatz an der Ostsee. Somit bietet er das am nächsten zum skandinavischen und baltischen Raum gelegene Tor zum Hafen Hamburg und damit einem leistungsstarken Knotenpunkt in der weltweiten Logistikkette. Als trimodal angeschlossene Infrastruktureinrichtung sichert der Port of Lübeck mit seinen leistungsfähigen Infra- und Suprastrukturen den Warenübergang von einem zum anderen Verkehrsträger.

Vorrangig werden über den Port of Lübeck Güter im RoRo-Verfahren transportiert. Hierbei handelt es sich meist um Trailer oder im geringeren Maße auch Container. Zusätzlich werden jedoch auch Schüttgüter, Stückgüter und Flüssiggüter umgeschlagen. Ins Hinterland des Hafens werden diese über die drei Verkehrsträger Binnenschiff, Straße und Schiene weitertransportiert und umgekehrt. Abbildung 1 zeigt die Aufteilung des Weitertransports der Waren ins Hinterland sowie umgekehrt – den so genannten modal split – gemäß Hafenentwicklungsplan HEP2030.

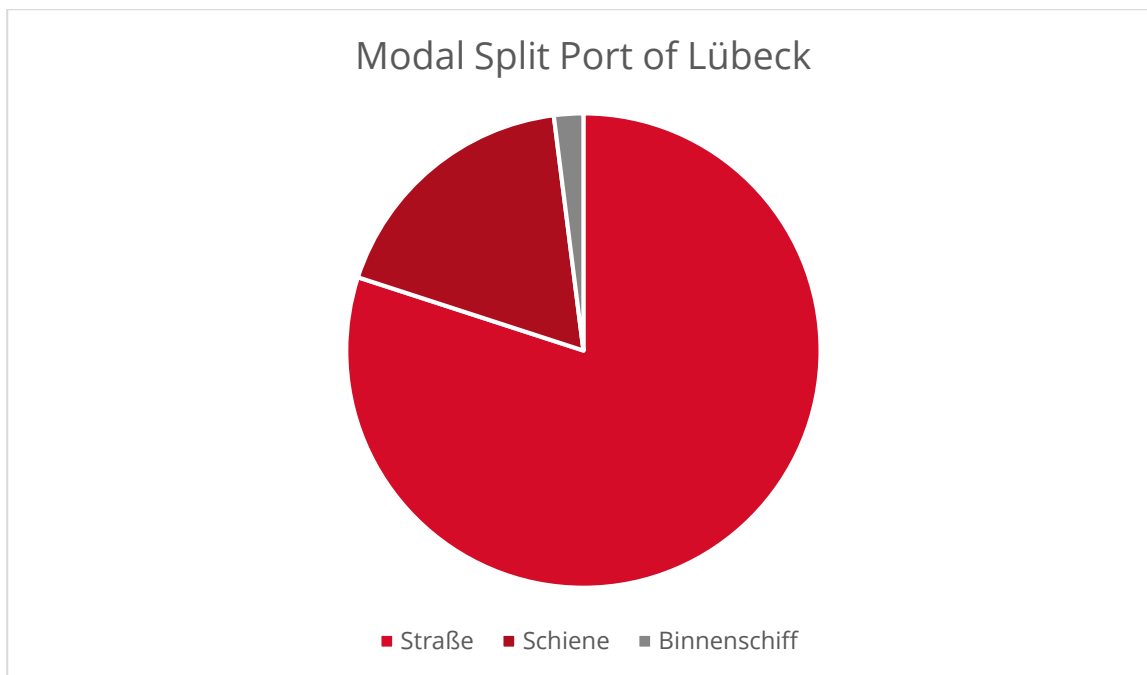


Abbildung 1: Modal Split des Port of Lübeck basierend auf eigenen Auswertungen der LPA und des Hafenentwicklungsplans HEP2030

Augenscheinlich spielt damit das Binnenschiff eine eher untergeordnete Rolle im Hinterlandverkehr. Dass nur rund 2 Prozent der transportierten Waren und Güter über den Elbe-Lübeck-Kanal abgewickelt werden, hängt jedoch heute mit mehreren Herausforderungen zusammen, denen sich die Binnenschifffahrt konfrontiert sieht. Es bedarf jedoch zunächst einer ganzheitlichen Betrachtung sämtlicher Verkehrsträger, bevor Rückschlüsse auf nur einen der Verkehrsträger gezogen werden können.

Im Rahmen des Verkehrswendepapiers der LPA (VO/2023/11950) wurden die Kapazitäten der Verkehrsträger vor dem Hintergrund der Festen Fehmarnbeltquerung und der damit verbundenen

Rolle des Port of Lübeck betrachtet. Dabei war festzustellen, dass der Verkehrsträger Schiene heute schon überlastet ist. Der Knotenpunkt in Hamburg und die wachsenden Anforderungen des Personenschienenverkehrs sorgen regelmäßig für überlastete Infrastrukturen und entsprechende Verspätungen. Der Verkehrsträger Straße ist zwar besonders flexibel und in der Transportkette bis zum Endkunden dringend erforderlich. Außerdem sind nur bestimmte Güter für den Transport per Schiene oder Kanal geeignet. Jedoch werden aufgrund der mangelnden Infrastrukturkapazitäten und wirtschaftlichen Aspekte auf der Schiene und der Wasserstraße ebenso lange Transportwege auf der Straße absolviert, die eigentlich hätten auf der Wasserstraße oder Schiene umgesetzt werden können. Diese Transporte sind heute aus klimatischer und kapazitiver Sicht problematisch zu bewerten.

