

Industrie- und Handelskammer Lüneburg-Wolfsburg

Transportpotenzial nach Ausbau des Elbe-Seitenkanals (ESK)

- Factsheet -



Factsheet

- ▶ Der Elbe-Seitenkanal ist als Binnenwasserstraße der Klasse Vb prinzipiell für Schubverbände mit 185 m Länge, 11,40 m Breite und 2,80 m Tiefgang und Großmotorgüterschiffe (GMS) mit 110 m Länge, 11,40 m Breite und 2,80 m Tiefgang ausgelegt. Allerdings wird die Leistungsfähigkeit des ESK durch das Schiffshebewerk Lüneburg bei Scharnebeck mit seiner Nutzlänge von 100 m stark limitiert.
- ▶ Der Verkehr auf dem ESK wird überwiegend von Massengutverkehren dominiert. Wichtigste Güterarten sind dabei Mineralölerzeugnisse (27,6 %), feste Brennstoffe (19,8 %) und Steine, Erden, Baustoffe (15,5 %). Damit stehen die drei wichtigsten Güterarten für annähernd zwei Drittel des gesamten Verkehrsaufkommens. Containerverkehre spielen mit einem Anteil von nur 6,7 % bezogen auf die Tonnage derzeit nur eine untergeordnete Rolle.
- ▶ Der ESK als Verbindung zwischen Elbe und Mittellandkanal übernimmt eine wichtige Funktion im Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens. Mehr als 90 % der Verkehre auf dem ESK sind Durchgangsverkehre, der überwiegende Teil hat seine Quelle oder Senke in Hamburg.
- ▶ Der Gebietsverkehr, d. h. der Verkehr mit Quelle oder Senke in einem der drei Binnenhäfen am ESK spielt mit einem Anteil von unter 10 % im Rahmen einer Gesamtbetrachtung nur eine nachrangige Rolle. Dennoch sind die ESK-Häfen Lüneburg, Uelzen und Wittingen unter regionalwirtschaftlichen Gesichtspunkten von hoher Bedeutung. Die Betrachtung nach Güterarten zeigt einen deutlichen Schwerpunkt im Bereich der landwirtschaftlichen Erzeugnisse.
- ▶ Durch den geforderten Bau eines neuen Abstiegsbauwerks in Scharnebeck würde die durchgängige Passage von Schubverbänden sowie die Durchfahrt von Großmotorgüterschiffen (GMS) auf dem ESK ermöglicht werden. Bereits im Jahre 2010/2011 hat die WSD Mitte eine technische und wirtschaftliche Machbarkeitsstudie durchgeführt, die zum Resultat hatte, dass der Neubau einer Schleuse bei den benötigten Investitionen von ca. 250 Mio. EUR technisch realisierbar und wirtschaftlich (auch schon bei heutigem Verkehrsaufkommen) ist. Der Bau der Anlage wird auf 5 Jahre geschätzt. Somit würde, unter der Voraussetzung, dass die finanziellen Mittel zur Verfügung stehen, innerhalb von 10 Jahren ab heute ein neues Bauwerk in Scharnebeck in Betrieb gehen können.

Mögliche Abmessungen einer neuen Schleuse Lüneburg

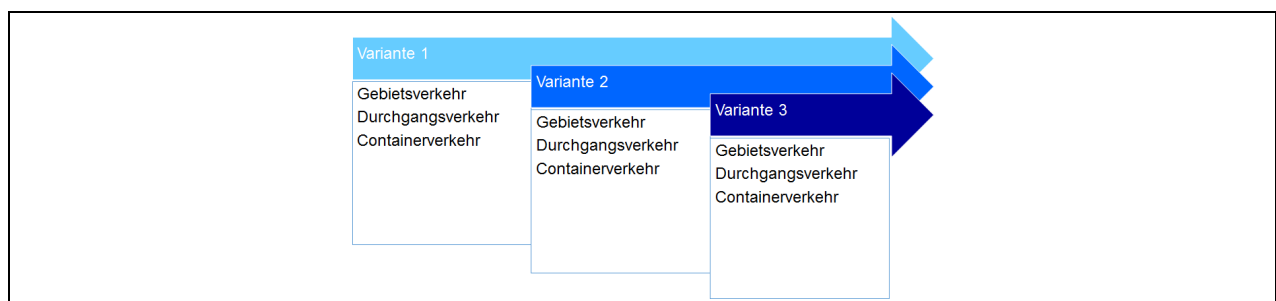
Schleuse	Tröge/ Kammern	Hubhöhe/ Fallhöhe in m	Nutzlänge in m	Breite in m	Drempeltiefe in m
Bestehendes SHW Lüneburg	2	38	100	12	3,38
Neue Schleuse	1	38	190	12,5	4

Quelle: Eigene Darstellung.

