



Bundeswasserstraße Saale

ein wichtiger und umweltfreundlicher Wirtschafts-, Arbeits- und
Tourismusfaktor in Sachsen-Anhalt und Sachsen

Vorwort



*Manfred Sprinzek
Präsident VHDs e. V.*

Liebe Mitstreiter, Freunde und Geschäftspartner,

die Saale ist unser Heimatfluss. Ihre Nutzung für Güter- oder Personentransporte ist seit 981 urkundlich belegt. In der Hansezeit von Halle, also zwischen 1281 und 1479, hatte die Saale-Schifffahrt ihren Höhepunkt. Aus dem wirtschaftlich bedeutsamen Saale-Umland wurde Holz als Brennmaterial für die Salinen und Baumaterial für Häuser und Kirchen transportiert. Von Halle aus ging das in den Salinen produzierte Salz mit dem Schiff auf die Reise, um damit an weit entfernten Plätzen Handel zu betreiben.

Um das mitteldeutsche Industrieviertel Halle-Leipzig-Bitterfeld als Standort zu sichern, wurde die Saale ab 1932 zwischen dem Hafen Halle-Trotha und Calbe mit dem Bau von fünf Großschleusen für das 1000-Tonnen-Schiff hergerichtet. Kriegsbedingt musste der weitere Ausbau des etwa 20 Kilometer langen Teilstücks zwischen Calbe und der Mündung der Saale in die Elbe bei Barby eingestellt werden. Dieses Teilstück ist bis heute unvollendet. Nach der Wen-

de wurde das Vorhaben in den Bundesverkehrswegeplan 1992 aufgenommen und 2003 in den vorranglichen Bedarf eingeordnet.

Sachsen-Anhalts Verkehrsministerium stand trotz heftigem Widerstand und zuletzt gegensätzlicher Wirtschaftlichkeitsgutachten stets hinter der Saale und dem Bau des Saale-Seitenkanals. Und das mit Erfolg! Der vom Saale-Bündnis seit Jahren geforderte Bau des Saale-Seitenkanals bei Tornitz ist im aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) bis 2030 verankert. Mit der nun erfolgten Einordnung des Kanals in den BVWP ist unser wichtigstes Ziel manifestiert: Die Saale bleibt Bundeswasserstraße und wird in diesem Rahmen weiter unterhalten!

In diesem Zusammenhang meldete das Salzlandmagazin Bernburg Live am 15. Februar 2017: „Sanierung der Schleuse Calbe vor Bernburg und Alsleben“. Anfang März 2017 wird die Schleuse Calbe saniert und für Wochen komplett gesperrt. Die Schleusen Bernburg und Alsleben, 1938 offiziell in Betrieb genommen, müssen bis 2018 warten. Nun wird erst einmal die Schleuse in Calbe saniert und die Schleusentore durch Neuanfertigungen ersetzt. Für die Sanierungen der Schleusen Bernburg und Alsleben laufen die Ausschreibungen, die Kosten trägt der Bund.

Das Engagement der Mitglieder des Vereins zur Hebung der Saaleschifffahrt und des Saale-Bündnisses im Kampf um unsere Saale hat sich ausgezahlt. Mit jedem einzelnen Flusskilometer fühlen wir uns verbunden – jeder auf seine eigene Art und Weise. In den zurückliegenden Jahren haben wir gemerkt, dass auch die Menschen in der Region ihren Fluss wahrnehmen, erhalten und verbessern wollen. Dieser Rückhalt – und sei er auch noch so versteckt – wird uns auch künftig ein Antrieb sein.

A handwritten signature in black ink that reads "Manfred Sprinzek". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Herzlichst, ihr Manfred Sprinzek

Präsident des Vereins zur Hebung der Saaleschifffahrt, VHDs e. V.



Die Saale

Eine Flusswanderung durch die mitteldeutsche Geschichte

Die 413 Kilometer lange Saale fließt von ihrer Quelle bis zur Mündung durch drei Bundesländer: Bayern, Thüringen und Sachsen-Anhalt. Die Saale entspringt im Fichtelgebirge, fließt durch den Thüringer Wald und dessen Vorland, kreuzt das Thüringer Becken und die Magdeburger Börde, wo sie bei Barby in die Elbe mündet. Die Saale ist nach der Moldau der zweitlängste Nebenfluss der Elbe. Doch sie ist nicht nur der zweitlängste, sondern auch der zweitwasserreichste Nebenfluss, gemessen an der mittleren Abflussmenge. Diesen Platz teilt sie sich mit der Havel.

