

Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,

Binnenschiffe bewegen pro Jahr mehr als 200 Millionen Tonnen an Gütern auf deutschen Flüssen und Kanälen. Dieser Transportweg ist für den Wirtschaftsstandort Deutschland, für die Industrie und für unsere Region unverzichtbar. Umso wichtiger ist es, dass die Wasserstraßen leistungsfähig bleiben und den Anforderungen moderner Binnenschifffahrt entsprechen. Wir setzen uns deshalb für den schnellstmöglichen Bau der neuen Schleuse Lüneburg bei Scharnebeck ein – sie soll den Elbe-Seitenkanal fit für die Zukunft machen. Denn das bestehende Schiffshebewerk ist inzwischen zu klein für moderne, größere und effizientere Binnenschiffe.

Die geplante Sparschleuse ist in der Lage, die Kapazitäten der Wasserstraße zu sichern bzw. zu erhöhen. Mit der Modernisierung des Elbe-Seitenkanals, wozu auch die Infrastruktur in den Binnenhäfen zählt, wird der Gütertransport über die Wasserstraße wieder attraktiver. Das geht auch aus dem Interview mit Arne Schramm von der Firma BUTTING hervor, das Sie weiter unten nachlesen können.

Wir, das sind die IHK Lüneburg-Wolfsburg, das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung und die Behörde für Wirtschaft und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg, versorgen Sie regelmäßig mit Informationen zur Schleuse Lüneburg. Dazu gehört auch dieser Newsletter. Um die nächste Ausgabe nicht zu verpassen, melden Sie sich hier gern auf der Internetseite unter schleuselueenburg.de/newsletter an.

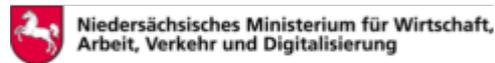
Auf der [Startseite](#) der Website finden Sie außerdem unseren neuen Animationsfilm, der anschaulich in nur drei Minuten erklärt, was die Vorteile des Schleusenneubaus sind. Für eine Binnenschifffahrt 2.0.

Wir freuen uns auf einen guten Austausch mit Ihnen!

Ihr

Michael Zeinert

Hauptgeschäftsführer IHK Lüneburg-Wolfsburg



Die Wasserstraße – Eine Verkehrsader mit Potential

2019 hatte die deutsche Binnenschifffahrt einen Anteil von fünf Prozent am gesamten Güterverkehr (Schiene 8,2 %, Straße 86,8 %). Laut statistischem Bundesamt hat der Bestand an Lkw in den letzten zehn Jahren um 30 Prozent zugenommen. Die Folge sind stark belastete Autobahnen und erhöhte CO₂-Emissionen. Während die Bahn ihre Kapazitätsgrenzen auf vielen Strecken erreicht hat und teilweise gar überschreitet, ist bei der Binnenschifffahrt noch Luft nach oben. Was kann sie tun, um sich als attraktive Alternative zu Straße und Schiene zu positionieren?

Wenn es darum geht, Waren aus Seehäfen ins Hinterland – oder umgekehrt – zu transportieren, kommen neben der Bahn häufig Lkw zum Einsatz. Dabei macht es nicht nur bei längeren Distanzen, sondern oft auch auf Strecken mit kürzeren Transitzeiten Sinn, den Wasserweg zu nutzen. Binnenhäfen wie Braunschweig, Wolfsburg, Hildesheim und Salzgitter, aber auch Haldensleben oder Magdeburg, sind von Hamburg aus selbst bei Niedrigwasser innerhalb von 24 Stunden über den Elbe-Seiten- und Mittellandkanal erreichbar.

Der direkte Vergleich der Verkehrsmittel zeigt: Ein Binnenschiff kann bis zu 160 Container transportieren, während ein Lkw maximal zwei fasst. Der Aufwand für Treibstoff oder Betriebskosten, um ein Schiff zu bewegen, bleibt in etwa gleich – unabhängig von der Auslastung. Beim Lkw potenzieren sich diese Kosten sowie der CO₂-Ausstoß, je mehr Container transportiert werden. Die Binnenschifffahrt stellt somit eine effiziente und nachhaltige Alternative dar, zumal sie bis 2035 eine Reduktion von Treibhausgasen und luftverschmutzenden Emissionen um 35 Prozent anstrebt.



Modernisierung der Infrastruktur

Mit dem Fortschreiten der Energiewende verringert sich der Transportanteil an Massengütern wie beispielsweise Kohle. Die Binnenschifffahrt muss sich also neue Märkte erschließen. Das größte Potential liegt hier im Containertransport. Aber auch der Transport von „grünen“ Energieträgern wie Wasserstoff, der aus Windenergie erzeugt wird, kann neue Perspektiven eröffnen. Um diese Möglichkeiten voll ausschöpfen zu können, sind jedoch Investitionen notwendig. So auch bei der Engstelle im norddeutschen Wasserstraßennetz, dem Schiffshebewerk Scharnebeck: Für größere und wirtschaftlichere Schiffe ist es unpassierbar, längere Schubverbände müssen vor der Durchfahrt entkoppelt werden. Dabei sind Planbarkeit und Zuverlässigkeit im Güterverkehr essenziell für die verladende Industrie und Wirtschaft. Um hier wettbewerbsfähig zu bleiben, braucht es die neue Schleuse Lüneburg: Mit einer Kammerlänge von 225 Metern und einer Breite von 12,5 Metern kann sie selbst größere Binnenschiffe befördern.

