

***Prof. Dr. Hans-Ulrich Zabel
Lehrstuhl für Betriebswirtschaftslehre,
insbes. Betriebliches Umweltmanagement
Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg***

Saaleausbau – wissenschaftliche Aspekte der Entscheidungsfindung

(eingereicht bei der Zeitschrift für Umweltpolitik und Umweltrecht)

Gliederung¹

1. Problemstellung
2. Zum Umgang mit öffentlichen Investitionen im Kontext des Vorhabens Saalekanal
3. Die Entscheidungssituation zum Vorhaben Saalekanal
 - 3.1 Überblick
 - 3.2 Juristische und ökosystemare Aspekte
 - 3.3 Nutzenerwartungen
 - 3.4 Exkurs: Fehlerhafte Gutachten
 - 3.5 Zum Nutzen-Kosten-Verhältnis
4. Zusammenfassung

¹ Für die umfangreichen Recherchen, Hinweise und Korrekturhilfen danke ich Frau Dr. Charlotte Hesselbarth und insbes. Frau Dipl.-Kauffrau Stefanie Brinkel.

1. Problemstellung

Der Bau eines Saaleseitenkanals mit einer zunächst geplanten Länge von ca. 7,5 km bis zur Saalemündung in die Elbe wurde innerhalb des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2003 als Objekt mit vordringlichem Bedarf eingestuft (vgl. BMVBS 2002) und angesichts der Annahme stark wachsender Binnenschifffahrt auf Elbe und Saale ins Auge gefasst, nachdem Staustufen zur Verbesserung der Beschiffbarkeit der Saale aus ökologischen Gründen verworfen wurden. Der Saaleseitenkanal soll die zur Mündung hin stark mäandernde und damit schwer beschiffbare Saale umschiffen.

Das Raumordnungsverfahren (ROV) ist im Jahre 2008 positiv beschieden worden. Die Trassenführung wurde darin modifiziert, so dass die ursprünglich veranschlagten Kosten von ca. 80 Mio. € (vgl. Planco Consulting GmbH 2004, S. 33), die später auf 100 Mio. € erhöht wurden (vgl. Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg (WNA), Pressekonzferenz 17.06. 2008), sich nochmals deutlich steigern dürften, da nunmehr eine Länge von ca. 10 km sowie aufwendige Zusatzinvestitionen auslösende Maßnahmen (Verlagerung von Straßen, Gas-, Strom- und Wasserleitungen) vorgesehen sind. Mittlerweile ist das Planfeststellungsverfahren (PFV) in die Regie der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost (WSD Ost) gelegt worden. Die dem ROV zugrunde liegenden Zahlen und Annahmen wurden aus mehreren Blickwinkeln z.T. scharf kritisiert (von Bürgern, Umweltverbänden, Wissenschaftlern des Helmholtzzentrums für Umweltforschung (UFZ), vom Umweltbundesamt (UBA), vom Bundesamt für Naturschutz (BfN) sowie von mehreren Universitäten und darauf aufbauend von zahlreichen Medien, wie die Frankfurter Allgemeine Zeitung, die Süddeutsche Zeitung, die Frankfurter Rundschau, der Spiegel, der Fokus, ARD Panorama, NDR extra 3 und vielen anderen). Der Fokus titelte z.B. „Umweltzerstörerisches Millionengrab“ und im Deutschlandfunk (DLF) hieß es: „Elbe-Saale-Kanal – ein teures Projekt ohne Sinn und Verstand“. Der Saalekanal wurde daraufhin vom Bund der Steuerzahler in das Schwarzbuch der Objekte massiver Steuergeldverschwendung aufgenommen.

Demgegenüber hat die Landesregierung von Sachsen-Anhalt den Saalekanal mehrfach mit Mehrheitsbeschlüssen gefordert und dies mit dem zu erwartenden und unverzichtbaren, positiven Beitrag für die regionale Wirtschaft begründet.

Im nachfolgenden Artikel soll eine wissenschaftliche Analyse der Entscheidung zum Bau oder Nichtbau des Saalekanals unter besonderer Berücksichtigung der ökonomisch-ökologischen Aspekte vorgelegt werden. Dabei erfolgt zunächst ein kritischer Blick auf das hier praktizierte Vorgehen zur Subventionierung von Investitionen (Kap. 2). Anschließend wird die Entscheidungssituation aufgeschlüsselt, indem folgende Aspekte beleuchtet werden (Kap. 3):

- Gesetzestreue/juristische Bedenkenlosigkeit,
- ökologische/ökosystemare Bedenkenlosigkeit,
- Nutzungserwartungen/Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV),
- erweiterte Nutzeneinschätzung unter Berücksichtigung externer Kosten bzw. unter Berücksichtigung von Alternativverwendungen der Subventionen.

In der abschließenden Zusammenfassung (Kap. 4) werden Erfordernisse und Wirkungen des Baus des Saalekanals mit Blick auf Wissenschaft, Wirtschaft, Politik und Bürger erstellt.

2. Zum Umgang mit öffentlichen Investitionen im Kontext des Vorhabens Saalekanal

Bei einem so bedeutsamen Vorhaben, wie der Entscheidung über einen kilometerlangen Kanalneubau sind die gesamtgesellschaftlichen Interessen in der Einheit von Exekutive, Legislative und Judikative zu sichern, wobei die ökonomischen, ökologischen und sozialen Wirkungen möglichst unabhängig von Partialinteressen und unter Nutzung möglichst objektiver Recherchen und aktueller Daten zu erfassen und zu berücksichtigen sind. Außerdem sind bei derartigen Investitionen neben Rentabilitäts- auch Vergleichsrechnungen bezüglich der alternativen Mittelverwendung erforderlich, um eine bestmögliche Verwendung der öffentlichen Mittel zu gewährleisten.

Beides geschieht bezogen auf den Saalekanal nicht überzeugend (vgl. u.a. Klauer 2008). So ist eine Vergleichsrechnung, die die Verwendung der vorgesehenen Investitionsmittel für den Ausbau der Bahn dem des Flussausbaus gegenüberstellt, nicht Gegenstand des Verfahrens. Außerdem birgt eine Nutzeneinschätzung, die regionale Partialinteressen dadurch (über)bewertet, dass die durch Befragungen potentieller Nutzer ermittelten Nutzenerwartungen zugrunde gelegt werden, die Gefahr der deutlichen Überbewertung des Nutzens (was bei Parallelvorhaben bereits häufig aufgetreten ist – vgl. die Ausführungen am Ende des Kap. 2).² Zu bemängeln ist ferner, dass dem Verfahren weder relevante aktuelle Zahlen zur Entwicklung der Fahrrinntiefen noch zu den Binnenschiffahrtsentwicklungen zugrunde gelegt werden.

Als Zwischenfazit lässt sich feststellen, dass der Verfahrensweg aus der Gesamtsicht der gesellschaftlichen Interessen und Wirkungen eher Fehlentwicklungen zugunsten von Partial- bzw. Regionalinteressen provoziert. Dies wird untermauert durch den Fakt, dass die WSD Ost die Hoheit über das PFV zugewiesen bekommen hat.³

Angesichts der auf Basis derartiger Verfahrensweisen bereits mehrfach realisierten Fehlinvestitionen oder gar Investitionsruinen (Hafen Halle/Saale, Hafen Schwedt u.a.) und der damit nicht nur verschwendeten Steuergelder, sondern auch der gravierenden Folgeschäden (Landschaftsverbrauch, Enteignungen, Schädigung von Wasserhaushalt und Ökosystemen, Arbeitsplatzverluste durch fehlgeleitete Investitionen, laufende sowie externe Kosten etc.) wäre es ein Gebot ökonomisch-ökologischer Vernunft, die Verfahrensweisen wie folgt zu ändern:

² Mit einem solchen Vorgehen kann man auch „Nutzen“ ermitteln für ganz offensichtlich ökonomisch-ökologisch absurde Vorhaben, wie eine unterirdische Skaterbahn von Halle nach Berlin, da sich sicher potentielle Nutzer finden, die für sich sehr hohe Nutzen angeben.

³ Die Angaben auf der Homepage der WSD Ost zum Vorhaben Saalekanal zeigen leider, dass wider besseren Wissens den Saalekanal rechtfertigende Falschangaben gemacht werden. So wird beispielsweise ein NKV von 2,3 ausgewiesen, obwohl der WSD Ost Angaben zu deutlichen Kostensteigerungen gegenüber den der NKV-Berechnung von 2,3 zugrunde liegenden 80 Mio. € vorliegen (vgl. auch Kapitel 3.4 und 3.5).

1. Sicherung der Einbeziehung aktueller Fakten und unabhängiger wissenschaftlicher Einrichtungen sowie der Betroffenen und ihrer Stellvertreter (z.B. zur Vertretung von Natur und zukünftiger Generationen Nichtregierungsorganisationen bzw. anerkannte Umweltverbände),
2. Möglichkeiten für unabhängige Wissenschaftler, im Planungsverfahren (ROV, PFV) angehört zu werden, wobei die Bundesämter (BfN, UBA etc.) zwingend einbezogen werden müssen,
3. Verweisung des PFV in die Regie Unabhängiger (z.B. UFZ oder UBA),
4. Durchführung von Vergleichsrechnungen zur alternativen Mittelverwendung,
5. Bestrafung der Verantwortungsträger, die vorsätzlich mit Falschinformationen bzw. der Unterdrückung der Einbeziehung der Befunde unabhängiger Wissenschaftler Partialinteressen durchsetzen (wollen).

Anzumerken ist, dass bei wasserbaulichen Planungsvorhaben bereits bei der Ausarbeitung des BVWP die Transparenz Wünsche offen lässt: „Veröffentlicht werden der methodische Rahmen und zu einem sehr späten Zeitpunkt auch ausgewählte Teilergebnisse. Bewertungsdetails, die eine fundierte öffentliche Diskussion ermöglichen würden, bleiben bis zur endgültigen Verabschiedung des BVWP unter Verschluss.“ (UFZ 2003, S. 1). Zu beklagen ist ferner die geringere parlamentarische Kontrolle bei Wasserstraßenprojekten gegenüber der Schiene und der Straße (vgl. UFZ 2003, S. 1).

