



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 Hafen 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 Fahrrinnentiefe 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

Übersicht über die laufenden Vorhaben und die für den Bundesverkehrswegeplan vorgeschlagenen Vorhaben

Bundeswasserstraßen

Stand 11.05.2015

- vorbehaltlich weiterer Änderungen und Ergänzungen -

Projekt-Nr.	Bundeswasserstraße	Projektbezeichnung	Projektziel	Bemerkungen
Laufende Vorhaben (Maßnahmen des BVWP 2003, die im neuen BVWP nicht mehr untersucht werden, sondern im Bezugsfall des neuen BVWP enthalten sind)				
W 47	Mittellandkanal (MLK), Elbe-Havel-Kanal (EHK), Untere Havel-Wasserstraße (UHW), Berliner Wasserstraßen, Havelkanal (HvK)*	VDE 17	Ausbau der Wasserstraße für das 2,80 m abgeladene GMS und Schubverbände bis 185 m Länge	Ausstehende Teilprojekte zur Vollendung des Gesamtvorhabens *südl. Abschnitt des HvK bis GvZ Wustermark
W 48	Dortmund-Ems-Kanal Süd (DEK)	Ausbau der Dortmund-Ems-Kanal Südstrecke	Ausbau der Wasserstraße für das 2,80 m abgeladene GMS und Schubverbände bis 185 m Länge	Ausstehende Teilprojekte zur Vollendung des Gesamtvorhabens
W 49	Mittelweser	Anpassung der Mittelweser für das 2,50 m abgeladene GMS (Basisvariante)	Ausbau der Wasserstraße für die Fahrt mit dem 2,50 m abgeladenen GMS mit Begegnungseinschränkungen	in Bau
W 50	Mittelweser/MLK	Neubau Schleuse Minden	Herstellung eines Abstiegsbauwerks vom MLK zur Mittelweser für die Befahrbarkeit mit GMS	in Bau
W 51	Datteln-Hamm-Kanal (DHK)	Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals (Weststrecke)	Ausbau der Wasserstraße für das GMS und Schubverbände bis 185 m Länge, mit einer Abladetiefe von 2,80 m.	Ausstehende Teilprojekte zur Vollendung des Gesamtvorhabens
W 52	Rhein-Herne-Kanal (RHK)	Ausbau des Rhein-Herne-Kanals	Östlich Gelsenkirchen: Ausbau der Wasserstraße für das 2,80 m abgeladene GMS und Schubverbände bis 185 m Länge	Ausstehende Teilprojekte zur Vollendung des Gesamtvorhabens
W 53	Mosel	Bau der 2. Schleusenkammern Trier	Kapazitätserweiterung und Steigerung der Ausfallsicherheit der Wasserstraße durch den Bau 2. Schleusenkammern	bis Ende 2015 in Bau
W 54	Main	Fahrrinnenvertiefung Obermain	Ausbau der Wasserstraße für 2,70 m abgeladene GMS und Schubverbände	Ausstehende Teilprojekte zur Vollendung des Gesamtvorhabens
W 55	Havel-Oder-Wasserstraße (HOW)	Neubau Schiffshebewerk Niederfinow	Ersatzneubau des Schiffshebewerks Niederfinow für das GMS	in Bau
W 01	NOK	Ausbau der Oststrecke des NOK	Verbesserung der Begegnungssituation und Erhöhung der zulässigen maximalen Schiffsabmessungen (auf L x B x T = 280 x 32,5 x 9,5m) auf der Strecke zwischen NOK-km 79,9 - 92,1	bis Ende 2015 in Bau
Im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben				
W 02	NOK	Vertiefung des NOK	Vertiefung des NOK auf der Gesamtstrecke von 11 Meter Wassertiefe um 1 Meter auf 12 Meter.	
W 03	NOK	Neutrassierung der Saatsee Kurve	Verbesserung der Begegnungssituation zwischen NOK-km 57,9 - 65,5	
W 04	Ostsee	Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Rostock	Vergrößerung der möglichen Abladetiefen (15,00 m bzw. reduz. 14,30; Sohlbreiten zwischen 112 m und 120 m)	
W 05	Ostsee	Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Wismar	Vergrößerung der Abladetiefe und Anpassung der Sohlbreite (u.a. "modifizierte Hafenvariante", angestrebter Tiefgang: 10,00 m, Sohlbreiten zwischen 70 m und 100 m)	
W 06	Außenems	Vertiefung der Außenems	Erhöhung der tideunabhängigen Erreichbarkeit des Emder Hafens für Fahrzeugtransportschiffe und Verbesserung der Auslastung tideabhängig verkehrender Massengutschiffe	

