

VERKEHR

Nasser Alptraum

Seit Jahren investiert die Bundesregierung Milliarden in die Güterschifffahrt im Osten der Republik. Bislang ohne sichtbaren Erfolg: Nur selten fahren dort Schiffe.



EINGLUF/BILD.DE

Die riesige Brücke ist nichts weniger als ein Wunderwerk deutscher Ingenieurskunst. Ein ebenso gewaltiger wie eleganter Trog aus 24 000 Tonnen Stahl und 68 000 Kubikmetern Beton führt die Wassermassen über die Elbe.

Im Osten des Flusses kann eine Doppelschleuse mit Hilfe von drei Pumpen große Frachtschiffe 18 Meter hoch auf die Höhe der Brücke heben. Auf der Westseite schließlich erfüllt ein modernes Schiffshebewerk die gleiche Funktion. Eine halbe Milliarde Euro hat sich der Staat das „Europäische Wasserstraßenkreuz“ bei Magdeburg kosten lassen, das den Elbe-Havel-Kanal im Osten mit dem Mittellandkanal im Westen verbindet. So können Frachter Güter ungehindert von Berlin nach Hannover und umgekehrt schiffen.

Als die größte Kanalbrücke Europas vor sieben Jahren eröffnet wurde, schwärmte der damalige Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe (SPD) von einem „Brückenschlag zwischen Ost und West“. Und Sachsen-Anhalts Ministerpräsident Wolfgang Böhmer (CDU) jubelte: „Ein Traum ist in Erfüllung gegangen.“

Das eindrucksvolle Bauwerk ist schnell zur Besucherattraktion geworden. Oft stehen Busladungen voller Touristen auf der Brücke und warten auf den spektakulären Anblick, wenn ein Frachtschiff die Elbe überquert. Meist warten sie vergebens.

Der Traum hat sich längst in einen Alptraum verwandelt. Eine vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegebene Studie sagte der Strecke ein Transportaufkommen von 18,3 Millionen Tonnen voraus. Tatsächlich waren es im vergangenen Jahr nur 2,7 Millionen. Gerade einmal ein Siebtel der Prognose – und weniger als vor dem Umbau.

Das Europäische Wasserstraßenkreuz hätte ein Symbol werden können für die umweltfreundliche Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße aufs Schiff und eine sinnvolle Investition in den Aufbau Ost. Tatsächlich steht es inzwischen für eine milliardenteure staatliche Fehlsteuerung und das Scheitern der Politik.

Über Jahre hinweg hat die Bundesregierung die Güterschifffahrt in Ostdeutschland massiv gefördert. 2,3 Milliarden Euro hat das Bundesverkehrsministerium für das „Projekt Deutsche Einheit Nr. 17“ veranschlagt. Im Osten gibt es nun neue Häfen, Schleusen und Kanäle. Nur Schiffe gibt es kaum. Oft warten die Arbeiter an den Schleusen vergebens auf einen Frachtkahn.

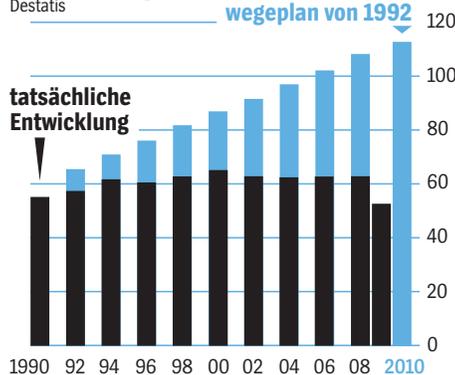
Aber die Ausgaben für den Betrieb der Wasserstraßen stiegen weiter. Auf der Elbe haben sie sich in den vergangenen fünf Jahren mehr als verdoppelt, auf zuletzt 36 Millionen Euro pro Jahr. Die Elbe

Wasserstraßenkreuz Magdeburg: Meist warten die Touristen vergebens



Gütertransport in der Binnenschifffahrt, in Milliarden Tonnenkilometern

Quelle: Destatis **Prognose laut Bundesverkehrswegeplan von 1992**



ist zwar eine der wichtigsten Wasserstraßen Ostdeutschlands, doch bundesweit ist sie nahezu bedeutungslos. Vier Fünftel des Güterschiffverkehrs werden über den Rhein abgewickelt und nur ein Hundertstel über die Elbe. Im vergangenen Jahr war das nicht einmal eine Million Tonnen. Im Gegensatz zum Rhein ist das Wasser in der Elbe oft zu niedrig. Logistikunternehmen meiden sie deshalb.

Das hat die staatlichen Planer nicht davon abgehalten, weiterhin im Osten zu investieren. So baute die Gemeinde Wustermark im Havelland vor einem Jahr für 15 Millionen Euro einen neuen Hafen. Doch der einzige Kunde, Siemens-Bosch, sprang schon nach wenigen Monaten ab. Der Transport über Havel und Elbe lohnt sich nicht.

Weiter im Osten, in Schwedt an der Oder, hat die Stadt 30 Millionen Euro in einen Hafen investiert. Doch der erwartete Aufschwung auf den märkischen Wasserstraßen blieb aus. Der Hafen ist nur zu einem Drittel ausgelastet.

