



Eckpunkte zum Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals aus Sicht des Nautischen Vereins Lübeck

Grundsätze:

1. Der Elbe-Lübeck-Kanal ist im Bereich der südwestlichen Ostsee der einzige direkte Verbindungsweg von Seewasserstraßen in das Netz der deutschen und europäischen Binnenwasserstraßen.
2. Der Elbe-Lübeck-Kanal entspricht derzeit hinsichtlich der Brückendurchfahrts-
höhen, der Schleusenlängen, der zulässigen Tauchtiefe und der Kurvenradien nicht den Erfordernissen für das Großgütermotorschiff (Länge: 110 m, Breite 11,40 m, Tiefgang 2,80 m).

Lediglich die Schleuse Lauenburg, die im Jahre 2006 neu gebaut wurde, hat eine nutzbare Länge von 115 m und eine nutzbare Breite von 12 m. Die anderen sechs Schleusen des Kanals können lediglich von Schiffen mit einer Länge von 80 m und einer Breite von 9,50 m passiert werden. der Kanal kann derzeit nur von Schiffen mit einem maximalen Tiefgang von 2,00 m passiert werden.

3. Insoweit ist ein Vollausbau des ELK geboten, um einen wirtschaftlicheren Transport von Gütern auf dem ELK zu gewährleisten. Zu diesem Zweck müssen die Schleusen auf eine Länge von 115 m, die Wassertiefe des ELK auf eine mögliche Tauchtiefe von 2,80 m und die Brückendurchfahrtshöhen auf mindestens 5,25 m gebracht werden. Zudem müssen ggf. Kurvenradien angepasst werden.
4. Im Hinblick auf eine Entlastung von Straßen, insbesondere zwischen Lübeck und Hamburg kann mit einer Binnenschiffsladung mindestens die Kapazität von fünfzig LKW transportiert werden.
5. Bereits ca., 100 Unternehmen haben in einem „Letter of Intent“ bei der IHK Lübeck ihre Absicht bekundet, bei einem Vollausbau des ELK diesen für Gütertransporte nutzen zu wollen.
6. Aus allem ergibt sich, dass ein Vollausbau des ELK aus ökonomischen und ökologischen Gründen sinnvoll und geboten ist.



Schritte zur Umsetzung eines Vollausbau des ELK:

- Im Jahre 2016 hat die Bundesregierung einen vordringlichen Vollausbau des ELK mit einem Volumen von 838 Mio. € in den Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen.
- Im Jahre 2019 hat der Bund der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung 15 neue Stellen für die Planungsarbeiten zum Ausbau des ELK zur Verfügung gestellt. Inzwischen arbeiten rund 20 Planungskräfte an diesem Projekt.

Zusätzliche Argumente für den Ausbau des ELK aus Sicht des NVL:

- 10 Binnenschiffe der Kategorie „Großgütermotorschiff“ ersetzen die Transportkapazität von 500 LKW auf der Straße. Dies bedeutet eine Entlastung der Straßen, eine Reduzierung der Luftverschmutzung und eine Reduzierung der Lärmimmission.
- Ein Transport von Gütern mit Binnenschiffen führt zu einer Reduzierung von Frachtkosten gegenüber dem Straßentransport.
- Ein Vollausbau würde die Nutzung des ELK für Flusskreuzfahrtschiffe mit den Destinationen des Raumes Lübeck/Ratzeburg/Mölln deutlich verbessert ermöglichen.
- Die EU unterstützt einen Vollausbau des ELK. Der EU-Beauftragte Pat Cox, ehemaliger Präsident des EU-Parlamentes und jetziger Koordinator der Europäischen für die Trasse Skandinavien – Mittelmeer innerhalb der Transeuropäischen Netze (TEN), sprach sich beim der Besuch der IHK Lübeck im November 2019 dafür aus. Cox sieht, nach einem Bericht der Lübecker Nachrichten, „den Lübecker Hafen in einer sehr guten Position, vor allem In Hinblick auf die Anbindung an die Binnenwasserstraßen!“
- Der „Masterplan Binnenschifffahrt“ des Bundesverkehrsministeriums beschreibt Binnenschiffe gemäß der Studie „Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland – Straßen-, Schienen- und Binnenschiffverkehr 2017“ als umweltfreundliche Transportmittel.
Demnach trägt der Güterverkehr per Binnenschiff lediglich mit 0,8 % - und damit so wenig wie kein anderer Verkehrsträger – zu den jährlichen externen Gesamtkosten des Verkehrs in Deutschland bei. Externe Gesamtkosten sind jene Kosten, die durch die Mobilitätsteilnehmer verursacht, aber nicht von ihnen getragen werden, z.B. Klimabelastung, Luftverschmutzung, Unfälle und Lärm.



Negativer „Spitzenreiter“ ist hierbei der Straßengüterverkehr mit 94,5 %. Danach folgt mit 3,8 % der schienen- und mit 0,9 % der inländische Flugverkehr.

- Ein wichtiger Aspekt im Hinblick auf das Zukunftsprojekt Vollausbau des ELK ist auch die zukünftige Entwicklung von Schiffsantrieben für Binnenschiffe. Die Schiffe der Zukunft sollen emissionsfrei fahren. In einer Reihe von Projekten befassen sich verschiedene Firmen mit der Entwicklung von Alternativen zum Gasöl oder Diesel!

Zu erwähnen sind hier. Elektrische Antriebsenergie, hybrid/elektrische Antriebsenergie, LNG u.a.

Innovative Beispiele im Bereich der Planung zukünftiger Binnenschiffe zeigen eine intensive Entwicklung, die in nächster Zeit die Binnenschifffahrt prägen dürfte.

Weitergehende umfangreiche Planungsvorhaben ergeben sich im Detail aus dem Masterplan Binnenschifffahrt der Bundesregierung.

- Im Hinblick auf eine zukünftige Entwicklung der Gütermengen auf dem ELK ist festzustellen, dass nach allen Erkenntnissen der Logistikbranche die Güterströme einer vorhandenen Infrastruktur folgen.

Aus den vorstehend genannten Gründen hält der Nautische Verein Lübeck eine zügige Umsetzung des geplanten Vollausbau des Elbe-Lübeck-Kanals für dringend geboten!

Lübeck, im November 2019
Wolfgang Pistol, Stellvertretender Vorsitzender NVL