124,5 Flusskilometer der Saale sind als Bundeswasserstraße klassifiziert. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes unterhält sie im Interesse der Schifffahrt und des Hochwasserschutzes aktuell mit einem Aufwand in Höhe von 9 Mio. Euro pro Jahr. Vorhaben des Bundes, die Saale als sogenannte Restwasserstraße herabzustufen, konnten 2011 auch dank des Engagements des Saale-Bündnisses vorerst abgewendet werden. Die Unterhaltung und der Ausbau des Flusses wären sonst Geschichte gewesen. Zu den wichtigsten Nebenflüssen der Saale gehören Schwarza, Ilm, Unstrut, Wipper, Bode und Weiße Elster. Neben historisch reizvollen Mittelzentren wie Hof, Rudolstadt, Naumburg, Weißenfels, Merseburg und Bernburg liegen mit Jena und Halle auch zwei Großstädte am Ufer der Saale.

Die Schifffahrt hat auf der Saale im Bereich zwischen Calbe (km 20,0) und Halle (km 88,0) überwiegend gute Bedingungen. Im Unterlauf zwischen der Mündung (km 0,0) und Calbe, bestehen dagegen mit Felsenstrecken und engen Kurvenradien sehr komplizierte Verhältnisse, so dass die Schifffahrt bei Niedrigwasser regelmäßig zum Erliegen kommt. Zur Beseitigung dieser Probleme war in den dreißiger Jahren bei Klein Rosenburg der Saaleausbau mit einer Staustufe (Schleuse und Wehr) vorgesehen, die aber kriegsbedingt nicht realisiert wurde.

Für die Verbindung der regionalen Wasserstrassen ist für die Binnenschifffahrt die Elbstrecke 5 (km 290,7 bis km 332,8 der Elbe) von der Saalemündung bis zum Wasserstraßenkreuz Magdeburg bezüglich der notwendigen Fahrrinntiefen entscheidend. Der Einsatz von sogenannten Europaschiffen ist wegen der notwendigen Fahrrinntiefe kaum möglich. Jedoch mit der auf Elbe und Saale überwiegend angewendeten Schubschifffahrt können wirtschaftliche Schiffstransporte bis zu einer Fahrrinntiefe von 1,60 m abgesichert werden.

Klein- und Großunternehmen entlang der Saale hoffen seit der Wiedervereinigung auf die Vollenendung des Saaleausbaus aus dem vorigen Jahrhundert, mit dem sie endlich ihre anvisierten, logistischen Standortvorteile in die Tat umsetzen können. Der Hafen Halle im Stadtteil Trotha ist der einzige Binnenhafen an der Saale.

Entlang der Saale gibt es eine Vielzahl von Fähren, Brücken und Schleusen. Die Saalequelle ist Ausgangspunkt des 427 Kilometer langen Radwanderwegs Saale. Viele Freizeitskipper sind auf der Saale unterwegs, die von wunderschönen, naturbelassenen Talauen gesäumt wird.

Der Saale-Ausbau

Die Struktur eines Gewässers bestimmt neben der Wasserqualität und dem Umfeld seinen Wert. Dabei müssen die unterschiedlichen Ansprüche von Schifffahrt, Tourismus, Natur- und Hochwasserschutz in Einklang gebracht werden. Notwendige, technische Maßnahmen stehen oft in Verdacht, die natürliche Gewässerbeschaffenheit nachhaltig zu beeinträchtigen oder gar zu zerstören – zu Unrecht. Anpassungen und ein sorgfältig ausgewogener Flussausbau sind nötig.

Der Saale-Ausbau für das 1000-Tonnen-Schiff begann schon weit vor dem Zweiten Weltkrieg und musste dann kriegsbedingt abgebrochen werden. Auf dem rund 88 Kilometer langen Teilstück zwischen Halle-Trotha und der Mündung waren zu diesem Zeitpunkt bereits etwa drei Viertel angepasst und ausgebaut. Fünf Schleusen mit einer Länge von hundert Metern und einer Breite von zwölf Metern sind entstanden. Was noch fehlte, waren die letzten 20 Flusskilometer.

