

## Bilanz zu einem Jahrhundert-Bauwerk

### 23.07.2010 Die Trogbrücke über die Elbe: Touristisch top – Transport Flop

Die Trogbrücke über die Elbe: Touristisch top – Transport Flop

Seit über sechs Jahren in Betrieb entwickelte sich die Trogbrücke, der Mittelpunkt des Wasserstraßenkreuzes, zu einem Touristen-Magneten. Täglich fahren in der Saison Fahrgastschiffe der Weißen Flotte die "Große Acht". Gebaut wurde das Wasserstraßenkreuz mit einem Kostenaufwand von 500 Millionen Euro jedoch vor allem für den Gütertransport. Laut Prognosen von 1992 sollte sich der Güterverkehr auf dem West-Ost-Wasserweg versechsfachen. Doch die Bilanz ernüchert: Der Verkehr ist seit der Inbetriebnahme des sog. Jahrhundertbauwerkes zurückgegangen. Grüne Politikerinnen ziehen Bilanz, verlangen seriöse Prognosen sowie eine Erfolgskontrolle bei Bauprojekten, um künftige Fehlinvestitionen zu vermeiden.

Die Trogbrücke über die Elbe nördlich von Magdeburg verbindet den Mittellandkanal mit dem Elbe-Havel-Kanal und damit Berlin mit dem Rhein-Ruhr-Gebiet. Vor dem Bau der Kanalbrücke mussten Güterschiffe, die in Ost-West-Richtung und umgekehrt fuhren, zur Elbe absteigen, 11 Kilometer durch die Elbe fahren, um zum Anschlusskanal herauf geschleust zu werden. Damit waren sie von den zwischen Hoch- und Niedrigwasser schwankenden Wasserständen des freifließenden Flusses abhängig. Seit der Eröffnung im Jahr 2003 können große Schiffe mit bis zu 1500 Tonnen Ladung auf dieser Route ganzjährig mit einer Wassertiefe von 4 Metern voll abgeladen fahren.

Das Mammutprojekt wurde bewilligt auf der Basis kühner Prognosen der Planco Consulting Essen von 1992. Die Verkehre sollten auf 18,3 Millionen Tonnen bis 2010 anwachsen. Doch trotz der exponentiellen Verbesserung für die Schifffahrt durch den Bau der Brücke haben die Transporte nicht zugenommen. Im Gegenteil: Wurden ohne Brücke durchschnittlich 3 Millionen Tonnen pro Jahr transportiert, waren es 2009, also sechs Jahre nach Inbetriebnahme, nur noch 2,7 Millionen Tonnen. Das räumt selbst die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost ein.

„Die Trogbrücke ist ein imposantes, vor allem aber teures Bauwerk, das seinen Zweck bislang nicht annähernd erfüllt hat. Hier ist Ursachenforschung angesagt: Wie konnte das Transportvolumens derart überschätzt werden?“, fragt Undine Kurth, Bundestagsabgeordnete aus Sachsen-Anhalt. „Das angestrebte Ziel, Verkehre vom LKW auf das Schiff zu verlagern, wird offenbar trotz bester Schifffahrtsbedingungen nicht erreicht.“

Der Bau von Wasserstraßen sei kein Garant für Verkehrsverlagerungen. Die Grünen halten eine Überprüfung der Mittelverwendung bei Wasserstraßen für dringend erforderlich. Deshalb habe die grüne Bundestagsfraktion den Bundesrechnungshof zur Kontrolle des Mitteleinsatzes an Elbe und Saale eingeschaltet.

„Die gesamte Wasserstraßenpolitik der Bundesregierung gehört auf den Prüfstand. Die Aufgabe der Wasser- und Schifffahrtsbehörden ist es, die Politik seriös zu informieren und nicht ihre Wunschträume zur Realität zu erklären“, sagt Dorothea Steiner, Umweltpolitische Sprecherin der Grünen im Bundestag. „Es ist höchste Zeit den Wunschtraum Saale-Elbe-Kanal endgültig aufzugeben. Gerade dieser Sommer zeigt es wieder, die Seifenblase, die Elbe bis 2010 auf 1,60 Meter vertiefen zu wollen, ist geplatzt!“