

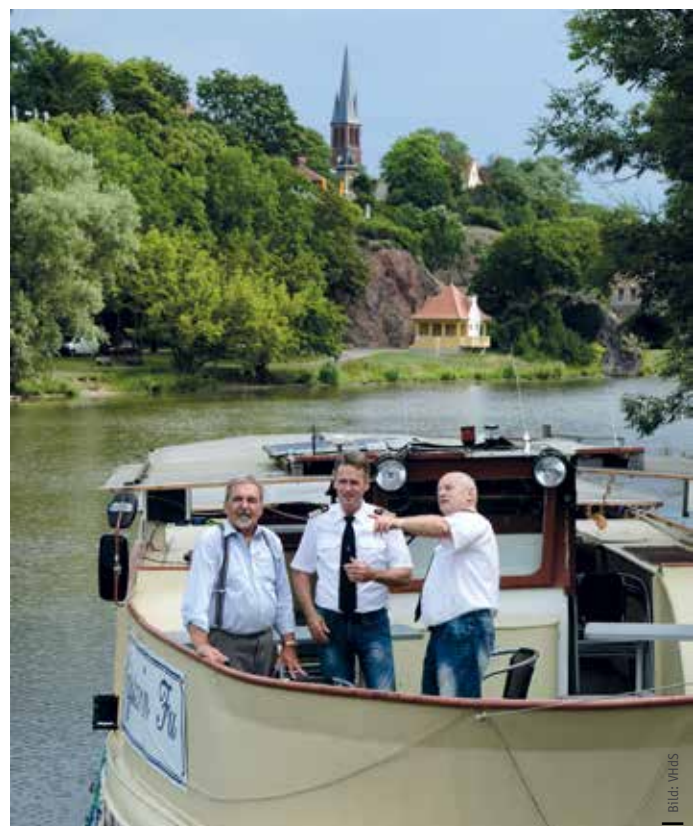
VHdS e. V. und Saale-Bündnis müssen sich neu fokussieren

## Quo vadis, Saalekämpfer?

**Der Kampf war ein langer und schwieriger. Mehr als zwei Jahrzehnte war der Verein zur Hebung der Saaleschifffahrt (VHdS) aus Halle der Fürsprecher und Vorkämpfer für den Ausbau der Saale. Seit August 2011 agiert der Verein innerhalb des starken Saale-Bündnisses an vorderster Front. Viel ist seitdem passiert. Zeit für eine Bilanz.**

**S**o richtig einig waren sich öffentliche Instanzen und die Medien nie. Einmal sprach man vom Saale-Kanal, dann wieder vom Saale-Seitenkanal, manchmal vom Schleusenkanal Tornitz und ganz selten auch vom Elbe-Saale-Kanal. Besonders die letzte Bezeichnung lässt aus heutiger Sicht aufhorchen, hat man doch von Anfang an eher unbewusst miteinander verbunden, was tatsächlich vernünftig miteinander verbunden gehört: die Bundeswasserstraßen Elbe und Saale. Seit Gründung des Vereins zur Hebung der Saaleschifffahrt (VHdS) 1996 in der Saale-Stadt Halle standen deutliche Verbesserungen der Schifffahrtsbedingungen auf dem Elbe-Nebenfluss im Fokus der Arbeit. Die wirtschaftlich und touristisch wichtige Anbindung der in Teilen stark mäandrierenden Saale an die „große“ Elbe und das europäische Binnenschifffahrtsnetz ist das Ziel, für das der VHdS seit jeher eintrat. Immerhin wurde der Saale-Ausbau 1992 mit vordringlichem Bedarf im Bundesverkehrswegeplan verankert. So wichtig und richtig die kanalseitige Verbindung der beiden Flüsse ist, so hitzig wird seitdem darüber diskutiert. Bis heute fehlt die Umsetzung.