- ▶ Der wesentliche Vorteil eines neuen Abstiegsbauwerks liegt in der Nutzlänge der Kammer, die durch die Ausnutzung von Größenvorteilen und einer besseren Verfügbarkeit von Schiffsraum einen signifikanten Beitrag zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Binnenschifffahrt auf dem ESK leisten würde. Weiterhin werden Nutzeneffekte u. a. in Form einer Verringerung der CO₂-Emission, einer höheren Verlässlichkeit und Planbarkeit der Verkehre sowie einer allgemein verbesserten intermodalen Wettbewerbsfähigkeit des Systems Wasserstraße erwartet. Eine Verlagerung von Verkehren auf die Wasserstraße schafft darüber Entlastung für die z. T. überlastete Straßen- und Schieneninfrastruktur.

- Für die Abschätzung der Wachstumserwartungen des ESK wurden von den Gutachtern eine Vielzahl von Studien zur Entwicklung der konjunkturellen Rahmenbedingungen, zu regionalwirtschaftlichen Entwicklungstrends, zur erwarteten Entwicklung auf den Verkehrsmärkten sowie zur Umschlagerwartung für den Hamburger Hafen gesichtet und validiert. Aufgrund der besonderen Bedeutung des Hamburger Hafens für die Verkehrsentwicklung auf dem ESK wurde den offiziellen Prognosen zur Umschlagentwicklung im Hamburger Hafen besondere Beachtung geschenkt. Diese wurden u. a. aufgrund aktueller Markttrends mit Branchenexperten diskutiert und an die jüngste Umschlagentwicklung angepasst. Entsprechend wurde die Wachstumserwartung für den Containerumschlag im Jahr 2025/30 in Anlehnung an das Szenario „neutral“ auf 16 bis 18 Mio. TEU reduziert, für den Massengutumschlag wurde eine Entwicklung analog des Basis Szenarios mit einem jährlichen Wachstum von im Durchschnitt 1,3 % p. a. unterstellt.
- Aufgrund einer z. T. von Entwicklungstrends auf anderen Wasserstraßen divergierenden Entwicklung der ESK-Verkehre kommt der im Zuge der vorliegenden Studie durchgeführten Primärerhebung eine besondere Bedeutung zu. Im Frühjahr 2013 wurden mehr als 20 Unternehmen, Behörden und Verbände bzgl. ihrer Erwartungen zur Verkehrsentwicklung auf dem ESK und der Bedeutung eines raschen Ausbaus des Schiffshebewerks in Scharnebeck befragt.
- Die Betrachtung der regionalen Entwicklungsmöglichkeiten zeigt die Chancen der Binnenhafenstandorte Lüneburg, Uelzen und Wittingen auf. Alle drei Standorte besitzen potenzielle Erweiterungsflächen mit bereits konkreten Erweiterungsstrategien. Mit der Möglichkeit der Hafenerweiterung an den Standorten werden Potenziale des Binnenschiffverkehrs generiert. Diese stehen in engem Zusammenhang mit dem Ausbau des Schiffshebewerkes in Scharnebeck und dem Bau der A39 sowie mit der Entwicklung in der Ansiedlung binnenschiffaffinen Unternehmen.
- Auf Basis der Analyse der Sekundärdaten sowie der Erkenntnisse aus der Primärerhebung wurden von HTC drei prinzipielle Wachstumspfade definiert. Variante 1: Charakterisiert durch einen „Nicht-Ausbau“ am Abstiegsbauwerk Scharnebeck, anhaltende Kapazitätsengpässe auf dem ESK und weitgehend unveränderte strukturelle Bedingungen gegenüber der Ausgangssituation 2011, Variante 2: Ausbau Scharnebeck in 2025 vsl. abgeschlossen, verbesserte Wettbewerbsfähigkeit des Systems Wasserstraße führt zu zusätzlichen Verkehren und Variante 3: Ausbau Scharnebeck in 2025 abgeschlossen, verbesserte Wettbewerbsfähigkeit des ESK führt zu zusätzlichen Aufkommensverlagerungen, weiterhin ergeben sich Sondereffekte u. a. in Folge von Ausbauvorhaben.

