

Planung des Saalekanals / Magdeburg und Halle warten auf grünes Licht aus Berlin – doch der Widerstand ist mächtig

# „Wenn der Kanal scheitert, dann nicht am Geld“

Seit Jahren gilt die Schifffahrt auf Elbe und Saale als Problemfall und der Bau eines Saalekanals als fragwürdig. Dabei nutzen Binnenschiffer heute schon Schiffstypen, mit denen sie große Gütermengen auch auf flachen Flüssen transportieren. Der Kanalbau erscheint in einem anderen Licht als es Umweltschützer darstellen. Die Landesregierung forderte die Bundesregierung auf, das Planverfahren endlich zu beginnen.

Von Jens Schmidt

**Magdeburg.** Ernst Paul Dörfler, oberster Flussausbaugesner Sachsen-Anhalts, hat es in kleiner Journalistenrunde in Magdeburg schnell erklärt: Der Bau des Saalekanals wäre ökonomischer Wahnsinn. Dörfler ist zwar vom Umweltschutzverband BUND, er erläutert seinen Widerstand aber gern ökonomisch – das klingt unverfänglicher. Seine Kausalkette, schon hundertmal aufgesagt, geht in etwa so: Ein Schiff muss mindestens 1000 Tonnen laden, damit es sich rechnet. Dafür benötigt es etwa 2,20 Meter Tiefgang. Da die Elbe aber meist nur 1,60 Meter bietet, sei es sinnlos, die Saale teuer aufzurüsten, da der 1000-Tonner dann ja nicht von Halle nach Hamburg kommt. Es sei denn, man würde auch die Elbe auf 2,20 Meter und mehr trimmen und dem frei fließenden Fluss also mit Staustufen den Garaus machen. Das Ganze gerinnt dann in der Formel: Wer an der Saale baut, staut auch die Elbe.

Das zieht. Das wird gesendet und geschrieben – seit mehr als zehn Jahren. Viele Politiker reden so, Experten auch, das Umweltbundesamt ebenso, und auch die Kirche hat Dörfler ziemlich auf seiner Seite. Der Fluss ist heilig. Wer mag da noch widersprechen?

## Der Trick

Nun haben einfache Weisheiten oft so ihre Tücken. So gar nicht ins Bild passt, dass Binnenschiffer gar keine schweren Pötte brauchen, um 1000 Tonnen wegzuschaffen. Auf Niedrigwasserflüssen wie der Elbe nutzen sie Schubverbände. Die können locker 1000 Tonnen transportieren, selbst wenn die Fahrinne nur 1,60 Meter bietet. Der Trick: Die Ladung wird bei Schubverbänden auf eine größere Ladefläche verteilt. Ein Verband besteht aus einem kleinen Schiff, das meist zwei oder mehrere sogenannter Leichter schiebt oder zieht. Ein Leichter ist ein badewannenähnlicher „Transportanhänger“ – ohne Motor, leicht eben. Wird ein Leichter vom Typ Europa I oder etwa ein TC 1000 mit 600 Tonnen beladen, benötigt er 1,40 Meter Tiefgang – Binnenschiffer sprechen von Abladetiefe. Hinzu kommt eine Handbreit Wasser unterm Kiel, also benötigt man insgesamt 1,60 Meter Fahrinne. Wird nun ein zweiter Leichter angekoppelt, kommen weitere 600 Tonnen hinzu. 1200 Tonnen Transport, bei 1,60 Meter – elbegängig also. Zum Vergleich: Das herkömmliche Europa-Güterschiff, das ohne Anhänger fährt und 1000 Tonnen in seinen Bauch lädt, braucht 2,20 Meter Fahrinne. Ingo Klinder vom Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt sagt: „Umweltschützer fordern, die Schiffe den Flüssen anzupassen. Das ist auf der Elbe mit der Schubschifffahrt bereits seit langem Fakt.“

Nachteil größerer Schubverbände: An Schleusen müssen Leichter meist entkoppelt wer-