Der Verkehrsträger Wasserstraße bzw. Binnenschiff hingegen bietet grundsätzlich eine hohe Kapazität, Ladungen zuverlässig und unter Berücksichtigung der pro transportierter Tonne ausgestoßene Menge an Treibhausgasen effizient zu transportieren. Abbildung 2 zeigt eine Ganglinie der Gütermengen in Tonnen, die seit 2000 auf dem Elbe-Lübeck-Kanal transportiert wurden. Es wird deutlich, dass um die Jahrtausendwende herum bereits über 1,0 Mio. Tonnen Güter transportiert wurden. Dabei ist festzuhalten, dass damals die Schleuse Lauenburg noch nicht neu gebaut war. Die Schiffe waren im Verhältnis zu ihrer Gesamtlebensdauer „nur“ rund 20 Jahre jünger als heute, und die Schleusen waren ebenfalls schon damals relativ alt. Es lässt sich also grundsätzlich unterstellen, dass die Infrastruktur im Grunde leistungsfähig genug ist, um bei Einhaltung aller anderen Randbedingungen noch ausreichend Kapazität zur Verfügung zu stellen. Heute werden noch rund 350.000 Tonnen Güter über den Kanal transportiert. Es ist eine deutlich negative Trendlinie ersichtlich. Das Transportpotenzial dürfte bei Betrachtung der Abbildung 2 mindestens bei der doppelten Menge, also etwa 700.000 Tonnen pro Jahr liegen. Hierbei gilt es grundsätzlich zu beachten, dass sich die gesamten ELK-Gütermengen von den zu oder ab Lübeck transportierten Mengen differenzieren, da es auch direkte Umschlagstellen am Kanal gibt. Abbildung 3 stellt hierzu exemplarisch für das Jahr 2022 den Güterstrom durch den Kanal grafisch dar.

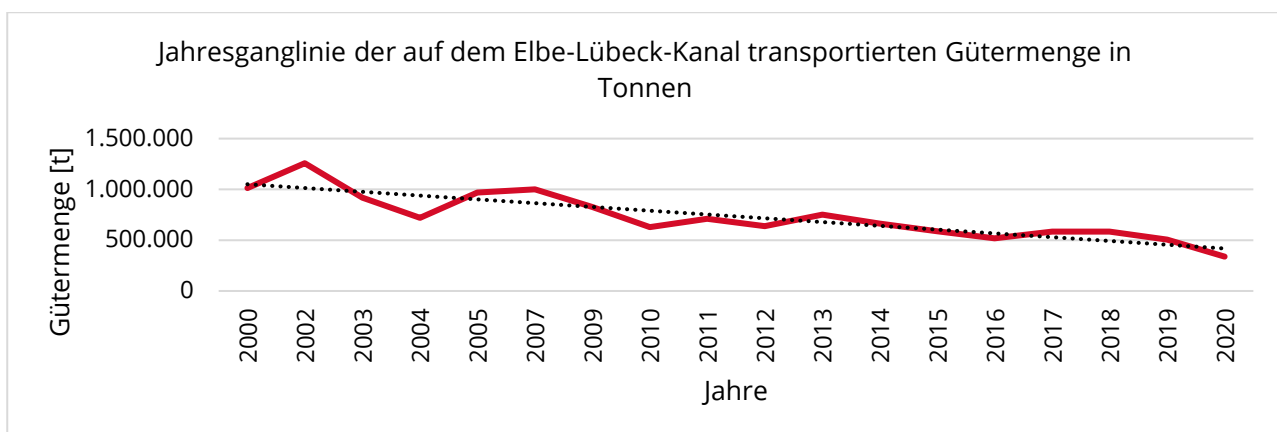


Abbildung 2: Auf dem Elbe-Lübeck-Kanal transportierte Gütermenge seit 2000, zeigt einen deutlichen negativen Trend

Das mit dem ELK große Transportkapazitäten in der Binnenschifffahrt brachliegen, ist aus heutiger Sicht in folgenden Punkten zu begründen.



