

RUNDBRIEF 3/2019

Liebe Mitglieder und Freunde!

Sie erhalten hiermit unseren Rundbrief 3/2019.

Den Schwerpunkt der Ausgabe bildet die reich illustrierte Kurzfassung eines von DWhG-Vorstandsmitglied *Lothar Tölle* am 24. Mai 2019 anlässlich der Jahresmitgliederversammlung des Ingenieurverbandes Wasser- und Schifffahrtsverwaltung während der Schifffahrt auf dem Fluss von Halle bis Bernburg gehaltenen Vortrages über die „Saale - eine alte Wasserstraße mit Zukunft?“.

Wir freuen uns zugleich im Namen des Autors, wenn der Beitrag und auch die übrigen Informationen Ihr Interesse finden.

Es grüßen Sie sehr herzlich

Ihre

Marga Basche und Wolfram Such

► 31. DWHG-FACHTAGUNG

Prof. Dr.-Ing. Klaus Röttcher als Organisator der Veranstaltung und die übrigen Vorstandsmitglieder laden die Mitglieder der DWhG und weitere Interessenten zur bereits angekündigten 31. Fachtagung unter dem Thema „Die Wasserwirtschaft der Lüneburger Heide“ vom 12. bis 14. September 2019 in der Ostfalia Hochschule Suderburg und der Stadt Uelzen herzlich ein.

Anlass ist das 200-jährige Jubiläum des am Standort der Ostfalia Hochschule entwickelten Suderburger Rückenbaus als Verfahren der Wiesenbewässerung. Seine Technik und damaligen Erfolge stehen neben den Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt und die Oberflächengewässer sowie der Hochwasserschutz für die Stadt Hitzacker an der Elbe und die Jeetzelnieferung, die Geschichte und Bedeutung des Elbe-Seitenkanals und seiner Bauwerke im Rahmen einer Ganztagesexkursion im Mittelpunkt der Veranstaltung.

► DIE SAALE - EINE ALTE WASSERSTRASSE MIT ZUKUNFT?

Kurzfassung eines Vortrages auf der 49. Jahresmitgliederversammlung des IWSV am 24.5.2019 von DWhG-Vorstandsmitglied Dipl.-Ing. Lothar Tölle (siehe Seite 6-15)

► VERANSTALTUNGEN

■ JAHRESTAGUNG DER GEORG-AGRICOLA-GESELLSCHAFT 23. - 25.8.2019

Die diesjährige Jahrestagung der Georg-Agricola-Gesellschaft für Technikgeschichte und Industriekultur e.V. (GAG) findet aus Anlass des 525. Geburtstages des Renaissance-Gelehrten, Arzt und Politikers Georgius Agricola (1494-1555) vom 23. bis 25. August 2019 im Stadttheater seiner Geburtsstadt Glauchau statt. Das ausführliche Tagungsprogramm steht auf der Website unter www.georg-agricola-gesellschaft.de zum Download bereit.

Kontakt: GAG, Geschäftsstelle, Kreuzerdriesch 69, 52076 Aachen, E-Mail: info@georg-agricola-gesellschaft.de

■ 34. BWK-BUNDESKONGRESS 19. - 21.9.2019 IN RADEBEUL

Tagungsort: TSW - Tagungszentrum der Sächsischen Wirtschaft, Am Alten Güterboden 3, 01445 Radebeul bei Dresden

19. September 2019: 34. Bundeskongress des BWK,
16:00 - 18:00 Uhr

20. September 2019: Fachforum I: Stoffe in Gewässern

und Verwertung von Sedimenten,
9:00 - 12:05 Uhr
Fachforum II: Hochwasserrisiko-
management und technischer
Hochwasserschutz,
9:00 - 12:05 Uhr

Fachforum III: EU-WRRL und inte-
grierte Gewässerentwicklung
13:15 - 16:15 Uhr

Fachforum IV: Trockenheit 2018
und Klimaanpassungsstrategien,
13:15 - 16:15 Uhr

21. September 2019: Fachexkursion - Wasserwirtschaft-
liche Exkursion zur Baustelle
„Hochwasserrückhaltebecken
Niederpöbel“ sowie Hochwasser-
Lehrpfad Dresden

Weitere Informationen: www.bwk-bund.de und
**Fachzeitschrift Wasser und Abfall, 21. Jahrgang, Heft 6/
Juni 2019**, Springer Vieweg, Herausgeber: Bund der In-
genieure für Wasserwirtschaft und Kulturbau (BWK) e.V.,
Mies-van-der-Rohe-Straße 17, 52074 Aachen,
www.bwk-bund.de

BWK Intern - Nachrichten aus dem BWK, Seite 31-33
**Tagesexkursion der Bezirksgruppe Lüneburg zur Deich-
rückverlegung Böser Ort . Lenzen, Karthansschöpfwerk
Wittenberge, Gnevsdorfer Vorfluter/Elbe - Wehrgruppe
Quitzebel - Havelmündung in die Elbe**, Seite 35-36

Christian Kaehler, Sebastian Fürst, Stefan Cantré und
Fokke Saathof: **Entstehung und statistische Einordnung
der Ostsee-Sturmflut vom 2. Januar 2019**, Seite 44-48,
6 Bilder

■ VERANSTALTUNG ZUM 650-JÄHRIGEN JUBI- LÄUM DES LEINAKANLS AM 7./8. SEPT. 2019

Der Freundeskreis Leinakanal e.V., c/o Vorsitzender Jür-
gen Becker, Helenenstraße 17, 99867 Gotha, Tel.:
03521/24554, schlingelfreunde@aol.de,
www.leinakanal-gotha.de, begeht am 7./8. September
2019 in Gotha das 650. Jubiläum des Leinakanals (1369-
2019) u.a. mit Führungen durch die Leinakanalausstel-
lung im Lucas-Cranach-Haus, 99867 Gotha, Hauptmarkt
17. Nähere Informationen beim Vorsitzenden.
Aus Anlass des Jubiläums gibt der Freundeskreis die
neue Publikation „Quellen und Brunnen im Gothaer
Land“ heraus, die ab August 2019 im Buchhandel, über
das Internet oder direkt beim Verlag erhältlich ist.

► HINWEIS AUF WEITERE VERÖFFENTLICHUNGEN

■ Diplomhistoriker Dr. Matthias Baxmann, Referent für
Denkmale der Technik und Industrie am Brandenburgi-
schen Landesamt für Denkmalpflege und Archäologi-
sches Landesmuseum: **Wasserwege - Schleusen, Wehre
und Kanäle in Brandenburg**, ca. 240 Seiten, farbige und
historische Abbildungen, Format: 17 x 22 cm, gebun-
den, ISBN 978-3-939629-48-1, L&H Verlag Berlin, Bernau-
er Straße 8a, 10115 Berlin, www.lh-verlag.com, Manuel
Lindinger, Tel.: 030/34709515, Fax: 030/34709516, manu-
el.lindinger@lh-verlag.com, Preis: 25,00 €, erscheint im
Sommer 2019

■ Jörg Hartung: **Als der Rhein das Ried überflutete -
Chronik zur Hochwasserkatastrophe von 1882/83 im
Hessischen Ried**, 72 Seiten, Schwarz-Weiß-Abbildungen,
geheftet. Herausgegeben vom Förderverein Hofgut
Guntershausen e.V. - Arbeitsgruppe Stockstädter Hei-
matgeschichte (Exemplar befindet sich in der Ge-
schäftsstelle)