Projekt-Nr.	Bundeswasserstraße	Projektbezeichnung	Projektziel	Bemerkungen
W 25	Rhein	Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein (zwischen St. Goar und Wiesbaden) auf 2,10 m unter GIW	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch Angleichung des Streckenabschnitts Rhein-km 508 - 557 an die Abladetiefen der ober- und unterstromigen Bereiche	
W 26	Rhein	Fahrrinnenvertiefung im Bereich des Rheins zwischen Duisburg und Koblenz auf 2,80 m unter GIW	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch Angleichung des Streckenabschnitts an die Fahrrinntiefen auf Mosel und Saar (3,00 m).	Auf Basis der Vorbewertung ausgeschieden
W 27	Rhein	Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung zwischen Duisburg und Köln (zzgl. Untervarianten)	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch Erhöhung der Abladetiefe (Angleichung an unterhalb vorhandene Fahrrinntiefe)	
W 28	Mosel	Bau von sieben 2. Schleusenkammern in modernen Abmessungen an der Mosel	Kapazitätserweiterung und Steigerung der Ausfallsicherheit der Wasserstraße durch den Bau 2. Schleusenkammern (in Koblenz, Lehmen, Müden, St. Aldegund, Enkirch, Wintrich, Detzem)	
W 29a	Neckar	Verlängerung der Neckarschleusen für das 135m-Schiff auf dem Neckar von Mannheim bis Heilbronn	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch größere Fahrzeuge vom Rhein kommend bis zum Hafen Heilbronn	
W 29b	Neckar	Verlängerung der Neckarschleusen für das 135m-Schiff auf dem Neckar von Heilbronn bis Stuttgart	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch größere Fahrzeuge vom Rhein kommend bis zum Hafen Stuttgart	
W 29c	Neckar	Verlängerung der Neckarschleusen für das 135m-Schiff auf dem Neckar von Stuttgart bis Plochingen	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch größere Fahrzeuge vom Rhein kommend bis zum Hafen Plochingen	
W 30	Main	Fahrrinnenvertiefung des Untermain von der Mündung des Rheins bis Aschaffenburg für die Fahrt des 3,10 m abgeladenen GMS und SV	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch Erhöhung der Abladetiefe auf Relationen über Rhein und Untermain	
W 31	Donau	Ausbau der Donau im Abschnitt Straubing-Vilshofen: Untersuchung der Varianten A und C 2,80)*	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch Angleichung des Streckenabschnitts an die Fahrrinntiefen der oberhalb und unterhalb gelegenen Strecken	)* Gemäß Koalitionsvereinbarung für die 18. Wahlperiode wird für das weitere Verfahren ausschließlich die Variante A zugrunde gelegt
W 32	Saale	Bau eines Saalekanals bei Tornitz	Herstellung einer wirtschaftlichen Befahrbarkeit auf Relationen über die Elbe bis zum Hafen Halle	
W 33	Elbe-Lübeck-Kanal (ELK)	Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch den Einsatz größerer Fahrzeuge und die Erhöhung der Abladetiefe	
W 34	Hohensaaten-Friedrichstaler-Wasserstraße (HoFriWa)	Ausbau Querschnittsprofil der HoFriWa für eine Abladetiefe von 3,20m	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch den Einsatz größerer Fahrzeuge mit größerer Abladetiefe (KüMos mit einer Abladetiefe von 3,20m)	Nach Stand Vereinbarung D und PL kein Ausbau erforderlich - Projekt aus Untersuchung ausgeschieden
W 35	HoFriWa	Verbesserung der Brückendurchfahrtshöhe an der HoFriWa auf 5,25m	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit für Containerverkehre	Auf Basis der Vorbewertung ausgeschieden
W 36	Havel-Oder-Wasserstraße (HOW)	Brückenanpassung auf der HOW auf eine Brückendurchfahrtshöhe von 5,25m	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit für Containerverkehre	Auf Basis der Vorbewertung ausgeschieden
W 37	HOW, Oder-Havel-Kanal	Ausbau der HOW für das 2,80m abgeladene GMS	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch den Einsatz größerer Fahrzeuge und die Erhöhung der Abladetiefe	
W 38	Spree-Oder-Wasserstraße (SOW)	Verlängerung der Schleusenkammer der Schleuse Fürstenwalde (zzgl. Variante)	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch Schubverbände/Vermeidung der Entkopplung von Schubverbänden	
W 39	Teltowkanal (TeK)	Neubau der Schleuse Kleinmachnow am Teltowkanal	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch den Einsatz größerer Fahrzeuge und Vermeidung der Entkopplung von Schubverbänden	
W 40	Charlottenburgerverbindungskanal (CVK)	Ausbau des Charlottenburger Verbindungskanal	Befahrbarkeit für Spezial-/Schwertransporte	Kein Ausbaubedarf - Projekt aus Untersuchung ausgeschieden
W 41	DHK	Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals (Oststrecke)	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch den Einsatz größerer Fahrzeuge in der Oststrecke	
W 42	Verbindungskanal Süd in Minden	Ersatzneubau der oberen Schleuse Minden	Aufrechterhaltung und Verbesserung der Anbindung des Mindener Weserhafens	