Abbildung 3: Güterstrom am Elbe-Lübeck-Kanal im Jahr 2022; voneinander abweichende Ein- und Ausgänge können mit den am Kanal ansässigen Umschlagstellen zusammenhängen



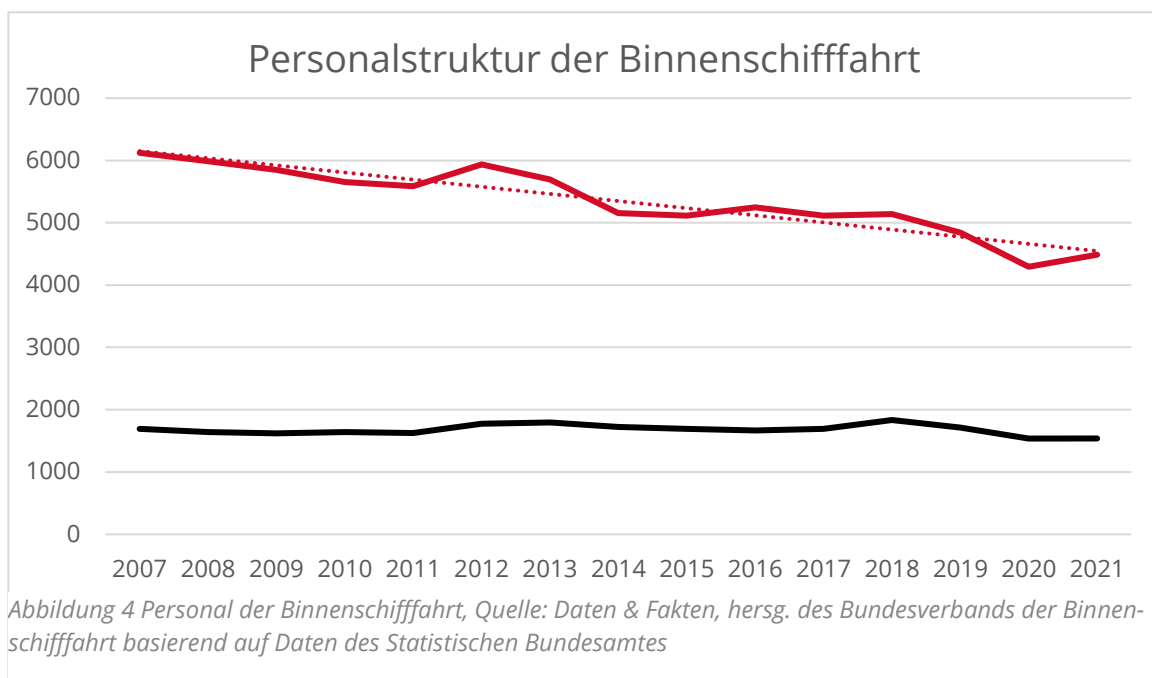
Herausforderungen der Binnenschifffahrt

Personalmangel

Im Jahr 2008 veröffentlichte das Bundesamt für Güterverkehr einen Sonderbericht¹ einer Marktbeobachtung zur Personalentwicklung in der deutschen Binnenschifffahrt. Demnach wurden seit 1999 Beihilfen zur Ausbildungsförderung seitens des Bundes eingeführt. Dies führte zu einer deutlichen Steigerung der Ausbildungsbemühungen und zeigte auch bis 2007/2008 deutliche Erfolge. Es musste jedoch auch festgestellt werden, dass aufgrund der Arbeitsbedingungen nicht alle ausgebildeten Binnenschiffer:innen dauerhaft in dem Bereich tätig blieben. Trotz der damals wachsenden Ausbildungszahlen beklagten viele Unternehmen einen Fachkräftemangel.

„Zurückzuführen ist letzteres u.a. auf die geringe Ausbildungstätigkeit in der zweiten Hälfte der 1990er Jahre. Statt selber auszubilden, griffen deutsche Binnenschifffahrtsunternehmen nach der Liberalisierung des Marktes verstärkt auf Personal aus Mittel- und Osteuropa zurück. In Verbindung mit der steigenden Nachfrage an fahrendem Personal führte dies in den vergangenen Jahren zu einem Abschmelzen des am Markt bestehenden Arbeitskräfteangebots. Dies spiegelt der Rückgang der arbeitslosen Binnenschiffer deutlich wider. In Ermangelung eines Sockels an verfügbaren Arbeitskräften, auf die bei Bedarf zurückgegriffen werden kann, entstehen deutschen Binnenschifffahrtsunternehmen, die nicht in ausreichendem Umfang ausbilden, personelle Engpässe gegenwärtig vor allem dann, wenn ein bestehender Personalbedarf kurzfristig auf dem externen Arbeitsmarkt gedeckt werden muss.“¹

Trotz einer damals guten Ausbildungslage konnte demnach der Bedarf an fahrendem Personal nicht dauerhaft gedeckt werden. Mögen die Gründe heute ggfs. andere sein, so ist das Problem



¹ Sonderber_Personalsituation_in_der_deutschen_Binnenschifffahrt.pdf (bund.de)

des Fachkräftemangels heute in nahezu allen Sektoren deutlich spürbar. Wie heute in nahezu allen Sektoren lässt sich schon seit Jahren ein stetig wachsender Fachkräftemangel in der Binnenschifffahrt beobachten. Der Bundesverband der Binnenschifffahrt (BDB) hat hierzu in den jährlich erscheinenden Broschüren „Daten & Fakten“ das in der Binnenschifffahrt tätige Personal jährlich veröffentlicht. Die Ausgaben von 2008/2009 bis 2022/2023 wurden hierzu ausgewertet, wobei die Daten vom Statistischen Bundesamt stammen. Abbildung 4 zeigt die Personalstruktur von damals bis heute.