Ein Schubverband lädt in Magdeburger Hafen Container. Die Binnenreederei nutzt diesen Schiffstyp, da die Last auf mehrere „Anhänger“ (Leichter) verteilt werden kann, so dass sie weniger tief ins Wasser tauchen als große Motorgüterschiffe. So sind auch größere Tonnagen auf einem Niedrigwasserfluss wie der Elbe wirtschaftlich möglich. Foto: Uli Lücke

den, da ein großer Verband nicht auf einmal hochgehievt oder hinuntergelassen werden kann. „Trotzdem rechnet es sich“, sagt Dietmar Rehmann, Generalbevollmächtigter für Schwergut und Container bei der Deutschen Binnenreederei in Berlin. „Wir können auf der Elbe nahezu problemlos Schubverbände fahren – auch bei knappstem Wasser.“ Die Binnenreederei fährt seit 1999 Container im regelmäßigen Linienverkehr. Eine Linie pendelt auch zwischen Hamburg und Riesa und fährt zweimal wöchentlich Magdeburg und Aken an. Die Größe des Verbands hängt von den Flussbedingungen ab: Von Hamburg bis Magdeburg kann Rehmann sogar Verbände mit bis zu 6 Leichtern fahren. Zudem: An etwa 200 Tagen im Jahr bietet die Elbe bei Magdeburg nicht nur 1,60 Meter, sondern sogar mehr als 2 Meter.

„Und was auf der Elbe fahren kann, kann dann auch locker auf der Saale fahren – wenn der Saalekanal fertig ist“, sagt Manfred Sprinzek, der seit Jahren bei Politikern und Firmen die Trommel für den Kanalbau rührt. Sprinzek ist Präsident des Vereins zur Hebung der Saaleschifffahrt.

## Jeder Cent zählt

Die Saale bietet zwischen Halle und Calbe sogar 2,50 Meter. Diese 65 Kilometer lange Strecke wurde in den 30er Jahren künstlich aufgestaut. Bis zur Elbmündung bei Barby fehlten noch 20 Kilometer, da stoppte der Krieg die Bauarbeiten. Auf dem letzten Stück strebt die Saale in wilden Schwingen der Elbe zu. Enge Kurven und felsiger Grund machen Schifffahrt nahezu unmöglich. Bei Fahrinrentiefen von oft weniger als einem Meter kapitulieren sogar Schubverbände. Im vorigen Jahr gab es eine Probeverladung – sie scheiterte. „Die Saale ist unzuverlässig. Wenn man in Hamburg losfährt, weiß man nicht, ob noch genug Wasser da ist, wenn man in Barby ist. Also lässt man es lieber“, beschreibt Rehmann die Risiken.

Fazit: Der Güterverkehr auf der Saale ist praktisch tot.



Der 10 Kilometer lange Saalekanal soll Binnenschifffahrt auf der Saale wieder ermöglichen – er umgeht das kaum schiffbare Endstück der Saale. Halle und Bernburg würden ans Netz angeschlossen.

Abhilfe soll der Kanal schaffen: Das letzte wilde Stück Saale bliebe erhalten, die Schiffe würden ab Calbe über die neue, künstliche Wasserstraße in die Elbe gelangen. Von dort aus ginge es in den Mittellandkanal und weiter nach Berlin oder ins Ruhrgebiet oder aber weiter nach Norden bis nach Hamburg. Deutschlands größter Hafen, lange Zeit wenig interessiert am ostdeutschen Binnenschiffsverkehr, wünscht sich nun Entlastung. Der Containertransport durch die Bahn stößt an Grenzen, das Schiff könnte zusätzliche Kapazitäten aufnehmen. Der kaum genutzte Hafen Halle, bereits für 31 Millionen Euro ausgebaut, würde ans große Wasserstraßennetz angeschlossen. Der Wirtschaftsstandort Bernburg ebenso. Allein hier sitzen drei Großproduzenten, die höchstes Interesse am Binnenschiff haben. Der Zementhersteller Schwenk, der Salzproduzent Escos sowie Solvay, die Soda für die boomende Glasindustrie liefern.

