



Voruntersuchungen in den Jahren 1990 bis 1992

*Reinhard de Boer
WSA Emden*

Für das Wasserstraßenkreuz Magdeburg fiel im April 1992 im Bundesverkehrsministerium nach eingehenden Untersuchungen und kontroverser Diskussion zu den Alternativen Staustufe oder Kanalbrücke die Entscheidung zum Bau einer einschiffigen Kanalbrücke. Letztlich führten die überzeugenden technischen Vorteile, der gesamtwirtschaftlich hohe Nutzen, der ökologisch bedeutend geringere Eingriff in Natur und Landschaft sowie die etwa 4 Jahre früher erzielbare Verkehrsfreigabe und die damit mögliche rasche Senkung der Transportkosten zu dieser Entscheidung.

In der Startphase der Projektentwicklung Wasserstraßenkreuz Magdeburg von Mitte 1991 bis Anfang 1992 wurden in bemerkenswert kurzer Zeit alle entscheidenden Planungsgrundlagen für dieses Großprojekt geschaffen.

Aufgrund von statistischen Auswertungen von Verkehrsdaten und weiterer Strukturdaten aus den 80er Jahren bis zum Jahr 1991 wurden für alle Verkehrsträger und Verkehrsbeziehungen für den Zeitraum 1988 bis 2010 vor dem Hintergrund der weiteren Entwicklung des europäischen Binnenmarktes, der wachsenden Handelstätigkeit mit dem geöffneten Osteuropa und nicht zuletzt durch die erwartete Mitgliedschaft Polens und Tschechiens in die EG enorme Zuwächse und überproportionale Steigerungen der Verkehrsnachfrage für die West-Ost-Relationen prognostiziert. Gleichzeitig wuchsen die Anforderungen, die zum Schutz der Umwelt gerade auch an den Verkehrsbereich gestellt wurden. Deshalb musste die Wasserstraße als besonders umweltfreundlicher und wirtschaftlicher Verkehrsträger in die Lage versetzt werden, einen höheren Anteil am Transportvolumen zu übernehmen. Ausreichend freie Transportkapazitäten für einen sicheren Transport waren vorhanden.

Als prioritäres Ausbauvorhaben im Netz der Bundeswasserstraßen bot sich der Ausbau der Wasserstraßenverbindung von Hannover nach Berlin und damit die Verbindung der großen deutschen (Hamburg und Bremen) und holländischen Seehäfen und des Ruhrgebietes mit der Bundeshauptstadt an und öffnete darüber hinaus Perspektiven zur Weiterführung bis zur Oder mit Anschluss an den osteuropäischen Raum.

Der Ausbau sollte für moderne Großmotorgüterschiffe mit 110 m und Schubverbände mit 185 m Länge, 11,4 m Breite bei 2,8 m Abladetiefe mit 2.000 t bzw. 3.500 t Tragfähigkeit erfolgen. Die Wasserstraße muss dafür auf einer Breite zwischen 42 m und 55 m und einer Wassertiefe von 4 m ausgebaut werden. Sie bildet damit einen wichtigen Bestandteil eines transeuropäischen Binnenwasserstraßennetzes. Die Großräume Magdeburg und Berlin erhalten eine leistungsfähige, sichere und umweltfreundliche Wasserstraßenverbindung auf westeuropäischem Niveau und verfügen dann über zukunftsorientierte und wettbewerbsfähige Standortbedingungen. Speziell für Magdeburg eröffnen sich durch die Kreuzung der drei Verkehrswege Schiene, Straße und Wasserstraße jeweils in den Ost-West- und Nord-Süd-Magistralen Chancen, sich zu einem bedeutenden Güterverkehrszentrum zu entwickeln.

Nach einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung des Projektes Wasserstraßenverbindung Hannover-Magdeburg-Berlin durch die PLANCO Consulting GmbH, Essen, im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums, bei der soweit möglich, alle quantifizierbaren Auswirkungen erfasst werden sollten, lag das Verhältnis Nutzenbarwert zu Kostenbarwert bei > 6 . Dabei wurde die Verringerung der CO₂-Emissionen bei Realisierung des Projektes durch das Vermeiden der Transportverlagerung auf Schiene und Straße als Nutzen einbezogen. Für die Wasserstraßenverbindung wurde in Ost-West-Relation mit einem Verkehrsaufkommen bis zum Jahr 2010 von rund 20 Mio. t pro Jahr gerechnet.