Die Darstellung zeigt, dass seit 2007 die Anzahl der in der Binnenschifffahrt Beschäftigten tendenziell gesunken ist. Dies betrifft vor allem das fahrende Personal auf dem Schiff. Zwar sind gewisse konjunkturelle Schwankungen mit leichtem Zuwachs um 2011/2012 herum zu erkennen, jedoch zeigt sich eindeutig ein abnehmender Trend.

Über die genauen Hintergründe hierfür lässt sich nur spekulieren. Jedoch kommt der damalige Bericht des Bundesamtes für Güterverkehr zu dem Schluss, dass die Arbeitszeiten und Bedingungen schwer mit der Pflege von sozialen Kontakten und einem eigenen Familienleben vereinbar seien. Hier gilt es ggfs. dezidierte Untersuchungen und Lobbyarbeit zu leisten. Die Initiative Pro Binnenschifffahrt hat im Jahr 2024 eine Kampagne für die Binnenschifffahrt gestartet, um das augenscheinlich negative Image des Sektors zu verbessern.

Veraltete Infrastrukturen

Am Elbe-Lübeck-Kanal liegt ein Wartungs- und Investitionsstau vor, der sich schlussendlich in der Qualität und Zuverlässigkeit des Verkehrsträgers niederschlägt. So führte eine Sperrung der Donnerschleuse in Neu-Lankau von Herbst 2024 bis Frühjahr 2025 zu einem Komplettausfall der Binnenschifffahrt nach Lübeck. Bisher wurden in der Zeit seit der Einstufung des Ausbaus in den vorrangigen Bedarf zwei Straßenbrücken im Süden und Norden des Kanals neu gebaut. Ein weiterer Brückenneubau ist nach Kenntnis der LPA im Süden in Planung.

Dennoch sind weiterhin sechs Schleusen in den nächsten Jahren mindestens grundhaft zu sanieren oder neu zu bauen, um den Binnenschiffgüterverkehr auf dem Kanal weiterhin zu gewährleisten. Es sind folglich Investitionen auch auf Seiten der Infrastruktur zu tätigen.

Grundsätzlich ist die WSV verpflichtet, die Instandhaltung zur Aufrechterhaltung des Verkehrswegs Elbe-Lübeck-Kanals als Bundeswasserstraße zu leisten. Der Standort Port of Lübeck sollte hierbei regelmäßig diese einfordern. Aufgrund des Alters des Kanals ist zu befürchten, dass die Zuverlässigkeit dieses Verkehrswegs schwindet.



Mangelnder Schiffsraum

Neben dem Mangel an Personal und veralteten Infrastrukturen liegt es auch an dem immer weiter zurückgehenden verfügbaren Schiffsraum, der den Elbe-Lübeck-Kanal noch befahren kann. Aufgrund der Längenbegrenzung durch die Schleusen, kommen nur bestimmte, relativ kleine Schiffe der Europaschiffs- oder Johann-Welker-Klasse in Betracht, den Kanal zu befahren. Hierbei handelt es sich jedoch zumeist um sehr alte Schiffe, die zum Teil aufgrund ihres Alters fortschreitend für den Güterverkehr aufgegeben werden. Neue Schiffe sind in der Regel größer, um möglichst viel Ladung auf einmal zu transportieren und so den Gütertransport möglichst effizient zu gestalten. Diese neuen, großen Schiffe können den Kanal jedoch nicht mehr befahren. Somit sinkt der grundsätzlich vorhandene Schiffsraum nicht für den Transport auf dem Elbe-Lübeck-Kanal mit jeder Außerdienststellung der veralteten Schiffe. Es gilt daher Strategien zu entwickeln, wie künftig Schiffe, klimafreundlichen und wirtschaftlichen Verkehr auf dem Elbe-Lübeck-Kanal ermöglichen. Darüber hinaus bestehen im Netz der Binnenwasserstraßen weitere Abschnitte, die ebenfalls nur mit dem Europaschiff befahrbar sind. Ein Neubauprogramm in dieser Größenklasse würde damit das Transportpotenzial auch dieser Wasserstraßen erschließen. Des Weiteren kann bei der Strategie auch die Klimawandelresilienz der Flotte, das heißt insbesondere die Fähigkeit mit den stark schwankenden Wasserständen in den Flüssen umgehen zu können, berücksichtigt werden.

Klimawandel

In den letzten Sommern wurde über Beeinträchtigungen des Binnenschiffsverkehrs aufgrund Wassermangel und zu geringen Fahrwassertiefen in den großen deutschen Strömen berichtet. Hier ist vor allem die Elbe im oberen Lauf bei Dresden als auch der Rhein zu nennen. Klimamodelle sagen für die Zukunft voraus, dass häufiger mit beeinträchtigenden Niedrigwasserereignissen gerechnet werden muss (Heinzelmann, Wurms, & Patzwahl, 2021). Werden also Schiffe für den staugeregelten ELK konzipiert, sind diese auch hinsichtlich der Niedrigwassersituation in den Flussläufen zu optimieren, um einen durchgängigen und verlässlichen Transport zu gewährleisten. Zusätzlich sind verkehrswasserbauliche Anpassungsoptionen für die Hauptverkehrswege zu prüfen.

