



## Die Geschichte des Wasserstraßenkreuzes

*Thomas Menzel  
WNA Magdeburg*

Das Wasserstraßenkreuz Magdeburg entsteht durch die Elbe, von Süd nach Nord fließend, und die Überführung des Mittellandkanals in West-Ost Richtung.



Abb. 1 Luftbild des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg

Foto: LUFTBILD & PRESSEFOTO (R)

Die Elbe war, wie alle großen Flüsse in Deutschland, neben allen anderen Aspekten, für lange Zeit der wichtigste, wenn nicht einzige, Verkehrsträger für Menschen und Güter. Gerade hier in Magdeburg hatte die Elbe schon zu Zeiten Ottos des Großen mit seinem ersten europäischen Reich zwischen Nordsee und Mittelmeer, also schon vor mehr als tausend Jahren, eine ganz besondere Bedeutung.

Obwohl von alters her von der Schifffahrt geprägt und genauso lang auch wegen des Schutzbedürfnisses der sich entwickelnden Siedlungen durch menschliches Tun verändert und in einem gesicherten Flussbett fließend, gilt die Elbe heute als Symbol für eine noch weitgehend intakte Flusslandschaft mit hohem ökologischen Potential. Naturschutz und Schifffahrt werden stellenweise als „unvereinbar“ diskutiert, obwohl die Geschichte der Elbe etwas anderes belegt.

Der Mittellandkanal war bis zu seiner Fertigstellung auch umstritten. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts war es vor allem die Linienführung – jeder wollte ihn vor seiner Haustür haben oder wollte ihn mit dieser Trassendiskussion verhindern.

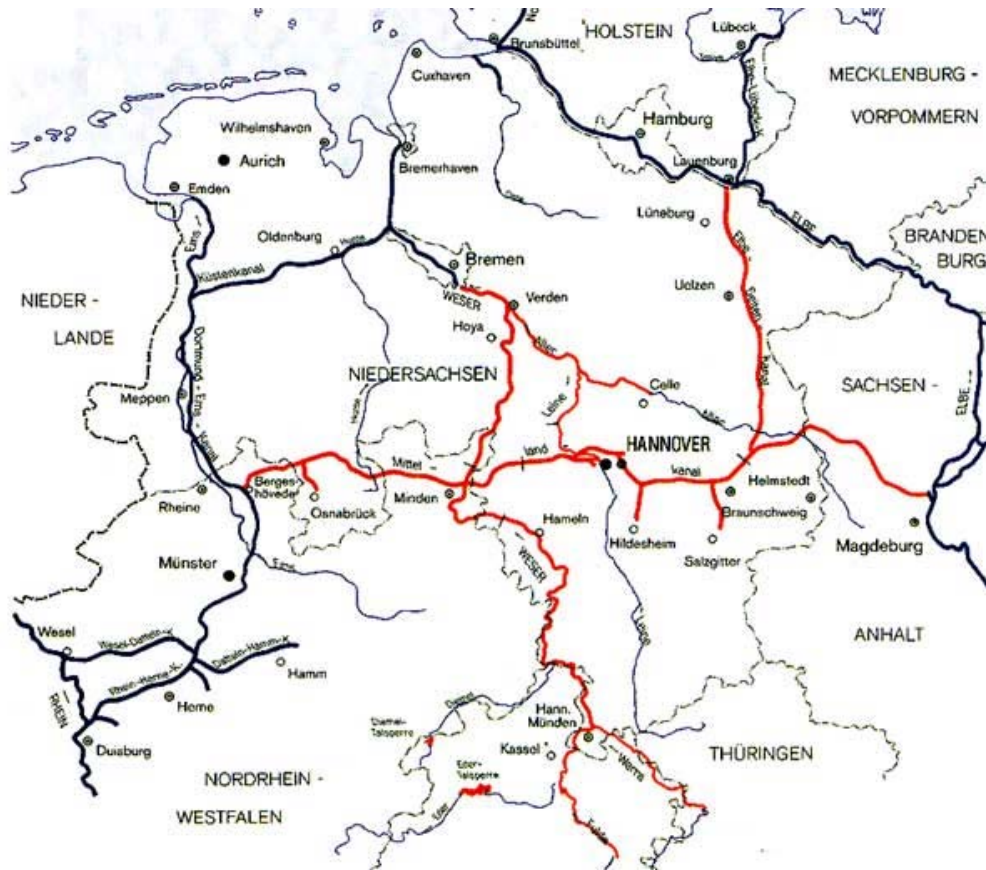


Abb. 2 Der Mittellandkanal zwischen Bergeshövede und Magdeburg im nordwestdeutschen Wasserstraßennetz

1899 wurde der Bau des Mittellandkanals erneut abgelehnt: die schlesische und die mitteldeutsche Kohleindustrie fürchteten die Konkurrenz des Ruhrgebietes und die Landwirtschaft fürchtete billige Getreideimporte aus Übersee. Eine weitere Sorge war – heute hochaktuell – die befürchtete Schwächung der Eisenbahn.