■ Thomas Vasek: **Land der Lenker - Die Deutschen und
ihr Auto**, 192 Seiten, wgb Theiss, Darmstadt, ISBN 978-3-
8062-3928-7, Preis: 25,00 €

■ Bernd Ellerbock: **Der Dortmund-Ems-Kanal - 265 Kilo-
meter Wasserstraße von A bis Z**, 268 Seiten mit ca. 500
Abbildungen, fester Einband, Format: 24 x 22 cm, ISBN
978-3-945594-11-6, erhältlich u.a. beim Verlag DGEG
Medien GmbH, Nordstraße 32, 33161 Hövelhof, Tel.
05257-9352910, medien@dgeg.de

■ Hans Lurweg - im Gespräch mit Frank Vinken
(Bildredakteur: **Erlebnis Rhein - Faszinierende Ansichten
des großen Flusses**, 144 Seiten, zahlr. Farb. Abb., Fest-
einband, ISBN 978-3-8375-1846-7, [www.klartext-
verlag.de](http://www.klartext-
verlag.de)

► 12. SEMINAR DES ARBEITS- KREISES WASSERWIRTSCHAFT AM IUGR E.V. VOM 8. - 10.4.2019

Der mit der DWhG in Kooperation verbundene Arbeits-
kreis Wasserwirtschaft am Institut für Umweltgeschichte
und Regionalentwicklung (IUGR e.V.) in Neubranden-
burg hat vom 8. - 10. April 2019 sein 12. Seminar unter
dem Motto „Ist der Klimawandel noch zu bremsen?“ in
der Heimvolkshochschule am Seddiner See /Land Bran-
denburg veranstaltet.
Die vom Leiter des Arbeitskreis, Herrn Dr. Peter Lösel,
zusammengefasste Dokumentation des Seminars ist
soeben erschienen und liegt in der DWhG-

Geschäftsstelle vor. Sie enthält neben der Eröffnungsansprache, dem Bericht über die Arbeit und die bisherigen Aktivitäten des Arbeitskreises Wasserwirtschaft sowie dem Schlusswort des Leiters mit Einschätzung des Seminars die Powerpoint-Präsentationen der folgenden vier Vorträge

– „Wasserknappheit, Klimawandel, Welternährung“ von Prof. Dr. Dieter Gerten, Coordinator Earth Modelling, Institut für Klimafolgenforschung, Potsdam; zum Nachlesen ist vom Referenten D. Gerten das Buch „Wasserknappheit, Klimawandel, Welternährung“ im Verlag C.H. Beck erschienen.

– „Entwicklung von Seen im Klimawandel: Welche Auswirkungen und Konsequenzen ergeben sich aus dem Gewässerschutz“ von Dr. Michael Hupfer, Leibniz-Institut für Gewässerökologie und Binnenfischerei, Berlin,

– „Wasser im Klimawandel in Oranienburg“ von Prof. Dr.-Ing. Stefan Kaden,

– „Technische Dienstleistungen für Energieversorger, Wasserverbände, Kommunen und Industrie“ von André Hartke, Geschäftsführer Energie Mess- und Servicedienst GmbH,

– Die Vorstellung des Fachbuches „Wasserbewirtschaftung in der DDR - Entwicklung, Leistungen und Ergebnisse einer Wasserbewirtschaftung nach Flussgebieten“ durch die beiden Verfasser und Mitglieder des Arbeitskreises Martin Simon und Dr. Karl-Heinz Zwirnmann, auf dessen Erscheinen bereits im Rundbrief 2/2019 (Seite 6) eingegangen worden ist.

Der Leiter des Arbeitskreises, Dr. Peter Lösel, stellte fest, dass mit der Durchführung der insgesamt stattgefundenen 12 wissenschaftlichen Seminare und der Herausgabe von zwei Büchern über die Wasserwirtschaft der DDR sowie der Übergabe einer Vielzahl von Dokumentationen an das Archiv des IUGR e.V. an der Hochschule Neubrandenburg die bei Bildung des Arbeitskreises am 16. 1.2007 gesteckten Ziele im Wesentlichen erreicht worden sind. Nach dem Ergebnis einer Abstimmung am Schluss des Seminars stellt der Arbeitskreis Wasserwirtschaft seine Tätigkeit mit Ablauf des Jahres 2019 ein. Zur weiteren Kontaktpflege und zum Gedankenaustausch sollen jährlich zwanglose Zusammenkünfte möglichst an einem zentralen Ort stattfinden.

► BLICK IN ZEITSCHRIFTEN

Industriekultur- Denkmalpflege, Landschaft, Sozial-, Umwelt- und Technikgeschichte, 25. Jahrgang, 87. Heft, Ausgabe 2/2019 (Auszug)

Herausgeber: Landschaftsverband Rheinland/LWL-Industriemuseum und Landschaftsverband Westfalen-

Lippe/LWL-Industriemuseum

Schwerpunkt: Verkehrsweg Rhein

Alexander Kierdorf: **Verkehrsweg Rhein - Stichworte zu einer langen Geschichte**, Seite 2-3

DWhG-Vorstandsmitglied Dr. Eckhard Schinkel: **Frachtschifffahrt auf dem Rhein**, Seite 4-5

Barbara Ritter: **Seit 1815 sorgt eine Zentralkommission für die freie Rheinschifffahrt (ZKR)**, Seite 6-7

Elmar Scheuren: **Flößerei auf dem Rhein**, Seite 8-9

Markus Krause: **Vom Raddampfer zum Motorschiff - zur Geschichte der Köln-Düsseldorfer**, Seite 10-11

Bernhard Weber: **Der Hafen Duisburg, das Museum der Deutschen Binnenschifffahrt in Duisburg-Ruhrort**, Seite 12-13

Hans-Peter Bärtschi: **Die Schweizer Rheinhäfen und ihre Verladeanlagen**, Seite 14-15

Rasmus Radasch, Alexander Kierdorf: **Hafen-Drehbrücken im Rheinland**, Seite 16-17

DWhG-Vorstandsmitglied Dr. Eckhard Schinkel: **Arbeit unter Wasser - der Taucherschacht „Kaiman“**, Seite 18-19

Helmut Albrecht: **Georgius Agricola, geboren 1494 in Glauchau/Sachsen, gestorben 1555 in Chemnitz, beigesezt in Zeitz**, Glauchau ist Ort der Jahrestagung der Georg-Agricola-Gesellschaft (siehe unter Veranstaltungen)

► PLANUNG EINES SCHIFFSTUNNELS AN DER NORWEGISCHEN SEEKÜSTE

In der Tageszeitung „Die Welt“, Ausgabe vom 25. Mai 2019, ist unter der Überschrift „Mitten durch statt außen rum“ ein Artikel über ein bisher weltweit einzigartiges Projekt erschienen. Die etwa 60 km südwestlich der Küstenstadt Ålesund an der Norwegischen See gelegene Halbinsel Stad soll an ihrer engsten Stelle mit einem Schiffstunnel durchbohrt werden, um die bei ihrer Umfahrung drohenden gefährlichen Stürme und Untiefen künftig zu vermeiden (s. Bildausschnitt).

Die Gewässer um die Halbinsel gelten als die schwierigsten und gefährlichsten Norwegens.



