

schleuse lüneburg

Editorial

Sehr geehrte Damen und Herren,

was hat die Millionen-Metropole Berlin mit der Gemeinde Scharnebeck am Elbe-Seitenkanal in Nord-Ost-Niedersachsen zu tun? In der Tat sehr viel, denn nach der Bundestagswahl am 23. Februar sind die neu oder wiedergewählten Abgeordneten vor kurzem in ihre Büros im Deutschen Bundestag eingezogen. Dort werden Sie schon bald über die Zukunftsfähigkeit unseres Wirtschaftsstandortes diskutieren und entscheiden. Für uns ist klar: Zu einem leistungs- und wettbewerbsfähigem Wirtschaftsstandort zählt eine auf die Zukunft ausgerichtete Verkehrsinfrastruktur – wie die neue Schleuse Lüneburg in Scharnebeck.

Denn: Das Schiffshebewerk am Elbe-Seitenkanal in Scharnebeck ist trotz seines imposanten Erscheinungsbildes heute ein hochproblematischer Flaschenhals im norddeutschen Wasserstraßennetz. Moderne Binnenschiffe sind für das Schiffshebewerk zu lang, Koppelverbände müssen vor jeder Schleusung aufwendig entkoppelt werden. Wenn wir eine moderne, saubere und wirtschaftliche Binnenschifffahrt auf dem Elbe-Seitenkanal wollen, braucht es die neue Schleuse Lüneburg – und zwar schnell.

Klar ist: Die neue Schleuse in Scharnebeck fördert die Binnenschifffahrt und damit auch die Unternehmen und Häfen in der Region. Gleichzeitig gewinnt die Binnenschifffahrt neue Güterarten hinzu. So werden immer mehr Komponenten von Windenergieanlagen per Binnenschiff in Richtung ihres Bestimmungsortes gebracht – ein wichtiger Beitrag zur klimaneutralen Stromerzeugung. Die Schleuse Lüneburg steht dabei für einen parteiübergreifenden Konsens, wie unsere verschiedenen Veranstaltungen zur neuen Schleuse immer wieder gezeigt haben.

Die neue Bundesregierung und ihre regierungstragenden Fraktionen müssen zügig die Weichen für die Zukunft stellen. Dazu gehört der schnelle Beschluss eines Bundeshaushaltes für das Jahr 2025, um Investitionen freizugeben, die aktuell unter der vorläufigen Haushaltsführung zurückgehalten werden. Außerdem braucht es ein klares Bekenntnis zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur. Die Verkehrsprognose des Bundes für 2040 hat kürzlich ergeben, dass es neben Erhalt und Sanierung zu Aus- und Neubau realistischerweise keine Alternative gibt. Wir können und müssen also an den wichtigen Verkehrsprojekten unserer Region festhalten.

Der Staat kann die Wirtschaft vor allem durch gute Rahmenbedingungen unterstützen. So fördert er nicht einzelne Unternehmen oder Branchen, sondern bietet allen Betrieben einen guten Rahmen für ihre wirtschaftliche Tätigkeit und Investitionen. Zukunftsfähige Verkehrswege stehen auf der Forderungsliste der Unternehmen regelmäßig ganz oben. Hier muss man ansetzen, will man die deutsche Wirtschaft aus der Rezession befreien.

Wir appellieren an die Verantwortlichen in Berlin und an unsere Abgeordneten aus der Region, jetzt die richtigen Weichen zu stellen – für leistungsfähige Infrastruktur, für einen zukunftsfähigen Wirtschaftsstandort.

Wir, das sind die IHK Lüneburg-Wolfsburg, das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung und die Behörde für Wirtschaft und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg – wir machen uns stark für den Bau der neuen Schleuse Lüneburg!

In unserem Newsletter erwarten Sie neben aktuellen Informationen zum Planungsstand der Schleuse ein Interview mit Michael Köther, Leiter des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamts Mittellandkanal / Elbe-Seitenkanal, zur im letzten Jahr vorgestellten Verkehrsprognose 2040 und der zukünftigen Entwicklung der Binnenschifffahrt.

