

Neubau der Schleuse in Scharnebeck

Stellungnahme des Verkehrsclub Deutschland, Regionalverband Elbe-Heide

Dezember 2025

Hintergrund

Grundsätzlich befürwortet der VCD Elbe-Heide, wenn Güter möglichst ressourcenschonend transportiert werden. Dazu gehört neben der Eisenbahn auch der Schiffsverkehr. Auch befürwortet der VCD Elbe-Heide bestehende Kanalinfrastrukturen gut auszunutzen und nicht z. B. stattdessen Flüsse wie die Elbe auszubaggern und damit ökologische Schäden zu verursachen. Eine wichtige Kanalverbindung stellt der Elbe-Seitenkanal dar.

Seit 1975 ist das Schiffshebewerk in Scharnebeck in Betrieb – damals als größtes Schiffshebewerk der Welt gebaut.

Seit einigen Jahren wird eine Schleuse in Scharnebeck als Ergänzung bzw. Ersatzneubau für das Schiffshebewerk geplant.

Die Schleuse ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 als „vordringlicher Bedarf“ enthalten. Das Projekt soll die Kapazitäten der Binnenschifffahrt erhöhen.

Der VCD Elbe-Heide möchte eine Diskussion über die Zukunft des Gütertransports auf dem Elbe-Seitenkanal anstoßen. Gerade weil die Planungen und Berechnungen lange zurückreichen, müssen diese überprüft und neu bewertet werden. Dabei sollten wirtschaftliche, technische, energetische, ökologische und kulturelle Aspekte abgewogen werden.

Problematik des Schleusen-Neubaus

Im Konzept der Schleuse bleiben zentrale Aspekte wie die ökologische Nachhaltigkeit, die Wirtschaftlichkeit und die technische Machbarkeit unzureichend beleuchtet. Dieser Text analysiert die geplante Schleuse im Vergleich zu alternativen Lösungen wie einem weiteren Hebewerk und hinterfragt die zugrunde liegenden Annahmen und Entscheidungen.

a) Zwei Stufen: Scharnebeck und Uelzen (bei Stederdorf)

Das Schiffshebewerk in Scharnebeck und die Schleuse in Uelzen stellen zur Zeit keine Nadelöhre des Elbe-Seitenkanals dar. Bei den derzeitigen Verkehrsmengen reichen die Kapazitäten von einer der beiden Schleusen in Uelzen und ein in Betrieb befindliches Hebewerk in Scharnebeck aus. Dies beinhaltet Koppelverbände bis 185 m und Großmotorgüterschiffe (GMS) bis 100 m am Schiffshebewerk und 110 m in Uelzen. Bei beiden Trögen des Hebewerks ergeben sich im Betrieb keine nennenswerten Wartezeiten für moderne Koppelverbände. Längere GMS können nur dann eingesetzt werden, wenn diese nur mit einem kürzeren Schubleichter gekoppelt werden oder wenn auch in Uelzen eine wesentlich größere Schleuse gebaut werden würde (wobei die Schleuse Uelzen II erst 2006 in Betrieb gegangen ist).

b) Schiffslängen

Viele Güterschiffe weisen eine Länge von ca. 100 m auf. Diese sind u. a. ehemalige 105 m lange Fahrzeuge und haben sich im Pendelverkehr auf das bestehende Bauwerk angepasst. Das havarieträchtige nutzbare wie auch das bauliche Maß der nutzbaren Länge von 100 m wurde mittlerweile auf 102,5 m erweitert und damit Störungen minimiert.

Viele Güterschiffe transportieren ihre Ladung als Koppelverband von einem 100 m langen Schiff und zusätzlich mit einem 85 m langem Schubleichter. Diese Verbände müssen für den Hebevorgang zerteilt werden, was eine Begründung für die Sinnhaftigkeit der Schleuse ausmachte. Da dieser Vorgang durch eigenständig fahrbare Schubleichter in der Regel heute nicht mehr zeitaufwändig ist, verliert sie zunehmend an Relevanz.

