

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Dr. Konstantin von Notz, Luise Amtsberg, Matthias Gastel, Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Peter Meiwald und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Planungen zur Erweiterung des Elbe-Lübeck-Kanals

Der Elbe-Lübeck-Kanal (ELK) verbindet die Hafenstadt Lübeck mit der Elbe und bietet über den Anschluss zum Elbe-Seiten-Kanal auch die Möglichkeit, Güter per Binnenschiff Richtung Mittellandkanal weiter ins Hinterland zu transportieren. Allerdings sind seit längerem vor allem aufgrund rückläufiger Umschlagzahlen im Hafen Lübeck und sich verändernder Güterarten sowie alternativer Transportwege auch die Transporte auf dem Binnenschiff über den ELK stark zurückgegangen. Demgegenüber hat entlang des ELK der Regional- und Tagestourismus an Bedeutung gewonnen.

Diesen Entwicklungen zum Trotz plant die Bundesregierung den Ausbau des ELK. Verkehrlich wird der geplante Ausbau nachgewiesenermaßen keine Wirkung entfalten und gleichzeitig direkte Kosten in Höhe von mindestens 838 Mio. Euro verursachen sowie Eingriffe für Natur, Anrainer und Wassertourismus mit sich bringen (vgl. www.bvwp-projekte.de/wasserstrasse/w33/w33.html).

Die Erweiterung wurde 2016 im Rahmen des neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 beschlossen. Aus Sicht der Fragesteller zeichnete sich ab, dass dieser Beschluss jedoch ausschließlich als ein „Geschenk“ an bestimmte Haushaltspolitiker zu werten ist, da sich sowohl Fachabgeordnete der Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und SPD als auch die Binnenschiffverkehrsverbände in Anhörungen gegen das Projekt aussprachen und sich Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) öffentlich von dem Ausbaubeschluss auf Betreiben des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages distanzieren (www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Umstritten-Ausbau-des-Elbe-Luebeck-Kanals,elbeluebeckkanal140.html).

Zukünftiges Wachstum des Verkehrs in der Ostsee wird fast ausschließlich über Containerverkehre zu erwarten sein. Doch in Lübeck werden aktuell und wahrscheinlich auch zukünftig kaum Container umgeschlagen. An dem für Containerverkehr in der Ostsee vorhergesagten Wachstum werden Lübeck und der ELK nach Auffassung der Fragesteller demnach nicht teilhaben können. Ebenfalls unrealistisch erscheinen vor diesem Hintergrund eigene Untersuchungen der Industrie- und Handelskammer zu Lübeck, die von einer Verfünff- oder gar Verzehnfachung der Verkehre spricht.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. a) Was sind die Gründe für einen Ausbau des ELK nach Auffassung der Bundesregierung?
 - b) Welche Alternativen wurden geprüft, und mit welchem jeweiligen Ergebnis?
 - c) Welche Verlagerungseffekte zwischen den einzelnen Verkehrsträgern spielen beim Projekt ELK zukünftig eine Rolle, um auf prognostizierte transportierte Tonnen zu gelangen, und wie wird sich das auf die jeweiligen Transportrouten ab Lübeck auswirken?
 - d) Von welchen Planungszielen (Jahresfracht bzw. Verkehrsaufkommen) geht die Bundesregierung bei der Ausbauplanung auf je welcher Datengrundlage aus?
2. Welche Baumaßnahmen sind nach Planungen der Bundesregierung entlang der Gesamtstrecke des ELK vorgesehen, und mit welchen jeweiligen Kosten (bitte tabellarisch auflisten)?
 - a) Bis zu welcher Wassertiefe soll der Ausbau erfolgen, und welche Vertiefungsmaßnahmen sind dafür an je welchen Abschnitten in welchem Umfang erforderlich?
 - b) Bis zu welcher Kanalbreite soll der Ausbau erfolgen, und welche Verbreiterungsmaßnahmen bzw. ggf. Begradigungsmaßnahmen sind dafür an je welchen Abschnitten in welchem Umfang erforderlich?
 - c) Wie bewertet die Bundesregierung die Aussage des Wasser- und Schifffahrtsamts (WSA) Lauenburg, dass die Verbreiterung bei entsprechender Profilwahl (R- und KRT-Profil) geringer ausfällt (<http://www.ln-online.de/Lokales/Lauenburg/Der-grosse-Faktencheck-zum-Kanalausbau>)?