Pro- jekt- Nr.	Bundes- wasserstraße	Projektbezeichnung	Projektziel	Bemerkungen
W 25	Rhein	Abladeoptimierung der Fahrinnen am Mittelrhein (zwischen St. Goar und Wiesbaden) auf 2,10 m unter GIW	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch Angleichung des Streckenabschnitts Rhein-km 508 - 557 an die Abladetiefen der ober- und unterstromigen Bereiche	
W 26	Rhein	Fahrinnenvertiefung im Bereich des Rheins zwischen Duisburg und Koblenz auf 2,80 m unter GIW	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch Angleichung des Streckenabschnitts an die Fahrinnentiefen auf Mosel und Saar (3,00 m).	Auf Basis der Vorbewertung ausgeschieden
W 27	Rhein	Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung zwischen Duisburg und Köln (zzgl. Untervarianten)	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch Erhöhung der Abladentiefe (Angleichung an unterhalb vorhandene Fahrinnentiefe)	
W 28	Mosel	Bau von sieben 2. Schleusenammern in modernen Abmessungen an der Mosel	Kapazitätserweiterung und Steigerung der Ausfallsicherheit der Wasserstraße durch den Bau 2. Schleusenammern (in Koblenz, Lehmen, Müden, St. Aldegund, Enkirch, Wintrich, Detzem)	
W 29a	Neckar	Verlängerung der Neckarschleusen für das 135m-Schiff auf dem Neckar von Mannheim bis Heilbronn	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch größere Fahrzeuge vom Rhein kommend bis zum Hafen Heilbronn	
W 29b	Neckar	Verlängerung der Neckarschleusen für das 135m-Schiff auf dem Neckar von Heilbronn bis Stuttgart	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch größere Fahrzeuge vom Rhein kommend bis zum Hafen Stuttgart	
W 29c	Neckar	Verlängerung der Neckarschleusen für das 135m-Schiff auf dem Neckar von Stuttgart bis Plochingen	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch größere Fahrzeuge vom Rhein kommend bis zum Hafen Plochingen	
W 30	Main	Fahrinnenvertiefung des Untermain von der Mündung des Rheins bis Aschaffenburg für die Fahrt des 3,10 m abgeladenen GMS und SV	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch Erhöhung der Abladentiefe auf Relationen über Rhein und Untermain	
W 31	Donau	Ausbau der Donau im Abschnitt Straubing-Vilshofen: Untersuchung der Varianten A und C 2,80)*	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch Angleichung des Streckenabschnitts an die Fahrinnentiefen der oberhalb und unterhalb gelegenen Strecken	)* Gemäß Koalitionsvereinbarung für die 18. Wahlperiode wird für das weitere Verfahren ausschließlich die Variante A zugrunde gelegt
W 32	Saale	Bau eines Saalekanals bei Tornitz	Herstellung einer wirtschaftlichen Befahrbarkeit auf Relationen über die Elbe bis zum Hafen Halle	
W 33	Elbe-Lübeck-Kanal (ELK)	Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch den Einsatz größerer Fahrzeuge und die Erhöhung der Abladentiefe	
W 34	Hohensaaten-Friedrichslaler-Wasserstraße (HoFriWa)	Ausbau Querschnittsprofil der HoFriWa für eine Abladentiefe von 3,20m	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch den Einsatz größerer Fahrzeuge mit größerer Abladentiefe (KüMos mit einer Abladentiefe von 3,20m)	Nach Stand Vereinbarung D und PL kein Ausbau erforderlich - Projekt aus Untersuchung ausgeschieden
W 35	HoFriWa	Verbesserung der Brückendurchfahrtshöhe an der HoFriWa auf 5,25m	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit für Containerverkehre	Auf Basis der Vorbewertung ausgeschieden
W 36	Havel-Oder-Wasserstraße (HOW)	Brückenanpassung auf der HOW auf eine Brückendurchfahrtshöhe von 5,25m	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit für Containerverkehre	Auf Basis der Vorbewertung ausgeschieden
W 37	HOW, Oder-Havel-Kanal	Ausbau der HOW für das 2,80m abgeladene GMS	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch den Einsatz größerer Fahrzeuge und die Erhöhung der Abladentiefe	
W 38	Spree-Oder-Wasserstraße (SOW)	Verlängerung der Schleusenammer der Schleuse Fürstenwalde (zzgl. Variante)	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch Schubverbände/Vermeidung der Entkopplung von Schubverbänden	
W 39	Teltowkanal (TeK)	Neubau der Schleuse Kleinmachnow am Teltowkanal	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch den Einsatz größerer Fahrzeuge und Vermeidung der Entkopplung von Schubverbänden	
W 40	Charlottenburgerverbindungskanal (CVK)	Ausbau des Charlottenburger Verbindungskanal	Befahrbarkeit für Spezial-/Schwertransporte	Kein Ausbaubedarf - Projekt aus Untersuchung ausgeschieden
W 41	DHK	Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals (Oststrecke)	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch den Einsatz größerer Fahrzeuge in der Oststrecke	
W 42	Verbindungskanal Süd in Minden	Ersatzneubau der oberen Schleuse Minden	Aufrechterhaltung und Verbesserung der Anbindung des Mindener Weserhafens	