Ihr
Michael Zeinert
Hauptgeschäftsführer IHK Lüneburg-Wolfsburg



Planung der Schleuse Lüneburg nimmt Form an

Bei den Planungen zur Schleuse Lüneburg geht es mit großen Schritten voran. Die Umweltplanungen, das Gutachten zum Immissionsschutz, die Stellungnahme zum Klimagesetz und die Suche nach geeigneten Flächen für Ersatzaufforstungen sind nahezu vollständig erledigt. Auch noch offene Punkte mit den Fachbehörden sind geklärt.

Somit sind die Planungsunterlagen zu dem technisch anspruchsvollen Bauwerk auf der Zielgeraden. Das Wasserstraßen-Neubauamt Hannover geht daher davon aus, dass in diesem Sommer der Antrag zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens gestellt werden kann.



Quelle: INGE Schleuse Lüneburg

Parallel dazu läuft die die technische Planung des Bauwerkes weiter. Damit es gelingt, die neue Schleuse auch gestalterisch gut in die Umgebung einzupassen, arbeitet das beauftragte Architekturbüro derzeit an den Planungen zur passenden Formgebung.

Zeitgleich laufen Untersuchungen zum Einsatz von Photovoltaik-Anlagen an der Schleusenfassade und auf dem Damm im oberen Vorhafen. Denn wir wollen Klimaschutz und Ästhetik des Jahrhundertbauwerks optimal miteinander kombinieren.



Quelle: INGE Schleuse Lüneburg

„Die Bewertung des Güterverkehrs sollte künftig nicht nur das Ladungsgewicht berücksichtigen“

**Interview mit Martin Köther, Leiter des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamts
Mittellandkanal / Elbe-Seitenkanal zur Verkehrsprognose 2040**

Die Verkehrsprognose 2040

Im Oktober 2024 hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) die [Verkehrsprognose 2040](#) veröffentlicht. Diese bietet einen detaillierten Ausblick auf die zukünftige

Entwicklung des Verkehrs in Deutschland. Ausgehend vom Basisjahr 2019 prognostiziert sie sowohl den Personen- als auch den Güterverkehr bis zum Jahr 2040.

Während für den Güterverkehr insgesamt ein Wachstum der Verkehrsleistung erwartet wird, geht die Prognose bei der Gütertransportleistung auf der Wasserstraße von einem Rückgang aus. Traditionelle Massengüter wie Kohle, Erz und Mineralölprodukte, die lange Zeit einen Großteil der Transportmenge ausmachten, werden aufgrund der Abkehr von fossilen Brennstoffen tendenziell abnehmen.

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) sieht trotzdem [positive Perspektiven für den Verkehrsträger Binnenschiff](#) und betont, dass die Binnenschifffahrt auch ohne diese traditionellen Güter eine bedeutende Rolle im deutschen Transportwesen einnehmen wird.

In einer weiteren Studie lässt das Ministerium aktuell zukünftige neue Zukunftsmärkte für die Binnenschifffahrt – beispielsweise Container, Wasserstoff, Kohlendioxid, Biomasse oder Stahlschrott – untersuchen. Die Studie soll im Herbst 2025 vorliegen.



Laut der kürzlich vom BMDV veröffentlichten Verkehrsprognose 2040 wird der Gütertransport auf der Wasserstraße um knapp sieben Prozent abnehmen und entsprechend auch der Anteil des Binnenschiffs am Modal Split sinken. Wie beurteilen Sie diese Prognose?

Verkehrsprognosen sind ein wichtiges Planungsinstrument, um die künftigen Entwicklungen der einzelnen Verkehrsträger abzuschätzen und daran die Investitionsstrategie des Bundes auszurichten. Die jetzt vorgelegte Verkehrsprognose berücksichtigt die künftige Wirtschaftsentwicklung und die sich abzeichnenden Veränderungen der Güterstruktur, bei der sich insbesondere der Rückgang von Massenguttransporten im Zuge der Energie- und Verkehrswende spürbar auswirken wird.

Natürlich müssen in einer solchen Prognose Annahmen getroffen und mit Entwicklungsszenarien gearbeitet werden. Hiermit gehen immer gewisse Unsicherheiten einher – aber die generellen Aussagen der Prognose halte ich für sehr valide und wissenschaftlich fundiert.

