

Wasserstraßenbau

Elbeschifffahrt: Auslaufmodell oder effektive Transport-Alternative?

Zu „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“, Volksstimme vom 28. Mai:

Die Bahn hat immer wieder bekräftigt, dass sie die entlang von Saale und Elbe prognostizierten Verkehrsströme aufnehmen kann.

Das Transportvolumen auf der Elbe ist trotz erheblicher Aufwendungen (jährlich 40 Millionen Euro einschließlich Verwaltungskosten) mit 0,9 Millionen Tonnen im Jahr 2009 weit von den Prognosen des Bundesverkehrswegeplanes (15,6 Millionen Tonnen je Jahr) entfernt und weiter fallend (in den Jahren seit 2005 um 40 Prozent).

Die Binnenschifffahrt auf der Elbe ist verkehrspolitisch bedeutungslos (0,2 Prozent der Gütertransporte der Elberegion laufen über die Elbeschifffahrt).

Die geplante Sicherung einer Fahrrinntiefe von 1,60 Meter an 345 Tagen im Jahr ist nicht nur teuer und wegen des Klimawandels kaum erfolgversprechend. Die notwendige Fahrrinntiefe von 2,30 Meter für Europaschiffe unterstreicht dies zusätzlich. Der Verweis auf die zu erwartende Belegung der Elbeschifffahrt im Segment der Schubverbände sowie der Containerschiffe kann ebenfalls nicht überzeugen.

Dreilagige Containerschiffe (nur diese sind ohne Subventionen rentabel) benötigen ebenfalls über zwei Meter Fahrrinntiefe. Schubverbände könnten die Binnenschifffahrt bisher nicht beleben. Die Elbanrainer verlagern nicht oder nur in sehr geringem Umfang Produkte auf das Binnenschiff. Es ist nicht plausibel, dass nach Behebung des Saale-Engpasses Änderungen zu erwarten sind.

Die wissenschaftlichen Aussagen zu den regionalen Auswirkungen des Klimawandels sind eindeutig (Umweltbundesamt, Potsdaminstitut für Klimafolgenforschung, Max-Planck-Institut Hamburg); Die Niedrigwasserperioden an der Elbe werden zunehmen. Die Sommerniederschläge werden

abnehmen. Befunde unabhängiger wissenschaftlicher Einrichtungen bestätigen, dass der Saalekanal sowie die Unterhaltungsmaßnahmen an der Elbe den ökologischen Zustand verschlechtern und damit gegen EU-Recht verstoßen (Bundesamt für Naturschutz), dass der Saalekanal sich nicht rechnet (Umweltbundesamt, Helmholtzzentrum für Umweltforschung, MLU Halle) und dass die für das Unterhaltungsziel notwendigen Eintiefen der Elbe um ca. 60 Zentimeter den gesamten Wasserhaushalt des Elbegebietes negativ beeinträchtigen und die Elbauenwälder sowie das Dessau-Wörlitzer Gartenreich gefährden werden (MLU Halle, Bundesamt für Naturschutz, Umweltbundesamt).

Aufgrund der genannten Fakten hat der Bund der Steuerzahler den Saalekanal in das Schwarzbuch der Objekte mit eklatanter Steuergeldverschwendung aufgenommen.

Prof. Hans-Ulrich Zabel,
Martin-Luther-Universität
Halle-Wittenberg

Zum Leserbrief „Wasserstraßenbau / Elbe ungeeignet für

Massengüter“, Volksstimme vom 2. Juni:

Am Sonntag, dem 30. Mai, befuhr ich mit einem Schubverband die Elbe von Niegripp nach Lauenburg. Wir hatten eine Projektladung von acht Maschinen für den Bergbau in Übersee geladen. Auf Grund der Abmessungen dieser Maschinen hätte jedes Teil einen Straßen-Sondertransport mit erheblicher Beeinträchtigung des Verkehrs benötigt.

Während der Talfahrt auf der Elbe von 7 Uhr bis 21 Uhr begegneten uns zum Beispiel: Der planmäßige Container-Schubverband Sch 2640 mit zwei großen und zwei kleineren Schubleichtern beladen mit insgesamt 127 TEU (Maß für die Kapazitäten von Containerschiffen) bei 144 möglichen Stellplätzen, auf dem Weg von Hamburg nach Magdeburg und weiter zu Berg. Für zwei TEU (20 Fuß-Container) müsste ein Lkw fahren, somit waren so 64 Lkw nicht auf der Straße.

Außerdem begegnete uns ein tschechischer Koppelverband, ein 80-Meter-Motorschiff und der 70-Meter-Schubleichter mit leichter Ladung auf der Fahrt nach Tschechien, sie ersetzen

106 Lkw. Desweiteren ein Motorschiff (80 Meter) auf der Fahrt zur oberen Elbe, das 54 Lkw ersetzt. Ein weitere Schubverband mit zwei leeren Großschubleichtern auf der Fahrt zur Übernahme neuer Ladung in Richtung Magdeburg, dafür müssten 101 Lkw fahren.

Da unser Schubverband nicht tief ging, konnten wir auf der Strecke einen Schubverband mit ca. 1650 Tonnen Schrott für Hamburg überholen. Dafür hätten dann 66 Lkw fahren müssen.

Außerdem begegnete uns einen weiteren Schubverband, der mit ca. 1050 Tonnen Stammholz für das Zellstoffwerk Arneburg beladen war, dafür würden 42 Lkw gebraucht.

Ein Motorschiff war mit 900 Tonnen Schüttgut für Lübeck beladen, das sind 36 Lkw.

Damit waren an diesem Sonntag (Lkw-Fahrverbot auf den Straßen) mindestens (Schiffe vor und hinter uns in Richtung Hamburg sind uns nicht bekannt) acht Einheiten (in insgesamt 21 Fahrzeugen (Schubschiffe und Schubleichter jeweils als Fahrzeug gezählt) auf der Elbe zwischen Magdeburg und Lauenburg unterwegs

gewesen. Für die Projektladung hätten acht Sondertransporte wegen der Teileabmessungen die Straßen und Autobahnen benutzen müssen.

Für die auf dem Schubverband transportierten Container, (für je zwei TEU bzw. einen 40-Fuß-Container hätte ein Lkw eingesetzt werden müssen) haben insgesamt 64 Lkw die Straße und Autobahn von Hamburg aus nicht benutzen müssen. Für die übrigen Schiffe und Schubverbände sind insgesamt 405 Lkw nicht am Montag auf den Straßen unterwegs gewesen.

Erfreulich war auch zu sehen, dass an der Löschstelle des Zellulosewerkes Arneburg bei dem Elbe-Kilometer 409 ein Motorschiff und ein weiterer Schubverband mit Holz auf Entladung warteten, womit sichtbar wird, dass an diesem Standort auf dem Elbeabschnitt zwischen dem Wasserstraßenkreuz Magdeburg und der Mündung des Elbe-Seiten-Kanals nicht nur Zellulose nach Hamburg verladen, sondern auch das Ausgangsmaterial mit der Schifffahrt transportiert wird.

Ingo Klinder,
Magdeburger
Elbe-Schiffer-Verein