Der Tunnel würde mit einer Höhe von 33 Metern über

dem Meereswasserspiegel bei einer Länge von rund 1,7 Kilometer genügend Tiefgang auch für die Schiffe der die Küstenorte anlaufenden Hurtigruten bieten. Nach umfangreichen Prüfungen und Vorlage einer Machbarkeitsstudie und derzeit laufenden Untersuchungen zur Gesteinsqualität soll mit dem Bau im Jahr 2022 begonnen werden. Die Fertigstellung ist für 2023 in Aussicht genommen.

► Förderverein „Nachhaltige Bewässerung und Wasserwirtschaft im ländlichen Raum“ in Suderburg gegründet

Am 27.6.2019 wurde der **Förderverein Nachhaltige Bewässerung und Wasserwirtschaft im ländlichen Raum** an der Ostfalia Hochschule in Suderburg gegründet. Der Verein bildet die Schnittstelle zwischen der Forschung und den Akteuren aus Verwaltung, Firmen und Verbänden in den Bereichen Wassermanagement, -bewirtschaftung und -verwendung. Daneben spielt die Verbindung zwischen Forschung und Praxis und der Transfer von Forschungsergebnissen eine wichtige Rolle.

Die Gründungsversammlung des Vereins fand an der Ostfalia Hochschule statt. Dazu waren insgesamt 18 Gründungsmitglieder und eine Reihe weiterer interessierter Personen und Institutionen sowie einige Gäste erschienen. Nach Beratung und Beschluss der Satzung wählten die Mitglieder den ersten Vorstand, der aus 5 Personen besteht. Zum Vorsitzenden wurde Dipl.-Ing. Ulrich Ostermann, Geschäftsführer des Kreisverbandes der Wasser und Bodenverbände Uelzen, gewählt. Zu stellvertretenden Vorsitzenden wurden Jan Bokelmann - Dachverband Feldberegnung Gifhorn, Dr. Jürgen Grocholl - Landwirtschaftskammer Niedersachsen und Prof. Dr.-Ing. Klaus Röttcher - Ostfalia, gewählt. Als Geschäftsführer des Vereins wurde der wissenschaftliche Mitarbeiter der Ostfalia, Dipl.-Ing. Dominic Meinardi M.Sc., gewählt. Zu den Mitgliedern gehören u.a. die Landkreise Uelzen und Celle, eine Reihe von Wasser- und Beregnungsverbänden, die Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Professoren aus Suderburg, Göttingen und Kiel, der Bauernverband Nordostniedersachsen, die Agravis Holding, der Fachverband Feldberegnung, der Wasserverbandstag, sowie Landwirte und weitere persönliche Mitglieder. Bis zur nächsten Mitgliederversammlung wird außerdem ein Beirat zur Einbindung weiterer Institutionen sowie zur Begleitung der Forschungsaktivitäten gebildet.

Die zunehmende Konkurrenz um die vorhandenen Wasserressourcen zwischen Trinkwasserversorgung, landwirtschaftlicher Bewässerung und genügend Wasser für den Naturhaushalt sowie die Zunahme von Starkregen, Hochwasser und Sturmfluten machen es notwendig, die Möglichkeiten des Wasserrückhaltes in der Landschaft und im Boden, sowie die möglichen Einsparpotenziale bei der Verwendung des Wassers umfassender zu nutzen. Dies ist umso wichtiger, als dass sich diese Situationen durch den Klimawandel noch weiter verschärfen werden.

Die Wasserwirtschaft im ländlichen Raum stellt in verschiedener Hinsicht besondere Anforderungen, die bisher in Forschung und Praxis oft nur unzureichend berücksichtigt wurden. Die geringere Besiedlungsdichte erfordert mehr Leitungen und Infrastruktur pro Verbraucher, Zentralisierung ist gegenüber dezentralen Konzepten abzuwägen. Eine größere Zahl kleiner und mittlerer Abwasserreinigungsanlagen zu ertüchtigen, z.B. um Spurenstoffe oder Mikroplastik aus dem Abwasser zu entfernen, ist aufwändiger als in zentralen großen Anlagen im urbanen Bereich. Andererseits ist im ländlichen Raum eine höhere Flächenverfügbarkeit gegeben und die Zahl industrieller Einleiter oder etwa Krankenhäuser sind begrenzt, sodass hier ein hoher Bedarf an individuellen Lösungen besteht. Das Verregnen von gereinigtem Abwasser zur Bewässerung landwirtschaftlicher Flächen ist ein Beispiel für eine angepasste Lösung, die aber auch hohe Anforderungen an die Qualität des Abwassers stellt.

Neben den genannten Themen sind ökologische Anforderungen hinsichtlich der Gewässerqualität und der Vermeidung von Einträgen von Nährstoffen, Mikrowirkstoffen oder Mikroplastik von Bedeutung.

In Nordostniedersachsen liegen mit rd. 230.000 ha etwa 40 % (Niedersachsen: rd. 310.000 ha, DE: rd. 580.000 ha) der insgesamt bewässerten Flächen Deutschlands. Durch diese Situation bedingt, ist im Nordosten Niedersachsens zu vielen dieser Themenfelder eine hohe Kompetenz vorhanden. Diese bezieht sich auf die Wasserverbände, die Unteren Wasserbehörden, die hier tätigen Firmen und Landwirte. Weiterhin sind im Speziellen die Landwirtschaftskammer und die Bildungseinrichtungen, wie die Ostfalia Hochschule und Berufsschulen, zu nennen.

Erfahrungen aus der Region Nordostniedersachsen gewinnen immer mehr an Relevanz, auch in anderen Teilen Niedersachsens und Deutschlands. In allen hier angesprochenen Bereichen der Wasserwirtschaft bestehen für die Region Potenziale, die durch die Zusammenarbeit von Praxis und Forschung in Kooperation erschlossen werden können.

Der nun gegründete Förderverein bietet eine interdisziplinäre

linäre Plattform für alle Beteiligten aus Forschung und Praxis. Hier können Lösungen entwickelt und erprobt werden. Auch die Anpassung von Konzepten für andere Regionen steht im Fokus des Vereins. Durch die enge Verbindung des Vereins mit dem im Januar 2019 gegründeten Institut für nachhaltige Bewässerung und Wasserwirtschaft im ländlichen Raum der Ostfalia Hochschule, Campus Suderburg bieten sich zahlreiche Möglichkeiten der Kooperation. Der steigende Handlungsbedarf wird durch die Expertise der Mitglieder des Fördervereins angesprochen. Das Netzwerk des Vereins erlaubt die Einbeziehung aller relevanten Forschungseinrichtungen, Verbänden, Gebietskörperschaften, Behörden und Firmen.



Teilnehmer der Gründungsversammlung vor der Ostfalia Hochschule in Suderburg

Kontakt:

Dipl.-Ing. Ulrich Ostermann (Vorsitzender)
c/o Kreisverband der Wasser- und Bodenverbände
Uelzen, Meilereiweg 101, 29525 Uelzen
Tel.: 05819 75511
ulrich.ostermann@wasser-uelzen.de

Prof. Dr.-Ing. Klaus Röttcher (Stellv. Vorsitzender)
Tel.: 05826 98861230
k.roettcher@ostfalia.de

Dipl.-Ing. Dominic Meinardi M.Sc. (Geschäftsführer)
d.meinardi@ostfalia.de
www.wasser-suderburg.de

Institut für Nachhaltige Bewässerung und Wasserwirtschaft im ländlichen Raum
Hubert-Meyer-Straße 7, 29556 Suderburg
Tel.: 05826 98861640

DIE SAALE –EINE ALTE WASSERSTRASSE MIT ZUKUNFT?

