

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Andreas Mrosek, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/17832 –**

Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals

Vorbemerkung der Fragesteller

„Scheuer legt Ausbau von Elbe-Lübeck-Kanal auf Eis – Buchholz: Begründung des Bundes abwarten“, so lautete aktuell die Überschrift am 15. Februar 2020 im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit und Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein (<https://wimikiel.com/2020/02/15/scheuer-legt-ausbau-von-elbe-luebeck-kanal-auf-eis-buchholz-begrueundung-des-bundes-abwarten/>). Weiter im Text: „Den Ausbau stufte der Bund 2016 als vordringlich ein – trotz niedriger Zahlen im Güterverkehr. Rund 838 Millionen Euro wurden reserviert. Nun sind Vertiefung und Verbreiterung vorerst gestoppt“.

1. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis (KNV) des Elbe-Lübeck-Kanals weiterhin mit 0,5 angegeben wird (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile, S. 175)?
2. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Entwicklung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses zu erwarten bei Berücksichtigung der jüngsten Entwicklung, wonach durch Halbierung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr eine Verlagerung vom Binnenschiff auf die Schiene zu konstatieren ist (https://binnenschiffahrt-online.de/wp-content/uploads/2018/01/Taungsheft_2017.pdf)?
3. Weshalb wurde nach Kenntnis der Bundesregierung der Kanalausbau 2016 in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) aufgenommen, obwohl die Schiffszahlen laut Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit und Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein gesunken sind (<https://www.welt.de/regionales/hamburg/article205876183/Bund-bremst-Ausbau-des-Elbe-Luebeck-Kanals.html>)?

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 für das Projekt „Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals (ELK)“ ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnis ist aktuell. Für die Bewertung wurde das in 2010 vorhandene und für 2030 prognostizierte Güterverkehrsaufkommen zugrunde gelegt. Verlagerungsmengen von der Straße und Schiene wurden berücksichtigt. Die Auswirkungen aus der Halbierung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr für den ELK verändern die für den BVWP 2030 zugrunde gelegte Verlagerungsmenge von der Schiene auf die Wasserstraße nicht.

Das Projekt wurde zur Verbesserung der Qualität der Hinterlandanbindung als Vordringlicher Bedarf eingestuft.

4. Sieht die Bundesregierung einen Zusammenhang zwischen der Abnahme des Schiffsverkehrs und der Versandung bzw. Verschlickung des Kanals (<https://www.welt.de/regionales/hamburg/article205876183/Bund-bremst-Ausbau-des-Elbe-Luebeck-Kanals.html>)?

Nein.

5. Welche Streckenabschnitte des Elbe-Lübeck-Kanals wurden in den letzten zehn Jahren schiffbar gehalten beziehungsweise von Versandungen befreit?

Es handelt sich um die Streckenabschnitte von bis:

- Km 0,000 – 3,350
- Km 3,600 – 3,800
- Km 8,350 – 8,460
- Km 14,250 – 14,600
- Km 16,300 – 16,400
- Km 19,200 – 19,600
- Km 27,980 – 28,100
- Km 48,600 – 48,700
- Km 55,540 – 55,700
- Km 58,680 – 58,670

6. Welche Dalben im Elbe-Lübeck-Kanal sind im abgeladenen Zustand der Schiffe nicht mehr ansteuerbar?

Es handelt sich um die Dalben in den folgenden Bereichen:

- Schleuse Berkenthin – Unterwasser West
- Schleuse Krummesse – Oberwasser Ost
- Schleuse Behlendorf – Unterwasser Ost und West
- Schleuse Behlendorf – Oberwasser Ost

7. Welche Wassertiefen sind an den Dalben im Elbe-Lübeck-Kanal vorhanden (bitte auflisten)?

Es sind die folgenden Wassertiefen an den Dalben vorhanden:

• Schleuse Lauenburg	Unterwasser	West 3,00m / Ost 2,80m
	Oberwasser	West 3,00m / (Ost keine Dalben)
• Schleuse Witzeze	Unterwasser	West und Ost 2,50m
	Oberwasser	West 2,70m / Ost 2,20m
• Donnerschleuse	Unterwasser	West 2,30m / Ost 2,20m
	Oberwasser	West 2,50m / Ost 2,30m
• Schleuse Behlendorf	Unterwasser	West und Ost 1,90m
	Oberwasser	West 2,40m / Ost 1,90m
• Schleuse Berkenthin	Unterwasser	West 2,05m / Ost 2,25m
	Oberwasser	West 2,30m / Ost 2,20m
• Schleuse Krummesse	Unterwasser	West 2,35m / Ost 2,20m
	Oberwasser	West 2,50m / Ost 2,00m
• Schleuse Büssau	Unterwasser	West und Ost 2,50m
	Oberwasser	West 2,40m / Ost 2,35m

8. Hält die Bundesregierung an der Schiffbarmachung des Elbe-Lübeck-Kanals für GMS (Europagroßmotorschiffe) weiterhin fest (<https://www.bv-wp-projekte.de/wasserstrasse/w33/w33.html>)?
9. Wird der Ausbaustandard des Elbe-Lübeck-Kanals so geplant, dass er für GMS mit mehrlagigem Containerverkehr geeignet sein wird?

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei den Ersatzmaßnahmen sind moderne Abmessungen vorgesehen. Die Kanalbrücken werden auf einen zwei-lagigen Containerverkehr ausgelegt und erhalten eine Durchfahrtshöhe von 5,25 m. Die Kammerlänge der Schleusen wird im Zuge des Ersatzneubaus von derzeit 80 m x 12 m auf 115 m x 12,50 m x 4,00 m vergrößert.

10. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass von den vorgesehenen Mitteln in Höhe von 838 Mio. Euro zur Instandsetzung, siehe BVWP 2030, Seite 175, Beträge abgezweigt werden müssen, weil Schadensersatzforderungen der Betreiber der Pkw-Maut geltend gemacht werden?

Die Investitionskosten für den Ausbau des ELK in Höhe von 838 Mio. Euro sind im BVWP 2030 vorgesehen. Die Entscheidung über den jeweiligen Bundeshaushalt ist dem Deutschen Bundestag vorbehalten.