Worin sehen Sie die hauptsächlichen Gründe für den Rückgang? Hat das Binnenschiff im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern an Attraktivität verloren?

Die wesentlichen Gründe für den Rückgang resultieren aus der Energie- und Verkehrswende. Insbesondere der angestrebte Ausstieg von den fossilen Energieträgern ist mit einem deutlichen und sich in den kommenden Jahren verstärkenden Rückgang bei den klassischen Massenguttransporten verbunden. Auch wenn sich die Güterstruktur verändert, bleibt das Binnenschiff attraktiv, denn es behält seine wichtige Funktion als umweltfreundliches und unfallarmes Transportmittel im Verbund mit den anderen Verkehrsträgern.

Wie verändern sich die Güterarten, die mit Binnenschiffen befördert werden und welche Chancen liegen darin für die Binnenschifffahrt?

Die über viele Jahre in der Binnenschifffahrt dominierenden Massengüter wie Kohle, Erze und Mineralölprodukte werden in erheblichem Umfang abnehmen. Allein für Braunkohle und Steinkohle wird für das Prognosejahr 2040 im Vergleich zu 2019 ein Rückgang von fast 98 % erwartet. In der Folge sinkt die Transportleistung der Binnenschifffahrt insgesamt in dem Betrachtungszeitraum 2019 – 2040 um 6,6 %. Nimmt man jedoch einmal die Massengüter aus der Betrachtung heraus, so verzeichnen die übrigen Transportgüter im gleichen Zeitraum einen Zuwachs von ca. 23 %. Hierin liegt sicherlich eine Chance für die Binnenschifffahrt, vermehrt Transportangebote für Güter außerhalb des klassischen Massenguts weiterzuentwickeln und auszuweiten. Dabei wird die Bedeutung des Containerverkehrs auf der Binnenwasserstraße weiterwachsen.

Wie werden sich die Binnenschifffahrt auf dem Elbe-Seitenkanal und die Güter, die dort transportiert werden, aus Ihrer Sicht in den nächsten Jahren verändern? Und braucht es für das System Wasserstraße in Zukunft vielleicht andere Bewertungskriterien?

Auf dem Elbe-Seitenkanal (ESK) spiegelt sich die beschriebene Entwicklung in ähnlicher Weise wider. Hier hatten über Jahre die Transporte von Überseekohle aus dem Hamburger Hafen in das Hinterland einen bedeutenden Anteil, der sich schon jetzt aufgrund des außer Betrieb gegangenen Kohlekraftwerks in Mehrum spürbar reduziert hat. So lag im vergangenen Jahr das Transportaufkommen auf dem ESK mit knapp 6 Mio. Gütertonnen bereits im Erwartungshorizont der Verkehrsprognose. Demgegenüber hat die Containerschifffahrt seit dem Jahr 2000 eine positive Aufwärtsentwicklung genommen. Insgesamt werden in der Güterschifffahrt in Deutschland in den kommenden 15 Jahren Zuwächse beim Containertransport von über 52 % erwartet. Davon wird sicherlich auch der ESK profitieren, zumal mit dem vorgezogenen Ersatzneubau der Schleuse Lüneburg ein wichtiger Wachstumsimpuls zur Verlagerung von Transporten auf den Wasserweg gesetzt wird. Darüber hinaus wird der Transport von großen und schweren Stückgütern und perspektivisch auch vermehrt Wasserstoff, Kohlendioxid, Biomasse etc. an Bedeutung gewinnen und sich als Zukunftsmarkt für die Binnenschifffahrt entwickeln.

Hinsichtlich der Fixierung in der Betrachtung auf das Ladungsgewicht muss sicherlich künftig eine alternative Bewertung des Güterverkehrs erfolgen, die die Wertschöpfung, das Volumen und auch die strategische Bedeutung des Transportgutes berücksichtigt.

Vielen Dank für das Gespräch, Herr Köther!

IHKLW Service & Projekte GmbH

Ansprechpartner: Tobias Siewert

Am Sande 1, 21335 Lüneburg

info@schleuselueneburg.de

schleuselueneburg.de