Eine Übersicht in Stichpunkten und Bildern -

(Kurzfassung des Vortrages auf der 49. Jahres-MV des IWSV am 24.05.2019 auf der „MS Händel II“ während der Schifffahrt von Halle bis Bernburg)

Von Lothar Tölle

Zur Geografie

Die Saale, im Oberlauf zur Unterscheidung von dem gleichnamigen Nebenfluss des Mains in Unterfranken auch als Sächsische Saale bezeichnet, entspringt wie die Eger im Fichtelgebirge. Sie ist rd. 434 km lang und hat ein Einzugsgebiet von rd. 24.079 km². Dabei bestimmen die drei großen Nebenflüsse (Unstrut und Bode links sowie Weiße Elster rechts) mit fast 62% des Gesamteinzugsgebietes die Struktur des Saalegebietes.

Im Einzugsgebiet der Saale gibt es 86 Talsperren mit einem Stauraum von jeweils mehr als 0,3 Mio m³. Der Stauraum beträgt 964,7 Mio m³, wovon 237,8 Mio m³ als gewöhnlicher Hochwasserrückhalteraum im Winterhalbjahr festgelegt sind.



Abb. 1: Das Einzugsgebiet der Saale (blau) als Teil des Elbe-Einzugsgebietes (Quelle: LHW)



Abb.3: Die Saalequelle (707m ü.NN) bei Zell am Gr. Waldstein /Fichtelgebirge (Foto: Manfred Simon)

Abb. 2: Die Saale von der Quelle bis zur Mündung in die Elbe (Grafik: VHDS)

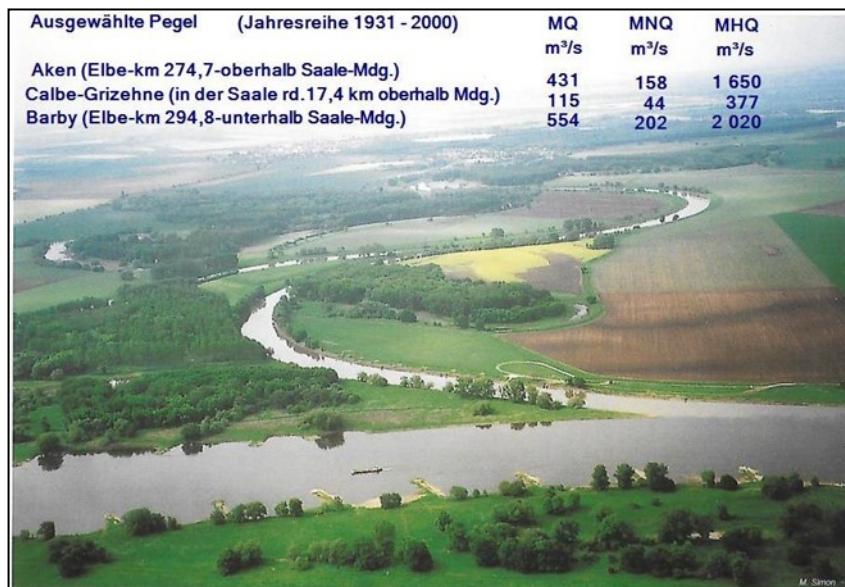


Abb.4: Die Mündung der Saale in die Elbe bei El-km 290,7 und die charakteristischen Abflusswerte der benachbarten Pegel (Quelle: Manfred Simon/LHW)

Historisches

In karolingischen Urkunden wurde **Halle erstmalig anno 806 erwähnt**, als militärisch zu sichernder Grenzort gegenüber den slawischen Gebieten, ähnlich wie Magdeburg bereits ein Jahr zuvor 805 (siehe auch Abb. 5). Sicherlich wurden bei den Feldzügen, besonders entlang der Elbe, bereits Schiffe benutzt. Urkundlich

belegt ist allerdings eine **Schiffahrt auf der Saale** erstmalig **im Jahre 981**, als der Leichnam des verstorbenen Erzbischofs Adalbert per Schiff von Halle nach Magdeburg transportiert worden ist. Der heilige **Adalbert von Magdeburg** (* um 910 in Lothringen; † 20. Juni 981 in Zscherben bei Halle) war erster Erzbischof von Magdeburg, Missionar und Geschichtsschreiber.

Älteste Zeugnisse über hölzerne Schiffsdurchlässe mit Stauschützen an den Mühlenwehren der Saale gibt es ab 1366, ab 1560-64 wurden Kammerschleusen in Calbe, Bernburg und Alsleben gebaut, wobei ein erstes Wehr in Alsleben bereits 941 erwähnt worden war. Als nächster Schritt folgte von 1694-97 ein massiver Ausbau der genannten drei Schleusen und gleichzeitig der Neubau der weiteren vier Staustufen Rothenburg, Wettin, Trotha und Gimritz in dem damals bereits zum Kurfürstentum Brandenburg-Preußen gehörenden Gebiet.

Als dritte Ausbau-Etappe wurde von 1793-98 der Bau von 12 Schleusen entlang der Unstrut stromauf bis Artern vom damaligen sächsischen Kurfürsten auf seinem Gebiet veranlasst, sowie der Bau von drei weiteren Schleusen in der Saale unterhalb der Unstrutmündung bis Weißenfels. Diesem folgte als vierte Ausbaustufe von 1820-23 im Anschluss die Errichtung von 7 weiteren Schleusen von Weißenfels bis Halle wiederum durch das Königreich Preußen (siehe Grafik Abb.6)

Eine weitere fünfte Ausbau-Etappe zur Anpassung an die moderne Schifffahrt im 20. Jhd wurde dann erst nach dem 1. Weltkrieg im Rahmen der Planungen zum „Südflügel des Mittellandkanals“ in Angriff genommen (siehe unter Pkt.4.).

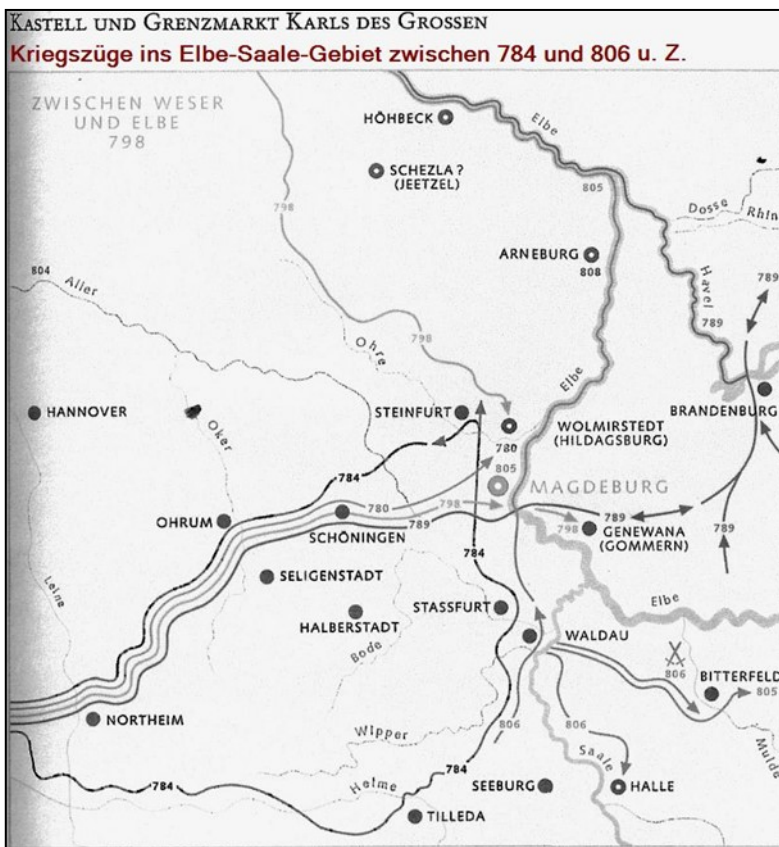


Abb.5- Kriegszüge Karls des Großen im Elbe-Saale-Gebiet (Quelle: aus „Helmut Asmus, 1.200 Jahre Magdeburg, Bd.1“)