Etwas die Hälfte der Jahresproduktion aufs Schiff zu laden sei

realistisch, sagt Solvay-Werkeleiter Thomas Müller. Also etwa 250 000 Tonnen. Schwenk würde gern ein Drittel aufs Schiff verlagern, Escos knapp zehn Prozent. Hinzu käme Tonnage vom Hafen Halle, vom Baustoffwerk Landsberg oder dem Kieswerk Sachsen-dorf. Eine jüngste Erhebung des Saalevereins ergibt eine Jahresmenge von etwa 2,5 Millionen Tonnen. Das sind rein rechnerisch mehr als 60 000 Lkw. Rein rechnerisch. Die Firmen räumen ein, dass ein beträchtlicher Teil nicht vom Laster, sondern vom Güterzug aufs Schiff wandern würde. Dafür gibt es Gründe: Viele Lkw-Kunden bleiben Lkw-Kunden – sie haben eine Rampe, aber keinen Hafenanlass, und ein Umladen ist teuer. Großabnehmer oder Häfen aber sind sowohl auf der Schiene als auch auf dem Wasserweg erreichbar. Da zählt dann letztlich der Preis. Werkeleiter Müller: „Wo große Mengen bewegt werden, ist das Schiff die Nummer eins. Es ist am preiswertesten.“

Firmen dürfen nicht ideologisch ticken; nur wer gute

Qualität möglichst günstig herstellen kann, stärkt seine Position am Markt – und letztlich auch Wirtschaftsstandorte und Arbeitsplätze wie in Bernburg. Dass es um jeden Cent geht, zeigt die Sodabranche: Ein großer Glasproduzent bezieht den Stoff nicht aus dem nahen Bernburg, sondern aus den USA – per Schiff. Doch was wirtschaftspolitisch plausibel ist, stinkt manche Verkehrspolitiker an: Da baut man einen Kanal, schwächt die Bahn und hat letztlich kaum einen Laster weniger auf der Straße? Macht vielleicht sogar die Bahn Druck gegen den Kanal?

Verkehrsminister Karl-Heinz Daehre (CDU) glaubt das nicht. „Die Bahn hat enorme Kapazitätsgengpässe.“ Sollten nach dem Kanalbau einige Güterzüge weniger nach Bernburg rollen, könnten die problemlos in anderen Zentren eingesetzt werden. Daehre gehört zu jenen Verkehrspolitikern, die bei der Frage nach Alternativen zum Lkw nicht alles auf die Karte Bahn setzen wollen: Jedenfalls so lange nicht, so lange die Bahn

kein unabhängiges Güterschienennetz hat. Derzeit genießt der Personenverkehr Vorrang auf dem Gleisnetz. Bei Engpässen hat der ICE Vorfahrt; dann folgen Intercityzüge und Regional-express – erst an vierter Stelle rollt der Güterzug. Daehre: „Wir brauchen das Binnenschiff, wir brauchen diesen Kanal. Wir fordern ganz klar den Start des Planfeststellungsverfahrens.“

Die Binnenreederei erwartet sich vom Saalekanal eine Belebung des Geschäfts. Das braucht sie auch. Denn: Trotz elbangepasster Schubverbände übersteigt die in Magdeburg gezählte jährliche Frachtmengen selten eine Million Tonnen. Ein wichtiger Grund: Die Elbe bereitet bei Dömitz Schwierigkeiten, dort sind die geforderten 1,60 Meter erst nach dem Bau weiterer Bühnen fast ganzjährig zu erwarten. Es gibt aber noch einen weiteren Grund: Die Fracht ist in den letzten Jahren leichter geworden. Rehmann: „Wir fahren zum Beispiel Turbinen. Die wiegen nicht viel, bringen aber ordentlich Einnahmen.“ Leistung dürfe nicht allein mit Tonnen gemessen werden. Auch Container sind leichter als Schüttgut, Kies oder Kohle. Der Transport in den genormten Metallkisten nimmt zu. Laut Magdeburger Schifffahrtsamt verdreifachten sich die Zahlen in den letzten vier Jahren.

