

Umfrage: Transportpotenzial für Bundeswasserstraße Saale steigt auf 2,5 Millionen Tonnen

Hafen Halle will sich mit Saale-Containerlinie an Elbe-Containerlinie anschließen

2.552.000 Tonnen. Eine beeindruckende Zahl. Sie ist die Summe aller Tonnagen, die mehr als ein Dutzend Unternehmen im Einzugsgebiet der Saale auf dem Fluss transportieren würden – wenn sie denn könnten. Im April 2015 befragte die LUB Consulting GmbH Dresden die Betriebe zu den Transportpotenzialen auf der ausgebauten Saale, und das zum zweiten Mal. Bereits 2012 wurde die Erhebung im Auftrag der Bundesregierung durchgeführt. Damals wurden knapp 2 Millionen Tonnen ausgerechnet. Einige Firmen wie der in Halle ansässige Logistikriese Finsterwalder (Prognose: 300.000 Tonnen) waren damals noch gar nicht dabei, andere wie die Saalemühle Alsleben haben ihre Prognose von 25 000 auf 60 000 Tonnen erhöht. Ein Unternehmen, das namentlich noch nicht näher benannt werden kann, will sich neu ansiedeln und plant jährliche Transporttonnagen in sechsstelliger Höhe. Beachtlich ist, dass viele Unternehmen über den trimodalen Hafen in Halle-Trotha Schifftransporte durchführen wollen – aktuell 1,2 Millionen Tonnen im Jahr mit steigender Tendenz.

Der nun mögliche Vergleich der Verlagerungspotenziale von 2012 und 2015 bringt ans Licht, was die Bündnismitglieder seit vielen Jahren auf ihrer Argumentationsliste führen: Das Potenzial von umweltfreundlichen Schiffstransporten auf der Saale ist groß und wird noch größer werden. Zeit, zu handeln, und den Unternehmen endlich das Gewollte zu ermöglichen. Gegenwärtig lassen die ungünstigen Schifffahrtsbedingungen es nicht zu, dass die Firmen ihre Transporte von den oft verstopften Autobahnen und Bundesstraßen auf die Wasserstraße verlagern. Sie MÜSSEN aktuell zu höheren Kosten per Lkw oder Bahn oder im sogenannten gebrochenen Transport über einen anderen Binnenhafen transportieren. Das geht zulasten der Umwelt, denn das Schiff ist ein echter CO₂-Einsparer. Ein Beispiel: Beim Lebensmitteltransport per Lkw werden 1000 Gramm CO₂ pro transportierten Kilogramm auf 1000 Kilometer erzeugt, mit dem Schiff sind es nur 35 Gramm. Auch gibt es auf den Flüssen kein Sonn- und Feiertagsfahrverbot.

Finsterwalder und die Hafen Halle GmbH wollen eine Saale-Containerlinie in die bereits bestehende Elbe-Container-Linie integrieren, damit Güter über Saale und Elbe bis zum Hafen Hamburg transportiert werden können. Einen Probelauf soll es Ende des Jahres geben - im derzeitigen Unterhaltungszustand des Flusses und ohne den dringend benötigten Saale-Seitenkanal. Neben den Güterschiffen hätten auch Flusskreuzfahrtunternehmen großes Interesse an einem ausgebauten, voll nutzbaren Fluss.

Auf politischer Ebene wird schon lange um tragfähige Konzepte zäh gerungen. Elbe und Saale drohen „abzurutschen“ – Tausenden Arbeitsplätzen, Umweltschutz und Lebensqualität zum Trotz. Den Ausbau des Flusssystem Elbe-Saale hat das Landesverkehrsministerium in Magdeburg für den neuen Bundesverkehrswegeplan angemeldet, der einen Zeitraum bis 2030 umfasst. In diesem Monat soll der erste Referentenentwurf vorliegen. Der als „Neubau“ im bisherigen Bundesverkehrswegeplan eingeordnete Flussaus- und Kanalbau ist in der Praxis lediglich der Lückenschluss zwischen zwei ausgebauten und vom Bund unterhaltenen Bundeswasserstraßen auf einer Länge von etwa zehn Kilometern.

Auf einer Veranstaltung der ostdeutschen Industrie- und Handelskammern am 25. Juni 2014 in Berlin wurden Probleme der Verkehrsinfrastruktur diskutiert, um politische Entscheidungen für den Bundesverkehrswegeplan vorzubereiten. Für ihn sind 1300 Projekte angemeldet – 39 Projekte sind für Ostdeutschland priorisiert. Zu den sieben definierten Wasserstraßenprojekten gehören die Sicherung einer Fahrrinntiefe von 1,60 Meter an 345 Tagen im Jahr auf der Elbe und der Bau des Saale-Seitenkanals. Die Politik brauche den Mut, jetzt zukunftsfähige Entscheidungen zu treffen, hieß es. Christian Pegel, Verkehrsminister für Mecklenburg-Vorpommern, sprach von vielen Lücken, die in Ostdeutschland noch immer nicht geschlossen seien. „Und wenn ich auch den Grundsatz „Erhalt vor Neubau“ begrüße, so sollten doch die ostdeutschen Lücken nicht erhalten, sondern geschlossen werden“, sagte er. Ohne funktionierende Verkehrswege kann die Wirtschaft nichts erwirtschaften. Die IHK`s reichen der Politik die Hände, um vorhandene Infrastrukturprobleme gemeinsam zu lösen.

Mitglieder des Saale-Bündnisses kämpfen seit mehreren Jahren für eine vollumfängliche Unterhaltung des Flusses und den Bau des Saale-Seitenkanals bei Tornitz. Schirmherr des Bündnisses ist der Landrat des Salzlandkreises, Markus Bauer (SPD). Unterstützer sind Bürgermeister, Unternehmen, Binnenschiffer, der Verein zur Hebung der Saaleschifffahrt (VHdS) und viele Menschen in der Region.

Für Rückfragen:

Manfred Sprinzek

Verein zur Hebung der Saaleschifffahrt (VHdS) e. V.

Tel.: +49 (0)345 203 7664

Mobil: +49 (0)170 338 95 78