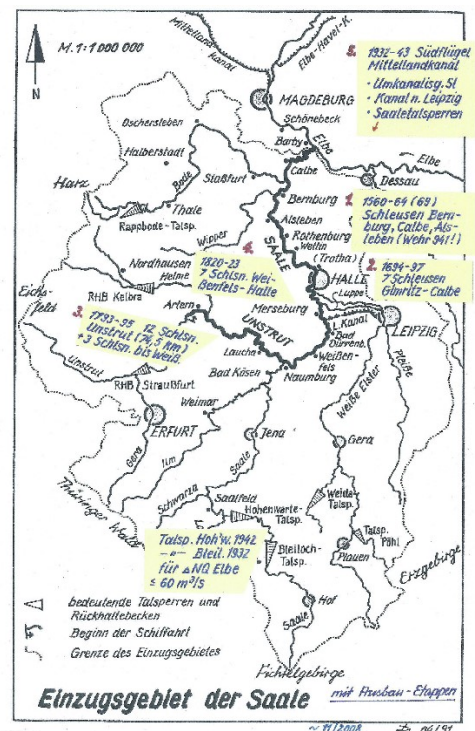


Abb.6:- Die 5 Ausbau-Etappen an Saale und Unstrut vom 16. bis zum 20. Jhd (Quelle: Helmut Faust)

Saale und Unstrut als Wasserwege in unserer Zeit

Auf Abb. 7 kann man die fünf unteren „neuen“ Schleusenstufen gut erkennen (erbaut von 1932 bis 1942/52), mit relativ langen Stauhaltungen von Calbe flussaufwärts bis Wettin, sowie 7 „kleine“ Schleusen (19.Jhdt) von Halle-Trotha bis Rischmühle (Merseburg). Anstelle der ursprünglich ab 1935 geplanten und nicht begonnenen unteren Staustufe (bei Klein-Rosenburg) soll nun ein Saale-Seitenkanal diese sehr windungsreiche Strecke bis zur Elbe umgehen. Dies würde dann einen durchgehenden Güterschiffsverkehr gemäß Wstr-Klasse IV von der Saale-Mündung in die Elbe bis zum erneuerten und trimodal ausgebauten Hafen Halle-Trotha ermöglichen.

Das Revier Obere Saale/Unstrut ab Bad Dürrenberg (südlich Saale-km 124,2- heutiges Ende der Bundeswasserstraße) dient bereits seit 1954 nur noch der Freizeitschifffahrt und seine wasserbaulichen Anlagen werden seitdem von den zuständigen Wasserwirtschaftsbehörden verwaltet und betrieben. Das sind in Sachsen-Anhalt aktuell der Landesbetrieb für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft (LHW) mit Hauptsitz in Magdeburg und für den oberen Unstrut-Abschnitt in Thüringen die Thüringer Landesanstalt für Umwelt, Bergbau und Naturschutz (TLUBN) mit Hauptsitz in Jena (siehe Abb.8).

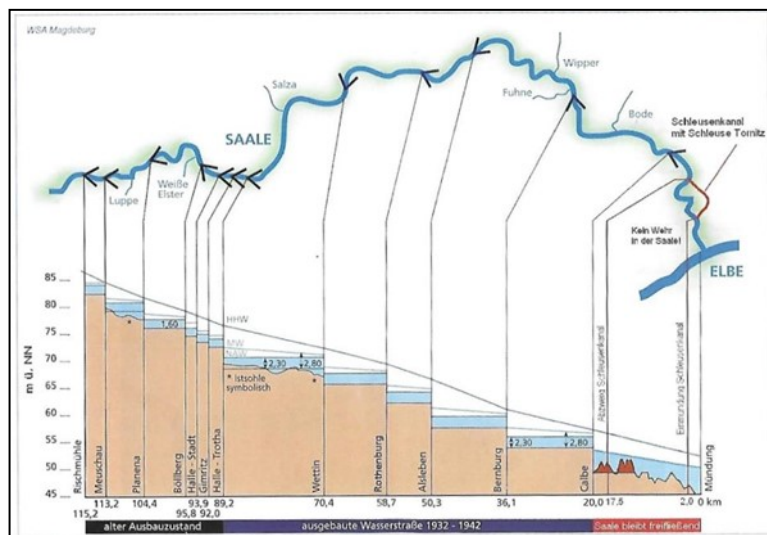


Abb.7: Die heutige Saale (WSV-Bereich) von der Mündung bis oberhalb Halle - Lageskizze und Längsschnitt (Quelle: LHW Sachsen-Anhalt)

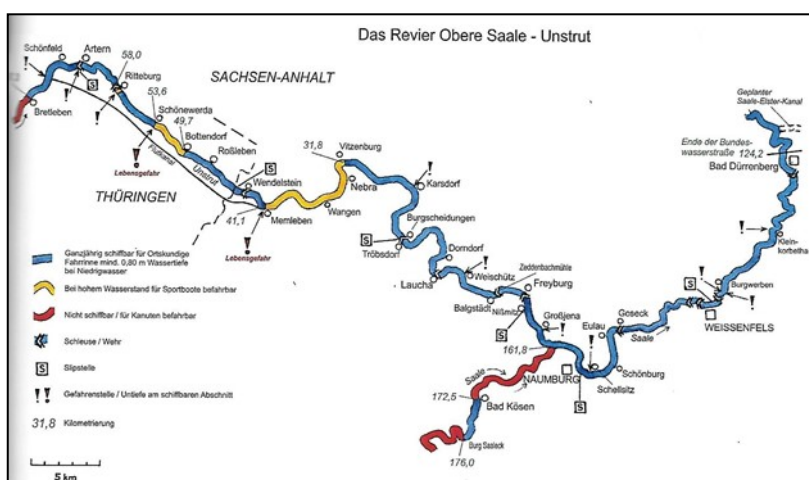


Abb. 8: Die schiffbare Saale oberhalb km 124,2 (heutige WSV-Grenze bei Bad Dürrenberg) sowie die Unstrut von Naumburg bis oberhalb Artern (links); (Quelle: LHW Sachsen-Anhalt)

Saale-Ausbau als „Südflügel des Mittellandkanals“

Im Jahre 1916 noch während des 1. Weltkrieges war etwa die Hälfte des Mittellandkanals zwischen Berghövede am Dortmund-Ems-Kanal und Hannover fertiggestellt. Nach langwierigen Verhandlungen zwischen der neuen Reichswasserstraßenverwaltung und den beteiligten Ländern einigte man sich 1926 endgültig für die Weiterführung nach Osten auf den Kompromiss mit der heutigen „Mittellinie“ einschließlich der bekannten Kanalüberführung über die Elbe bei Glindenberg und Hohenwarthe nördlich von Magdeburg.