Bezogen auf den Saalekanal folgert das (damalige) Umweltforschungszentrum Leipzig/Halle⁴: „Aber vorschnelle Entscheidungen über den Saaleausbau sind nicht nur ökologisch, sondern auch ökonomisch und gesellschaftlich unverantwortlich. Als öffentlich finanzierte Forschungseinrichtung gibt das UFZ zu bedenken, dass der mit dem BVWP verbundene Anspruch, politische Entscheidungen auf der Grundlage wissenschaftlich fundierter Bewertungen zu treffen, durch die dargestellten Defizite nicht eingelöst wird. Dies hat auch fatale Folgen für die gesellschaftliche Akzeptanz und die demokratische Legitimierung politischer Entscheidungen, die nicht nur den Saalekanal betreffen.“ (UFZ 2003, S. 4). Wegen der offenbaren Defizite (verfahrenstechnische, methodische, fachliche und rechtliche erhebliche Bedenken) bei der Ausweisung des Saalekanals im BVWP 2003 als „vordringlicher Bedarf“ folgert das UFZ: „Aufgrund der erläuterten Bedenken bleibt aus der Sicht des UFZ unter Berücksichtigung des Vorsorgeprinzips nur die Rückstufung in den weiteren Bedarf bzw. die Streichung des Vorhabens aus dem BVWP.“ (UFZ 2003, S. 2).

Diese Befunde verdeutlichen, dass die obigen Forderungen nach Transparenz, Öffentlichkeits- und (unabhängiger) Wissenschaftsbeteiligung bereits bei der Erarbeitung, Aktualisierung und Einstufung des BVWP unbedingt durchzusetzen sind.

Anzumerken ist diesbezüglich, dass das am 29.6.2005 in Kraft getretene „Gesetz zur Einführung einer Strategischen Umweltprüfung und zur Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG (SUPG)“ auch auf Verkehrswegeplanungen des Bundes anzuwenden ist und einen Anlass bietet, den BVWP umweltorientiert zu überarbeiten und dabei realistische Befunde über das Binnenschiffahrtsaufkommen (Prognose auf der mittleren

⁴ Heute: Helmholtzzentrum für Umweltforschung (UFZ).

Elbe 11,6 Mio. t, korrigiert 4,6 Mio. t und real im Jahr 2008 0,7 Mio. t)⁵, deren Entwicklung unter den Bedingungen des Klimawandels, d.h. sich tendenziell verlängern-der Niedrigwasserperioden (vgl. PIK 2006 sowie MPI-M 2008, S. 62), sowie weitere wissenschaftliche Befunde zu berücksichtigen.

3. Die Entscheidungssituation zum Vorhaben des Saalekanals

3.1 Überblick

Wie bereits erwähnt, ist die Entscheidung zum Bau eines Saalekanals demokratisch zu legitimieren und wissenschaftlich abzusichern, wobei in möglichst großer Breite unabhängige Wissenschaftler aus staatlichen Einrichtungen heranzuziehen sind. Eine bezahlte Begutachtung birgt regelmäßig die Gefahr von Gefälligkeitsgutachten. Da es nicht immer möglich und auch nicht immer angemessen ist, auf privatwirtschaftliche Begutachtungen zu verzichten, muss auf alle Fälle im Verfahren (ROV und PFV) sichergestellt werden, dass die Befunde unabhängiger Forschung in die Entscheidungsfindung einfließen bzw. unabhängige Forschungseinrichtungen die vorherige Begutachtung kritisch sichten.

Die Rechtfertigung des Saalekanals ist ein mehrstufiger Prozess:

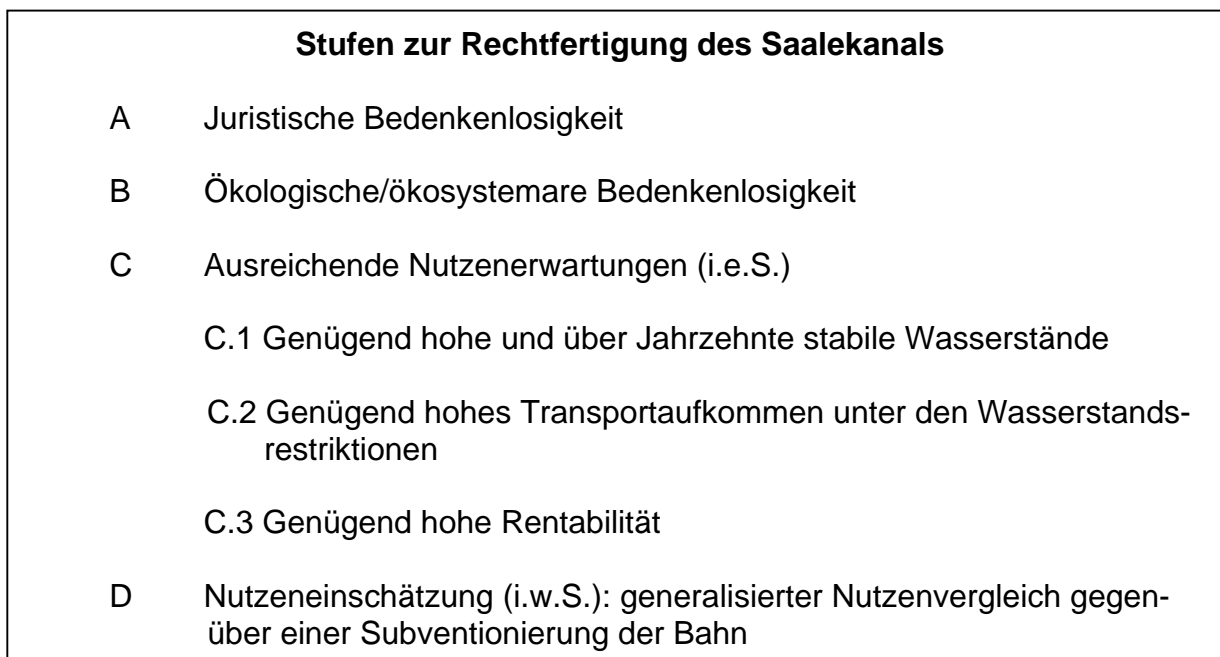


Abb.1: Stufen zur Rechtfertigung des Saalekanals

Quelle: H.-U. Zabel.

Der Bau des Saalekanals ist nur gerechtfertigt, wenn alle Rechtfertigungsstufen positiv beschieden werden. Nachfolgend sollen diese Stufen näher betrachtet werden.

⁵ Diese und nachfolgende Zahlenangaben entstammen den genannten Dokumenten der WSD Ost sowie weiteren Schifffahrtsbehörden.

3.2 Juristische und ökosystemare Aspekte

Flussgebiete liefern wichtige ökosystemare Leistungen, die für die menschliche Existenz und die Effektivität und Effizienz des Wirtschaftens von erstrangiger und wegen ihrer zunehmenden Knappheit zunehmender Bedeutung sind. Die Produktion essenzieller Leistungen für die Menschen betrifft u.a. trinkbares Wasser, atembare Luft, lebensermöglichendes Klima und verdaubare, gesunde Nahrung. Leistungen für die Wirtschaft sind ebenfalls u.a. an ein stabiles, menschengerechtes Klima gebunden (ansonsten drohen Schäden/Kosten aus Extremwetterereignissen, wie Hochwasser, Dürren, Sturm, aus Wasserdefiziten, aus dem Artensterben, aus Humusbilanzdefekten, aus Erosion etc.). Mit den klimatischen Prozessen verbundene Leistungen der Flusstalauen betreffen allgemein die Möglichkeit des Wirtschaftens (gesunde Menschen, Ressourcenbereitstellung, Abproduktsenke, Transformationsdienstleister, Flexibilitätsreserve etc. – vgl. Zabel 2001, S. 36 - 40).

Außerdem sind bestimmte Branchen und Betriebsformen von den Leistungen der Flusstalauen besonders betroffen, wie

- Land- und Forstwirtschaft (besonders betroffen von Wasserdargebot, Extremwetterereignissen und biologischem Leben),
- Tourismus (der sanfte Tourismus boomt; etwa 84% befragter Touristen geben an, dass ihnen die Begegnung mit heiler Natur – wie unverbauten Flüssen – und Möglichkeiten der Tierbeobachtung für ihre Urlaubsent-scheidung sehr bedeutsam sind – vgl. BfN/DTV 2005, S. 6),
- Klein- und Mittelständler (aus den Schäden der Vernichtung/Bebauung von Flusstalauen entstehen Kostenbelastungen, die im Zuge der Kostenumlage etwa aus Zusatzbesteuerungen gerade für die Klein- und Mittelständler zu existenzbedrohenden Kostenerhöhungen werden können).

Da in einem Land nur dann die o.g. ökosystemaren Leistungen erbracht werden können, wenn es 10-20% seiner Landesfläche unter Schutz stellt (vgl. DNR 2004; diese Angaben werden durch zahlreiche Befunde auf der Ebene von EU und UNESCO bestätigt) und wir in Deutschland (und in den meisten Ländern der Europäischen Union) diesen Wert bereits unterschritten haben (so sind in Deutschland nur 3,5% der Landesfläche als Naturschutzgebiete ausgewiesen – vgl. BfN 2009) und die Flusstalauen eine besonders große ökosystemare Bedeutung für die Erfüllung dieser Leistungen und insbesondere der notwendigen Vernetztheit der Ökosysteme haben, ist die Erhaltung der verbliebenen Flusstalauen letztendlich überlebensnotwendig und im ökonomische Kontext Effektivitäts- und Effizienzvoraussetzung.

Basierend auf dieser Erkenntnis hat die EU vor allem folgende gesetzliche Regelungen mit einem Schutzstatus für diese Gebiete erlassen:

- die EU-Wasserrahmen-Richtlinie (EU-WRRL),
- die Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (FFH-RL),
- die Vogelschutzrichtlinie.

Die EU-WRRL ist gerichtet auf die Verbesserung des ökologischen Zustandes der Gewässer bzw. ihrer Einzugsgebiete und verbietet ausdrücklich Maßnahmen zu deren Verschlechterung. Außerdem sind Verkehrsverlagerungen auf das Schiff nur erlaubt bei Verbesserung der Ökologieverträglichkeit. Die FFH-RL führt zum Ausweis von vernetzten Schutzgebieten in der Größenordnung von 10-15% einer Landesfläche, die insbes. entlang der Flusstalauen existieren (z.B. FFH-Gebiete mit einem Flächenanteil von 53% entlang der Elbe – vgl. Jessel u.a. 2009, S. 6).