2004 wurde ein Raumordnungsverfahren eingeleitet, das 2008 mit positivem Ergebnis abgeschlossen wurde. Hoffnung keimte bei den ansässigen Großunternehmen entlang der Saale auf, die endlich auf den Kanal und die Verlagerung großer Transportkapazitäten auf das umweltfreundliche Binnenschiff setzen wollten. Doch nach 2008 geschah nichts. Das sich üblicherweise anschließende Planfeststellungsverfahren wurde nicht zugelassen, plötzlich schien die Nutzen-Kosten-Berechnung nicht mehr schlüssig – dem gutachterseitig nachgewiesenen Transportbedarf und aller Logik über ein funktionierendes Flussnetz zum Trotz. Umweltverbände, der Bund der Steuerzahler und die Grünen laufen bis in die Gegenwart hinein Sturm gegen den Kanal. Ein großer Kritikpunkt: Die im Vertrauen des Landes Sachsen-Anhalt auf den Saale-Ausbau getätigte 30 Mrd. Euro-Investition in den Hafen Halle-Trotha. Ein Hafen, der



Manfred Sprinzek, Präsident VHdS, Rüdiger Ruwolt, Schiffseigner und Kapitän der HÄNDEL II und Detlef Furchheim, Schiffseigner und Kapitän der CAPT'N FU

bis heute seinem Namen nicht gerecht wird – und doch gar nichts dafür kann.

Zwar erfolgte sein erfolgreicher Ausbau zu einem leistungsfähigen Umschlagplatz und zur trimodalen Schnittstelle von Wasserweg,



Straße und Bahn, doch der Anschluss „Wasserweg“ fehlt bisher. Und das, obwohl eine im Jahr 2015 getätigte Befragung von Verladern im Einzugsgebiet der Saale ergab, dass rund 2,5 Mio. t auf den Schifffahrtsweg verlagert werden könnten. Der Sprecher eines großen Logistikdienstleisters hat es in einem Interview einmal sehr treffend auf den Punkt gebracht: „Wir werden eines Tages froh sein, dass wir die Saale als Verkehrsträger haben. Spätestens dann, wenn Straße und Schiene in ein paar Jahren kurz vor dem Kollaps stehen. Die Warenströme versiegen nicht, wenn man ihnen Steine in den Weg legt. Sie suchen sich andere Wege.“

Bis heute haben der Verein und das Saale-Bündnis viele Schlachten geschlagen. Nach der Verankerung des Saale-Seitenkanals im Bundesverkehrswegeplan 2030 und die damit verbundene Bestandssicherung der Saale als Bundeswasserstraße definierte man die künftige Arbeit neu. Zwar ist nun alles (zum zweiten Mal) auf geduldigem Papier niedergeschrieben, doch weiterführende Planungen oder gar Umsetzungen sind nicht zu erwarten. Schließlich hat man den rund 133 Mio. teuren, knapp zehn Kilometer langen Kanal aus dem „Vordringlichen Bedarf“ herausgenommen und in die niedrigere Kategorie „Weiterer Bedarf“ gesteckt. Die großen Unternehmen sind mittlerweile desillusioniert. Sie haben kein Vertrauen mehr in die sachgerechte Behandlung „ihrer“ Saale und sind deshalb aus nachvollziehbaren und sehr bedauerlichen Gründen aus dem VhS ausgetreten. Es steht die Frage im Raum: Quo vadis, Saalekämpfer?

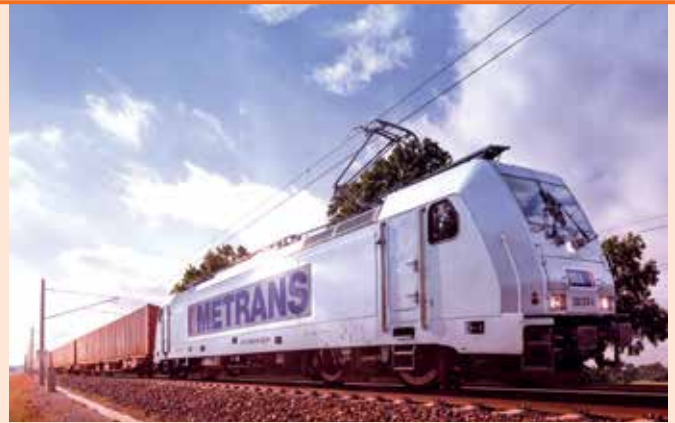
Der Verein will weitermachen. Nachdem Anfang 2017 der Weg für die Elbe im gleichnamigen Gesamtkonzept geebnet wurde, setzt man auf positive Auswirkungen für die Saale. Der „Elbe-Master-