Die verkehrlichen Nutzen der Maßnahme entstehen durch die verbesserten Ablademöglichkeiten der Binnenschifffahrt (größeres Transportvolumen je Schiff), kürzeren Fahrzeiten (ver-



kürzten Wartezeiten an den Abstiegsbauwerken) und durch Einsatz größerer Schiffseinheiten. Weitere Nutzen ergeben sich aus der Reduktion des CO₂-Ausstoßes, Verringerung von Lärmemission und der Vermeidung von weiteren Straßenbauvorhaben mit größerem Landschaftsverbrauch als bei der Wasserstraße. Nach Fertigstellung der Gesamtmaßnahme sollten sich Ersparnisse gesamtwirtschaftlicher Transportkosten der Binnenschifffahrt in Höhe von gut 190 Mio. € pro Jahr erzielen lassen. Die Transportkosten sollten im Durchschnitt aller betrachteten Relationen maßnahmebedingt um rund 4,29 € je Tonne bzw. gut 0,6 ct je Tonnenkilometer sinken. Dieses Ergebnis dokumentierte eine hervorragende Rentabilität des Vorhabens. Ein wichtiges verkehrspolitisches Ziel war und ist daher eine Verkehrsverlagerung zugunsten der Binnenschifffahrt zur Entlastung der Straße.

Vor diesem Hintergrund wurde schon Anfang 1991 von der damaligen Bundesregierung im Vorgriff auf den Bundesverkehrswegeplan '92 der Ausbau der Wasserstraßenverbindung Hannover-Magdeburg-Berlin beschlossen.

Im Bundesverkehrswegeplan '92 wurden dann die 17 „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ unter der Rubrik „Vordringlicher Bedarf“ mit höchster Priorität eingeordnet. Neben 9 Bahn- und 7 Straßenprojekten gehört der Ausbau der bestehenden Wasserstraßenverbindung Hannover-Magdeburg-Berlin zu einer leistungsfähigen europäischen Wasserstraße als Projekt 17 dazu.

Die Entscheidung zum Ausbau dieser Wasserstraßenverbindung entstand in einer Zeit der radikalen Veränderung Europas, der Wirtschaftsverhältnisse und Verkehrsströme im vereinten Deutschland, der Öffnung der osteuropäischen Märkte und der Verwirklichung des europäischen Binnenmarktes. Aus heutiger Sicht werden sich die dort aufgestellten Prognosen nicht zuletzt auch wegen der langen Realisierungsphase des Projekts nur teilweise als realistisch erweisen. Den Prognosen lag ein Fertigstellungstermin für das Gesamtprojekt Hannover-Magdeburg-Berlin für 2001 zugrunde.

Das 1992 gegründete Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg, von 1990-1992 zunächst als Außenstelle des Wasserstraßen-Neubauamtes Berlin geführt, erhielt die Aufgabe, das Wasserstraßenkreuz Magdeburg zu planen und zu realisieren. Die damals noch kleine aber hoch motivierte, engagierte Planungsgruppe des Neubauamtes ging bemerkenswert zielstrebig, getragen von fast euphorischen Erwartungen an den Aufschwung Ost, ans Werk.

Die technische und wirtschaftliche Lösung dieser Aufgabenstellung ließ sich im Kern auf zwei Alternativen begrenzen, die näher auf ihre Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit geprüft wurden: eine Staustufe unterhalb Magdeburgs bei Heinrichsberg mit Einstauung des Magdeburger Hafens oder eine Kanalbrücke ähnlich der ursprünglich geplanten, aber nicht fertiggestellten Brücke über die Elbe.