Der Bau des Saalekanals verkörpert einen unmittelbaren Eingriff in die Flora und Fauna sowie den Wasserhaushalt des Baugebietes. Offenkundig ist ferner, dass der Bau und die Existenz des Saalekanals über ökosystemare Prozessstufen Auswirkungen auf das Saalemündungsgebiet bzw. die Elbe haben. So sind negative Wirkungen auf FFH-Gebiete, die Elbtalauen und das Biosphärenreservat Mittlere Elbe zu befürchten. Diese potentiellen Auswirkungen sind von der Planungsseite bisher nicht bzw. völlig unzureichend geprüft worden (die Attestierung ökosystemarer Unbedenklichkeit in den Planungsunterlagen ist nicht akzeptabel).

Die Prüfung durch unabhängige wissenschaftliche Kompetenzträger hat vielmehr ergeben, dass der Bau des Saalekanals aus ökologischen Gründen abzulehnen ist.

So kommt das Bundesamt für Naturschutz zu dem Befund: „Der Bau des Saalekanals hätte eine Vielzahl negativer Folgen, wie [...] negative Veränderungen der hochwertigen Biotoptypen und Lebensräume im Mündungsgebiet der Saale.“(Jessel u.a. 2009, S. 4f.). Zu analogen Ergebnissen kommt auch das UBA (vgl. UBA 2005, UBA 2008).⁶

Jessel et al verweisen ferner darauf, dass der Saalekanal durch das Biosphärenreservat Mittel-Elbe, das Landschaftsschutzgebiet mittlere Elbe sowie das Naturschutzgroßprojekt mittlere Elbe verlaufen würde; dies sind Hotspots der Biodiversität (12.000 Arten – vgl. Jessel u.a. 2009), die durch den Saalekanal bedroht wären. Diese Negativauswirkungen korrespondieren mit den Negativwirkungen des Saalekanals auf den Wasserhaushalt des (erweiterten) Gebietes. Über die Wechselwirkungen zwischen Grund- und Oberflächenwasser sind auch Negativbeeinträchtigungen des Grundwasserdargebotes bzw. der Grundwasserqualität zu befürchten (auch der Befund der „Grundwasserneutralität“ ist somit unhaltbar).

Aus den obigen Befunden lässt sich schlussfolgern, dass der Saalekanal den ökologischen Zustand verschlechtern und somit gegen Recht und Gesetz, konkret gegen die EU-WRRL sowie aller Wahrscheinlichkeit nach auch gegen die FFH-RL und die Vogelschutzrichtlinie verstoßen würde. Gegen die EU-WRRL wird ferner verstoßen, da diese Flussausbauten verbietet, bei denen nicht nachgewiesen werden kann, dass durch diesen Ausbau umweltschonendere Transporte möglich werden. Das Binnenschiff aber liegt nach Untersuchungen mehrerer unabhängiger Forschungsinstitute (vgl. IÖW 2007, UBA 2004, INFRAS 2007, IFEU 2008)⁷ mit Ausnahme der Lärmbelastungen in der Ökologieverträglichkeit deutlich hinter der Bahn:

⁶ Zu den angegebenen Quellen erfolgen nähere Begründungen.

⁷ Lediglich die Planco Consulting GmbH kommt zu anderen Ergebnissen (vgl. Planco Consulting GmbH 2007), allerdings mit inakzeptablen Annahmen etwa bezogen auf Schiffsloadungen, so dass die Ergebnisse widerlegbar sind.

„Betrachtet man den Energieverbrauch und die unterschiedlichen Luftschadstoffe, so ist die Bahn gegenüber dem Binnenschiff deutlich im Vorteil [...]. Allein im Bereich der Geräuschemissionen ist das Binnenschiff klar im Vorteil gegenüber anderen Güterverkehrsträgern.“ (IÖW 2007, S. 5).

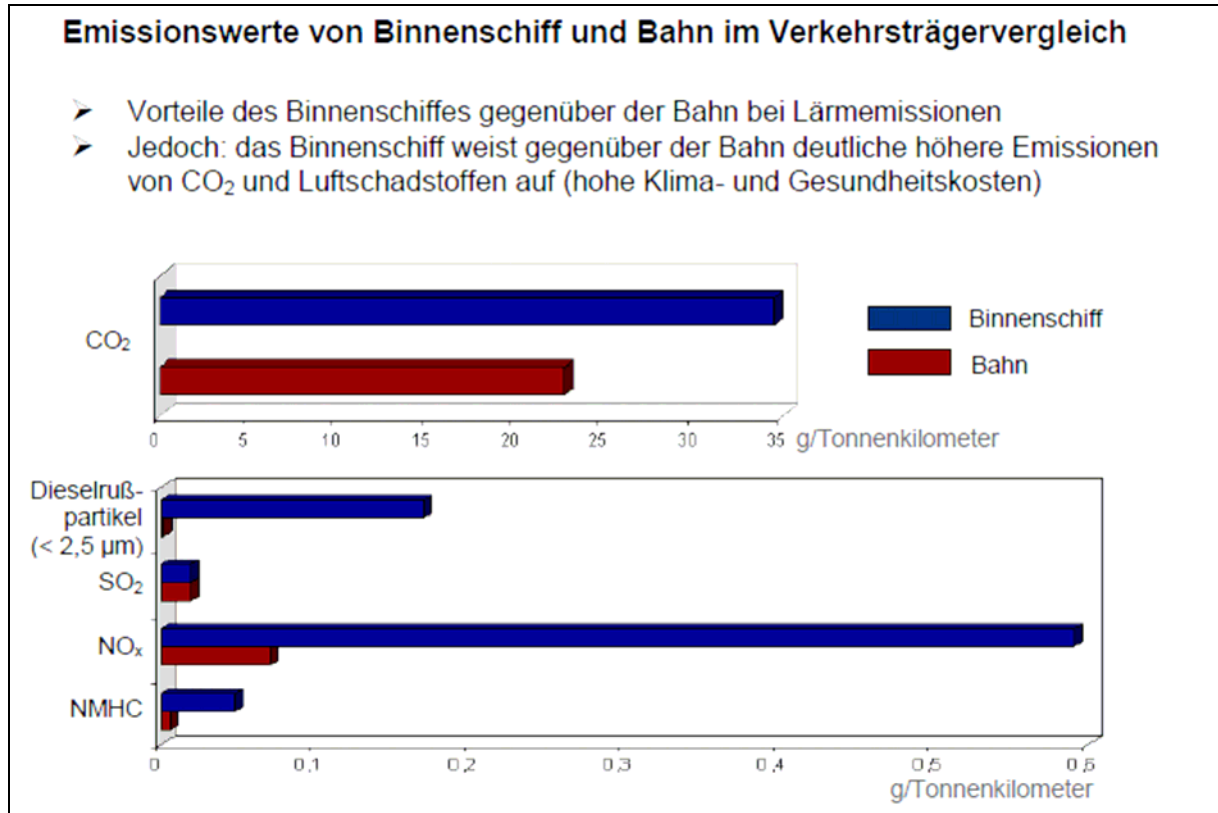


Abb.2: Emissionswerte von Binnenschiff und Bahn im Verkehrsträgervergleich
Quelle: Darstellung nach IFEU 2008.

Zum Thema Ökologieverträglichkeit ist ferner anzumerken, dass die ökologieverträglichere Transporte ermöglichende Bahn entlang von Elbe und Saale existiert und alle prognostizierten Verkehrsströme aufnehmen kann (vgl. Westenberger 2009 sowie UBA 2005, S. 31).

Die mit dem Saalekanalbau verbundenen ökologischen Negativwirkungen, Landschaftsverbräuche, Enteignungen, Gefährdungen, Kostenbelastungen und ökologischen Leistungseinbußen sind also keinesfalls zu rechtfertigen (damit würde beim Bau des Saalekanals auch gegen das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) als Bestandteil des PFV verstoßen werden).

3.3 Nutzenerwartungen

Obwohl bereits die in Kapitel 3.2 erarbeiteten Befunde den Bau eines Saalekanals verbieten, sollen nachfolgend zu den ökonomischen Nutzenerwartungen bezogen auf die Belebung der Schifffahrt Aussagen getroffen werden.

Die Nutzenerwartungen werden auf dem Wege der Befragung der potentiellen Nutzer/Verlagerer mit der Verlagerung von 1,5 Mio. t je Jahr auf das Binnenschiff durch

Saaleanrainer bei einer Kosteneinsparung von 2,54 € je verlagertes Tonne, also insgesamt 3,81 Mio. € je Jahr beziffert (vgl. Planco Consulting GmbH 2004, S. 29).

Die Saaleanrainer, die mit merklichem Güterverkehrsaufkommen als potentielle Verlagerer und damit Nutzenstifter in Frage kommen, geben i.d.R. 1000 t Zuladung als Mindestladung an:

„Für Solvay rentiert sich ein Transport auf dem Wasser mit Schiffen mit mindestens 1500 t Kapazität, derzeit sind nur 700 t möglich.“ (Dr. Peter Jebe, Werkleiter Solvay-Konzern Bernburg in der Mitteldeutschen Zeitung vom 8.2.2006)

„1000 t müssten die Kähne laden können, um den Transportweg rentabel zu gestalten.“ (Uwe Müller, Werkleiter Schwenk-Zement Bernburg in der Super Sonntag Bernburg vom 8.3.2007)

„(...) erst ab 1000 t wird der Schifftransport rentabel.“ (Verein zur Hebung der Saaleschifffahrt, 2002)⁸

Eine Belebung der Binnenschifffahrt durch den Saalekanal ist aber nur zu erwarten, wenn die Wasserstände der Elbe den Transport dieser Volumina ermöglichen.

Die Zuladung von 1000 t benötigt Fahrrinntiefen von 2,30 m bis 2,50 m. Die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) bestätigte im Jahr 2001, dass die Binnenschifffahrt auf der Elbe nur rentabel ist bei 2,20 m bis 2,70 m Fahrrinntiefe bzw. 2,00 m bis 2,50 m Abladetiefe.