Das Hinterland des Elbe-Lübeck-Kanals besteht zum großen Teil aus den Elbe-Gebieten und dem Kanalnetz, mit dem Elbe-Seitenkanal und Mittellandkanal. Während es sich bei dem ELK um ein künstliches staugeregeltes Gewässer handelt, ist die Elbe ein natürlicher staugeregelter Fluss. Das Wehr in Geesthacht sorgt dabei bis oberhalb von Lauenburg für einen für die Binnenschifffahrt ausreichenden Wasserstand mit einer ausreichenden Fahrrinntiefe.



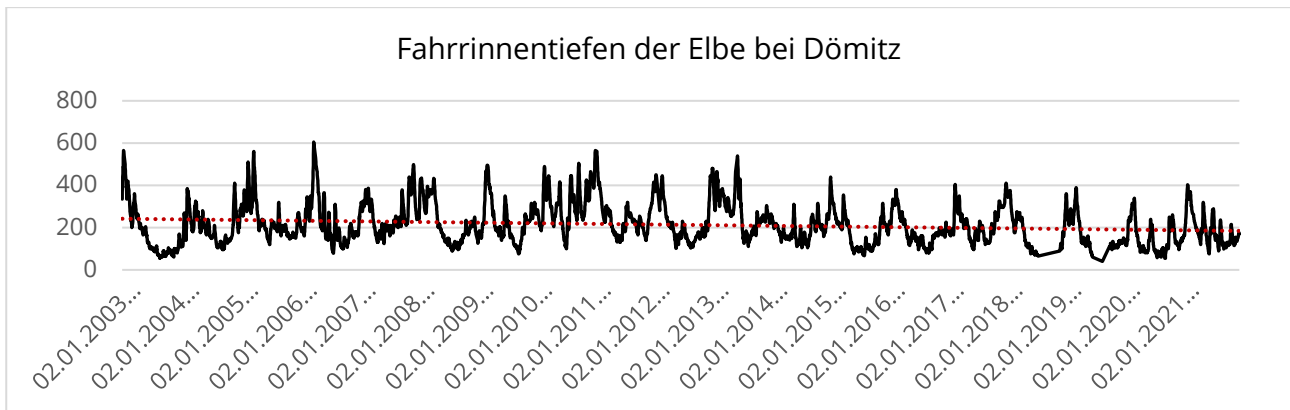


Abbildung 5: Beispielhafte Ganglinie der Fahrrinntiefe bei Dömitz; zu erkennen ist eine fallende Trendlinie, die grundsätzlich einen Trend sinkender Wasserstände zeigt sowie ausgeprägte Niedrigwasserphasen im Sommer von deutlich unter 1,50 m Wassertiefe

Anhand der Ganglinie der Fahrrinntiefe bei Dömitz (oberhalb von Lauenburg) kann ein grundsätzlicher Trend sinkender Fahrwassertiefen in dem betreffenden Abschnitt der Elbe aufgezeigt werden. Die WSV ist für die Sicherstellung einer definierten Fahrwassertiefe im Rahmen der Unterhaltung und Verkehrssicherungspflicht verantwortlich. Es gilt die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu gewährleisten. (WSV, 2025)

Für die Elbe wurde von der WSV ein Gesamtkonzept erarbeitet, nachdem die Voraussetzungen für eine Fahrrinntiefe von mindestens 1,40 m geschaffen werden sollen. Es handelt sich hier um ein sehr komplexes und langfristiges Thema, da viele Faktoren die Fahrrinntiefe beeinflussen. Der Klimawandel trägt nicht zuletzt dazu bei, dass die definierten Ziele zur Gewährleistung einer ausreichenden Fahrrinntiefe immer schwerer zu erreichen sind.

Das Problem von extremem Niedrigwasser wird in Zukunft aller Wahrscheinlichkeit nach, deutlich an Relevanz gewinnen. Mittels geeigneter Forschung und Entwicklung wird bereits an Lösungen für dieses Problem gearbeitet, um den Verkehrsträger Binnenwasserstraße zuverlässiger zu gestalten und auf die Folgen des Klimawandels anzupassen.

Schiffbarkeit des deutschen Binnenwasserstraßennetzes

Das Bundeswasserstraßen-Netz ist in verschiedene Kategorien der Befahrbarkeit eingeteilt. Sie reichen von I bis VIc. Die Einteilung in diese Kategorien richtet sich nach der Befahrbarkeit mit verschiedenen Schiffstypen unterschiedlicher Längen und Breiten sowie Tiefgänge. Als derzeit größter Schiffstyp gilt das Großmotorgüterschiff bzw. das „Große Rheinschiff“. Es hat eine Länge von 95 bis 110 m, eine Breite bis 11,40 m sowie einen Tiefgang von 2,50 bis 2,80 m. Dabei können bis zu 3000 Tonnen Ladung transportiert werden. Größer sind nur noch Schubverbände, wie sie zum Beispiel auf dem Rhein verkehren. Die kleinste Schiffsklasse ist das „Peniche westlich der Elbe“ mit einer Länge von 38,50 m, 5,05 m Breite und 1,8 bis 2,20 m Tiefgang. Für den Elbe-Lübeck-Kanal ist der Schiffstyp Johann Welker oder das Europaschiff maßgebend. Demnach ist der Kanal mit Schiffen mit einer maximalen Länge von 80 m, 9,50 m Breite und 2,50 m Tiefgang befahrbar. Die technisch mögliche zu transportierende Ladungsmenge pro Schiff liegt dabei, je nach konkreter Abmessung bei rund 1.000-1.500 t. Aufgrund von Tiefgangsbeschränkungen können jedoch nur 2,20 m tiefgehende Schiffe den Kanal passieren.