Definition der Varianten



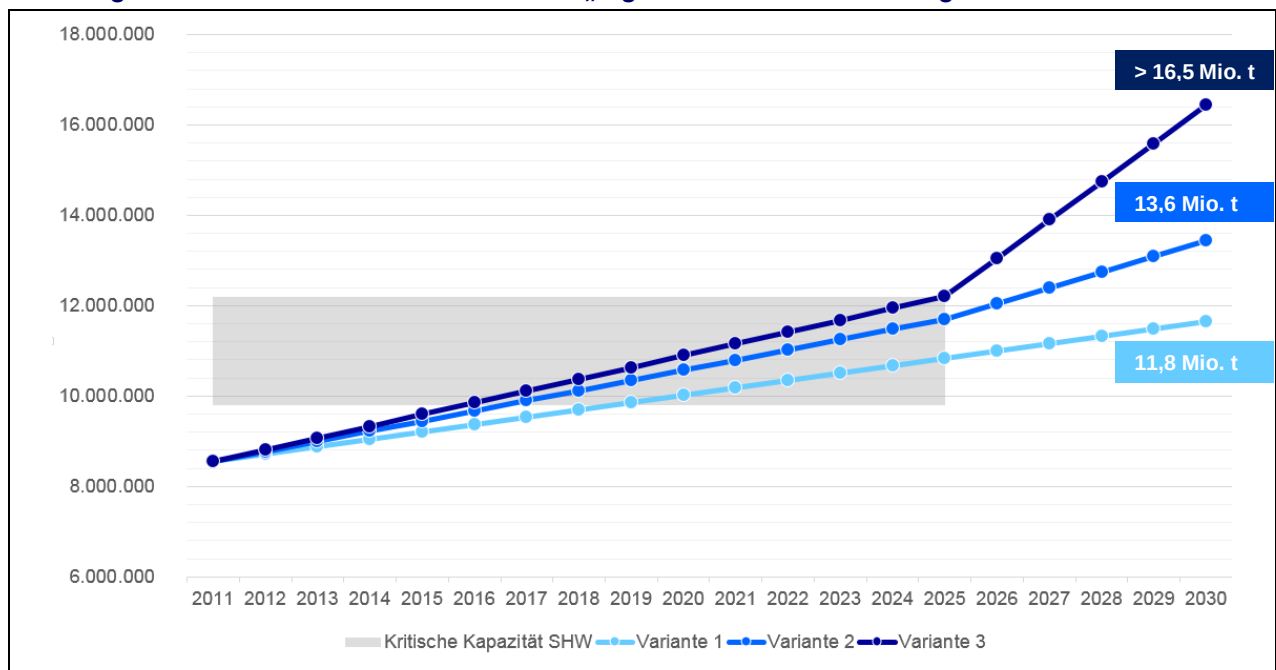
Quelle: Eigene Darstellung.

- Werden unterschiedliche Wachstumsdynamiken in Bezug auf Entwicklung des Durchgangsverkehrs (unterschieden nach Container, flüssigem und trockenem Massengut) und des Gebietsverkehrs zugrunde gelegt, ergibt sich ein rechnerischer Korridor für die drei Varianten zwischen

11,8 und 16,7 Mio. t. Dabei ist zu konstatieren, dass das auf Basis der Aggregation der Wachstumserwartungen für die Variante 3 ermittelte Potenzial von „exakt“ 16,7 Mio. t aufgrund der erhöhten Unsicherheit in diesem Szenario nur bedingt hinreichend begründet werden kann. Vielmehr erscheint es sinnvoll, einen Wert von rund 16,5 Mio. t als eine Art Untergrenze für den Fall zu definieren, dass es in Folge eines ausgebauten ESK zu weitreichenden Verkehrsverlagerungen und Neuansiedlungen kommt.

- ▶ Mit Blick auf die Entwicklung im Zeitablauf wird ein linearer Verlauf mit in etwa gleich bleibenden jährlichen Wachstumsraten als nicht realitätsnah eingeschätzt. Vielmehr scheint es sinnvoll, für den Zeitraum bis 2025 ein Wachstum zu unterstellen, das in Folge der bestehenden Kapazitätsrestriktionen zunächst flacher verläuft und erst nach einer Inbetriebnahme der neuen Schleuse entsprechend an Dynamik gewinnt. Dabei wird angenommen, dass die Inbetriebnahme des neuen Abstiegsbauwerks in Scharnebeck und erste Effekte in Folge der Hafenausbauvorhaben an den Standorten Lüneburg, Uelzen und Wittingen in etwa zeitgleich ab dem Jahr 2025 eintreten.

Mögliche Szenarien der ESK-Verkehre – „logische“ Trendentwicklung



Quelle: Eigene Darstellung.

- ▶ Zusammenfassend konnte unzweifelhaft nachgewiesen werden, dass der ESK über erhebliches Wachstumspotenzial verfügt, wenn es gelingt, den Kanal entsprechend den Anforderungen der modernen Binnenschifffahrt auszubauen. In diesem Kontext wird von den Beratern u. a. empfohlen für eine Einstufung des Ausbaus in Scharnebeck als „Vordringlichen Bedarf Plus“ (BVWP 2015) durch ein abgestimmtes, bundesländerübergreifendes Handeln einzutreten und eine enge Vernetzung mit den relevanten Wirtschaftsbeteiligten im Hinterland sowie im Seehafen herzustellen.