Abb. 1 Staustufenlösung

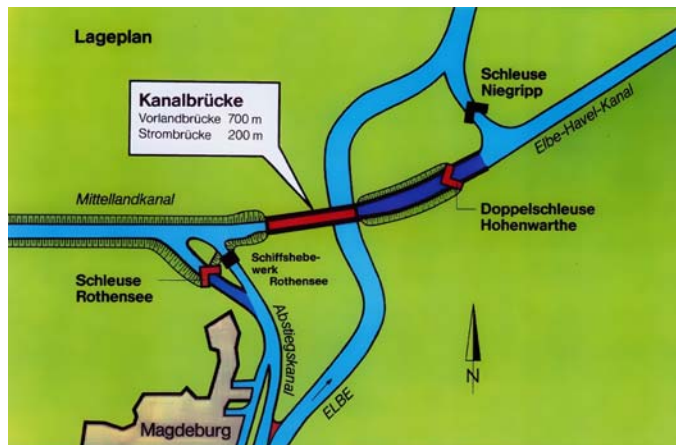


Abb. 2 Kanalbrückenlösung

Im Rahmen der Voruntersuchungen zu den Alternativen am Wasserstraßenkreuz wurde die RMD Consult, München und Nürnberg beauftragt, die Schleusenbauwerke zu planen und Kosten zu ermitteln. Kanalbrückenlösungen wurden vom Ing. Büro Grassl, Hamburg, unter Beteiligung des Architekten Prof. Winking, Hamburg, geplant und analysiert. Die Staustufe in der Elbe und die Anbindung der Magdeburger Häfen an die Ost-West-Magistrale wurde von den Ingenieurbüros Prof. Lackner und Partner, Bremen und Lahmeyer/Hydroprojekt Weimar geplant und untersucht.

Grundgedanke einer Staustufenlösung ist die Querung der Elbe im Staubereich einer zu errichtenden Staustufe. Um die Beeinträchtigung von Natur und Landschaft gering zu halten, wurden verschiedene Standorte zur Errichtung einer Staustufe in der Elbe und die erforderliche Aufstauhöhe untersucht. Als günstigster Standort für eine Staustufe ergab sich Elbe-km 345,100 bei Heinrichsberg. Das bei Mittel- und Niedrigwasser zu haltende Stauziel wurde mit NN + 40,30 m, (rund 2,0 m über mittlerem Wasserstand an der Staustufe) angenommen. Dieser Wasserstand gewährleistet ausreichende Wassertiefen in der Elbe. Um den Abstieg vom Mittellandkanal zur Elbe und von der Elbe zum Elbe-Havel-Kanal zu ermöglichen, würden neue Abstiegsbauwerke erforderlich, und zwar die Errichtung einer Doppelsparschleuse bei Glindenberg und einer Einkammerschleuse bei Niegripp. Neue Verbindungen müssten von der Doppelsparschleuse Glindenberg zur Elbe und zum Mittellandkanal sowie von der Elbe über die neue Schleuse Niegripp zum Elbe-Havel-Kanal geschaffen werden. In Rothensee wäre als Erweiterung zu dem weiterhin in Betrieb bleibenden Schiffshebewerk eine Sparschleuse notwendig.

Das Wasserstraßen-Neubauamt entwickelte auf der Grundlage der Ergebnisse der beauftragten Ingenieurbüros eine zusammenfassende Bewertung, und zwar zu Gunsten einer einschiffigen Kanalbrückenlösung und legte diese in Bonn im Verkehrsministerium zur Entscheidung vor. Der Vorschlag wurde sowohl in der Öffentlichkeit als auch innerhalb der Verwaltung sehr kontrovers diskutiert.

Mit der Entscheidung für die Kanalbrückenlösung im April 1992 durch den Bundesminister für Verkehr begannen dann die eigentlichen Entwurfsarbeiten und die Vorbereitung für das Planfeststellungsverfahren im kurz zuvor eingerichteten Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg. Das Neubauamt bediente sich dabei privater Planungs- und Ingenieurbüros. Die Verbindung von verwaltungsseitigen und privaten Kapazitäten und Know-how ermöglichte eine zügige Planungsphase und glich die in der Planungshochphase erforderliche Personalspitze aus. Planfeststellung, Ausschreibung und Vergabe des Wasserstraßenkreuzes wurden in bemerkenswert kurzer Zeit durchlaufen.