In welchem Umfang an welchen Abschnitten würde nach Erkenntnis der Bundesregierung die Verbreiterung entsprechend erfolgen (bitte näher begründen)?
 - d) Inwiefern müssten bei einem Ausbau die Spundwände im südlichen Kanalbereich, wo der Kanalwasserspiegel über dem Umland liegt, aufgrund dann unzureichender Gründungstiefe erneuert werden?
 - e) Welche Schleusen sollen für je welche Schleusenkammerlänge ausgebaut werden?
 - f) Mit welchen Auswirkungen auf Natur und Anrainer rechnet die Bundesregierung bei entsprechenden Begradigungsszenarien jeweils?
3. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis wurde für den ELK im Zuge des BVWP 2030 auf welcher Datengrundlage berechnet?

Welche weiteren geplanten Infrastrukturprojekte im örtlichen Umfeld des ELK spielten im Zuge der Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses des ELK eine Rolle, und wie floss dies in die Berechnungen ein?
4. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussage des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Enak Ferlemann, er sei „überrascht“ vom Ausbaubeschluss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages und dass dieses Projekt keine besondere Dringlichkeit für das BMVI, sondern maßgeblich auf Betreiben „aus der Mitte des Haushaltsausschusses“ des Deutschen Bundestages darstelle (vgl. NDR-Sendung vom 13. Juni 2017, www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Umstritten-Ausbau-des-Elbe-Luebeck-Kanals,elbeluebeckkanal140.html)?

5. a) Welche Güterarten werden aktuell maßgeblich auf dem ELK befördert?
 - b) Welche Güterarten wurden in den letzten 20 Jahren maßgeblich auf dem ELK befördert (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
 - c) Welche Güterarten werden nach Kenntnis der Bundesregierung nach Fertigstellung des ELK maßgeblich auf diesem befördert werden?
6. Wie viele Arbeitsplätze hängen nach Erkenntnis der Bundesregierung unmittelbar mit dem Güterschiffahrtstransport auf dem ELK
 - a) aktuell,
 - b) in den vergangenen 20 Jahren (bitte aufgeschlüsselt nach Jahren) zusammen, und wie schätzt die Bundesregierung die künftige Entwicklung ein?
7. Welche Kosten sind bereits für den Ausbau des ELK angefallen (bitte jeweilige Kosten tabellarisch auflisten)?
8. a) Welcher Einsatz an Planungspersonal (Stellenanzahl) ist bis zum geplanten Abschluss des Ausbauprojekts ELK für welche Teile des Projekts vorgesehen?
 - b) Wie viele Stellen sind aktuell bereits für den geplanten Ausbau des ELK im Einsatz?
 - c) Von wo aus (WSV-Standort) arbeiten diese Mitarbeiter bzw. sind diese zukünftig jeweils vorgesehen?
 - d) Welche Gesamtpersonalkosten fallen für das Planungspersonal (ELK) für die Jahre 2017, 2018, 2019 und 2020 jeweils an?
 - e) Von wo aus (WSV-Standort) werden diese jeweils arbeiten?
 - f) Unter welchen Voraussetzungen können diese Planungsingenieure auch für andere (Planungs-)Tätigkeiten im gesamten Bundesgebiet eingesetzt werden?
 - g) Falls dies möglich ist, für welche Projekte ist dies vorgesehen, falls nicht, was spricht aus Sicht der Bundesregierung dagegen?
9. a) Bei welchen laufenden Projekten besteht derzeit nach Auffassung der Bundesregierung ein Defizit an Planungsingenieuren?
 - b) Durch welche Maßnahmen gedenkt die Bundesregierung, diesem Defizit an Planungsingenieuren bei laufenden oder in Vorplanung befindlichen Projekten entgegenzuwirken?
10. Welchen Stand haben die Überlegungen des BMVI, für eine stetigere Planung und Umsetzung von Wasserstraßenprojekten eine Wasserstraßenplanungsgesellschaft zu gründen, und wie und bis wann plant man, diese Gesellschaft umzusetzen?
11. Inwiefern plant oder erörtert die Bundesregierung eine Öffentlich-Private Partnerschaft (ÖPP), um den ELK-Ausbau zu realisieren (vgl. Schreiben des Leiters der Abteilung Wasserstraßen, Schifffahrt im BMVI, Bergedorfer Zeitung, 6. Juli 2017), und mit welchem bisherigen Ergebnis?

