

Editorial

Sehr geehrte Damen und Herren,

2021 neigt sich dem Ende zu – für uns bedeutet das, dass wir wieder einen Schritt näher an dem für uns so wichtigen, für 2026 angesetzten Baubeginn der Schleuse Lüneburg bei Scharnebeck am Elbe-Seitenkanal sind.

Seit unserem letzten Newsletter ist einiges passiert: Bereits seit Mai 2021 hat die Schleuse Lüneburg einen neuen Projektleiter bei der WSV, der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Lukas Brodersen leitet das für die Realisierung der Schleuse zuständige Projektteam, wir stellen ihn in einem kurzen Interview vor.

Des Weiteren wurde dieses Jahr eine von Hafen Hamburg Marketing, der ElbeAllianz und dem Bündnis Elbe-Seitenkanal in Auftrag gegebene Studie veröffentlicht, die untersucht hat, welche Chancen und Potenziale für die Binnenschifffahrt in Norddeutschland existieren. Lesen Sie in unserem Leitartikel, welche Schlüsse wir daraus ziehen können und wie dringlich eine leistungsfähige Infrastruktur für die Zukunft der Binnenschifffahrt ist.

Last but not least fand im Herbst unser erster SCHLEUSEN-Schnack statt – ein digitales Gesprächsformat, das wir künftig in loser Folge abhalten werden, um wichtige Stakeholder und Interessierte über verschiedene Aspekte rund um das Jahrhundertbauwerk zu informieren.

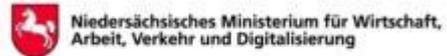
Wir, das sind die IHK Lüneburg-Wolfsburg, das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung und die Behörde für Wirtschaft und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg – wir machen uns stark für den Bau der neuen Schleuse Lüneburg!

Nun wünschen wir Ihnen erholsame Feiertage im Kreise Ihrer Liebsten, bei denen Sie Kraft tanken können für 2022. Bleiben Sie gesund!

Ihr

Michael Zeinert

Hauptgeschäftsführer IHK Lüneburg-Wolfsburg



Interview mit Lukas Brodersen, Projektleiter der WSV für die Schleuse Lüneburg

Von Hannover nach Hamburg für das Jahrhundertbauwerk

Seit dem 1. Mai 2021 gibt es bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung einen neuen Projektleiter der Planungsgruppe Schleuse Lüneburg: Lukas Brodersen. Der 42-Jährige ist kein Unbekannter – er arbeitet seit 2014 für die WSV, zuletzt als Fachgebietsleiter Bautechnik im Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt in Uelzen. Für die neue Herausforderung steht dem Bauingenieur ein Team von zwölf Personen zur Seite.



Herr Brodersen, was sind Ihre Aufgaben in dem neuen Job? Und was sehen Sie als größte Herausforderung?

Der Job umfasst die operative Planung, Steuerung und Überwachung des Gesamtprojekts – inklusive Personal- und Budgetverantwortung. Ich nehme sozusagen die Rolle des Bauherrn gegenüber dem Auftragnehmer ein. In erster Linie ist es dabei meine Aufgabe, die Fäden zusammenzuhalten.

Es gibt viele verschiedene Themenfelder – von technischen und hydraulischen Fragen bis hin zu Nachhaltigkeit, Klimaanpassungen, Brandschutz oder Öffentlichkeitsarbeit. Ebenso der Betrieb und die Unterhaltung der Schleuse, rechtliche Fragestellungen, vertragliche Abwicklungen und das Einhalten von Zeitplänen gehören dazu. Daneben spielen die Interessen von Anlieger*innen, Politik, Gewerbe, der Gemeinde, dem Unterhaltungsamt usw. eine Rolle. Und nicht zuletzt gilt es, eine Projektmannschaft bei Laune zu halten. Aus dieser Gemengelage das Beste zu machen, das ist die Herausforderung.

Welche Stationen in Ihrem Werdegang kommen Ihnen dabei zupass?