Pro- jekt- Nr.	Bundes- wasserstraße	Projektbezeichnung	Projektziel	Bemerkungen
W 43	Stichkanal Hannover-Linden (SKL)	Ausbau des SKL einschließlich der Schleuse Linden	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch den Einsatz größerer Fahrzeuge bis zum Hafen Hannover-Linden	Auf Basis der Vorbewertung ausgeschieden
W 44	Unter-/Außenelbe	Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe	Vertiefung der Fahrrinne für den tideunabhängigen Verkehr mit bis zu 13,50 m tiefgehenden Containerschiffen bzw. den tideabhängigen Verkehr mit bis zu 14,50 m tiefgehenden Containerschiffen bis zum Hamburger Hafen	Erneute Bewertung im BVWP 2015, sofern Baubeginn nicht bis Ende 2015 erfolgt
W 45	Außenweser	Fahrrinnenanpassung der Außenweser	Vertiefung der Fahrrinne für den tideabhängigen Verkehr mit bis zu 14,50 m tiefgehenden Containerschiffen bzw. für den tideunabhängigen Verkehr mit bis zu 13,50 m Abladetiefe bis Bremerhaven	Erneute Bewertung im BVWP 2015, da kein Baubeginn bis Ende 2015
W 46	Unterweser	Fahrrinnenanpassung der Unterweser	Vertiefung der Unterweser für die tideabhängige Fahrt bis Brake mit 12,80 m Abladetiefe sowie bis Bremen mit 11,10 m Abladetiefe	Erneute Bewertung im BVWP 2015, da kein Baubeginn bis Ende 2015

Sitzung der Bürgerschaft am 27. September 2012

Die Bürgerschaft hat zu Punkt 4.8 mit Drs. Nr. 968 die nachstehend aufgeführte interfraktionelle Resolution der Fraktionen SPD, CDU, DIE LINKE, FDP, Freie Wähler und BfL einstimmig angenommen:

(Erhalt einer funktionierenden Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in Lübeck)

RESOLUTION DER LÜBECKER BÜRGERSCHAFT

Mit dem geplanten Radikalumbau der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) gefährdet die Bundesregierung Arbeitsplätze und die wirtschaftliche Entwicklung in Lübeck.