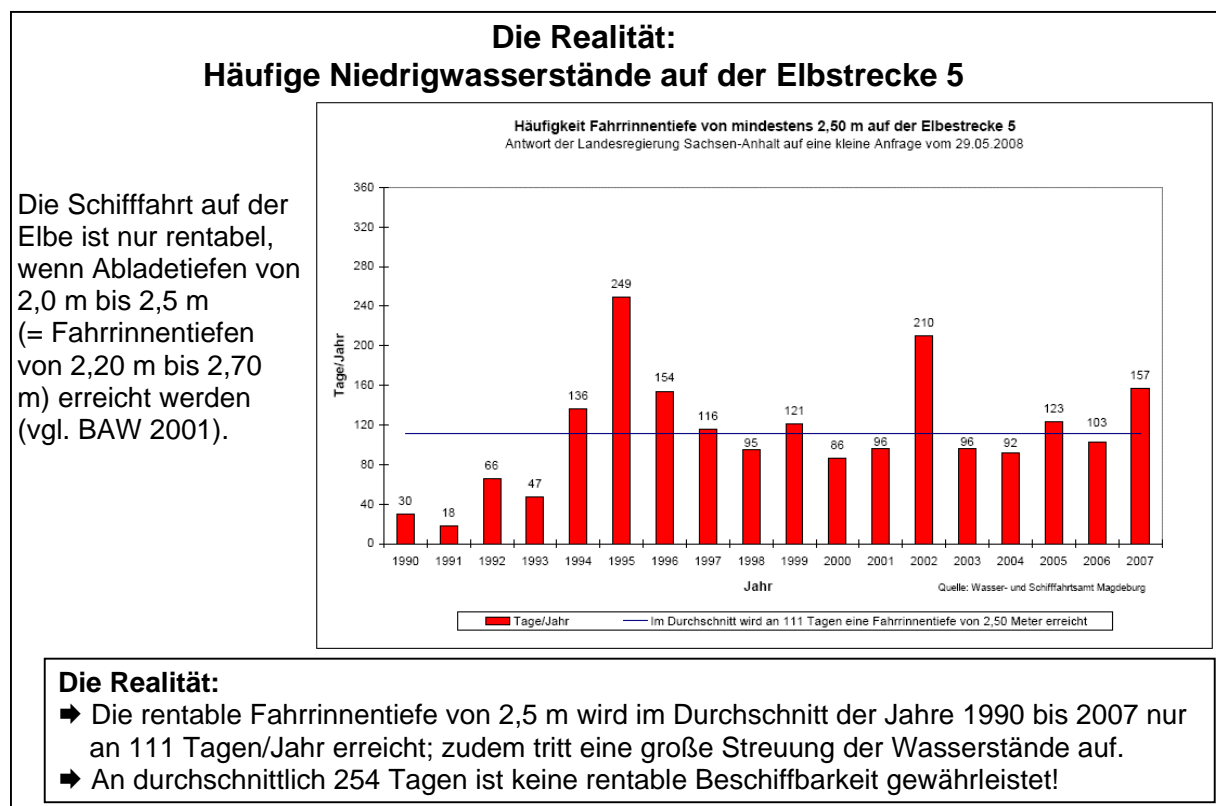


Abb. 3: Häufigkeit einer Mindestfahrrinntiefe von 2,50 m auf der Elbestrecke 5

Quelle: Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg auf Anfrage der Landesregierung Sachsen-Anhalt 2008.

⁸ Inzwischen ist dieser Satz von der Homepage des Vereins zur Hebung der Saaleschifffahrt genommen worden, weil er ganz offensichtlich einen Fakt gegen den Saalekanal verkörpert.

Abb.3 zeigt die Häufigkeit einer Mindestfahrrinntiefe von 2,50 m (Elbstrecke 5 – Magdeburg) im Zeitraum 1990 bis 2007. Die Zahlen zeigen, dass diese Häufigkeit von 18 bis 249 Tagen enorm schwankt und im Mittel bei 111 Tagen liegt, so dass durchschnittlich an 254 Tagen im Jahr keine rentable Beschiffbarkeit möglich war.

Erwähnenswert ist, dass nach dem dramatischen Elbehochwasser 2002 durch Regierungsbeschluss ein Ausbaustopp verfügt und das Unterhaltungsziel auf das Erreichen einer Fahrrinntiefe von 1,60 m an mindestens 345 Tagen festgelegt wurde. Infolge des klimawandelbedingten Wasserdefizits bzw. der Zunahme der Niedrigwasserperioden an der Elbe (vgl. PIK 2006) wird dieses Ziel aber trotz realisierter Ausbaumaßnahmen zur Elbeeintiefung (Schotterungen, Bühnenverlängerungen in der Flussmitte etc.) nicht mehr erreicht (in den letzten Jahren im Schnitt nur noch an ca. 250 Tagen im Jahr). Die anvisierten – und schon nicht mehr erreichten – 1,60 m Fahrrinntiefe erlauben keinen logistiksicheren Zugriff⁹ auf Binnenschiffe mit einer für rentable Schifffahrt benötigten Fahrrinntiefe von 2,30 m bis 2,50 m, so dass nach dem Bau des Saalekanals Verlagerungsentscheidungen vom LKW bzw. der Bahn auf das Binnenschiff sehr unwahrscheinlich werden, da diese sich in aller Regel nicht rechnen (vgl. Abb.4).¹⁰ Selbst die Planco Consulting GmbH gesteht ein: „Erforderlich sind möglichst tagesstabile Fahrrinnen von ausreichender Tiefe und Breite sowie moderate Fließgeschwindigkeiten.“ (Planco Consulting GmbH 2007, S. 41).

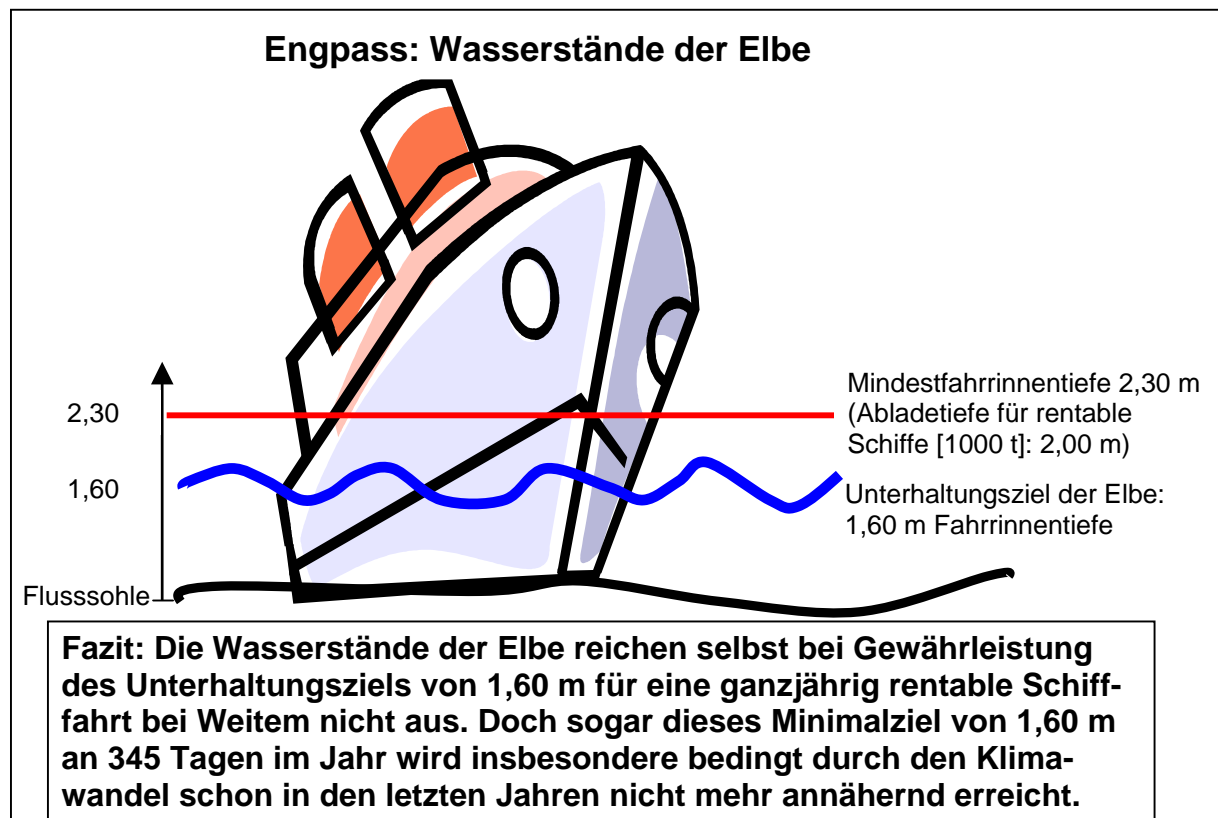


Abb. 4: Engpass: Wasserstände der Elbe
Quelle: H.-U. Zabel.

⁹ Logistiksicherer Zugriff bedeutet flexiblen, i.d.R. Just-in-Time bzw. tagaktuellen Zugriff entsprechend dem Terminwunsch des Kunden auf Basis von zugriffssichernden Verträgen.

¹⁰ Im Magdeburger Landtag wurde dem Autor eine Information „zugespielt“, dass Vertreter der betreffenden Unternehmen geäußert hätten, den Saalekanal zur Erpressung niedriger Bahngebühren, nicht aber zur Transportverlagerung benutzen zu wollen.

Die Unterstellung, dass Unternehmen bei Vorhandensein des Saalekanals eine Transportverlagerung auf das Binnenschiff vornehmen werden, ist also offensichtlich unzutreffend. Die Verlagerungsentscheidung ist vielmehr betriebswirtschaftlich zu fundieren bzw. zu hinterfragen. Dazu sind zahlreiche Kosteneinflussgrößen bzw. -komponenten zu berücksichtigen, wie:

- optimale Bestellmengen,
- optimales Absatzprogramm,
- optimale Bestell- bzw. Absatzrhythmen,
- Transport- und Logistikkosten insbes. unter Beachtung eines ggf. zusätzlichen Umschlages,
- Opportunitätskosten im Kostenvergleich,
- Ausfallwahrscheinlichkeit, -verteilung und -kosten,
- Transportzeiten,
- Transportqualität,
- Regress- und Kompensationsbedingungen,
- Mengenrabatte,
- Preiselastizitäten,
- Subventionen,
- Zukunftssicherheit des Zugriffs etc.