Ein weiteres wichtiges Thema ist die Digitalisierung. In der Studie „Digitalisierung des Elbkorridors – Elbe 4.0“ wurden die Chancen und Potenziale moderner Informationstechnologien für die Binnenschifffahrt aufgezeigt. Besonders wichtig ist dabei eine digitale Verzahnung des Hamburger Hafens mit den Binnenhäfen sowie der unterschiedlichen Verkehrsträger untereinander, so dass der Elbkorridor als Ganzes eine marktfähige Transportalternative auf mittleren und langen Distanzen darstellt. In diesem Zusammenhang arbeitet die WSV derzeit an der Implementierung eines digitalen Schleusenmanagements am Elbe-Seitenkanal. Dies wäre nicht nur für die Zukunft, sondern auch für die Gegenwart eine wichtige Maßnahme, um die Binnenschifffahrt zu stärken. Es gibt also noch viel zu tun – die Schleuse Lüneburg ist dabei ein wichtiger Baustein, um den Strukturwandel in der Binnenschifffahrt voranzutreiben.

Im Gespräch mit Arne Schramm, Head of Dispatch bei BUTTING

„Ohne Weiterentwicklung fällt der Elbe-Seitenkanal als Transportweg weg“



Die BUTTING Gruppe mit Hauptsitz in Knesebeck im Landkreis Gifhorn, Niedersachsen, ist ein weltweit agierendes Unternehmen, das Edelstahl und plattierte Werkstoffe zu Rohren, Leitungsteilen und Behältern verarbeitet. Der nächstgelegene Binnenhafen ist Wittingen.

Herr Schramm, wie gelangen Ihre Waren zu den Kunden?

Grundsätzlich Straße, Schiene, Luft und Wasser. Letztes Jahr haben wir fast jedes zweite Kilo über die Schiene verladen, weil das mit den Rohren gut funktioniert. In der Vergangenheit haben wir das auch per LKW gelöst und Seehäfen wie Bremen, Brake, Hamburg oder Nordenham angesteuert. Daneben gibt es die Container – die transportieren wir derzeit ausschließlich per LKW. 2021 gab es bisher nur eine Verschiffung über Wittingen: einen Schwertransport nach Südfrankreich.

Der Hafen ist nur acht Kilometer entfernt. Warum wird der Wasserweg nicht mehr genutzt?

Das variiert je nach Auftrag. Um Container zu verschiffen, eignet sich Wittingen nicht – es fehlt die entsprechende Umschlagstechnik. Für die Passage durch das Schiffshebewerk gab es lange ein Küstenmotorschiff, das kanalgängig war, durch die Tröge passte und bis nach Wittingen heraufkam. Leider ist es nicht mehr in Betrieb. Sonst würden wir diesen Weg vermehrt nutzen, um Rohre bis nach Norwegen, England, Schottland oder Nordfrankreich zu liefern – ohne weiteres Handling. Sobald aber Umladungen oder gar Zwischenlagerungen notwendig sind, wird der Wasserweg zu teuer. Zudem ist es fürs Material besser, wenn es so wenig wie möglich bewegt wird. Auch wenn aktuell das Angebot an kanalgängigen Küstenmotorschiffen sehr knapp ist, fällt der Einsatz solcher Schiffe ohne den Neubau der Schleuse für die Zukunft aus, da sie Scharnebeck nicht passieren können.

Was bedeutet der Bau der Schleuse für Butting?

Für uns wäre es hilfreich, wenn die Größenlimitierung durch das Schiffshebewerk wegfällt. Manche Kunden, die wir bereits in der Designphase begleiten, fragen zuerst: „Wie groß können wir werden?“ Für Großbauteile ist es einfacher und für unsere Kunden effektiver, das über ein Schiff statt über die Straße zu lösen. Momentan werden Großbauteile erst auf der Baustelle zusammengefügt. Scharnebeck ist ein Nadelöhr, das beseitigt werden muss, um dem Kanal weiteres Entwicklungspotenzial zu ermöglichen. Ist er für größere Schiffe nicht befahrbar, fällt diese Transportmöglichkeit weg. Auch mit Blick auf die Zukunft, wo Themen wie Umwelt-, Arbeits- und Gesundheitsschutz drängender werden, ist der weltweite Versand von Schwerlastgütern eine Herausforderung. Hier ist die Funktionsfähigkeit des Wittinger Hafens und des Elbe-Seitenkanals für uns und umliegende Unternehmen wichtig.

Auf dem Laufenden bleiben:

Anmeldung zum regelmäßigen Newsletter

Die Website ist eine Maßnahme von vielen, um die Menschen vor Ort und in der Region in den nächsten Jahren über die Schleuse Lüneburg in Scharnebeck und ihre Fortschritte zu informieren. Sollten Sie auch zukünftig Informationen zu dem Projekt erhalten wollen, melden Sie sich zu unserem regelmäßig erscheinenden Newsletter an.

Anmeldung zum Newsletter

IHKLW Service & Projekte GmbH

Ansprechpartner: Tobias Siewert

Am Sande 1 21335 Lüneburg

info@schleuseluenburg.de