Skeptiker fragen jedoch, welche Zukunft Elbeschifffahrt in Zeiten des Klimawandels hat? Viele Kritiker wissen das heute schon genau: keine. Es wird ja immer trockener. Woher sei das nur so genau wissen? Denn die anerkannten Rechenmodelle Wettreg und Remo kommen zu höchst gegensätzlichen Resultaten. Laut Wettreg wird es nach 2070 deutlich trockener, laut Remo aber steigen die Jahresniederschläge in vielen Regionen an. Am stärksten übrigens im Salzlandkreis, wo die Saale in die Elbe mündet. Nun lebt ein Fluss nicht von einem kleinen Einzugsgebiet – aber eine klare Klimaprognose kann die Wissenschaft noch nicht liefern.

Seit 2008 schmoren die Unterlagen des Raumordnungsverfah-

rens für den Kanal im Berliner Bundesverkehrsministerium. Immer wieder wird der Start für das Planstellungsverfahren verzögert, an dessen Ende eine Baugenehmigung stehen kann. Woran liegt's? 2009, als die SPD noch in Berlin mitregierte, hatte der Grund einen Namen: Ulrich Kasparick (SPD). Der damalige Parlamentarische Staatssekretär wollte den Kanal nicht. Im Januar vorigen Jahres sagte er unumwunden: „Ich bin mir mit Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee einig, solange wir noch zu bestimmen haben, wird der Kanal nicht gebaut.“

Tiefensee, würde man ihn heute fragen, würde das glatt verneinen. War der ehemalige Leipziger Oberbürgermeister und Beauftragte für den Aufbau Ost nicht immer für das mitteldeutsche Infrastrukturprojekt? Eines scheint klar: Kasparicks Haltung hatte im Ministerium Wirkung gezeigt: Er kommt aus Schönebeck, das liegt nicht weit weg von Barby, wo der Kanal mal in die Elbe münden soll. Wenn ein Einheimischer den Kanal nicht will, kann er die ihm untergebenen Beamten ausbremsen. Ein CDU-Regierungsmitglied in Berlin sagt der Volksstimme: „Ich habe mich oft gefragt, was sich Tiefensee so bieten lässt.“

Nun, 2010, ist nach Immobilien- und Eurokrise der Druck aufs Budget gewachsen. Das Gerangel ist groß; die Westländer wollen nach 20 Jahren Aufbau Ost endlich ihre Vorhaben finanziert bekommen. Hamburg ruft nach einer Elbvertiefung, Niedersachsen will eine neue Schleuse für den Elbe-Seitenkanal, Baden-Württemberg hegt Ausbauwünsche für den Neckar, Bayern für die Donau. Und überdies kriegt der Osten ja schon mit der neuen Autobahn Magdeburg – Schwerin ein dickes Milliardenprojekt. Kann Tiefensee-Nachfolger Peter Ramsauer (CSU) aus Bayern dem Westdruck widerstehen?

## Der große Deal?

Die Unruhe in Magdeburg wächst. Der Planstart wurde zuletzt im März wieder verschoben. Ernst Paul Dörfler frohlockt schon: „Eine erfreuliche Nachricht nach fast 20 Jahren Kampf gegen den Saaleausbau und für den Schutz der Elbe.“

Im Magdeburger Regierungslager glaubt man aber nicht, dass der Kanal am finanziellen Druck scheitert. 100 Millionen Euro sind viel Geld – und auch wieder nicht. Zum Vergleich: Die Stadumfahrung der Saalestadt Bernburg kostet 70 Millionen Euro. Zudem: Da der Kanalbau etwa drei Jahre dauern wird, handelt es sich um Jahresscheiben von knapp 35 Millionen Euro. Das sind 0,3 Prozent des Verkehrsjahresstats des Bundes. „Wenn der Kanal scheitert – dann nicht am Geld, sondern aus politischen Gründen“, heißt es in der Landesregierung. Viele befällt das unguete Gefühl, dass Ramsauers Haus mit den mächtigen Umweltverbänden einen Deal aushandeln könnte. Ein großes Westprojekt geht durch, dafür wird der Saalekanal geopfert. „Wenn die Elbvertiefung kommt und kein Umweltverband dagegen klagt, können wir uns denken, was da gelaufen ist“, grummelt ein hoher Landesdiener. „Wir werden die Sache genau beobachten.“

Ministerpräsident Wolfgang Böhmer (CDU) schrieb Ramsauer und bot ein Gespräch an.