Ein neues Nadelöhr entstünde: die Schleusen in Uelzen. Diese weisen eine Länge von 185 und 190 m auf und sind damit deutlich kürzer als die in Scharnebeck geplante Schleuse. Dadurch würden sich 135 m lange Güterschiffe in Uelzen ungünstig auswirken, da diese als einzelnes Güterschiff geschleust werden müssten da nur eine nutzbare Restlänge in der Schleuse von 50-55 m bestehen würde. Selbst kleinere GMS mit 67 m oder 80 m könnten nicht gemeinsam mit diesen geschleust werden. Dieses minimiert die Wirtschaftlichkeit der Schleuse bereits heute beim Eintreffen mehrerer 100 m Fahrzeuge.

Koppelverbände von 185 m Länge lassen sich gerade im Containerverkehr auf dem Elbe-Seiten- und Mittellandkanalverkehr wegen der höheren Ladungsmenge besonders wirtschaftlich betreiben. Zudem können Koppelverbände am Ziel und Ladeort angekommen zwei Destinationen zeitgleich bedienen. Dies ist heute bereits gängige Praxis und ermöglicht einen eng getakteten Fahrplan.

c) Sinnhaftigkeit bei veränderten Voraussetzungen

Die Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit des Schleusenneubaus wurde insbesondere mit einer Zunahme des Verkehrsaufkommens begründet. Entgegen dieser Prognose nimmt jedoch der Gütertransport auf dem Elbe-Seitenkanal ab.¹ Das hängt unter anderem mit dem Wegfall fossiler Energieträger (insbesondere Steinkohle) als Transportgut und der zunehmenden Bedeutung lokaler Produktion und Wertschöpfung zusammen. Auch bei wichtigen Produktionsstandorten wie Volkswagen in Wolfsburg nimmt die Menge der produzierten Kraftfahrzeuge nicht zu, sondern ab.

In der Vergangenheit kam es bei Sperrung eines Troges durch Sanierung oder mehrjähriger Instandsetzung nach schweren Havarien des Hebewerks oft zu Wartezeiten um 8 Stunden, teilweise sogar 24 Stunden. Dieses fand in der Presse häufig Beachtung.^{2,3} Bereits jetzt sind die Wartezeiten an dem Hebewerk drastisch zurückgegangen.

Eine Neubewertung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens ist also dringend erforderlich.

d) Energetische Aspekte

Ein Schiffshebewerk funktioniert wie ein Fahrstuhl. Mittels Gegengewichten ist ein relativ energiesparender Hebevorgang möglich. Pro Hebungsvorgang werden max. 30 kWh benötigt.⁴

Die Schleuse Scharnebeck wird als „Sparschleuse“ geplant. Die zu überwindende Höhe ist erheblich, sodass ein Schließvorgang, der diesen Höhenunterschied als geschlossenes System ermöglichen soll, erhebliche Pumpvorgänge zum Verbringen des Wasserverlustes in ein separates Becken am Bauwerk erfordern würde. Eine Sparschleuse kann die benötigte Menge an zu pumpendem Wasser minimieren. Jedoch würden auch in einer Sparschleuse ein Schließvorgang 4.578 kWh Pumpenergie bei einer Kammerlänge von 190 m benötigen⁵ – bei gleicher Tagesleistung und voller Auslastung der neuen Schleuse entspricht das dem ca. 40-fachen gegenüber dem vorhandenen Schiffshebewerk.