Insgesamt sind Verlagerungsentscheidungen unter Beachtung dieser Einflussgrößen in ihren realen Ausprägungen eher unwahrscheinlich insbesondere wegen der Unzuverlässigkeit bzw. Unberechenbarkeit und des insgesamt zu geringen Zugriffs auf den Verkehrsträger Binnenschiff sowie die relativ geringe Flexibilität, Kostenstabilität und Geschwindigkeit des Binnenschiffes und die hohen Umschlagskosten.

Dies wird nachdrücklich durch den Fakt unterstrichen, dass Elbanrainer mit zu den potentiellen Nutzern des Saalekanals vergleichbaren Transportgütern (z.B. Kaliwerk Zielitz, Kieswerke Barby, Weizenverarbeiter Cerestar Barby, SKW Piesteritz) nicht bzw. nur marginal auf das Binnenschiff verlagern.

Zu beachten ist ferner, dass Binnenschiffe mit Transportvolumina von ca. 1000 t (auch Europaschiffe mit 1350 t) nicht mehr gebaut werden, was gegen deren Rentabilität aus Sicht der Reeder spricht und zukünftige Verlagerungsentscheidungen noch unwahrscheinlicher macht, zumal die Präsenz der Schiffe an der Elbe wegen der zunehmenden Niedrigwasserperioden ökonomisch nicht bzw. kaum noch gerechtfertigt ist, so dass der Zugriff auf das Binnenschiff auch in Phasen ausreichender Wasserstände kaum noch gegeben sein dürfte. Hinzu kommt, dass bei dem früher oder später zu erwartendem Wegfall der Schiffsdieselsubventionen sowie der enormen Unterhaltungskosten das endgültige ökonomische Aus der Binnenschiffahrt auf Saale und Elbe bei gesamtwirtschaftlich ganzheitlicher Bilanzierung zu erwarten ist.

3.4 Exkurs: Fehlerhafte Gutachten

Zur Rechtfertigung des Saalekanals wird von den Befürwortern und einigen Behörden (auch Planungsbehörden) vor allem ein diesbezügliches Gutachten der Planco

Consulting GmbH aus dem Jahr 2004 (vgl. Planco Consulting GmbH 2004) herangezogen, in dem ein NKV von 2,3 präsentiert wird.¹¹ Dieses NKV ist fehlerhaft.

Auf der Kostenseite werden ca. 80 Mio. € veranschlagt.¹² Darin enthalten sind jedoch immer noch nicht die im Ergebnis des ROV resultierenden Kostenerhöhungen, die nach überschlägigen Grobschätzungen 50-90 Mio. € betragen dürften. Die Trasse ist um ein Drittel verlängert. Außerdem fallen offensichtlich erhebliche Zusatzkosten an, da Infrastruktur (Straße, Gas-, Strom- und Wasserleitungen) verlagert werden muss. Außerdem fehlen in der Kalkulation wesentliche externe Kosten aus Schäden, Entaignungen, Nutzenentgang etc., welche ggf. die Baukosten übersteigen können.¹³

Auf der Nutzensseite werden unrealistische bzw. fehlerhafte Angaben zugrundegelegt, die zu einer „Hochrechnung“ des Nutzens führen:

1. Die Wasserstände bzw. Wasserstandsprognosen der Elbe werden verfälscht dargestellt, indem Wasserstände der Jahre 1970 bis 2000 als Prognosebasis benutzt werden. Innerhalb dieser Zeitspanne befinden sich aber die „Nässejahre“ der Elbe der Jahre 1973 bis 1986. Die Planco Consulting GmbH kommt auf Basis dieser der Wirklichkeit widersprechenden Daten zu dem Schluss, dass eine ausreichend rentable Beschiffbarkeit der Elbe durch eine Abladetiefe von 200 cm an 221 Tagen bzw. 1,60 m an 298 Tagen gegeben sei (vgl. Planco Consulting GmbH 2004, S. 8). Das ist doppelt falsch: Eine logistiksichere Schifffahrt ist auch bei einem Zugriff an 221 Tagen eines Jahres nicht gegeben. So fordern der Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI) und die Schifffahrtsverbände in einem Positionspapier im Jahr 2003 durchgängige Fahrrinntiefen von 2,70 m als Basis rentabler Schifffahrt. Außerdem belegen die realen Daten des Wasser- und Schifffahrtsamtes Magdeburg 2008, dass in den Jahren 1996 bis 2000 (also einem Zeitraum, zu dem die Planco Consulting GmbH 2004 Zugriff hatte) eine Fahrrinntiefe von 2,20 m bzw. 2,40 m (entspricht etwa der Abladetiefe von 2,00 m) nur an durchschnittlich 150 bzw. 133 Tagen im Jahr erreicht wurde (bei der Beladung von Europaschiffen mit 1350 t in diesem Zeitraum lediglich an 99 Tagen und in den Jahren 2004 bis 2007 nur noch an 88 Tagen; die letztgenannten Zahlen machen den klimawandelbedingten Trend hin zu längeren Niedrigwasserperioden an der Elbe im Sommer deutlich – vgl. PIK 2006 und MPI-M 2008, S. 62).
2. Die für die Rentabilitätsrechnung zugrundeliegenden Zuladungen werden, wie bereits oben angesprochen bei der Planco Consulting GmbH mit 1004 t je Schiff angenommen. Die Nutzenberechnung basiert dabei wesentlich auf Angaben der potentiellen Nutzer zu deren Verlagerungsabsicht.¹⁴ Real wurden auf der Elbe jedoch im Durchschnitt der letzten 10 Jahre nur 317 t transportiert (vgl. WSD Ost).

¹¹ Bemerkenswert und aufschlussreich ist, dass die Planco Consulting GmbH zu einem früheren Zeitpunkt für den Saaleausbau ein NKV von 13,1 errechnet hat (vgl. Planco Consulting GmbH 2003), dass in vorhergehenden Projekten immer wieder die Kosten „heruntergerechnet“ und die Nutzen „hochgerechnet“ wurden, und auf dieser Basis Fehlinvestitionen realisiert wurden.

¹² Offizielle korrigierte Meldungen sprechen bereits von 100 Mio. € (vgl. Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg, Pressekonferenz 17.06.2008).

¹³ „Im Bereich der Identifizierung der externen Kosten werden zwar Lärm- und Luftemissionen bewertet, die Wirkungen auf die Natur und Landschaft spielen hingegen noch keine bzw. nur eine untergeordnete Rolle.“ (IÖW 2007, S. 5).

¹⁴ Im Magdeburger Landtag erfuhr der Verfasser, dass die potentiellen Verlagerer nicht bereit waren, irgendwelche Verlagerungsverpflichtungen einzugehen.

Dass die Aussagen von der Planco Consulting GmbH aus dem Jahr 2004 als Entscheidungsbasis im PFV ungeeignet sind, belegen neben den o.g. Daten weitere Fakten:

1. Die gesamten Planungsaktivitäten gehen von fehlerhaften Wachstumspfaden der Binnenschifffahrt auf Saale und Elbe aus. So wurde im BVWP 1992, aus dem die Zweckmäßigkeit eines Saaleausbaus abgeleitet wurde, von einem prognostizierten Verkehrsaufkommen auf der Elbe in Höhe von ca. 11,6 Mio. t im Jahr 2015 ausgegangen. Die Zahlen wurden 2003 auf 4,6 Mio. t korrigiert. Die realen Werte lauten jedoch (vgl. WSD Ost):
 - 2006: ca. 1,0 Mio. t
 - 2007: ca. 0,9 Mio. t
 - 2008: ca. 0,7 Mio. t.

Angesichts dieser "erdrückenden" Zahlen versuchen nunmehr Protagonisten und einige Behörden¹⁵ den angeblichen Boom der Containerschifffahrt auf der Elbe als Rechtfertigungsbasis für den Ausbau von Saale und Elbe zu benutzen. Unter Beachtung der realen Daten erweist sich dieser Boom jedoch ebenfalls als Illusion, wie das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) deutlich macht:

„Eine nachhaltige Entlastung der Straßen- und Schieneninfrastruktur im Hinterland der Seehäfen durch Binnenschifffahrt, insbesondere im wachsenden Segment der Containerverkehre, durch das Binnenschiff ist unter den gegebenen Rahmenbedingungen gegenwärtig nicht zu erwarten. Restriktionen in Bezug auf Fahrrinntiefe, Schleusengröße oder Brückenhöhe schränken die Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit der Binnenschiffe im Hinterland der großen deutschen Seehäfen ein. Da [...] lediglich eine Beladung von Containern in zwei Lagen möglich ist, können auf der Oberelbe verkehrende Binnenschiffe in diesem Marktsegment in der Regel kein wirtschaftlich ausreichendes Entgelt erzielen“ (Bundesamt für Güterverkehr 2007).

2. Die unterstellte Trendfreiheit der Wasserstände gegenüber dem Klimawandel (vgl. BAW 2006, S. 7) ist falsch (vgl. PIK 2006; DIW 2008; MPI-M 2008).
3. Auch die Aussagen zu den Einspareffekten bei den Transportkosten sowie die Aussagen zum ökologischen Verkehrsträgervergleich sind unhaltbar (vgl. die Gegenpositionen in Pkt. 3.2 und 3.5).

Insgesamt ist durch die Fakten belegt, dass der Saalekanal allein (ohne den Elbeausbau) keinen bzw. kaum Nutzen bringen kann.

Bemerkenswert ist, dass selbst die Planco Consulting GmbH vor dem Anstehen des Gutachtens 2004 und der mit diesem Gutachten verbundenen Ambition des Saaleausbaus unter den Bedingungen des Ausbaustopps der Elbe diese Einschätzung geteilt hat: „[...] deutlich, dass Verkehre von/nach Regionen elbaufwärts der Saale von den erwogenen Ausbaumaßnahmen (Staustufe Klein Rosenberg bzw. alternativ

¹⁵ So etwa der Direktor der WSD Ost auf dem Elbesymposium im Oktober 2008.