Die Bundesregierung halten die schlechten Erfahrungen nicht davon ab, die nächste Fehlinvestition im Osten anzupacken. In Sachsen-Anhalt soll der

Der Ausbau des Kanals ist ökologisch, ökonomisch und gesellschaftlich unverantwortlich.

Elbe-Saale-Kanal für mindestens 100 Millionen Euro neu gebaut werden. Hans-Ulrich Zabel, Wirtschaftsprofessor an der Universität Halle, hat das Projekt lange begleitet. Sein Urteil ist ernüchternd: „Der Bau des Elbe-Saale-Kanals ist durch nichts zu rechtfertigen.“

Der Wirtschaftswissenschaftler weist auf eine Reihe grober Fehler und falscher Annahmen hin. So würden die Kosten mit 100 Millionen viel zu niedrig veranschlagt. Ausgaben für die Verlegung von Straßen, Gas- und Stromleitungen und den Umweltschutz seien nicht einberechnet worden, außerdem müsse die Trasse um ein Viertel verlängert werden. „Unter 180 Millionen ist der Kanal nicht zu haben.“

Gleichzeitig werde der Nutzen des Ausbaus „dramatisch überschätzt“. Die Berechnungen stützen sich auf Prognosen, wonach jeder Frachter mit 1000 Tonnen Gütern beladen sei. Tatsächlich wurden auf Elbschiffen selten mehr als 300 Tonnen transportiert.

Das Helmholtz-Zentrum in Leipzig mahnt, der Saale-Ausbau sei „ökologisch, ökonomisch und gesellschaftlich unverantwortlich“. Und selbst der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt gelangt zu einer pessimistischen Einschätzung. Mit einer Verbesserung der Saale-Schifffahrt sei nur zu rechnen, wenn auch die Elbe ausgebaut werde, heißt es in einem Schreiben an das Bundesverkehrsministerium. Doch einen Ausbau der Elbe schließt die Politik aus. Zu groß wären

die Schäden für die Natur, den Tourismus und die Gefahren durch Hochwasser.

Die Grünen-Politikerin Valerie Wilms fordert die Regierung auf, die Investitionen in die ostdeutschen Wasserstraßen einzustellen. Doch auch die Befürworter des ostdeutschen Güterschiffverkehrs melden sich zu Wort. Am lautesten wirbt die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung für neue Baumaßnahmen. Für sie geht es schließlich um die eigene Existenz.

Die Behörde ist eine der ältesten der Republik, ihre Geschichte reicht zurück bis zum Wiener Kongress 1815. Sie hat fast 13 000 Mitarbeiter in 7 Direktionen, 39 Ämtern und 4 Sonderbehörden. Beinahe jeder zweite Angestellte im Verkehrsministerium arbeitet für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Der Bundesrechnungshof mahnt seit Jahren, die Behörde zu sanieren. Auch der Haushaltsausschuss drängte Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) zu Reformen.

Allein die Schifffahrtsdirektion Ost beschäftigt 2548 Mitarbeiter, wobei das Wort „beschäftigen“ die Situation nur unzureichend trifft. Denn zu tun haben die Beamten wenig, da nicht viele Schiffe im Osten verkehren. Offiziell sind sie dafür da, die Sicherheit auf den Wasserstraßen zu

gewährleisten. Behördenchef Thomas Menzel residiert in einer Villa in der Magdeburger Innenstadt. Die SED-Bezirksleitung hatte hier ihren Sitz. Fragen beantwortet Menzel nur schriftlich. Ansonsten ist er auf Wochen hinaus nicht zu sprechen. Angeblich zu viele Termine.

Frank Schmid, Geschäftsführer einer Verkehrsberatungsfirma aus Willich, schätzt, dass das

Ministerium jedes Jahr eine halbe Milliarde Euro einsparen könnte, würde es sich auf relevante Flüsse und Kanäle konzentrieren. Doch davon ist die Regierung weit entfernt. Sie glaubt noch immer, Investitionen in die Wasserstraßen könnten die ostdeutsche Wirtschaft stärken. So wurde der Hafen Halle schon vor Jahren für 30 Millionen Euro saniert. Das Land Sachsen-Anhalt stuft ihn als besonders wichtig ein. Er sollte Halle als überregionalen Wirtschaftsstandort etablieren, in der „Mitte eines wachsenden Europas“.

Die Stadt hat eigens einen 40 Meter hohen Kran angeschafft, für Lasten bis zu 45 Tonnen. Das Hafenbecken ist etwa so groß wie sechs Fußballfelder. Sieben Frachter können hier gleichzeitig anlegen. Sollte der Andrang besonders groß sein, können sie auf drei weitere Liegeplätze am Südkai ausweichen.

Glücklicherweise mussten die Kapazitätsgrenzen des neuen Hafens bislang nicht ausgetestet werden. In den vergangenen vier Jahren hat in Halle kein einziges Güterschiff angelegt. MAXIMILIAN POPP