Bis heute warten sie darauf, für eine rentable, sichere Binnenschifffahrt mit Potenzial für die Zukunft ausgebaut zu werden. Gelingen soll das mit dem etwa acht Kilometer langen Saale-Seitenkanal bei Tornitz, der oft auch als Schleusenkanal Tornitz oder Elbe-Saale-Kanal bezeichnet wird. Das Projekt befindet sich seit 1992 in Planung und mit dem Status „vordringlicher Bedarf“ im Bundesverkehrswegeplan 2003. Der wird vom Bundesverkehrswegeplan 2015 abgelöst, der aktuell erarbeitet wird. Erste Schritte auf dem Weg zum Planfeststellungsverfahren für den Kanal wurden 2010 eingeleitet.

Das Verkehrsministerium Sachsen-Anhalt hat am Kanalprojekt immer festgehalten und stets die Bedeutung des Flusses hervorgehoben. Der vom Saale-Bündnis seit Jahren geforderte Bau des Saale-Seitenkanals bei Tornitz ist im aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) bis 2030 in der Kategorie „Weiterer Bedarf“ verankert. Die Kosten für den Saale-Seitenkanal beziffert das Ministerium auf rund 120 Millionen Euro. Eine Investition, die den bereits getätigten Investitionen der Vergangenheit in Höhe von 500 Millionen Euro wie dem fünffachen Schleusenbau erst einen Sinn geben würde. Der Saale-Seitenkanal schließt die Lücke zwischen Saale-Region und Elbe sowie dem Wasserstraßenkreuz Magdeburg und damit zum europäischen Binnenwasserstraßennetz.





Wirtschaftsstandort Saale

Wasserstraßen sind als Verkehrsträger ein wichtiger Teil der Wirtschaftskraft einer Region. Die „Lage am Fluss“ ist für viele Groß- und Kleinunternehmen oft existenziell – der Transport von Waren und Gütern per Schiff ist nicht nur umweltfreundlich, sondern effizient und sparsam. Der Verkehrsträger Binnenschiff verursacht die geringsten externen Kosten, die sich vor allem aus den Faktoren Lärm, Unfälle, Klimagase und Luftschadstoffe zusammensetzen. Schiffstransporte tragen zudem zu einer erheblichen Entlastung der Verkehrsträger Schiene und Straße bei. Nach einer Prognose des Bundesverkehrsministeriums werden diese bis 2030 an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen. Die Binnenschifffahrt hat dann noch Reserven – und wird als Teil moderner Transportlogistik immer stärker in den Vordergrund rücken.



Das Binnenschiff – ein umweltfreundliches Transportmittel kann bis zu 25 Waggons à 40 t der Bahn oder 34 LKW-Ladungen à 30 t ersetzen.



Entlang der Saale haben sich vor allem im Raum Halle-Bernburg eine Vielzahl großer und kleiner Unternehmen angesiedelt. Ihr Ansinnen ist, Transporte so schnell wie möglich von Straße und Schiene aufs Wasser zu verlagern. Die an der Saale ansässigen Unternehmen geben an, dass sich mindestens ein Viertel ihres gesamten Transportaufkommens für das Schiff eignet. Zu den möglichen Transportgütern zählen Sand und Kies, Getreide, Salz u. a. oder auch Spezialtransporte für spezielle Güter wie Teile von Windrädern u. ä. Doch die Saale bietet genau dafür momentan nicht die Voraussetzungen. Die Unternehmen sind zum Ausharren verdammt.

Das Potenzial der Binnenschifffahrt auf der Saale kann neben den bereits genannten Schwierigkeiten im Unterlauf auch durch geringe Abladetiefen und Durchfahrthöhen an Brücken nicht ausgeschöpft werden. Der Anschluss der Saale an die Elbe ist eine wesentliche Voraussetzung für die Sicherung bestehender und die Schaffung neuer Arbeitsplätze in der Saale-Region. Erst nach der Verbesserung der Schifffbarkeit wird die Saale in das transeuropäische Binnenwasserstraßennetz integriert sein.



Schiffswerft Fischer, Mukrena
Foto: VHdS e.V.

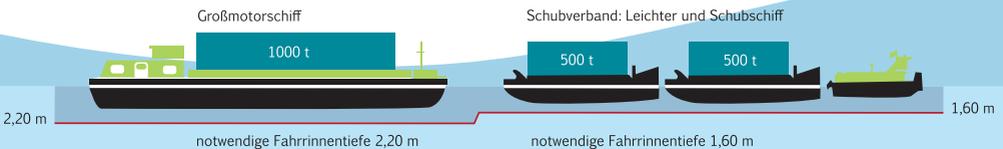
Das Transportpotenzial im Überblick

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 ausgebauta Saale von rund zwei Millionen Tonnen. Die verteilen sich wie folgt:

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

Im Rahmen der Befragung und weiterer Berechnungen war festzustellen, dass die durch die Niedrigwasserschleuse bestehende Möglichkeit größerer Schiffe bzw. Schubverbände ab Magdeburg nur dann einen Vorteil für die Verloader an der Saale bietet, wenn auch entsprechend große Sendungsmengen zu transportieren sind. Die Mengen aus den aktuellen Lieferbeziehungen der Unternehmen in der Größenordnung von 1.000 Tonnen korrespondieren jedoch eher mit den Schifffahrtsbedingungen der ausgebauten Saale. Die Möglichkeit einer höheren Zuladung im gebrochenen Transport ab Magdeburg kommt somit unter gegenwärtigen Marktbedingungen im ostdeutschen Wasserstraßennetz nur bedingt zum Tragen, da dies die regelmäßige Bündelung zu großen Verbänden voraussetzen würde.



Grafiken © atnextt – Agentur für Design und E-Business, Halle (Saale)

Tourismusstandort Saale

Ausflügler und Urlauber fühlen sich von der naturnahen und vielseitigen Flusslandschaft der Saale angezogen. Egal, ob Wassersportler, Radfahrer oder Wanderer – dem Reiz des Flusses und der Landschaft ringsherum erliegt jeder irgendwann.

Die Saale ist mit ihren Kanälen und Seitenarmen ein attraktiver Teil des deutschen Wassertourismusnetzes. Ob per Kanu, Motorboot oder Fahrgastschiff – Angebote gibt es für jede Interessengruppe. Neben der Fahrgastschiffahrt in größeren

Städten wie Halle und Naumburg sind kleine Orte wie Wettin oder Bernburg entlang der Saale Standort vieler Bootsverleihe und Wassersportvereine. Auch die Angebote des Fährverkehrs werden rege genutzt. Außerdem ist die Saale ein Angelsportrevier.



„Saalefee“ bei Bernburg, © Stadtverwaltung Bernburg



www.blauessband-ev.de

Der Wassertourismusstandort Saale ist Bestandteil der Initiative „Blau Band“. Das land- und wasserseitige Beschilderungssystem hilft bei der Orientierung auf Elbe, Havel, Unstrut, Oberer und Unterer Saale sowie auf dem Mittellandkanal und dem Elbe-Havel-Kanal. Angebotsstandorte sind durch die Objekttafeln „Blau Band“ gekennzeichnet.

Die Saale in Thüringen und Sachsen-Anhalt bietet beste Möglichkeiten für das Wasserwandern mit Kanu oder Ruderboot. Bis Naumburg gibt es keine Schleusen, sodass ein Umtragen an den Wehren erforderlich ist. Doch ab Naumburg saaleabwärts erleichtern dann Schleusen das Vorankommen an den Wehren.

Das Erreichen der Stadt Halle ist für ein Flusskreuzfahrtschiff mit erheblichen Einschränkungen verbunden. Die Unternehmen der Branche warten auf die Anbindung der Saale an die Elbe, wodurch sie sich andere Wassertourismusreviere erschließen und ihr Portfolio ausbauen können. Sie befürworten den Bau des Saale-Seitenkanals.

Blick zur Saale am Fuße der Burg Giebichenstein,
Rederei Riedel am Riveufer,
© atnext



Der Saale-Radwanderweg

An den Ufern der Saale verläuft einer der interessantesten Radwege Deutschlands.

Über 427 Kilometer verläuft die gesamte Strecke des Saale-Radwanderweges, 177 Kilometer, also ca. zwei Fünftel davon liegen in Sachsen-Anhalt. Wie im alten Volkslied „An der Saale hellem Strande“ besungen, ziehen hier Radfahrer vorbei an stolzen und kühnen Burgen. Sportlich anspruchsvoll beginnt die Radtour auf dem Saale-Radwanderweg an der Flussquelle im bayerischen Fichtelgebirge und im Bereich der Saaleletalsperren in Thüringen.