Schleusenkanal) aufgrund der Restriktionen der relevanten Elbabschnitte nicht bzw. nur unwesentlich profitieren können.“ (Planco Consulting GmbH 2003, S. 2).

„Auch im Versand elbabwärts kann bei einer Abladetiefe von 2,0 m an nur 213 Tagen (1,8 m an 252 Tagen) nicht davon ausgegangen werden, dass wirtschaftliche Binnenschiffverkehre ganzjährig möglich werden.“ (Planco Consulting GmbH 2003, S. 4).

Auch der Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt (BDB) gesteht dies unumwunden ein: „Daher geht auch der Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt davon aus, dass es allein durch den Saaleausbau keine nennenswerte Belebung der Binnenschifffahrt geben wird.“ (zitiert nach Petry/Klauer 2005, S. 2).

Auch das Umweltbundesamt (UBA 2008, S. 5) attestiert dem Saalekanal „keine adäquaten Nutzenserwartungen.“

Das Institut für ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW) stellt verallgemeinernd fest: „Generell ist festzustellen, dass sämtliche Prognosen zu der Entwicklung des Güterverkehrs sowohl auf der Saale als auch auf der Elbe bei weitem überzogen waren. Dementsprechend basieren die Nutzen-Kosten-Analysen auf Eingangsdaten, die bei weitem überhöht waren und demzufolge den Nutzen dieser Maßnahmen weit überschätzt haben. Die revidierten Daten von Planco zur Saale [...] erweisen sich ebenfalls als hochgradig optimistisch, gleichwohl ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis mit 2,3 sehr niedrig. [...] Bei anderen Verkehrswegprojekten werden Projekte mit solch geringem Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht in Angriff genommen.“ (IÖW 2007, S. 8).

3.5 Zum Nutzen-Kosten-Verhältnis

Eine exakte analytische Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses bedingt, alle Kosten und Nutzen des Vorhabens Saalekanal zu berechnen und einzubeziehen. Zu den Kosten zählen vor allem:

- a) Planungskosten,
- b) Baukosten,
- c) Unterhaltungskosten,
- d) Kosten für Flächenausgleich, Entschädigungen (ggf. Gerichtskosten etc.),
- e) Opportunitätskosten,
 - entgangener Nutzen aus bisheriger Nutzung der betroffenen Flächen,
 - entgangener relativer Nutzenzuwachs bzw. entgangene Kosteneinsparungen aus der Nutzung alternativer Verkehrsmittel bzw. Investitionen
- f) Folgekosten aus verändertem Wasserdargebot (Wassermangel),
- g) (weitere) externe Kosten
 - Kostenerhöhung durch zusätzliche Umweltbelastungen durch das Binnenschiff gegenüber der Bahn
 - (sonstige) Folgekosten der Gesellschaft aus dem Natureingriff (Störung des Naturhaushaltes, Artenbeeinträchtigung, emissionsbedingte Schäden etc.)
 - externe Kosten aus den Maßnahmen der Bauwirtschaft und der Baumaschinenproduktion; Politikkosten aus politischem Schaden.

Zu berücksichtigen sind auch mentale Beeinträchtigungen und Belastungen (Besitz- und Heimatverlust etc.).

Zum Nutzen gehören:

- a) (ggf.) Gewinnsteigerungen bei den kanalnutzenden Unternehmen und sonstigen Akteuren,
- b) (ggf.) höhere Steuereinnahmen des Staates durch die Gewinnsteigerung,
- c) (ggf.) Einsparung von externen Kosten und Opportunitätskosten.

Nur eine ökologisch erweiterte Nutzen-Kosten-Rechnung kann hier aufschlussreiche und fundierte Ergebnisse bringen. Zur Methodik liegen in der Literatur Vorschläge – etwa der Autoren Hampicke, Petschow, Hartje, Meyerhoff, Neubert, Dehnhardt vor (vgl. stellvertretend Dehnhardt/Meyerhoff 2002).

Im Planco-Gutachten (vgl. Planco Consulting GmbH 2004, S. 35) wird unter Negierung dieses Erfordernisses ein NKV von 2,3 berechnet.

Dieses NKV ist, wie oben bereits verdeutlicht, falsch, weil

1. die Nutzensberechnungen auf den Verlagerungsangaben potentieller, eventueller Nutzer basieren und dabei Schiffsladungen von 1004 t unterstellt werden, während real im Schnitt der letzten 10 Jahre lediglich ca. 320 t auf der Elbe transportiert wurden (vgl. WSD Ost),
2. eine Einsparung an externen Kosten durch Emissionsreduktionen des Binnenschiffes gegenüber einem Bahn-Lkw-Mix in der Größenordnung von 10,5% (vgl. Planco Consulting GmbH 2004, S. 35) eingerechnet wird. Es ergibt sich aber im Gegenteil eine Erhöhung externer Kosten, da, wie bereits oben verdeutlicht, nach Aussagen zahlreicher unabhängiger Gutachten – lediglich die Planco Consulting GmbH kommt zu einem anderen Befund – das Binnenschiff – mit Ausnahme von Lärm – höhere Emissionen als die Bahn verursacht¹⁶;
3. die Planungs- und Baukosten mit 80 Mio. € zu niedrig angesetzt sind,
4. zahlreiche und wesentliche bzw. hohe Kosten in die Berechnung nicht einbezogen wurden (vgl. Posten d), e), f), g) der Kostenaufzählung),
5. eine ökologisch erweiterte Nutzen-Kosten-Rechnung unterbleibt.

Korrigiert man das von der Planco Consulting GmbH berechnete NKV von 2,3 (lediglich) um die unter 1. bis 3. aufgeführten Fakten, ergibt sich folgende Berechnung (vgl. auch Abb.5):

¹⁶ Literaturangaben sind in 3.2 enthalten. Als Bezugspunkt ist die Bahn anzunehmen, da es alternativ um Ausbau bzw. Nutzung der Bahn (die Notwendigkeit der Reduktion des Lkw-Verkehrs ist Konsens) geht.

Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)

1. NKV nach der Berechnung der Planco Consulting GmbH 2004: $NKV(\text{Planco}) = 2,3$
 Basis:
 - a) 1004 t Zuladungen
 - b) 10,5% des Nutzenzuwachses resultieren aus angeblich eingesparten externen Kosten gegenüber LKW/Bahn-Mix
 - c) Kosten von 80 Mio. €
 - d) ausreichende Wassertiefen der Elbe für ganzjährig rentable Schifffahrt (1,5 Mio. t Verlagerung angenommen auf Basis von Angaben der potentiellen Verlagerer)
2. Mehrfach korrigiertes NKV
 - a) Korrektur der Zuladungen (Ist: 320 t statt Plan: 1004 t)

$$NKV(1. \text{Korrektur}) = NKV(\text{Planco}) \times 320/1004 = 0,7337$$
 - b) Korrektur des Nutzenzuwachses (Herausrechnung der Fehlangebe von 10,5%)

$$NKV(2. \text{Korrektur}) = NKV(1. \text{Korrektur}) \times 0,895 = 0,6567$$
 - c) Kostenkorrektur von 80 Mio. € auf 130 Mio.€

$$NKV(3. \text{Korrektur}) = NKV(2. \text{Korrektur}) \times 80/130 = 0,4038$$
 - d) Korrektur auf Basis der realen Wasserstände der Elbe (im Durchschnitt der letzten Jahre nur noch an 111 Tagen Beschiffbarkeit mit 1000 t Zuladung): $NKV \rightarrow 0$, da klimawandelbedingt weiter abnehmende Beschiffbarkeit der Elbe rentable, logistikssichere Verladung unter gegenwärtigen Bedingungen nicht/kaum ermöglicht.

Abb.5: Nutzen-Kosten-Verhältnis des Saalekanals
 Quelle: H.-U. Zabel.

zu 1.): Korrigiert man die Nutzenserwartungen um den Faktor des Verhältnisses der kalkulierten zu den tatsächlichen Schiffsladungen, ergibt sich eine Korrektur des Nutzens um $K_1 = 320/1004 = 0,319$.

zu 2.) Der Nutzenanteil durch angeblich eingesparte externe Kosten wird mit 10,5% beziffert (vgl. Planco Consulting GmbH 2003, S. 35). Das errechnete NKV ist also um den Faktor $K_2=0,895$ zu korrigieren, wenn man diese Fehlannahme herausrechnet. Angemerkt sei, dass die in der Realität demgegenüber vorhandenen Mehrkosten des Binnenschiffes aus externen Effekten hier unberücksichtigt bleiben.

zu 3.) Statt der 80 Mio. € sind ca. 130 Mio. € (defensive Schätzung) anzusetzen. Daraus ergibt sich ein Korrekturfaktor K_3 für das NKV von 0,615.

Durch Berücksichtigung dieser Korrekturfaktoren verändert sich das NKV wie folgt:

$$NKV_{\text{Korr}} = NKV_{\text{Planco}} * K_1 * K_2 * K_3 = 2,3 * 0,319 * 0,895 * 0,615$$

$$NKV_{\text{Korr}} = 0,40.$$

Demnach würde jeder investierte Euro 40 Cent Nutzen bringen.

Allein diese sehr defensiv angesetzten Korrekturen (so sind z.B. die Zusatzkosten zur Verlagerung von Straßen, Gas-, Strom-, Wasser- und Abwasserleitungen bedingt durch die neue Trassenführung noch nicht berücksichtigt) führen zu dem Befund, dass der Saalekanal ökonomisch nicht zu rechtfertigen ist. Er ist eine Fehlinvestition. Bedenkt man, dass weitere Kostenbestandteile einzubeziehen gewesen wären, so wird das NKV sich weiter verschlechtern und die Fehlinvestition wird noch deutlicher. Noch gravierender ist jedoch, dass – wie oben gezeigt wurde – bedingt durch den zunehmend niedrigeren Wasserstand der Elbe rentable Schiffsladungen nicht mehr logistiksicher transportiert werden können, so dass Verlagerungsentscheidungen immer unwahrscheinlicher werden.