MS OTRATE mit Schwertransport auf der Saale

plan“, auf den sich nach mehr als einem Jahrzehnt des Stillstands Vertreter von Bund, Ländern, Wirtschaft und Umweltverbänden geeinigt hatten, lässt die Hoffnung zu, dass auch die Saale für Binnenschiffer wieder attraktiv und die Lücke zwischen den beiden Wasserstraßen endlich geschlossen wird. Längst betrachten die Vereins- und Bündnismitglieder das Flusssystem Elbe-Saale als großes Ganzes. Das Gesamtkonzept muss nun aber möglichst zügig mit konkreten Maßnahmen begonnen werden. Wird die Elbe ertüchtigt und ökologisch aufgewertet, liegt auch der Saale-Ausbau samt künstlicher Wasserstraßenanbindung auf der Hand. Anders kann es nicht gehen.

Fest steht: Der VhS will sich mit seiner Expertise und seiner Motivation in Zukunft am Dialog aller Akteure beteiligen. Das gilt auch für den Punkt Tourismus. Sachsen-Anhalts Landesregierung hat die Saale für die Aufnahme in das bundesweite Förderprogramm „Blaues Band“ vorgeschlagen – obwohl das Programm für sanften und umweltverträglichen Wassertourismus seinen Fokus klar auf Neben-



Gleich zehn weitere TRAXX-Mehrsystem-Lokomotiven hat die HHLA-Intermodaltochter Metrans bei Bombardier bestellt | Bild: HHLA | Thies Rätzke

### Metrans mit noch mehr Zugkraft

Zehn weitere TRAXX-Mehrsystem-Lokomotiven hat die HHLA-Intermodaltochter Metrans beim Hersteller Bombardier bestellt, um noch mehr Züge selbst zu bewegen. Bisher sind 50 eigene Streckenloks im europäischen Metrans-Netzwerk unterwegs, unterstützt von 17 Rangierloks.

Das HHLA-Intermodalunternehmen Metrans setzt nicht nur auf eigene Bahnterminals, sondern auch verstärkt auf die sogenannte Eigentraction. Das bedeutet: Metrans-Lokomotiven ziehen die Containerzüge durch Europa. Diese erfolgreiche Strategie wird ab dem ersten Quartal 2018 durch die Erweiterung des Fuhrparks um zehn weitere Loks fortgesetzt.

Peter Kiss, Vorstandsmitglied der Metrans-Gruppe: „Mit mehr eigenen Lokomotiven können wir den Transportprozess noch besser steuern. Damit werden wir noch zuverlässiger, können flexibler auf die Wünsche unserer Kunden eingehen und neue Angebote entwickeln. Dieses Ziel verfolgen wir im nächsten Jahr vor allem in Polen, wo Metrans das Geschäft der HHLA-Gesellschaft Polzug übernimmt.“

Die Lokomotiven wurden beim Hersteller Bombardier bestellt. Es handelt sich um das Modell TRAXX F140MS (Baureihe 186). Das F steht für Freight (Güterzug), 140 für die maximale Geschwindigkeit und MS für Multi-System. Die Loks sind für die unterschiedlichen Spannungs- und Zugsicherungssysteme in ganz Europa ausgelegt.

Nu

wasserstraßen hat. Hier muss mit Blick auf die Saale klar Stellung bezogen werden. Immerhin macht es Sorge, wenn das Programm unter anderem vorsieht, die Infrastruktur an Nebenwasserstraßen zugunsten der Renaturierung zurückzubauen. Baut man aber Wehre und Schleusen zurück, versetzt man der Saale-Schifffahrt den Todesstoß. Und auch der zweistellige Millionenbetrag, den der Bund in den kommenden Jahren in die Saale investieren will, würde ad absurdum geführt. 2017 wurde bereits die Schleuse Calbe saniert, 2018 sollen Bernburg und Alsleben folgen. Hier muss mit Fingerspitzengefühl agiert werden – wie grundsätzlich in allen Belangen das Flussnetz Elbe-Saale betreffend.

Sabrina Gorges

*Wir wünschen allen Kunden, Freunden  
und Geschäftspartnern schöne und besinnliche  
Weihnachtsfeiertage und viel Glück und  
Erfolg im neuen Jahr!*

**MOHRS+HOPPE GmbH | Saaler Bogen 6 | 13088 Berlin**  
Telefon: 030 - 29 34 69 0 | info@schiffselektronik.de