Um eine Aussage über die Auslastung der Binnenschiffe, die Lübeck über den ELK erreichen, treffen zu können, wurde die Statistik für das Jahr 2023 ausgewertet. Demnach passierten insgesamt 358 Schiffe die nördlichste und damit Lübeck am nächsten gelegene Schleuse Büssau. Die insgesamt damit mögliche Tragfähigkeit liegt bei 378.047 t. Die durch Büssau geschleuste Ladungsmenge betrug allerdings nur 160.616 t. Insgesamt wurden 144 Leerfahrten bei den Güterschiffen erfasst. Die durchschnittliche Auslastung der beladenen (nicht leeren) Schiffe lag somit bei 71 %. Die derzeitigen geometrischen Randbedingungen des Elbe-Lübeck-Kanals und seine Tiefgangsbeschränkungen führen also dazu, dass durchschnittlich 30 % der vorhandenen Ladungskapazitäten nicht genutzt werden können.

Für sämtliche Wasserstraßen in Deutschland lassen sich die Schiffsklassen grafisch bestimmen. Aus der Abbildung 6 geht hervor, dass mit dem Europaschiff oder der Johann-Welker-Schiffsklasse (im Folgenden nur noch Europaschiff) alle Fahrgebiete in Deutschland erreicht werden können. Somit lässt sich das Rheinland, Bayern und Mitteldeutschland über die Elbe und die entsprechenden Kanäle vom Port of Lübeck aus erreichen. Darüber hinaus ist auch der Anschluss Berlins mit dem Europaschiff sichergestellt. Damit lässt sich feststellen, dass für den Elbe-Lübeck-Kanal geeigneter Schiffsraum im Grunde dem gesamten Binnenwasserstraßennetz, aber insbesondere den Regionen Berlin, Mitteldeutschland und dem Rheinland zugutekommt.

Eine Stärkung des Schiffsraumes in diesem Segment erscheint aus dem Grund mindestens geboten und notwendig, da so eine große derzeit unterdurchschnittlich genutzte Transportkapazität erschlossen werden kann.

Hinsichtlich der Befahrbarkeit des Bundeswasserstraßennetzes mit Großmotorgüterschiffen fällt auf, dass die Berliner Region nicht mit einem entsprechend großen Schiff zu erreichen ist. Ebenso der Bereich Kassel / Hann Münden ist mit der nicht ausreichend ausgebauten Weser nicht mit einem Großmotorgüterschiff zu erreichen. Hinsichtlich der Befahrbarkeit lässt sich daher feststellen, dass neben dem Elbe-Lübeck-Kanal weitere Wasserstraßen (Weser, Saale, Elbe-Havel-Kanal, Havelkanal etc.) nicht die ausreichenden Randbedingungen für eine Durchgängigkeit des GMS erfüllen. Im Falle eines Ausbaus des ELK wären also trotzdem weiterhin Engpässe nach Berlin, Kassel und Halle zu erwarten.

BUNDESWASSERSTRASSEN

- Klassifizierung der Binnenwasserstraßen des Bundes



Quelle: Fachstelle für Geoinformationen Süd, Regensburg (Kartographie), zur Verfügung gestellt gemäß GeoNutzV
 Bundeswasserstraßen, die eine Länge von unter 5 km aufweisen, sind maßstabsbedingt teilweise nicht dargestellt.