1905 stimmte der Preußische Landtag im dritten Anlauf der von Leo Sympher entwickelten Kanalvorlage zu und der Bau des Mittellandkanals wurde per Gesetz freigegeben. 1906 wurde mit den Arbeiten begonnen. Bereits 1915 konnte der Verkehr auf dem „Ems-Weser-Kanal“ bis Minden freigegeben werden. Ein Jahr später bereits konnten die Arbeiten bis Hannover abgeschlossen werden. Nach Ende des ersten Weltkriegs wurden die Arbeiten östlich von Hannover zur Beschäftigung der aus dem Krieg heimgekehrten Soldaten zügig wieder aufgenommen. 1928 wurde die Hindenburgschleuse in Hannover-Anderten eingeweiht und der Verkehr bis Peine ermöglicht. Nach einer weiteren Trassendiskussion wurde 1933 der Braunschweiger Hafen erreicht.

Am 30. Oktober 1938 war mit der Inbetriebnahme des Schiffshebewerks Rothensee erstmals eine Wasserstraßenverbindung zwischen den westdeutschen Industriezentren und Ostdeutschland geschaffen. Eine Denkschrift der Preußischen Regierung aus dem Jahr 1877 über den „Rhein-Weser-Elbe-Kanal“ war nach 61 Jahren Wirklichkeit geworden.

Allerdings war es für viele Jahrzehnte eine provisorische Verbindung. Das Schiffshebewerk Rothensee sollte den Anschluss der Magdeburger Häfen und des Südflügels des Mittellandkanals über Elbe und Saale bis nach Leipzig schaffen. Für den Hauptverkehr von und nach Osten waren 1938 bereits eine Kanalbrücke über die Elbe, ein Doppel-Schiffshebewerk in Hohenwarthe und die verbindenden Kanalstrecken in Bau. 1942 wurden diese Arbeiten jedoch, bedingt durch den zweiten Weltkrieg, eingestellt.



Abb. 3 Verkehrsfreigabe Schiffhebewerk Rothensee am 30.10.1938

Nach dem zweiten Weltkrieg wurden diese Arbeiten bis zur Vereinigung beider deutscher Staaten im Jahr 1990 nicht wieder aufgenommen. Alle Schiffe von und nach Berlin mussten weiter einen 13 Kilometer langen Umweg über das Schiffshebewerk Rothensee, den Rothenseer Verbindungskanal, die Elbe, den Niegripper Verbindungskanal und die Schleuse Niegripp zum Elbe-Havel-Kanal fahren. Nicht der Umweg, sondern die Elbe war das Problem.

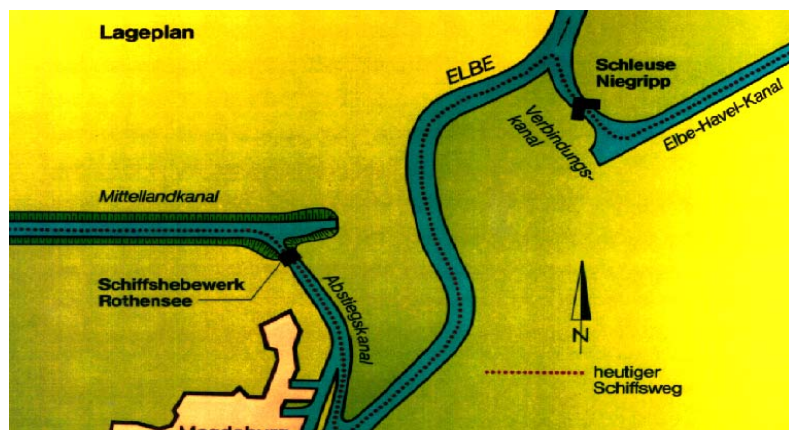


Abb. 4 Fahrt über die Elbe

Lang anhaltende Niedrigwasserstände mit geringen Ablademöglichkeiten oder Hochwässern mit Schifffahrtssperren verschlechterten die Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrt in dieser Relation entscheidend. Für das Wasserstraßenkreuz Magdeburg als zentrales Teilstück des Verkehrsprojektes Nr. 17 Deutsche Einheit wurde noch 1990 mit den Voruntersuchungen begonnen. Umgehend nachdem der Planfeststellungsbeschluss 1996 rechtskräftig wurde, ist mit vorbereitenden Baumaßnahmen begonnen worden. Bis 1998 waren alle großen Baumaßnahmen unter Vertrag.

Mit der Osterweiterung der Europäischen Union bekommt das Wasserstraßenkreuz eine noch stärkere Bedeutung für den Transitverkehr nach Polen und Tschechien. Als Teil der Transeuropäischen Netze wird das Wasserstraßenkreuz von der Europäischen Union kofinanziert.