Der Saalekanal wird also mit großer Wahrscheinlichkeit nur einen marginalen Nutzen haben und so eine weitere Investitionsruine werden (wie schon vorher Häfen bzw. Ausbaumaßnahmen).

Diese Aussage lässt sich auch durch Behauptungen von Lobbyisten nicht relativieren, dass

- die Zuladungen niedriger als 1000 t sein könnten (1000 t wurden über Jahre als Untergrenze bestätigt; die Tendenz dürfte eher zu steigenden Mindesttonnagen führen, da die Subventionierung der Binnenschifffahrt ggf. zurückgefahren wird und künftige Kostenstrukturen eine Erhöhung der Rentabilitätsgrenze der Tonnagen erwarten lassen; außerdem stehen dem die Rentabilitätsanforderungen bei den Reedern entgegen (s.o.)),
- der Ausweg, auf Containerschiffe auszuweichen, nicht gegeben ist (vgl. die obigen Aussagen und Zitate),
- auch der Ausweg des Umstieges auf Schubverbände nicht realistisch ist, da bei deren Machbarkeit und Rentabilität die Elbeanrainer diesen Ausweg längst nutzen würden.

Zu den Arbeitsplatzwirkungen ist anzumerken, dass natürlich in der Bauphase Arbeitsplätze im Bauwesen geschaffen werden. Dies erbringt jedoch – wie eben gezeigt – keinen zu rechtfertigenden gesamtwirtschaftlichen Nutzen, sondern lässt eher „Schadschöpfung“ (Schaltegger/Sturm 1990, S. 280.) entstehen. Gesamtwirtschaftlich ist es deshalb geboten, diese Investitionssumme alternativ zu nutzen, um dauerhaft Arbeitsplätze zu schaffen, die auch gesellschaftlichen Nutzen stiften (etwa in einem Mix aus Investitionen in den Ausbau von Bildung und Bahn).

Die Arbeitsplatzwirkungen in der Nutzungsphase sind dramatisch negativ, da kaum Arbeitsplätze geschaffen werden (stagnierende Binnenschifffahrt), jedoch an anderen Stellen erheblich Arbeitsplätze verloren gehen (etwa in Landwirtschaft und Tourismus) in der Größenordnung von schätzungsweise 15000 bis 20000 – vgl. auch Schade 2009).

Bezieht man die Nutzenüberlegungen nicht auf das gesamtwirtschaftliche NKV, sondern auf die potentiellen Verlagerer, so werden gemäß Planco Consulting GmbH durch den Saalekanalbau angeblich Verlagerungen von 1,5 Mio. t/Jahr auf das Binnenschiff realisiert werden (vgl. Planco Consulting GmbH 2004, S. 30). Die Planco Consulting GmbH „berechnet“ für jede mit dem Schiff transportierte Tonne eine Kosteneinsparung von 2,54 € je Tonne (vgl. Planco Consulting GmbH 2004, S. 29). Diese Berechnung ist falsch, weil

- das Verlagerungsvolumen um ein Vielfaches überschätzt wird,
- die Kosteneinsparung unter Einbeziehung der Einsparung von 1,50 €/t an externen Kosten (vgl. Planco Consulting GmbH 2004, S. 31) berechnet wird, die externen Kosten demgegenüber aber beim Binnenschiff höher als bei der Bahn sind (vgl. Pkt. 3.2); die 1,50 €/t wären also nicht nur abzuziehen, sondern die höheren externen Kosten wären einzubeziehen gewesen,
- der Kostenvergleich (neben weiteren erhöhten Kosten des Kanalbaus) nicht die enormen Subventionen der Binnenschifffahrt auf Saale und Elbe berücksichtigt; so werden allein auf der Binnenelbe für Unterhaltungsmaßnahmen und Verwaltung (die fast ausschließlich der Binnenschifffahrt dienen) jährlich 40 Mio. € aufgewendet (Antwort der Bundesregierung vom 18.1.2008 Drucksache 16/7646, S. 5). Bei einem Mengenaufkommen von 0,7 Mio. t Schiffsladungen im Jahre 2008 wird also jede auf der Mittelelbe transportierte Tonne (zusätzlich zur Subventionierung des Schiffdiesels) mit 44,44 €/t subventioniert. Würden tatsächlich, wie von der Planco Consulting GmbH angenommen, 1,5 Mio. t durch den Saalekanal zusätzlich transportiert werden, ergäbe dies immer noch eine Subventionshöhe von 18,18 €/t. Statt der errechneten Kosteneinsparung von 2,54 €/t würden also (nach Abzug der 1,50 €/t fälschlicherweise einbezogenen Nutzens) 17,14 €/t Zusatzkosten anfallen (die bei jeder weniger als 1,5 Mio. t verlagerten Tonne noch steigen).
- Bezieht man etwa die weiteren erheblichen Subventionen des Schiffdiesels mit ein, dann lässt sich leicht erkennen, dass die Maßnahmen zur Gewährleistung der Binnenschifffahrt auf der Elbe und der Saale (verstärkt nach dem Bau des Saalekanals) gesamtwirtschaftliche Fehlinvestitionen darstellen.

Für die Wirtschaft (auch die ortsansässige) ist der Saalekanal aber vor allem eine Fehlinvestition, weil Verlagerungsentscheidungen auf das Binnenschiff sich wegen des unkalkulierbaren und zu geringen Zugriffes verbieten. Somit gilt letztendlich:

Der Saalekanal schadet der Wirtschaft:

1. Die Wirtschaft muss den Saalekanal mitfinanzieren (Steuern).
2. Die Möglichkeiten zu Investitionen zur Verbesserung der Qualität des Verkehrsträgers Bahn, sowie zur Kostensenkung bei der Bahn werden eingeschränkt (Nutzenentgang bzw. Entzug von Kostensenkungspotentialen).
3. Die Binnenschifffahrt wird überproportional subventioniert, was wiederum von der Wirtschaft mitfinanziert werden muss (allein im Bereich der mittleren Elbe 40 Mio. € je Jahr bei einem Transportvolumen von 0,7 Mio. t je Jahr).
4. Die Wirtschaft hat keinen Exklusivnutzen vom Saalekanal, da die trotz der realisierten Ausbaumaßnahmen klimawandelbedingt weiter sinkenden Elbwasserstände einen logistiksicHERen Verkehrszugriff immer mehr verhindern.
5. Der Saalekanal erzeugt im Verbund mit dem real betriebenen Elbeausbau Negativeffekte (Arbeitsplatzverluste im Bereich von Tourismus, Land- und Forstwirtschaft etc.) und Schäden, die zusätzliche Belastungen und Kosten für die Wirtschaft bedeuten (Hochwasser- und Dürreschäden, Gesundheitsbelastungen, Ernteauffälle etc.).

6. Die Wirtschaft wird an Klimaschutzmaßnahmen beteiligt (z.B. über den gesetzlich vorgeschriebenen Emissionshandel zur Senkung der Kohlendioxidemissionen). Gleichzeitig wird sie absurderweise beim Bau des Saalekanals gezwungen, diesen mitzufinanzieren und so zur Verstärkung des Kohlendioxidausstoßes (Zerstörung der CO₂-senkenden Auenwälder) beizutragen, um im nächsten Schritt zu weiteren kostentreibenden CO₂-Senkungsmaßnahmen (oder zum Tragen der noch gravierenderen Schäden, etwa durch vermehrte Hochwasser-, Sturm- oder Dürreschäden) gezwungen zu werden.

Als Fazit zum Nutzen ist zu konstatieren: Der Saalekanal ist im gesamtwirtschaftlichen Investitionskalkül nicht annähernd zu rechtfertigen. Es ist zu erwarten, dass der Saalekanal eine Investitionsruine werden würde (vgl. auch UBA 2008, S. 5).

Auch unter dem Blickwinkel der Subventionierung von Arbeitsplätzen und Regionalwirtschaft ist der Saalekanal eine Fehlinvestition und für die Unternehmen in der Summe ökonomisch schädlich, weil kostenbelastend. Das gilt angesichts der klimawandelbedingt zunehmenden Niedrigwasserperioden auf der Elbe selbst für die potentiellen Verlagerer auf das Binnenschiff, da ein logistiksicherer Zugriff darauf in Zukunft nur in nichtkalkulierbaren Ausnahmefällen gegeben sein wird, die Verlagerungsentscheidungen ökonomisch in aller Regel verbieten.

4. Zusammenfassung

Der Bau des Saaleseitenkanals ist gesamtwirtschaftlich nicht zu verantworten, da er in allen Aspekten der Entscheidungsfindung negativ zu beurteilen ist (vgl. auch Abb. 6).

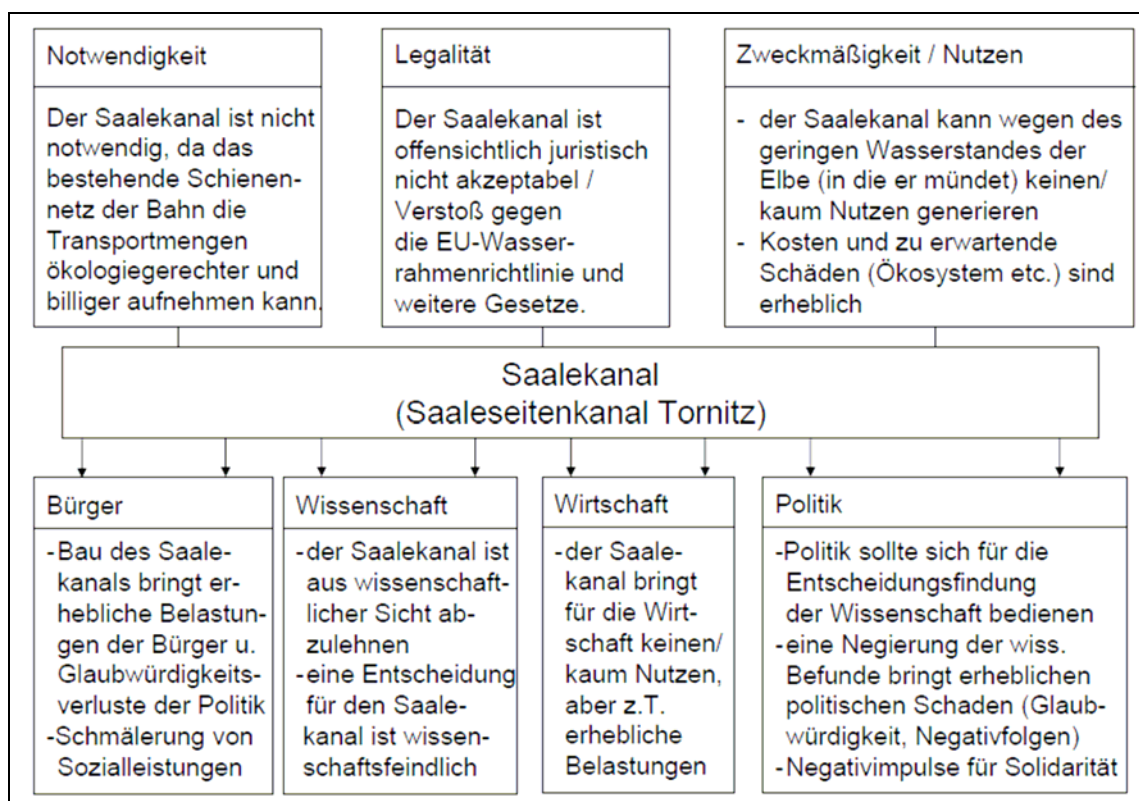


Abb.6: Saalekanal – Entscheidungsaspekte und Adressaten
Quelle: H.-U. Zabel.