Als Ausgleich für die Länder Thüringen und Sachsen für eine südlichere Linienführung begann man gleichzeitig mit der Planung für einen „Südflügel des Mittellandkanals“. Dieser „Südflügel“ sollte einen modernen, vollwertigen Wasserstraßenanschluß bis in die mitteldeutsche Industrieregion um Halle/Leipzig ermöglichen.

Zur damaligen Planung gehörten folgende Haupt-Abschnitte (Abb. 9) :

a) Die Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse von Magdeburg bis zur Saalemündung bei Barby (rd. 40 km); Eine Staustufe bei Magdeburg-Neustadt wäre das Kernstück dieses Abschnittes gewesen. Sie sollte bei Niedrigwasser jederzeit das gefahrlose Passieren der drei Magdeburger Felsstrecken am Herrenkrug, an der Strombrücke und besonders am Domfelsen für Schiffe bis 2 m Tiefgang ermöglichen. Die Schleuse war 1942 bis auf den oberen Vorhafen mit Anschluss zur Elbe nahezu fertiggestellt. Das zugehörige Wehr in der Elbe ist seinerzeit nicht mehr begonnen worden.

b) Der Ausbau der Saale von der Mündung bis Merseburg (rd. 120 km); Von den ursprünglich geplanten 10 neuen Schleusen sind nur fünf unterhalb von Halle-Trotha fertiggestellt worden.

c) Der Elster-Saale-Kanal (heute Saale-Leipzig-Kanal) ab Kreypau südlich von Merseburg bis Leipzig; Von der rd. 20 km langen Kanalstrecke waren bis 1942 ca. 12 km von Leipzig aus fertiggestellt, einschließlich aller Brücken und Unterführungen sowie mit einem nahezu kompletten Hafenbecken und Silogebäuden in Leipzig-Lindenau. Bei Wüsteneutzsch in Saalenähe steht bis heute die Ruine der oberen Schleuse einer halbfertigen Schleusentreppe mit zweimal je 11 m Hubhöhe. Seit einigen Jahren gibt es Bestrebungen der Stadt Leipzig zusammen mit einem Förderverein, unter rein touristischen Aspekten über den fehlenden Kanal-Anschluss zur Saale ernsthaft nachzudenken, eventuell mit einem touristisch attraktiven Schiffshebewerk (z.B. á la Falkirk Wheel in Schottland). In Verbindung mit den inzwischen gefluteten Braunkohlen-Tagebau-Seen südlich Leipzig mit ihren dafür ebenfalls geschaffenen innerstädtischen Kanalverbindungen („Seenland Leipzig“) sieht man darin langfristig ein weiteres wassertouristisches highlight (siehe Abb. 10).

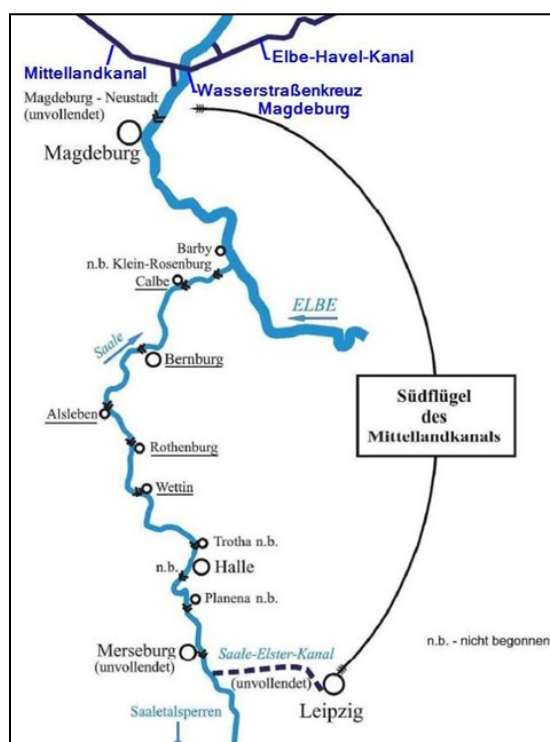


Abb.9: Übersicht zum „Südflügel des Mittellandkanals“
(Quelle: Dirk Becker/Halle)

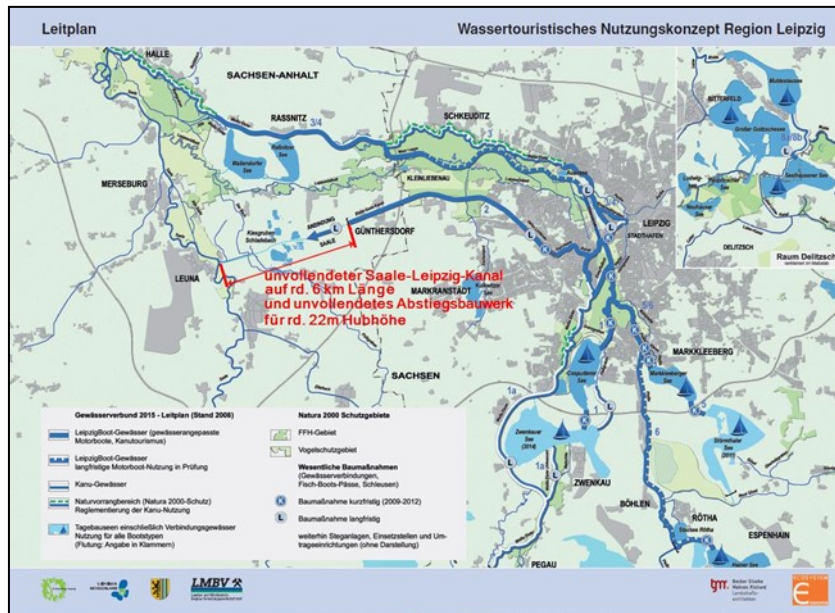
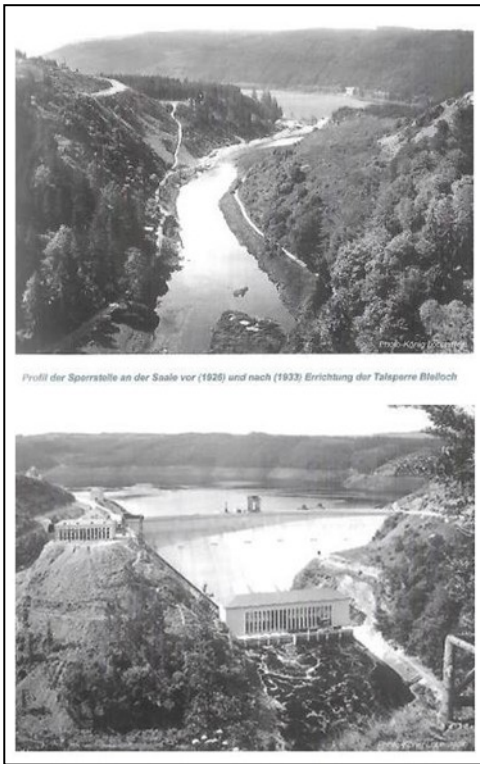


Abb. 10-Der unvollendete Saale-Leipzig-Kanal und das Wassertouristische Nutzungskonzept der Region Leipzig (Quelle: Stadt Leipzig)