Die Mitglieder der Lübecker Bürgerschaft fordern die Bundesregierung auf, von den Plänen für eine Kategorisierung der Bundeswasserstraßen und einen Radikalumbau der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) Abstand zu nehmen. Lübeck droht der Verlust des Wasser- und Schifffahrtsamtes inklusive der Überwachung des Seeverkehrs in der Ostsee, obwohl gerade die neue Verkehrszentrale in Travemünde errichtet wurde. Die Lübecker Behörde wäre künftig nur noch Außenstelle des für Bau und Unterhaltung zuständigen Wasser- und Schifffahrtsamtes Stralsund, das rund 200 Kilometer entfernt liegt. Schleswig-Holstein wäre von der Reform mit der Degradierung der Ämter Lübeck, Lauenburg und Brunsbüttel mit insgesamt über 1.100 Beschäftigten zu Außenstellen deutlich überproportional betroffen (bundesweit sollen 9 von 39 Ämtern zu Außenstellen werden). Zudem würde der Lübecker Hafen durch die Einordnung des Elbe-Lübeck-Kanals als Wasserstraße der Kategorie C, die lediglich einen Bestands-erhalt vorsieht, einen wesentlichen Standortvorteil verlieren.

Die von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer vorgelegten Pläne ignorieren die volkswirtschaftliche Bedeutung der Bundeswasserstraßen und ihre Rolle für den Wirtschaftsstandort Deutschland. Nur mit einer gut ausgestatteten WSV sind die wirtschaftlichen und touristischen Potenziale der Binnen- und Seewasserstraßen in Deutschland zu entwickeln. Die seit 20 Monaten geführte Diskussion um Netzkategorisierung und WSV-Umbau hat zu massiver Verunsicherung bei der Binnenschifffahrt und der verladenden Wirtschaft geführt; Investitionsentscheidungen wurden in erheblichem Umfang zurückgestellt.

Die Bundesregierung plant, einen Großteil der bisher von der WSV wahrgenommenen Aufgaben an private Unternehmen zu vergeben. Doch das von ihr vorgebrachte Kosten-Argument läuft ins Leere: Schließlich musste die Bundesregierung selbst einräumen, dass die zu erfüllenden Aufgaben dadurch zum Teil erheblich verteuert werden. Ein weiterer Ausbau der Vergabe würde die Arbeitsfähigkeit der Verwaltung immens schwächen und zu einer massiven Abwanderung von Fachkräften führen.

Dabei sorgt gerade die große Sachkenntnis und der engagierte Einsatz der Kolleginnen und Kollegen vor Ort dafür, dass die Wasserstraße ihre Vorteile für den Gütertransport nutzen und die Schifffahrt ihre Transportleistung sicher, leise, kostengünstig und umweltfreundlich erfüllen kann.

Die jetzigen Pläne würden die Entwicklung des Wasserstraßennetzes behindern, die Verkehrssicherheit gefährden und die Nutzung der Wasserwege teurer machen – zum Schaden unserer Umwelt, zu Lasten der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Wasserstraße und auf Kosten Tausender von Arbeitsplätzen. Sie müssen daher verhindert werden!

Wir fordern die Bundesregierung auf, sich für folgende Ziele einzusetzen:

- einen transparenten Dialog zur Modernisierung der WSV zu führen und alle wesentlichen Ergebnisse der umfangreichen Studien als Entscheidungsgrundlage vorzulegen, bevor abschließende Festlegungen zur Organisation der Verwaltung getroffen werden;
- die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in Lübeck in ihrer Funktionalität und Aufgabenstellung zu erhalten;
- umgehend einen Netzzustandsbericht zu den Wasserstraßen vorzulegen und für eine angemessene finanzielle Ausstattung der Bundeswasserstraßen mit Haushaltsmitteln zu sorgen.

Die Lübecker Bürgerschaft hat am 30.11.2000 einstimmig den Antrag „Interessengemeinschaft für den Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals“ verabschiedet. Der Bürgermeister wird gebeten, zur nächsten Sitzung der Lübecker Bürgerschaft darzustellen, welche Maßnahmen seitens der Hansestadt Lübeck und des Landes Schleswig-Holstein aufgrund der aktuellen Pläne des Bundes ergriffen wurden.

Auftrag an:

1.100 Büro der Bürgerschaft
FB 2: Wirtschaft und Soziales (letzter Absatz)

Die Bürgermeisterkanzlei bittet für den Kontrollbericht um kurzfristige Rückmeldung, wann mit der Auftrags erledigung begonnen und der Auftrag voraussichtlich erfüllt sein wird – Danke !