12. a) Wie bewertet die Bundesregierung unter anderem durch die Industrie- und Handelskammer zu Lübeck öffentlich zitierte Prognosen (z. B. HTC – Hanseatic Transport Consultancy Dr. Ninnemann & Dr. Rössler GbR), die von einer Verfünff- oder gar Verzehnfachung der aktuell jährlich beförderten Gütermenge von aktuell rund 650 000 Tonnen auf dem ELK auf bis zu 6 Millionen Tonnen ausgehen?
- b) Durch welche Maßnahmen sind diese Werte nach Auffassung der Bundesregierung zu erreichen, und auf welche Quell- und Zielverkehre sowie zu transportierenden Hauptgüterarten stützen sich diese Prognosen?
- c) Auf welchen Umschlagszahlen des Hafens Lübeck basieren diese Prognosen?
13. Kosten in welcher Höhe sind für die Anhebung bzw. Modernisierung der Eisenbahnbrücke über den ELK in Lübeck eingeplant, sind diese Kosten bereits in den veröffentlichten 838 Mio. Euro enthalten, und wenn nicht, wer trägt diese Kosten?
- Sind im Zuge des ELK-Ausbaus nach Kenntnis der Bundesregierung Baumaßnahmen an weiteren Eisenbahnanlagen erforderlich, und wenn ja, jeweils in welchem Umfang, und zu wessen Lasten?
14. Welchen Nutzen für Tourismus bzw. Naherholung hat der ELK nach Auffassung der Bundesregierung aktuell, und wie wird sich dies in den folgenden Jahren entwickeln?
- a) Wie schätzt die Bundesregierung die Auswirkungen eines Ausbaus auf den Tourismus und seinen volkswirtschaftlichen Nutzen während der Baumaßnahmen bzw. nach einem Ausbau in den unterschiedlichen Wachstumsszenarien ein?
- b) Welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung in Bezug auf den Fahrradtourismus im Zuge des geplanten ELK-Ausbaus?
- c) Sind der Bundesregierung Pläne zur Neugründung oder zum Ausbau von Lösch- und Ladeplätzen bekannt, bzw. rechnet sie mit entsprechenden Vorhaben, und welche Auswirkungen sieht sie hierbei auf den Fernradwanderweg entlang des ELK?
- d) Mit welchen Auswirkungen auf die Schleusungszeiten ist während der Baumaßnahmen bzw. im Ausbauzustand in den unterschiedlichen Wachstumsszenarien nach Einschätzung der Bundesregierung zu rechnen?
15. Welche Auswirkungen hätte ein Ausbau auf kultur- und bauhistorisch wertvolle und/oder denkmalgeschützte Objekte, insbesondere
- die Hubbrücke Lübeck,
 - die Seilfähre Siebeneichen
 - die wasser- und luftdruckbetriebenen Hotopp-Schleusen,
- und inwiefern können während und nach den Ausbaumaßnahmen der entsprechende Denkmalschutz sowie deren touristische und anderweitige Nutzung sichergestellt werden?

16. Welche Rolle spielt der ELK im Rahmen der Wasserrahmenrichtlinie zur Erhaltung des guten Zustands der Gewässer, und welche Veränderungen sind nach Auffassung der Bundesregierung durch die geplanten Maßnahmen am ELK zu erwarten?
 - a) Inwiefern verändert sich das Gesamtwasservolumen des ELK durch einen Ausbau, insbesondere hinsichtlich der Wasserknappheit in Sommermonaten, und welche Auswirkungen hätte ein entsprechend größerer Zufluss aus Zuflüssen und Grundwasser im Zuge des Ausbaus auf diese sowie damit zusammenhängende Feucht- und Mooregebiete?
17. Mit welchen Auswirkungen auf die Natur, insbesondere geschützte Arten, Biotopverbände etc. rechnet die Bundesregierung während bzw. nach einem Ausbau, und wie will sie dabei die entsprechenden Schutzbestimmungen jeweils einhalten?
 - b) Inwiefern würden eine Begradigung oder sonstige Ausbaumaßnahmen der S-Kurve zwischen Güster und Siebeneichen die in der Biodiversitätsstrategie der Bundesregierung ausgewiesene Hauptverbundachse geschützter Arten entlang der landschaftsprägenden Niedermoor-Niederung am heutigen ELK-Verlauf durchschneiden, und welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um die entsprechenden naturschutzrechtlichen Vorgaben einzuhalten?
 - b) In welchem Umfang und an welchen Abschnitten verursacht ein Ausbau Flächenverbrauch welcher Flächen?
18. Welchen Zeitplan gibt es hinsichtlich eines Beteiligungsverfahrens, und plant die Bundesregierung über die rechtlich vorgeschriebenen Verfahren hinaus Maßnahmen wie eine Begleitgruppe o. Ä., und wenn ja, welche, und wann?

Berlin, den 21. August 2017

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