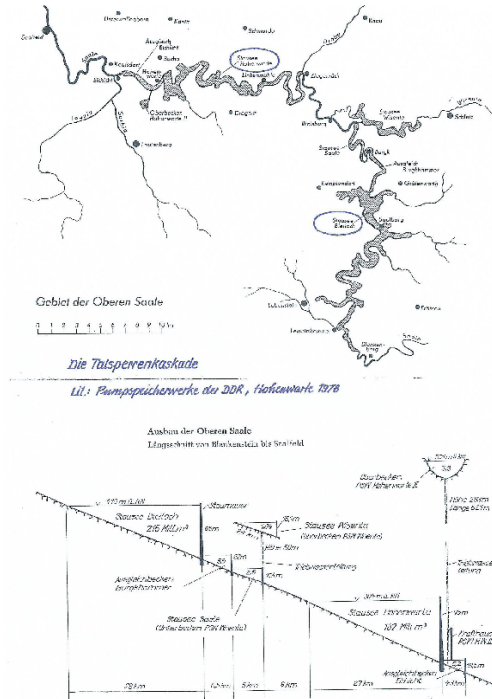
d) Die Talsperrenkaskade an der Oberen Saale

Thüringen wurde in seiner Geschichte mehrfach von verheerenden Hochwässern heimgesucht, von denen sich die sogenannte „Thüringische Sintflut von 1613“ besonders ins Gedächtnis der Menschen eingegraben hatte. Nachdem im Jahre 1890 erneut eine besonders schwere Hochwasserkatastrophe große Teile des Landes heimgesucht hatte, begann man kurz danach mit ersten Planungen für ein Talsperrensystem, zunächst vorrangig für den Hochwasserschutz.

Die Talsperren Bleiloch (1926-1932) und Hohenwarte (1936-1942) bei Saalfeld sowie die anschließenden Ausgleichsbecken Burgkammer und Eichicht sind dann während der Weimarer Republik und danach unter der Regie der Reichswasserstraßenverwaltung geplant und dann auch gebaut worden. Sie sollten nun neben dem Hochwasserschutz und der Energiegewinnung auch zur Bereitstellung von Zuschusswasser für Saale und mittlere Elbe in Niedrigwasserzeiten dienen. Damit hätte man bei Elbe-Niedrigwasser mit einer zeitweisen Zuschussmenge von bis zu 60 m³/s eine vorübergehende beachtliche Aufhöhung des Elbe-Wasserspiegels von bis zu 45 cm unterhalb der Saale-Mündung erreichen können. Nach dem 2. Weltkrieg ist diese besondere Nutzungsvariante bis heute nicht weiter verfolgt und auch nach 1990 von der WSV nicht erneut gefordert worden, dafür spielt die Freizeitnutzung neben Hochwasserschutz und Energiegewinnung eine zunehmend größere Rolle.



Profil der Sperrstelle an der Saale vor (1926) und nach (1933) Errichtung der Talsperre Bleiloch



Gebiet der Oberen Saale

Die Talsperrenkaskade

Lit: Pumpspeicherwerke der DDR, Hofmann 1978

Ausbau der Oberen Saale

Längsschnitt von Blankenstein bis Eichicht

Abb.11: Das Tal der oberen Saale bei Saalburg vor und nach dem Bau der Bleilochtalsperre (Quelle: LHW)

Abb.12- Die sogenannte „Saalekaskade“ von Blankenstein bis Eichicht (Quelle: Helmut Faist)

Die Saale nach 1990 bis heute in Stichpunkten

Die deutsche Binnenschifffahrt und die Saale-Anlieger der schiffahrtsaffinen Verlader sind zu Recht enttäuscht von der seit nunmehr 30 Jahren (!) sehr zögerlichen und wechselhaften Verkehrspolitik zum Thema „Saale“, zumal die entsprechende Ausbau-Lösung vom ursprünglich „Vordringlichen Bedarf“ (damals noch „Staustufe Klein-Rosenburg“-1992 und danach) im aktuellen BVWP seltsamerweise im „Weiteren Bedarf“ (heute „Saale-Seitenkanal bei Tornitz“) gelandet ist.

Dabei ist zu anmerken, dass entsprechend den üblichen Bewertungsverfahren für Verkehrsprojekte mit der Annahme einer (Mindest-)Transportmenge von (nur) ca. 1,5 Mio. t/a auf der Saale per Schiff vom Büro PLANCO bereits im Jahre 2003 ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von rd. 2,3 für den Saale-Seitenkanal ermittelt worden war.

Positiv ist heute trotzdem festzustellen, dass das WSA Magdeburg schrittweise die notwendigen Schleusensanierungen und die Schleusen-Fernsteuerung sowie in Zusammenarbeit mit dem WNA Magdeburg die erforderlichen Ersatzneubauten für wichtige Brücken vorantreibt, so dass zumindest die bisherigen Nutzungsmöglichkeiten weiterhin gesichert erscheinen! Für weitere Schritte nach vorn im Sinne und zur Förderung einer echten Verkehrsverlagerung ist also noch nichts verbaut, doch wer damit zu spät kommt, den bestraft der unvermeidliche Stau auf den deutschen Autobahnen!

