

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Christel Happach-Kasan, Hans-Michael Goldmann, Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, Jan Mücke, Joachim Günther (Plauen), Christian Ahrendt, Rainer Bröderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Dr. Edmund Peter Geisen, Miriam Groß, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Dr. Heinrich L. Kolb, Hellmut Königshaus, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Michael Link (Heilbronn), Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Cornelia Pieper, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Dr. Hermann Otto Solms, Florian Toncar, Christoph Waitz, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals als Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes

Nach einer Berichterstattung in den „Lübecker Nachrichten“ vom 16. Mai 2006 hat der parlamentarische Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Achim Großmann, in einem Brief geschrieben: „Ein Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals findet nicht statt.“ Der Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Jörg Hennerkes, hat bei der Einweihung der neuen Lauenburger Schleuse im Mai diesen Jahres festgestellt: „Der Elbe-Lübeck-Kanal wird in Zukunft eine wachsende Bedeutung haben.“

Die Lauenburger Schleuse ist der erste Neubau einer Schleuse des inzwischen mehr als 100 Jahre betriebenen und am 16. Juni 1900 eingeweihten Elbe-Lübeck-Kanals (ELK). Mit einer Kammerlänge von 115 Metern ermöglicht die neue Schleuse dem modernen Großmotorgüterschiff die Fahrt zum Lauenburger Hafen. Eine Weiterfahrt durch die übrigen sechs Schleusen in die Häfen von Mölln und Lübeck ist jedoch aufgrund der geringen Abmessungen der alten Schleusen (80 Meter Länge) für diese Schiffe nicht möglich. Die alten Schleusen ermöglichen lediglich eine Durchfahrt des Europaschiffs in teilbeladenem Zustand.

Der Elbe-Lübeck-Kanal (ELK) verbindet das Elbestromgebiet mit der Ostsee und ist damit Zubringer für den Lübecker Hafen. Auf Vorschlag der EU-Kommission ist der Kanal Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes. Nach über 100-jährigem Betrieb zeigen sich deutliche Schäden am Elbe-Lübeck-Kanal und seinen Kanalbauwerken. Mehrere Brückenbauwerke weisen erhebliche Mängel auf, sind reparaturbedürftig und aus Sicherheitsgründen nur noch eingeschränkt befahrbar. Nach Fertigstellung der Lauenburger Schleuse ist die Witzeezer Schleuse mit einer Länge von 80 Metern ein für Großmotorgüterschiffe unüberwindliches Nadelöhr für die Nutzung des Kanals bis zum Möllner Hafen.

Der Bundesverkehrswegeplan 2003 weist für den Elbe-Lübeck-Kanal Investitionen in Höhe von 113,5 Mio. Euro aus. Geplant sind Ersatzinvestitionen einschließlich von Schleusenverlängerungen. Derzeit findet auf dem Kanal ein jährlicher Güterverkehr von etwa 1 Mio. t pro Jahr statt. Dieser Verkehr wird sich nach Prognosen der IHK Lübeck in den kommenden Jahren um mindestens 10 bis 15 Prozent erhöhen.

Der Kanal hat für den Tourismus in der Region eine erhebliche Bedeutung. Über 6 000 Freizeitboote passieren jährlich den Kanal, der durch landschaftlich sehr reizvolle Regionen führt. Die Hansestadt Lübeck hat auf ihrem Stadtgebiet die von Wasserbaudirektor Ludwig August Hotopp konstruierten Hubbrücken in den neunziger Jahren unter Denkmalschutz gestellt. Die sechs alten Schleusen des 67 km langen Elbe-Lübeck-Kanals wurden ebenfalls von Wasserbaudirektor Ludwig August Hotopp entwickelt. Das „Hotopp’sche Schleusenprinzip“ funktioniert ohne Energiezufuhr von außen. Das Öffnen und Schließen der Tore und das Füllen und Entleeren der Schleusenkammern erfolgt auf rein pneumatisch-hydraulischem Wege durch die Ausnutzung der Schwerkraft des Kanaloberwassers. Diese patentierte Sonderentwicklung ist weltweit einzigartig.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Plant die Bundesregierung, den weiteren Ausbau des ELK durch Ersatzinvestitionen in Schleusen und Brücken in zukunftsorientierten Abmessungen, das heißt, den Ersatz der alten Schleusen in den Abmessungen für das Großmotorgüterschiff und den Ersatz der Brücken für den zweilagigen Containerverkehr fortzuführen, und wenn nein, warum nicht und in welcher Weise sollen die notwendigen Ersatzbauten ausgeführt werden?
2. Was bedeutet vor diesem Hintergrund die Aussage von Staatssekretär Achim Großmann: „Ein Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals findet nicht statt“?
3. Kann der Elbe-Lübeck-Kanal der von Staatssekretär Jörg Hennerkes festgestellten wachsenden Bedeutung des Kanals in seinem jetzigen Zustand gerecht werden, und wenn nein, welche Ausbaumaßnahmen sind nach Einschätzung der Bundesregierung erforderlich, damit der Kanal seiner Bedeutung gerecht werden kann?
4. Ist der gegenwärtige Ausbauzustand des ELK nach Einschätzung der Bundesregierung geeignet, den zukünftigen Anforderungen an seine Leistungsfähigkeit gerecht zu werden, und wenn nein, welche Defizite erkennt die Bundesregierung?
5. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass der Neubau der Lauenburger Schleuse an neuem Standort und mit den für das Großmotorgüterschiff erforderlichen Maßen eine wichtige Entscheidung hinsichtlich des weiteren Ausbaus des ELK ist, und wenn nein, warum nicht?
6. Welche Bedeutung hat nach Einschätzung der Bundesregierung die Beförderung von Massengütern sowie Containern auf den Binnenschiffahrtswegen für die umweltverträgliche Organisation des Güterverkehrs?
7. Wie wird von der Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Bedeutung des ELK als Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes bewertet?
8. Welches Wachstumspotenzial hat der Lübecker Hafen nach Einschätzung der Bundesregierung in den kommenden zehn Jahren?
9. Sieht die Bundesregierung – auch vor dem Hintergrund der zu erwartenden Wachstumspotenziale des Lübecker Hafens – weiterhin die Notwendigkeit, Verkehre auf das kostengünstige und umweltschonende Binnenschiff zu verlagern, und wenn ja, welche Auswirkungen wird dies voraussichtlich für den Elbe-Lübeck-Kanal haben?