-
- 1 Bundesministerium für Digitales und Verkehr (November 2024): Bericht zur Überprüfung der Bedarfspläne (BPÜ) für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße, <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-bericht-bpue.pdf>
 - 2 Landeszeitung für die Lüneburger Heide (05.05.2025): Stau am Schiffshebewerk in Scharnebeck: Lagerschaden legt Betrieb lahm, <https://www.landesszeitung.de/lokales/lueneburg-lk/scharnebeck/lagerschaden-am-schiffshebewerk-scharnebeck-70-schiffe-im-stau-J7MWCBT5RVB23ILNOKWWR5J4CY.html>
 - 3 Landeszeitung für die Lüneburger Heide (10.08.2023): Mit Bildergalerie: Stau auf dem Wasser - das Schiffshebewerk in Scharnebeck nimmt den Betrieb wieder auf, <https://www.landesszeitung.de/lokales/lueneburg-lk/scharnebeck/scharnebeck-stau-auf-dem-elbe-seitenkanal-schiffshebewerk-nimmt-betrieb-wieder-auf-EN6JYIQSXBTDXTAJTUJGBGNAMQ4.html>
 - 4 Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (07.02.2020): Das Schiffshebewerk in Scharnebeck (Lüneburg), https://www.wsa-mittellandkanal-elbe-seitenkanal.wsv.de/Webs/WSA/Mittellandkanal-ESK/DE/SharedDocs/Downloads/Flyer_SHW_Lbg.pdf
 - 5 Franziska Verworn & Torsten Schlurmann (August 2009): Studie der logistischen Randbedingungen und infrastrukturellen Voraussetzungen für den Ausbau der Seehafenhinterlandanbindungen über Binnenwasserstraßen in Norddeutschland, S. 97, https://www.bauindustrie-nord.de/fileadmin/bauindustrie-nord.de/Dateien/Stiftung/Franzius_Institut_2009.pdf

e) Bauliche/technische Aspekte

In Uelzen wurde bereits neben der vorher bestehenden Schleuse eine solche Sparschleuse errichtet. Bei dieser kommt es immer wieder zu technischen Problemen, sodass die alte Schleuse nicht wie geplant außer Dienst gestellt wurde, sondern wieder verwendet wird.⁶

Der geplante Neubau der Schleuse in Scharnebeck würde dazu führen, dass das unmittelbar angrenzende Hebewerk Schaden nehmen würde. Es wird davon ausgegangen, dass sich die Türme des Hebewerks durch den Neubau neigen würden.⁷ Dieses birgt das Risiko, bei Problemen mit dem Neubau, den Verkehr nicht über das Hebewerk abwickeln zu können.

Das Schiffshebewerk wird aktuell noch seit dem Jahr 2012, mindestens bis 2027 grundsaniert.⁸ Dadurch wäre vermutlich noch eine Nutzung über viele Jahrzehnte möglich.

Sollte die Schleuse als Ersatzneubau gebaut werden, würde sich die Transportkapazität massiv senken: das neue Bauwerk würde maximal 26 Schleusungen am Tag schaffen. Ergibt: 52 Schiffe in jede Richtung am Tag bei Fahrzeugen bis 110 m oder Koppelverbände mit 185 m (je als zwei Fahrzeuge) gerechnet.⁹ Das Hebewerk schafft jetzt mit 2 Trögen 112 Schiffe in jede Richtung (95 Fahrzeuge in eine Richtung kam durchaus in der Realität vor).

f) Ökologische Aspekte

Bereits die Dimensionen der geplanten Schleuse geben einen Eindruck davon, wie sehr diese negative ökologische Effekte lokal wie überregional haben würde.

Sie soll neben das bestehende Hebewerk gebaut werden – und damit in das Waldgebiet Drögenholz eingreifen. Die ganze Gegend würde durch den Bau der Schleuse massiv umgestaltet werden. Neben den unmittelbaren Effekten auf die zu rodenden Waldflächen müssen dabei insbesondere auch die Effekte auf das ganze Waldgebiet beachtet werden. Es sind durch das große Bauwerk z. B. Auswirkungen auf das Wassersystem des Waldes anzunehmen.

Mittelbar würden ökologische Schäden durch den extremen Ressourcenverbrauch des Bauwerks verursacht werden. Dazu zählen insbesondere die immensen Mengen an Beton und Stahl, die zur Errichtung des Bauwerks notwendig wären. Der Ressourcenbedarf des Schleusenneubaus liegt wesentlich höher als der Bau eines neuen Schiffshebewerks (siehe Alternativen). Eine detaillierte Berechnung zum Energiebedarf – sowohl graue Energie als auch im Betrieb – fehlt bisher.