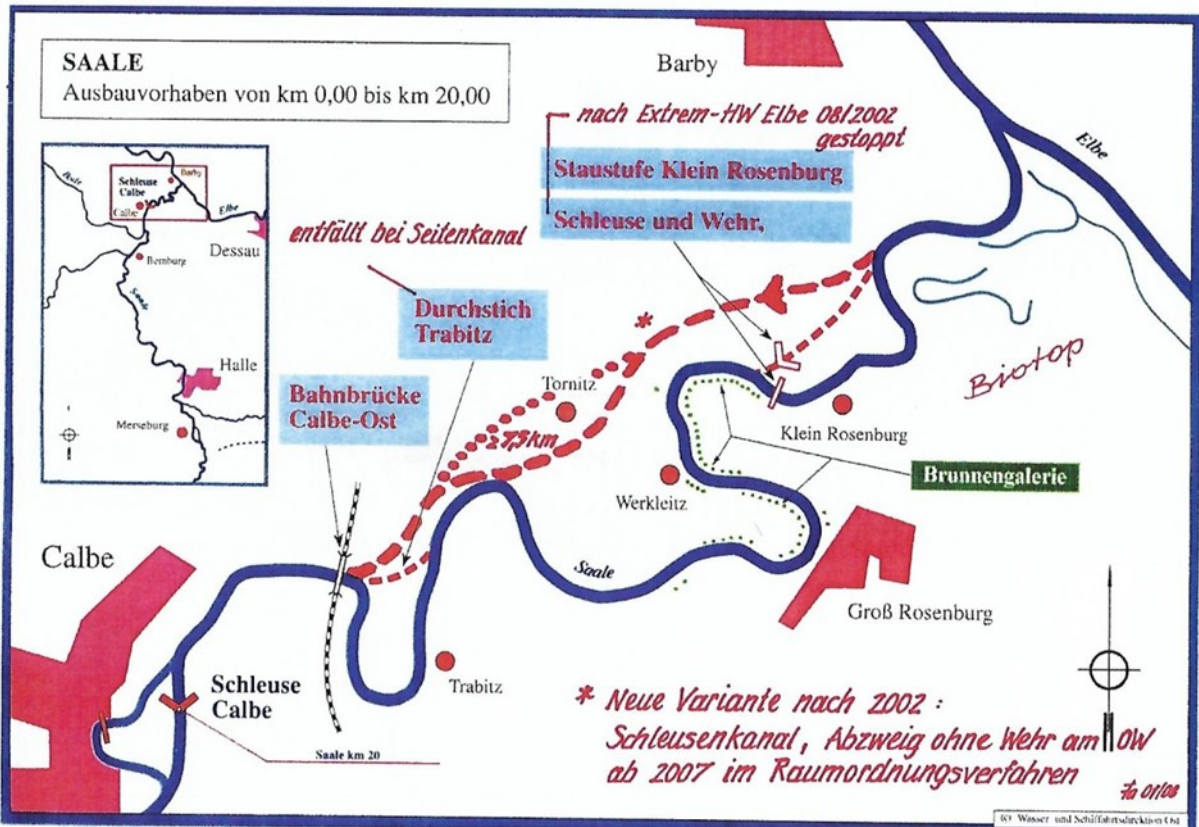


Abb.13: Ausbauvarianten im Mündungsbereich der Saale -

- a) Fertigstellung der ursprünglich geplanten Staufenkette mittels Bau der fehlenden Staustufe bei Klein-Rosenburg
 - b) Umgehung der rd. 17 km langen windungsreichen Flussstrecke durch einen bis max. 10 km langen Saale-Seitenkanal-die Saale selbst bleibt unterhalb Calbe frei fließend (ab 2002- weitere Planung für „Schleusenkanal Tornitz ohne Wehr“);
- (Quelle: WSD Ost/Helmut Faist)

Das Transportpotenzial im Überblick:

Bei einer im Jahr 2012 durchgeführten Befragung von Verladern im Einzugsgebiet der Saale wurden die Transportmengen erfragt, die gegenwärtig aufgrund der ungünstigen Schifffahrtsbedingungen auf der Saale alternativ zu höheren Kosten per Lkw, Bahn oder im gebrochenen Transport über einen anderen Binnenhafen transportiert werden.

Diese ergaben kumuliert ein Transportpotenzial für die ausgebaut Saale von rund zwei Millionen Tonnen.

Unternehmen	Verlagerungspotenzial (t)
Hafen Halle GmbH	375.000
DOMO Caproleuna GmbH	200.000
esco GmbH & Co. KG, Werk Bernburg	200.000
Solvay Chemicals GmbH, Werk Bernburg	300.000
SCHWENK Zement KG, Werk Bernburg	500.000
Mitteldeutsche Baustoffe GmbH, Edelsplittwerk Scherz	100.000
Saalemühle Alsleben GmbH	25.000
SKS Sand + Kies Schönebeck Verwaltungsgesellschaft mbH	250.000
Energie Anlage Bernburg GmbH	50.000
Märka GmbH	10.000
Gesamtpotenzial	2.100.000

Quelle: LUB Dresden
lt. Gutachten

Abb.14: Das schifffahrtsaffine Transportpotential auf der Saale im Jahr 2012 (Quelle: VHDS)



Abb.15: Verfrühte Euphorie bei den Saale-Freunden 2012 - Das Raumordnungsverfahren für die damals möglichen Trassen des Saale-Seitenkanals bei Tornitz endet mit hervorragendem Ergebnis, insbesondere für die sich ergebenden naturschutzfachlichen Verbesserungsmöglichkeiten; Ein Planfeststellungsverfahren wurde trotzdem seither noch nicht einmal vorbereitet !!!
(Quelle: WSD Ost)

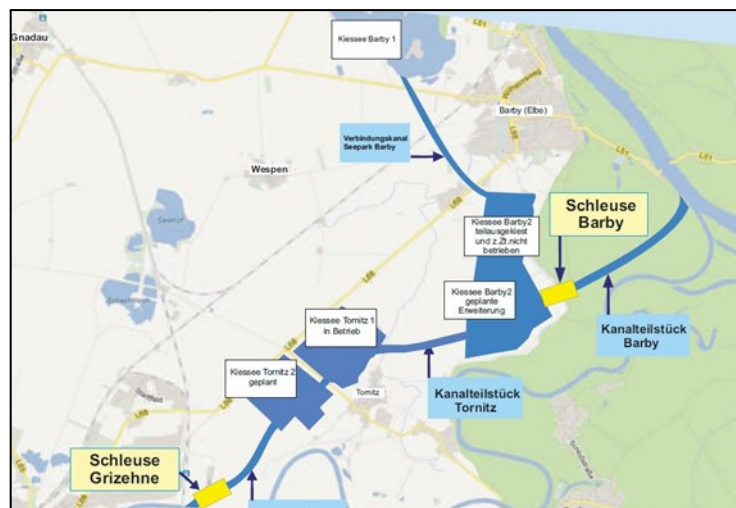


Abb.16: Eine weitere Variante für eine Trassierung des Saale-Seitenkanals direkt durch die inzwischen (seit 2012) stark erweiterten Kiesseen, wie hier skizziert, wurde ebenfalls bis heute nicht näher untersucht und bewertet, obwohl sich dadurch sogar zusätzlich erhebliche touristische Effekte ergeben könnten („Seenland Barby“) - wo bleibt die entsprechende Zusammenarbeit mit dem Land Sachsen-Anhalt? (Quelle: Christian Jung, Schönebeck)



Abb. 17: Nicht nur für den Tourismus, sondern....
(Quelle: VHdS)

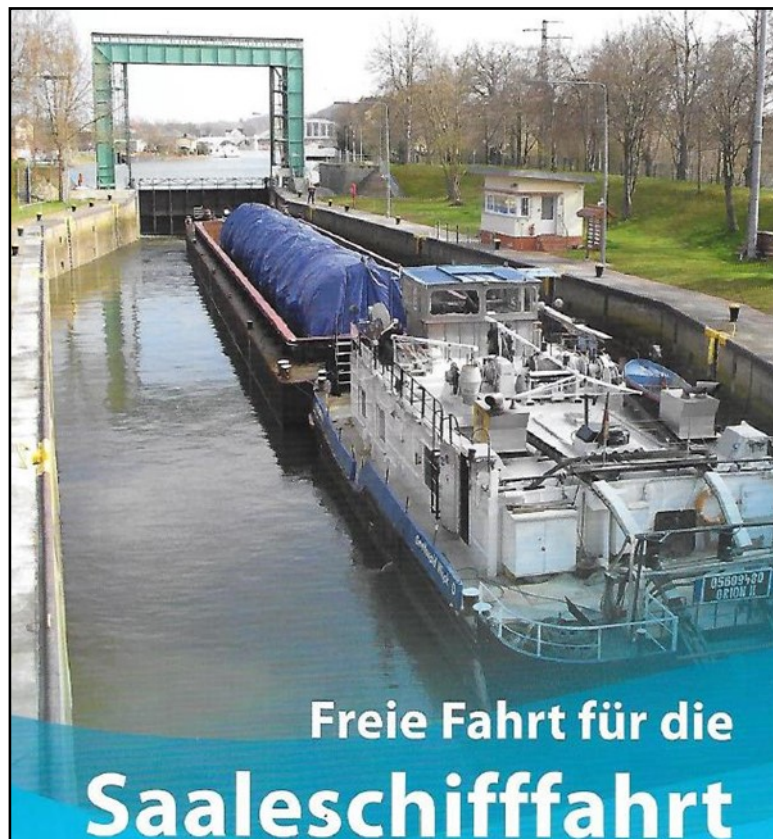


Abb. 18: ...Freie Fahrt für alle bis Halle!!! (Quelle: VHdS)