Nach meinem Studium des Bauingenieurwesens in Berlin habe ich an der Leibniz Universität in Hannover die Themen Wasserbau und Küsteningenieurwesen vertieft – so ergab sich der enge Bezug zur Güterschifffahrt. Bei der WSV habe ich zudem ein zweijähriges Referendariat absolviert, eine Art Zusatzqualifikation für Leitungsaufgaben im höheren technischen Dienst. Als Sachbereichs- und stellvertretender Amtsleiter in Minden konnte ich dann live erleben, wie die neue Weserschleuse in Betrieb genommen wurde und welche Kinderkrankheiten bei so einem Projekt auftreten können – das war spannend und ist beim jetzigen Job hilfreich.

Die Schleuse Lüneburg gilt als Jahrhundertbauwerk – was macht sie aus Ihrer Sicht besonders, was bereitet Ihnen an diesem Projekt am meisten Freude?

Man kann an wenigen Fingern abzählen, wie viele Gelegenheiten es in Deutschland gibt, um an einem Infrastrukturprojekt dieser Größenordnung mitzuwirken. Einen Bauingenieur, der sich dem Wasserbau verschrieben hat, reizt so ein Leuchtturmbauwerk der Superlative natürlich. Ich habe früh die Genese mitverfolgt und erlebt, wie das Projekt es in den Bundesverkehrswegeplan geschafft hat. Dass das Ganze in einer Region stattfindet, in der ich mich als gebürtiger Hamburger verwurzelt fühle, kommt noch hinzu. Dafür bin ich von Hannover nach Hamburg zurückgekehrt.

Was die Schleuse besonders macht, sind ihre technischen Dimensionen: Eine Sparschleuse mit 38 Meter Hub ist technisches Neuland. Das macht sich in der Zusammenarbeit mit den Planer*innen und mit der Bundesanstalt für Wasserbau bemerkbar – jeder findet es spektakulär, seinen Teil dazu beizutragen. Auch für die Region ist es spannend: Die Schleuse wird für Besucher*innen begeh- und erlebbar sein, mit Blick auf das bestehende Schiffshebewerk und ins Land. Ich bin mir sicher, dass die zwei Bauwerke nebeneinander nicht nur ingenieurmäßig, sondern auch touristisch ein Highlight darstellen werden.

Die neue Schleuse Lüneburg trägt zu einer leistungsfähigen Wasserstraße bei – welche Effekte erhoffen Sie sich?

Dem Elbe-Seitenkanal kann eine viel größere Bedeutung zukommen. Der Hinterlandverkehr ist noch zu straßengebunden – die Bahn allein reicht nicht aus, um am Verkehrskollaps etwas zu ändern. Ob aber Verlagerungsprozesse stattfinden können und mehr Containerverkehr den Weg aufs Wasser schafft, steht und fällt mit einer leistungsfähigen Infrastruktur. Damit es ökonomisch und ökologisch sinnvoll ist, muss in moderne Flotten investiert werden. Es braucht größere Schiffe, die sich für die Logistik- und Transportunternehmen rechnen. Dabei geht es um eine Gesamtnetz Betrachtung: Um Schiffe einzusetzen, die mit ihrer Antriebstechnik einen Beitrag zum klimaneutralen Verkehr leisten, muss das Netz durchlässig sein. Von Hamburg kommend ist beim Schiffshebewerk Scharnebeck bei einer Schiffslänge von 100 Metern

allerdings Schluss – dahinter ist der Weg für größere Schiffseinheiten bis nach Rotterdam oder über die Weser in Richtung Bremen frei. Mit dem Bau der Schleuse lässt sich somit ein Rieseneffekt erzielen. Ich erhoffe mir, dass es dadurch zu Verlagerungen und Flottenstrukturveränderungen kommt, die weit über das hinausgehen, was wir im Moment haben.

Herr Brodersen, wir danken für dieses Gespräch.

Leitartikel

Mangelhafte Infrastruktur bremst Binnenschifffahrt in Norddeutschland aus

Im Sommer 2021 wurde die von PLANCO Consulting, dem DST Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme sowie dem Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) durchgeführte Studie „Binnenschifffahrt in Nord-/Nordostdeutschland – Herausforderungen und Perspektiven“ veröffentlicht. Sie erörtert, wie es um die Binnenschifffahrt im Norden bestellt ist und welche Chancen und Handlungsbedarfe für die Zukunft existieren. In Auftrag gegeben wurde die Studie von Hafen Hamburg Marketing, dem Bündnis Elbe-Seitenkanal und der ElbeAllianz.