Karte W 161 k

Abbildung 6: Übersichtskarte Binnenwasserstraßennetz des Bundes

Tabelle 1: Schiffstypen Klassifizierung der deutschen Binnenwasserstraßen

Graphisches Symbol auf der Karte	Klasse der Binnenwasserstraße	MOTORSCHIFFE UND SCHLEPPKÄHNE Typ des Schiffes: Allgemeine Merkmale				SCHUBVERBÄNDE Art des Schubverbandes: Allgemeine Merkmale				Brückendurchfahrthöhe		
		Bezeichnung	Länge L (m)	Breite B (m)	Tiefgang d (m)	Tonnage T (t)	Formation	Länge L (m)	Breite B (m)		Tiefgang d (m)	Tonnage T (t)
	I	Peniche Westlich der Elbe	38,5	5,05	1,8-2,2	250-400						4,0
		Gros Finow Östlich der Elbe	41	4,7	1,4	180						
	II	Kempenaar Westlich der Elbe	50-55	6,6	2,5	400-650						4,0-5,0
		BM-500 Östlich der Elbe	57	7,5-9,0	1,6	500-630						
	III	Gustav Koenigs Westlich der Elbe	67-80	8,2	2,5	650-1000						4,0-5,0
		Östlich der Elbe	67-70	8,2-9,0	1,6-2,0	470-700		118-132	8,2-9,0	1,6-2,0	1000-1200	
	IV	Johann Welker	80-85	9,5	2,5	1000-1500		85	9,5	2,5-2,8	1250-1450	5,25 od. 7,0
	Va	Große Rheinschiffe	95-110	11,4	2,5-2,8	1500-3000		95-110	11,4	2,5-4,5	1600-3000	5,25 od. 7,00 od. 9,1
	Vb							172-185	11,4	2,5-4,5	3200-6000	
	Vla							95-110	22,8	2,5-4,5	3200-6000	7,0 od. 9,1
	Vlb		140	15	3,9			185-195	22,8	2,5-4,5	6400-12000	
	Vlc							270-280 195-200	22,8 33,0-34,2	2,5-4,5	9600-18000	9,1

nicht klassifizierte BinWaStr keine BinWaStr

Diese Abbildung zeigt die Legende, aus der im Zusammenhang mit der Übersichtskarte die Einschränkungen der Fahrtgebiete mit dem Großmotorgüterschiff zu erkennen sind.

Grundsätzlich erscheint es insbesondere vor dem Klimawandel und der Frage nach Energieeinsparpotenzialen geboten, den für den ELK und weiteren Binnenwasserstraßen notwendigen klimafreundlichen Schiffsraum zu fordern und zu fördern. Hinsichtlich der Klimabeeinträchtigungen durch die verschiedenen Transportmittel hat das Umweltbundesamt im Jahr 2013 eine Studie herausgegeben. Tabelle 2 zeigt hierzu die CO₂-Äquivalent-Emissionen im Güterverkehr des Jahres 2008, wobei der Bau, Unterhalt und Betrieb sowie der Bau und Unterhalt der Fahrzeuge mit eingeflossen sind. Der Blick in die Tabelle offenbart einen deutlichen Klimavorteil der Schiene und der Wasserstraße gegenüber der Straße. Insgesamt werden bei der Straße 95,9 g/tkm, bei der Wasserstraße dagegen nur 38,3 und Schiene sogar 36 g/tkm an Treibhausgasen ausgestoßen. Wird nur der Fahrbetrieb der Verkehrsmittel berücksichtigt, so lässt sich feststellen, dass die Schiene noch einen geringfügigen Vorteil gegenüber dem Binnenschiff hervorbringt, da rund 4,4 g/tkm weniger Treibhausgase emittiert werden. Somit ist festzustellen, dass über die Schiene im Bau und Unterhalt der Infrastruktur immerhin 1,3 g/tkm weniger Treibhausgase emittiert werden als über das Binnenschiff. Unterm Strich relativiert sich die Aussage des vermeintlich deutlichen und gravierenden Unterschieds hinsichtlich des Treibhausgasausstoßes zwischen Wasserstraße und Schiene. Hier sollte jedoch beachtet werden, dass die Schiene in vielen Bereichen insbesondere für den Güterverkehr elektrifiziert wird. Hier ist ein Fortschritt und deutlicher Klimavorteil für die Schiene zu erkennen. Langfristig ist davon auszugehen, dass sowohl auf der Schiene durch eine fortschreitende Elektrifizierung der Trassen und als auch auf der Wasserstraße durch erneuerbare Energien eine Reduktion der Treibhausgasemissionen erfolgen wird.

Tabelle 2: Spezifische CO₂- und CO₂-Äquivalent-Emissionen im Güterverkehr in Deutschland im Jahr 2008 unter Einbezug des Baus, Unterhalt und Betriebs der Infrastruktur sowie des Baus und Unterhalt der Fahrzeuge

	Güterverkehr							
	Grenzüber-schreitende Luftfracht		Last- und Sattelzug 40 t		Binnenschifffahrt		Bahn	
	g/tkm	Anteil in %	g/tkm	Anteil in %	g/tkm	Anteil in %	g/tkm	Anteil in %
CO₂ insgesamt	931,5	100%	93,6	100%	37,8	100%	33,6	100%
Fahrbetrieb (inkl. Vorkette)	895,1	96%	77,5	83%	29,7	79%	23,7	71%
Bau/Unterhalt Infrastruktur	9,4	1%	13,9	15%	7,3	19%	6,0	18%
Betrieb Infrastruktur	26,8	3%	0,1	0%	0,2	1%	2,2	7%
Bau/Unterhalt Fahrzeuge	0,18	0,02%	2,1	2%	0,5	1%	1,7	5%
CO₂-Äquivalente insgesamt	945,5	100%	95,9	100%	38,3	100%	36,0	100%
Fahrbetrieb (inkl. Vorkette)	907,2	96%	78,6	82%	29,8	78%	25,4	71%
Bau/Unterhalt Infrastruktur	9,8	1%	14,9	15%	7,7	20%	6,4	18%
Betrieb Infrastruktur	28,3	3%	0,1	0%	0,2	1%	2,3	6%
Bau/Unterhalt Fahrzeuge	0,19	0,02%	2,3	2%	0,6	2%	1,9	5%