10. Wie wird sich nach Einschätzung der Bundesregierung der Güterverkehr auf dem Kanal in den nächsten Jahren entwickeln?
11. In welchem Zeitraum beabsichtigt die Bundesregierung, die Schleusen des Kanals zu erneuern, um die Durchfahrt für das Großmotorgüterschiff von der Elbe bis zum Lübecker Hafen zu ermöglichen?
12. Wie ist der Stand der Planung des Neubaus der Witzeezer Schleuse?
13. Plant die Bundesregierung, den Neubau der Schleuse am selben Standort durchzuführen, oder soll das Ersatzbauwerk parallel zum ELK errichtet werden?
14. Welche weiteren Maßnahmen sollen zum Substanzerhalt am Elbe-Lübeck-Kanal in der Laufzeit des jetzigen Bundesverkehrswegeplans durchgeführt werden?
15. Unterstützt die Bundesregierung die Forderung der Wirtschaft, den Elbe-Lübeck-Kanal auch für mehrlagige Containertransporte vollständig zu ertüchtigen?
16. Welche Ausbaumaßnahmen am Kanalbett sind dafür mittelfristig erforderlich?
17. Wie ist der derzeitige Zustand der Straßen- und Eisenbahnbrücken über den Elbe-Lübeck-Kanal, und bei welchen Brücken sind aus Gründen der Sicherheit welche Verkehrsbeschränkungen angeordnet worden?
18. Trifft es zu, dass einige Brücken über den ELK aus Sicherheitsgründen nur noch eingeschränkt befahrbar sind?
19. Trifft es zu, dass die Erneuerung einzelner Brücken seit mehreren Jahren geplant ist, und wenn ja, aus welchen Gründen ist deren Erneuerung bislang verschoben worden?
20. Besteht Einigkeit unter den verschiedenen Baulasträgern der Brücken des Elbe-Lübeck-Kanals über die notwendigen Maße der Brücken, die für die zukünftige verkehrstechnische Nutzung des Kanals erforderlich sind, und wenn ja, welche Maße sind vereinbart worden?
21. Wird bei der Erneuerung der Kanalbrücken eine Erweiterung der Durchfahrtsweite wie auch der Durchfahrts Höhe für die moderne Containerschiffahrt eingeplant, und welche Maße sollen diese neuen Brücken besitzen?
22. Welche Brücken sollen in den nächsten fünf Jahren durch Neubauten ersetzt werden?
23. Welche Bedeutung hat nach Einschätzung der Bundesregierung die touristische Nutzung des Kanals?
24. Werden bei der Planung der Erneuerung der Brücken des Elbe-Lübeck-Kanals denkmalpflegerische Gesichtspunkte mitberücksichtigt, und wenn ja, welche entsprechenden Maßnahmen sind hierbei für welche Brücken- und Schleusenbauwerke vorgesehen?
25. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit, langfristig eine der alten Schleusen des Elbe-Lübeck-Kanals unter Denkmalschutz zu stellen und somit aus dem Kanalbetrieb mit den zukünftigen neuen Schleusen auszugliedern, um das geniale Hotopp'sche Schleusenprinzip einem technikgeschichtlich interessierten Publikum demonstrieren zu können, und welche Schleuse wäre dafür besonders geeignet?
26. Welche Kanalbauwerke des Elbe-Lübeck-Kanals sind derzeit denkmalgeschützt?

27. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass bestimmte Kanalbauwerke des Elbe-Lübeck-Kanals für das Stadtbild der Hansestadt Lübeck prägend sind und auch unter fremdenverkehrspolitischen Gesichtspunkten eine große Bedeutung besitzen, und wenn ja, welche Bauwerke sind hier besonders zu benennen?

Berlin, den 30. Mai 2006

Dr. Christel Happach-Kasan
Hans-Michael Goldmann
Horst Friedrich (Bayreuth)
Patrick Döring
Jan Mücke
Joachim Günther (Plauen)
Christian Ahrendt
Rainer Brüderle
Angelika Brunkhorst
Ernst Burgbacher
Jörg van Essen
Dr. Edmund Peter Geisen
Miriam Gruß
Heinz-Peter Haustein
Elke Hoff
Dr. Heinrich L. Kolb
Hellmut Königshaus
Gudrun Kopp
Jürgen Koppelin
Sibylle Laurischk
Harald Leibrecht
Michael Link (Heilbronn)
Patrick Meinhardt
Burkhardt Müller-Sönksen
Dirk Niebel
Hans-Joachim Otto (Frankfurt)
Cornelia Pieper
Jörg Rohde
Frank Schäffler
Dr. Hermann Otto Solms
Florian Toncar
Christoph Waitz
Dr. Claudia Winterstein
Dr. Volker Wissing
Hartfrid Wolff (Rems-Murr)
Dr. Guido Westerwelle und Fraktion