Das übergeordnete Ergebnis lautet: Es ist noch Platz auf Norddeutschlands Wasserstraßen! Wie sich dieses Potenzial nutzen lässt, hängt von verschiedenen Parametern ab, die sich jedoch auf einen Nenner herunterbrechen lassen: Erst, wenn die Infrastruktur in der Region nachhaltig verbessert wird, hat die Binnenschifffahrt eine reelle Chance, ihren Anteil am Modal Split zu behaupten und – viel wichtiger – auszubauen.

Der Kuchen muss neu verteilt werden



In der untersuchten Region werden jährlich 24 Mio. Tonnen Güter per Binnenschiff transportiert. Das ist bereits eine beachtliche Zahl. Den größten Teil davon, ca. 14 Mio. Tonnen, bildet der Seehafen-Hinterlandverkehr, rund zehn Mio. Tonnen macht der kontinentale Verkehr aus. Wie ließen sich diese Mengen noch steigern? Bei der Betrachtung der Wettbewerber Lkw und Bahn ergeben sich diverse Verlagerungspotenziale, die den Anteil der Binnenschifffahrt am Modal Split erhöhen könnten.

Das größte Potenzial sieht die Studie in der Verlagerung von Containertransporten auf das Binnenschiff. Bereits in den letzten Jahren hat sich der Anteil

der Binnenschifffahrt insbesondere im Container-Hinterlandverkehr dynamisch entwickelt. Allerdings besteht hier weiteres Potenzial. Auf kürzeren Distanzen konkurriert dabei das Binnenschiff mit der Straße, auf längeren mit der Schiene. Der Weg über das Wasser würde beide Systeme entlasten, denn sowohl Straßen als auch Schienen befinden sich längst am Rande ihrer Kapazitäten.

Viel befahrene Strecken wie jene zwischen Berlin und Hannover oder im Hinterland des Hamburger Hafens bieten große Verlagerungspotenziale. So belegt die Studie, dass insbesondere in der Region Braunschweig-Wolfsburg ein relevantes Containervolumen von 55.000 TEU existiert, das bislang per Lkw transportiert wird und von der Straße auf das Wasser verlagert werden könnte. Der klimafreundlichere Verkehrsträger würde so gestärkt werden.

Auch beim Massengutverkehr sieht die Studie Möglichkeiten, Güter auf Binnenschiffe zu verlagern. Konkrete Beispiele sind etwa die Eisenerz- und Kohletransporte aus der Region Braunschweig-Wolfsburg. 2019 hat die Bahn in diesen Bereichen rund acht Mio. Tonnen bewegt (5,9 Mio. Tonnen Eisenerz, 2,1 Mio. Tonnen Kohle). Davon ließen sich laut Studie sieben Mio. Tonnen mit dem Schiff realisieren. Die Folge: Ein sinnvoller Modal Split, der zum einen die Straßen entlastet und es zum anderen der Bahn ermöglicht, freiwerdende Kapazitäten für den wachsenden Personenverkehr zu nutzen.

Eine starke Region mit vielen Standorten

Das untersuchte Gebiet weist 88 Binnenhäfen auf – eine große infrastrukturelle Stärke der Region. Denn eine geringe Entfernung vom Verloader zum Hafen bietet die Chance, die Binnenschifffahrt sinnvoll in Transportketten einzubinden. Diese Standortvorteile und die damit einhergehenden Vorteile des Schiffes als attraktive Transportalternative sollten stärker kommuniziert und ins Bewusstsein der verladenden Wirtschaft gerückt werden. Aktuell machen die zehn größten Häfen 60 Prozent des gesamten Umschlags aus. Damit die kleineren Häfen ihr Potenzial ausschöpfen und mehr Anteile generieren können, ist ein Ausbau der Infrastruktur an den Wasserstraßen notwendig. Nur so kann die Vielfalt der Standorte erhalten bleiben – deren Stärkung bedeutet Arbeitsplätze, Ansiedlung von Unternehmen und Steuereinnahmen für die Region. Eine Aufgabe der Binnenschifffahrtsbranche und ihrer Fürsprecher*innen wird es sein, die Relevanz der Binnenhäfen deutlicher herauszustellen.