1. Es ergeben sich erhebliche juristische Bedenken (so wird beispielsweise die EU-WRRL verletzt).
2. Der Saalekanal birgt nicht akzeptable Gefahren ökosystemarer Schädigungen (Stichworte: Wasserhaushalt, Artenvielfalt, Klimaschutz, Biosphärenreservat).
3. Der Saalekanal ist ökonomisch als Fehlinvestition einzustufen, da insbes. bedingt durch die zu geringe Beschiffbarkeit der Elbe (klimawandelbedingte, selbst durch Ausbaumaßnahmen vermutlich letztendlich nicht korrigierbare Niedrigwasserperioden) kaum ein Nutzen generierbar ist (d. h. keine/kaum ökonomisch rentable, logistiksichere Verlagerungen der Verkehre auf das Binnenschiff), so dass die Gesamtbilanz selbst für die potentiellen Verlagerer negativ ausfällt. Auch die Arbeitsplatzwirkungen sind unter Beachtung von Alternativinvestitionen (etwa Bahn plus Bildung) als dramatisch negativ einzustufen.
4. Würde der Saalekanal trotz der eindeutigen wissenschaftlichen Gegenbefunde dennoch gebaut werden, drohte erheblicher politischer Schaden:
 - Die Negierungen der wissenschaftlichen Befunde zugunsten von Partialinteressen werden als Demokratiedefizite mit Glaubwürdigkeits- und Vertrauensverlusten gegenüber der Politik wahrgenommen und schüren Politikverdrossenheit oder sogar Extremmeinungen.
 - Die Vergeudung von Steuergeldern in Zeiten massiver und spürbarer Versorgungs- bzw. Leistungseinschnitte für viele Menschen verstärken diese Politikfolgen und führen real zunehmend Menschen in die Verelendung.
 - Die offenkundig ungerechtfertigte Inanspruchnahme von Mitteln für regionale Vorhaben diskreditiert die anspruchsfordernde Region und schwächt die Bereitschaft zur Umverteilung und Solidarität. Dies kann für die gesamte „Ostförderung“ ggf. sehr kontraproduktive Diskussionen und Ergebnisse auslösen.
 - Der Saaleausbau kann ggf. politisch als Einstieg in noch viel verheerendere Steuergeldverschwendungen und Naturzerstörungen (mit der Folge katastrophaler Kostenexplosionen für die Wirtschaft) gesehen werden und wirken.
5. Der Saalekanal ist auch deswegen nicht notwendig, weil die Bahn alle relevanten Verkehrsströme (auch die prognostizierten) aufnehmen kann (vgl. Westenberg 2008).

Fazit: Die ökonomische Vernunft und die Verantwortung gegenüber dem Steuerzahler, der Natur und zukünftigen Generationen verbieten den Bau eines Saalekanals bei Tornitz.

Verantwortungsbewusstsein dokumentiert sich vor allem darin, die vorliegenden wissenschaftlichen Befunde unabhängiger Institutionen (UBA, BMU, BAG, UFZ, MLU Halle-Wittenberg etc.) in die Entscheidungsfindung einzubeziehen.

Literaturverzeichnis

BAG (Bundesamt für Güterverkehr) (2007): Marktbeobachtung Güterverkehr – Sonderbericht zur Entwicklung des Seehafen-Hinterlandverkehrs, Berlin 2007

BAW (Bundesanstalt für Wasserbau) (2006): Untere Saale – Schleusenkanal Tornitz – Bezugswasserstände, Karlsruhe 2006.

BAW (Bundesanstalt für Wasserbau) (2001): Zeitabhängiger Vergleich der Fahrrinntiefen in der Gesamtstrecke Magdeburg-Halle (Elbe-Saale), im Auftrag des Wasser- und Schifffahrtsamtes Magdeburg, Karlsruhe 2001.

BfN (Bundesamt für Naturschutz) (2009): Naturschutzgebiete, Stand Dezember 2007. URL: http://www.bfn.de/0308_nsg.html [Abrufdatum: 21.07.2009].

BfN/DTV (Bundesamt für Naturschutz/ Deutscher Tourismusverband e.V.) (2005): Natur, Erlebnis, Angebote- Entwicklung und Vermarktung, Bonn 2005.

BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen) (2002): Bundesverkehrswegeplan 2003. Grundlagen für die Zukunft der Mobilität in Deutschland, Berlin 2002.

Dehnhardt, A. / Meyerhoff, J. (2002): Nachhaltige Entwicklung der Stromlandschaft Elbe. Nutzen und Kosten der Wiedergewinnung und Renaturierung von Überschwemmungsauen, Kiel 2002.

DIW (Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung) (2008): Kosten des Klimawandels ungleich verteilt: Wirtschaftsschwache Bundesländer trifft es am härtesten, DIW-Wochenbericht Nr. 12 - 13, 2008, S.130 - 142.

DNR (Deutscher Naturschutzring e.V.) (2004): Die Zukunft der Europäischen Union: Biodiversität auf der politischen Agenda: Ist die Vielfalt noch zu retten?, Berlin 2004.

IFEU (Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH) (2008): Umwelt und Verkehr, Heidelberg 2008.

INFRAS (2007): Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland, Zürich 2007.

IÖW (Institut für ökologische Wirtschaftsforschung Berlin) (2007): Vorläufige Zusammenfassung der Studie „Bedeutung der Binnenschifffahrt auf der Elbe“, Berlin 2007.

Jessel, B. u.a. (2009): Gesamtkonzept Elbe – Entwicklungsperspektiven einer Flusslandschaft, Dessau/Rosslau 2009.

Klauer, B. (2008): Wirtschaftlichkeit des Ausbaus der Saale immer noch fraglich, Pressemitteilung des Helmholtz Instituts für Umweltforschung vom 17.06.2008.

MPI-M (Max-Planck-Institut für Meteorologie) (2008): Klimaauswirkungen und Anpassung in Deutschland - Phase 1: Erstellung regionaler Klimaszenarien für Deutschland, Hamburg, 2008.

Petry, D. / Klauer, B. (2005): Umweltbewertung und politische Praxis in der Bundesverkehrswegeplanung – eine Methodik illustriert am Beispiel des geplanten Ausbaus der Saale, Marburg 2005.

PIK (Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung) (2006): Klima- und anthropogene Wirkungen auf den Niedrigwasserabfluss der mittleren Elbe: Konsequenzen für Unterhaltungsziele und Ausbaunutzen; Potsdam-Institut für Klimaforschung e.V.; PIK-Report 2006, Version 1.31.

Planco Consulting GmbH (2007): Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Straße, Bahn und Wasserstraße, Essen 2007.

Planco Consulting GmbH (2004): Neubewertung des Ausbaus der Saale unterhalb Calbe bei Verzicht auf Ausbaumaßnahmen an der Elbe, Essen 2004.

Planco Consulting GmbH (2003): Sensitivitätsrechnung zur Bewertung des Ausbaus der Saale unter Berücksichtigung eines an die Ergebnisse der Koalitionsverhandlungen angepasstes Bezugsfallnetz, Abschlussbericht, 2003.

Schade, S. (2009): Die gesellschaftliche und ökonomische Bedeutung der Elberegion unter besonderer Berücksichtigung von Binnenschifffahrt und Tourismus. Diplomarbeit, Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg, Juristische und Wirtschaftswissenschaftliche Fakultät, 2009.

Schaltegger, S. / Sturm, A.(1990): Ökologische Rationalität – Ansatzpunkte zur Ausgestaltung von ökologieorientierten Managementinstrumenten, in: Die Unternehmung – Schweizerische Zeitschrift für betriebswirtschaftliche Forschung und Praxis, Stuttgart 1990, S.273 – 290.

UBA (Umweltbundesamt) (2008): Die Elbe: Schifffahrt und Ökologie ausgewogen miteinander verbinden, Dessau 2008.

UBA (Umweltbundesamt) (2005): Die Bedeutung der Elbe als europäische Wasserstraße, Redaktion Fachgebiet I 3.1, Berlin/Dessau 2005.

UBA (Umweltbundesamt) (2004): Umweltwirkungen der Binnenschifffahrt im Vergleich mit LKW und Bahn; Bericht des Umweltbundesamtes I 3.1 – 69733/1 vom 23.03.2004.

UFZ (Umweltforschungszentrum Leipzig-Halle) (2003): Stellungnahme des Umweltforschungszentrums Leipzig-Halle GmbH zur vorgesehenen Aufnahme des Saalearausbaus in den Bundesverkehrswegeplan, Leipzig 2003.

Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Ost: Statistische Verkehrsberichte 1997-2008, Magdeburg.

Westenberger, P. (2009): Kapazitäten des Güterverkehrs entlang der Elbe auf der Schiene, Dessau 2009.

Zabel, H.-U. (2001): Ökologische Unternehmenspolitik im Verhaltenskontext, Berlin 2001.