Ramsauers letzte Auskunft an die Landesregierung: Ende Juni fällt eine Entscheidung.

## Rückblick

# Bald 20 Jahre Dauerstreit: Wer hat's erfunden?

**Magdeburg (js).** Die Idee zum Bau eines Saalekanals kam nicht von der Schifffahrt, sondern stammt aus dem „grünen Lager“. Der Kanal wurde Anfang der 90er Jahre ins Spiel gebracht und galt als Kompromiss: So müsste die Saale zwischen Calbe und Barby nicht gestaut werden, dennoch wäre Schifffahrt möglich. Eine der ersten Veröffentlichungen dazu brachte die Volksstimme am 17. Mai 1993 in einem Interview mit Georg Rast. Der Wasserbau-

fachmann arbeitete damals für das Internationale Aueninstitut in Rastatt (Baden-Württemberg) und kümmerte sich als Projektleiter um die Elbe und den Erhalt der Auen. Auszug aus dem Gespräch:

„Volksstimme: Ist es möglich, Elbe und Saale ohne Staustufen besser schiffbar zu machen?“

Rast: Nach bisherigen Erkenntnissen bieten wir folgende Variante an: Anstatt einer Staustufe in der Saale bei Groß-Rosenburg könnte ein Kanal-

durchstich von der Saale zur Elbe gemacht werden. Damit würde das gesamte schützenswerte Mündungsgebiet erhalten bleiben. Ferner schlagen wir vor, durch Bühnen und Sohlenverstärkung für mehr Wassertiefe der Elbe zu sorgen.“

In den 30er Jahren sollten Leipzig und Halle ans Wasserstraßennetz angeschlossen werden. Dazu wurde ein Kanal von Leipzig zur Saale gebaut – der Krieg beendete das Projekt; der tote Kanal endet bei Günthers-

dorf an der A 9. In der Saale wurden zwischen Halle und Calbe Staustufen errichtet. Auch hier ging es nach 1945 nicht weiter. Im ersten gesamtdeutschen Bundesverkehrswegeplan 1992 wurde der Bau einer letzten noch fehlenden Stufe aufgenommen. Es hagelte Proteste. Zehn Jahre später griff die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung die alternative Idee vom Kanal auf. Doch Umweltverbände, voran der BUND, waren auch gegen den Kanal. Unter der rot-grü-

nen Bundesregierung wurde die Planung dennoch angeschoben. 2008 wurde das Raumordnungsverfahren abgeschlossen. Demnach ist der Kanal umweltverträglich. Sein Nutzen soll etwa doppelt so hoch sein wie seine Kosten. Den Start zum Baugenehmigungsverfahren (Planfeststellung) zögert das Bundesverkehrsministerium immer wieder hinaus. Sollte der Bau genehmigt werden, würde dagegen sicher geklagt. Der Kanal wäre frühestens 2016/17 befahrbar.

## Lkw vor Bahn und Schiff

- 70 Prozent der Transportleistung entfällt auf die Straße. Die Bahn hat 18 Prozent Anteil, das Schiff 9 Prozent. Der Rest geht via Rohrleitung oder Flieger zum Kunden.
- Die Leistung wird in Tonnenkilometern (tkm) gemessen: Werden 100 Tonnen 100 Kilometer bewegt, sind das 10 000 tkm.
- Das Straßennetz musste seit 1990 die größten Wachstumraten verkräften. Die Lkw-Transportleistung kletterte um 155 Prozent. Die Bahn legte um 49 Prozent

zu, das Schiff um 19 Prozent. Viele sehen daher beim Schiff Kapazitätsreserven.

- Der Güterverkehr wuchs auf Straße und Schiene schneller als prognostiziert. Die 2009 erbrachten Verkehrsleistungen wurden erst für 2015 erwartet.
- Das Schiff hingegen blieb hinter der Prognose zurück. Erwartet wurden für die vergangenen Jahre etwa 75 Milliarden Tonnenkilometer, erbracht wurden nur zirka 65 Milliarden Tonnenkilometer.