Die Binnenschifffahrt – ein komplexes System

Von herausgehobener Bedeutung ist der Systemcharakter der Wasserstraßen. Alle Wasserstraßen sind miteinander verknüpft und bilden ein sensibles Netz – ein Engpass wie das Schiffshebewerk in Scharnebeck führt automatisch zu Verzögerungen an anderer Stelle und vermindert die Wettbewerbsfähigkeit des Systems insgesamt. Dabei sind gerade für die verladende Wirtschaft eine hohe Verlässlichkeit und Planbarkeit wichtig. Der Neubau der Schleuse Lüneburg bei Scharnebeck ist daher ein zentraler Baustein für die Stärkung der Binnenschifffahrt in Norddeutschland.

Klimafreundlicher Verkehr

Bezogen auf CO₂-Emissionen ist die Binnenschifffahrt im Vergleich mit der Straße und der Schiene bereits heute der klimafreundlichste Verkehrsträger. Sie bietet die Möglichkeit, Transporte effizient, umweltfreundlich und sicher abzuwickeln. Dennoch muss sich auch die Binnenschifffahrt modernisieren, um in Zukunft ganz emissionsfrei sein zu können. Mögliche Maßnahmen sind Drop-In-Kraftstoffe, Abgasnachbehandlungen, Hybridantriebe und neue Motoren, langfristig auch Batterie- und Wasserstoffantrieb. Im großen Stil lässt sich dies jedoch nur mit der nächsten Generation an Großmotorgüterschiffen umsetzen. Je größer und moderner die eingesetzten Schiffe, desto besser die Klimabilanz und Rentabilität und desto größer die

Einsatzmöglichkeiten für emissionsfreie Antriebe. Großmotorgüterschiffe bedeuten mehr Ladung bei niedrigeren Kosten – allerdings sind sie länger als ihre Vorgänger und passen nicht in die Tröge des Schiffshebewerks Scharnebeck. Eine klimafreundliche und in Zukunft emissionsfreie Binnenschifffahrt geht also Hand in Hand mit dem Neubau der Schleuse Lüneburg.

Die gesamte Studie können Sie hier einsehen: <https://www.hafen-hamburg.de/de/presse/media/studie-binnenschifffahrt/>

Erfolgreiche Premiere des SCHLEUSEN-Schnacks



Am 8. November 2021 fand zum ersten Mal unser SCHLEUSEN-Schnack als Zoom-Videokonferenz statt – mit diesem digitalen Format wollen wir Stakeholder und Interessierte regelmäßig mit Neuigkeiten und Beiträgen rund um das geplante Jahrhundertbauwerk Schleuse Lüneburg, die Binnenschifffahrt und den Elbe-Seitenkanal versorgen. In Folge Nr. 1 ging es um die Studie „Binnenschifffahrt in Nord-/Nord-Ost-Deutschland“. Gunnar Platz von Planco Consulting, Autor der Studie, fasste die Ergebnisse zusammen – im Anschluss diskutierten Tobias Siewert vom Bündnis Elbe-Seitenkanal und Stefan Breitenbach von Hafen Hamburg Marketing über die Herausforderungen und Perspektiven der Binnenschifffahrt. Dabei wurde auch auf Fragen der Zuschauer*innen eingegangen. Ein gelungener Auftakt, wie wir finden.

Alles rund um die neue Schleuse Lüneburg

Sie wollen noch mehr zur neuen Schleuse Lüneburg bei Scharnebeck wissen? Unsere Website liefert umfassende Informationen zum geplanten Bauwerk. Sie stellt anschaulich die Vorzüge des Neubaus für die Region, den Elbe-Seitenkanal sowie für die moderne Binnenschifffahrt dar und gibt Antworten auf häufig gestellte Fragen.

[Zur Website](#)

IHKLW Service & Projekte GmbH

Ansprechpartner: Tobias Siewert
Am Sande 1 21335 Lüneburg
info@schleuselueenburg.de

schleuselueenburg.de

Wenn Sie sich von diesem Newsletter abmelden möchten, schreiben Sie bitte eine kurze Nachricht an info@schleuselueenburg.de.