

Zahlen und Fakten

38 m

Höhenunterschied gleicht die neue Schleuse aus

80 %

Wasser werden bei den Schleusengängen eingespart

60 m

westlich vom Schiffshebewerk gelegen

12,5 m

ist die Schleusenkammer breit

225 m

ist die Schleusenkammer lang

90 %

des Binnenschiffverkehrs auf dem Elbe-Seitenkanal kommen aus Hamburg oder sind auf dem Weg dorthin

10

Jahre Bauzeit sind veranschlagt

Wie geht es weiter?

- ▶ Die Vorplanung ist weitestgehend abgeschlossen.
- ▶ Das Planfeststellungsverfahren soll im Jahr 2025 eingeleitet werden.
- ▶ Nach Ergehen der Baugenehmigung sollen die Bauarbeiten rund zehn Jahre dauern.
- ▶ Der Baubeginn ist für Ende der 2020er Jahre vorgesehen.
- ▶ Abgeschlossen werden die Arbeiten dann voraussichtlich in den 2030er Jahren.

Verantwortlich für die Planung und den Bau der neuen Schleuse ist die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV). Unterstützt und begleitet wird das Projekt von einer Allianz regionaler Partner, die durch die IHK Lüneburg-Wolfsburg, das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung sowie die Behörde für Wirtschaft und Innovation in Hamburg vertreten werden.

Haben Sie noch Fragen?

Dann kontaktieren Sie uns!

Ihr Ansprechpartner:
Tobias Siewert

info@schleuselueenburg.de
+49 4131 742-137
www.schleuselueenburg.de

IHKLW Service & Projekte GmbH
Am Sande 1
21335 Lüneburg

schleuse lüneburg

Das Jahrhundertbauwerk

Ein wirtschaftlicher und ökologischer Meilenstein für die Region



Stand: Februar 2025

© INGE Schleuse Lüneburg



Warum eigentlich eine neue Schleuse?

Der Elbe-Seitenkanal (ESK) ist ein wichtiger Transportweg, um Güter vom Hamburger Hafen in die Wirtschaftszentren in Niedersachsen, in Nordrhein-Westfalen und in den Osten Deutschlands bzw. von dort in den Hamburger Hafen zu transportieren. **Das Schiffshebewerk Scharnebeck ist ein Nadelöhr, das den Warenverkehr begrenzt.** Es kann nur Schiffe bis 100 Meter Länge aufnehmen.

Die neue Schleuse Lüneburg in Scharnebeck wird diesen Engpass im norddeutschen Wasserstraßennetz auflösen: Moderne Großmotorgüterschiffe (GMS) und sogar „übergroße Großmotorgüterschiffe“ (üGMS) mit einer Länge von bis zu 135 Metern können das neue Bauwerk passieren. Auch größere Schubverbände müssen nicht mehr geteilt werden.

Die Schleuse macht den Transport von Gütern flexibler, schneller und effizienter. Das erhöht die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt.

Wichtig:

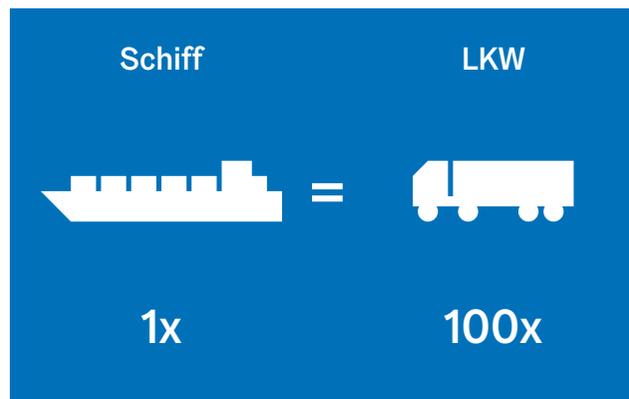
Die Schleuse wird das Schiffshebewerk absehbar nicht ersetzen. Stattdessen werden beide Bauwerke sinnvoll nebeneinander betrieben.

Welche Vorteile hat die Schleuse?

Wirtschaft

Der Neubau der Schleuse Lüneburg wirkt bis weit über die Region hinaus. Entlang des Mittellandkanals bis ins westdeutsche Kanalnetz und im Osten bis nach Berlin und Tschechien wird die Wasserstraße wettbewerbsfähiger. Mehr Güter, insbesondere Container aus der Industrieregion Braunschweig-Wolfsburg, können auf das Binnenschiff verlagert werden.

Darüber hinaus sind die Häfen Lüneburg, Uelzen und Wittingen wichtige Knotenpunkte für Handel und Transport in der Region. So sind mehr als 4.000 Arbeitsplätze vom Umschlag über die Hafen Lüneburg GmbH abhängig. Mit der neuen Schleuse lassen sich die Kapazitäten des ESK für den modernen Binnenschiffsverkehr optimal ausschöpfen. Somit gibt sie wichtige Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung der ganzen Region.



Tourismus

Schon das Schiffshebewerk zieht heute viele Besucherinnen und Besucher an. Als höchstes Bauwerk ihrer Art in der Welt verspricht die Schleuse Lüneburg, ein neues Highlight für den Tourismus in der Region zu werden.

Nachhaltigkeit

Zudem schafft sie einen ökologischen Mehrwert. Durch die Verlagerung des Gütertransports auf das Wasser werden Straßen und Schienen entlastet und die Umweltbilanz im Güterverkehr verbessert. Ein modernes Binnenschiff kann über 100 LKWs ersetzen und verursacht pro transportierter Tonne und gefahrenem Kilometer lediglich 34 Gramm CO₂. Zum Vergleich: Ein LKW produziert 112 Gramm CO₂.

Was macht die Schleuse besonders?

Als weltweit höchste Sparschleuse wird die Schleuse Lüneburg einen Höhenunterschied von 38 Metern ausgleichen. Ihre Kammer wird 225 Meter lang und 12,5 Meter breit sein. Diese Dimensionen machen sie zu einem einzigartigen Bauwerk. Ein zum Projektteam gehörendes Architekturbüro sorgt dafür, dass sich das Bauwerk harmonisch in die Landschaft einfügt.



60 Meter westlich vom Schiffshebewerk entsteht die neue Schleuse Lüneburg.

Weniger Wasser, Energie und Geld: die Sparschleuse

Bei einem Schließendurchgang werden rund 112.000 Kubikmeter Wasser benötigt. Damit der ESK, der keine Zuflüsse hat, dabei kein Wasser verliert, müsste nach einer Talschleusung das gesamte Wasser wieder hochgepumpt werden. Um Wasser – aber auch Energie und Geld – zu sparen, wird die Schleuse als sogenannte Sparschleuse konzipiert.

Neben der Schließkammer sind etagenförmig Wasserbecken in die Kammerwände integriert. Bei einer Talschleusung werden die Becken nacheinander mit dem aus der Kammer ablaufenden Wasser gefüllt. Rund 80 Prozent des Wassers werden so gespeichert, die letzten 20 Prozent ins Unterwasser abgelassen und von dort wieder ins Oberwasser hochgepumpt. Bei einer Bergschleusung wird die Kammer zunächst mit dem Wasser aus den Sparbecken gefüllt, lediglich die fehlenden 20 Prozent werden aus dem Oberwasser des ESK entnommen. Es ist geplant, für den Betrieb der Schleuse Strom aus erneuerbaren Energien zu verwenden.