(Quelle: Endbericht Treibhausgasemissionen durch Infrastruktur und Fahrzeuge, UBA 2013)

Es gibt bereits umfangreiche Förderprogramme für eine Umrüstung von Binnenschiffen auf klimafreundlichere Antriebe. Die Idee, emissionsarmen Schiffsraum zur Ertüchtigung der ELK-Flotte sowie weiterer Binnenschiffsgebiete zu fördern erscheint vor dem Hintergrund der stillgelegten Ausbauplanungen sinnvoll, um auch bundesweit den Binnenschiffstransport zu stärken und die Auslastung des ELK zu erhöhen.



Maßnahmen aus Sicht des Port of Lübeck

Zur Bewältigung der genannten Herausforderungen fordert der Port of Lübeck folgende Maßnahmen, um unter anderem das brachliegende Transportpotenzial des Elbe-Lübeck-Kanals 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, BVM, Wimi SH).
2. Erstellung einer realistischen Potenzialanalyse zum Binnenschiffstransport 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, BVM, NOW, Wimi SH).
5. Förderung des Schiffsneubaus (Adressat: BMW, BVM, 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

Diese Maßnahmen sind über die Dachmarke Port of Lübeck zu organisieren und zu koordinieren und an die benannten Adressaten zu versenden bzw. zu verteilen.

Nach dem Bundesverband der Binnenschiffer und einer Studie zu konstruktiv optimierten Binnenschiffen² 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 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. Der Port of Lübeck fordert die Politik hierzu auf, wenn die Verkehrswende gelingen soll.

Vorschlag Kommunikationskonzept

Um die oben genannten Forderungen zu adressieren, bedarf es aus Sicht der LPA eines Grobkonzeptes zur Kommunikation. Im Zuge der Bearbeitung dieses Papiers hat die LPA eine Liste von Akteuren erstellt, die auf verschiedenste Weise am Transportsystem Elbe-Lübeck-Kanal partizipieren.

² https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/forschungsprojekt-foerderung-kleinere-konstruktiv-optimierte-binnenschiffe.pdf?__blob=publicationFile

Hierzu zählen neben dem Eigentümer der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe (WSV; WSA Elbe), die Reedereien, kommunale Politiker:innen, Werften, umliegende Landkreise, Lübecker Hafenbetriebe und Spediteure. Ziel der Kommunikation soll es sein, mit einem größeren Kreis an Beteiligten in den Dialog zu gehen, und den beschriebenen Ansatz zur Aktivierung des Transportpotenzials am ELK zu diskutieren und voranzutreiben.

Aus Sicht der LPA sollte hier in folgenden Schritten vorgegangen werden:

1. Zustimmung der Kommunalpolitik einholen
2. Nach Verabschiedung der Vorlage, Verteilung des Papiers an die nächste politische Instanz, wie Landkreise und Landespolitik → Per Anschreiben vom Bürgermeister
3. Weitere Bearbeitung durch das Land, um die oben genannten Forderungen an die Bundespolitik zu stellen.
4. Gemeinsame Gespräche mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung
5. Modernisierungs- und Instandhaltungsprogramm für den ELK von der WSV konkret einfordern
6. Interessenbekundungsverfahren bei Reedereien: Was wäre, wenn es neue Schiffe gäbe?
7. Verbände der Binnenschiffer und regionale Binnenschiffer mit einbeziehen.
8. Mit Forschungsinstitut DST kooperieren.

Empfehlungen der Lübeck Port Authority

Die Bemühungen, das vorhandene Transportpotenzial des Elbe-Lübeck-Kanals 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

Bausteine zur Aktivierung des Transportpotenzials des Elbe-Lübeck-Kanals

1.
Vollausbau vs.
Teilausbau

2.
ELK-taugliche
Schiffsflotte

3.
Erhöhung der
Nutzungsqualität
im Status-Quo

4.
ELK-Marketing

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 Vollausbauzustand zu erreichen, hält die LPA 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 Sanierungsfalls sowie die Erhöhung der Brücken definiert sein. Diesen Standpunkt gilt es in der Bearbeitung und Kommunikation zum Thema Elbe-Lübeck-Kanal zu vertreten. Im Falle von Sanierungsmaßnahmen besteht jedoch die Möglichkeit, 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 vollständig für das Binnenschiff nicht erreichbar.

Wie aufgezeigt sinkt die Zahl der für den ELK passenden Schiffe in Deutschland. Neubauten werden aus wirtschaftlichen Gründen meist in größeren Größen beauftragt, um pro Fahrt mehr Ladung transportieren zu können. Da eine Flottenerneuerung in diesem Schiffssegment wie dargestellt 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 zu fördern, um 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 Binnenschiffs Liegeplätze untersuchen, um diese zeitgemäß herzurichten und zu erhalten. Hierbei soll auch die Servicequalität des Standortes insgesamt verbessert werden.

Für den Elbe-Lübeck-Kanal 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.