6 Allgemeine Zeitung der Lüneburger Heide (13.11.2024): Uelzener Schleuse II gesperrt: Lager am unteren Tor in Esterholz werden erneuert, <https://www.az-online.de/uelzen/uelzener-schleuse-ii-gesperrt-lager-am-unteren-tor-in-esterholz-werden-erneuert-93407710.html>

7 Björn Helfers, Sascha Henke, Hatice Kaya (September 2018): Planung der Baugrube für eine neue Schleuse am Elbe-Seitenkanal in Lüneburg. Planungsherausforderungen im Grenzbereich des Machbaren. In: Bautechnik. Zeitschrift für den gesamten Ingenieurbau, S. 663-672, https://grbv.de/wp-content/uploads/2025/02/2018_9_B_Baugrube_Schleuse_Elbe-Seitenkanal_1.pdf

8 Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes: Nachrichten für die Binnenschifffahrt - Einzelansicht der Nachricht 2024/1475 /0, https://www.elwis.de/DE/dynamisch/Nfb/NfbDetailView:elwis_nfb_search:2024/1475

9 Franziska Verworn & Torsten Schlurmann (August 2009): Studie der logistischen Randbedingungen und infrastrukturellen Voraussetzungen für den Ausbau der Seehafenhinterlandanbindungen über Binnenwasserstraßen in Norddeutschland, S. 97, https://www.bauindustrie-nord.de/fileadmin/bauindustrie-nord.de/Dateien/Stiftung/Franzius_Institut_2009.pdf

g) Kulturelle und touristische Aspekte

Das Schiffshebewerk Scharnebeck ist heute eine der touristischen Attraktionen des Landkreises mit vielen tausend Besucher*innen jedes Jahr. Es befindet sich sogar auf dem Wappen der Gemeinde und der Samgemeinde Scharnebeck. Über viele Jahre wäre in Scharnebeck mit dem Schleusenbau eine Großbaustelle und anschließend würde die Schleuse in ihren Dimensionen das Schiffshebewerk bei weitem in den Schatten stellen – jedoch in einer Bauweise, die wie ein riesiger unansehnlicher Kasten wirkt, der mehr als eine doppelt so große Grundfläche wie das Schiffshebewerk aufweisen und keinerlei Sicht von außen auf den Schleusungsvorgang ermöglichen würde.

h) Alternativen

Statt einer Schleuse könnte auch ein Hebewerk als Ersatzneubau gebaut werden. Dieses würde weniger Platz, Ressourcen, Strom und Geld benötigen.

Als Beispiel könnte hier das Hebewerk Niederfinow dienen: es ist ein Hebewerk von 115 m nutzbarer Länge. Die bereits bekannten konstruktiven Verbesserungen und Erfahrungen aus dem kürzlich abgeschlossenen Neubau könnten direkt übertragen werden.¹⁰

Zusammenfassung

Aus einer ökonomischen, ökologischen, technischen und sozial-kulturellen Perspektive muss die Sinnhaftigkeit des Baus der geplanten Schleuse in Scharnebeck infrage gestellt werden. Es handelt sich um ein extrem teures und ökologisch wie kulturell schädliches Projekt, das zudem aus technischen und wirtschaftlichen Gründen als nicht sinnhaft betrachtet wird.

Der VCD Elbe-Heide hat diese Informationen für alle Entscheidungsträger*innen sowie die interessierte Öffentlichkeit zusammengefasst, damit diese sich eine Meinung bilden bzw. weitere Informationen neu einordnen können. Es wird zu einer offenen Debatte eingeladen.

10 Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes: Neues Schiffshebewerk Niederfinow, https://www.wna-berlin.wsv.de/Webs/WNA/WNA-Berlin/DE/Projekte/01_Bauwerke-Anlagen/01_SchleusenHebewerke/SHWNiederfinow/shw_nifi_node.html