Auf sachsen-anhaltischem Gebiet hinter Bad Kösen kann man ohne größere Steigungen entspannt Kilometer sammeln. Südlich von Bad Kösen erreicht der Saale-Radwanderweg den Burgenlandkreis. Hoch über dem Flusslauf künden zwei malerisch gelegene Burgenanlagen von alten Zeiten: die Rudelsburg, die bekannteste Burg der Saalelandschaft und die Burgruine Saaleck. Weiter führt die Tour durch den nahezu mediterran wirkenden Naturpark Saale-Unstrut-Triasland. In Schulpforta erreichen Radler das ehemalige Zisterzienserkloster, das seit 1543 die berühmte Landesschule Pforta beherbergt und zu dessen Absolventen Nietzsche und Klopstock gehörten. Weiter geht es über die Domstädte Naumburg, Weißenfels und Merseburg. In Halle (Saale) gelangt man über den Saale-Harz-Radweg auf den Harzrundweg. Die Radtour auf dem Saale-Radwanderweg endet an der Mündung der Saale in die Elbe bei Barby. Entlang des Radwegs gibt es viele Hotels, Pensionen und Campingplätze sowie Restaurants, in denen Touristen einkehren und sich erholen können. (Quelle: IMG Sachsen-Anhalt)

Die MS Sans Souci - Flusskreuzfahrtschiff mit Heimathafen Mukrena



www.ms-sanssouci.de

Eine herausragende Persönlichkeit in der Fahrgastschiffahrt auf Elbe und Saale ist Peter Grunewald und seine MS Sans Souci. Heimathafen des 82 Meter langen und im Jahr 2000 erbauten Flusskreuzfahrtschiffs ist Mukrena an der Saale. Jedes Jahr steuert Grunewald, der Kapitän und Eigner des Schiffes ist und unter deutscher Flagge fährt, das alte Schifferdörfchen an. Der Weg über die windungsreiche Saale zum Winterliegeplatz in der Nähe der Schiffsverft Fischer hat es in sich, doch Grunewald kennt sich aus. Er ist in Mukrena aufgewachsen. Mit der MS Sans Souci bietet er Ein- und Mehrtagesreisen an, beispielsweise die Routen Hamburg-Dresden oder Stettin-Berlin. Sein Flusskreuzer hat Platz für maximal 84 Reisende. 2015 vergrößert Peter Grunewald seine Flotte mit der MS Sans Souci 2. (Quelle: Peter Grunewald, Sans Souci Hotelschiff GmbH)



Das Saale-Bündnis

Es kommt Bewegung in die Saaleregion.

Im Sommer 2011 ist Bewegung in die Saale-Region gekommen. Im August besagten Jahres gründete sich in Bernburg im Salzlandkreis das Saale-Bündnis, das sich bis heute als unabhängige und überparteiliche Initiative versteht. Oberstes Ziel ist die erfolgreiche Entwicklung der Saale-Region, die für die Bündnismitglieder mit dem Bau des wirtschaftlich und touristisch wichtigen Saale-Seitenkanals einhergeht. Die Forderungen sind klar: Die künstliche Wasserstraße als Lückenschluss zwischen Elbe und Saale muss endlich gebaut und die Saale als Bundeswasserstraße erhalten und weiter ertrüchtigt werden. Alle Maßnahmen müssen im Sinne der Wirtschaftsentwicklung und des Natur-, Umwelt- und Hochwasserschutzes vorangetrieben und realisiert werden.





Der damals vom Bund vorgesehenen Herabstufung der Saale zur Restwasserstraße wurde eine deutliche Absage erteilt – mit Erfolg.

Im August 2011 gehörten zu den Erstunterzeichnern des Gründungsaufrufs für das Saale-Bündnis neben Ulrich Gerstner, Landrat des Salzlandkreises und Schirmherr, auch die IHK-Präsidenten Carola Schaar und Klaus Olbricht, Sachsen-Anhalts Verkehrsminister Thomas Webel, Wirtschaftsministerin Birgitta Wolf sowie zahlreiche Abgeordnete, Arbeitnehmervertreter, Bürgermeister und Unternehmer. Breit unterstützt und fachlich vorangetrieben wird das Saale-Bündnis durch den Verein zur Hebung der Saaleschifffahrt (VHdS) in Halle.

Für einen Motivationsschub sorgte Ende 2011 die Veröffentlichung einer repräsentativen Umfrage aus der Region. Berliner Meinungsforscher hatten herausgefunden, dass mit 74 Prozent fast drei Viertel der Bewohner (ab 18 Jahre) in der Saale-Region sagen, dass auf dem Fluss weiterhin Schifffahrt möglich sein sollte. Wirtschaft und Tourismus - und damit Arbeitsplätze - sind mittelbar und unmittelbar daran geknüpft, hieß es. 64 Prozent stimmten seinerzeit den Forderungen des Saale-Bündnisses zu. Zum damals wie heute durchaus kontrovers diskutierten Kanalbau hatte jeder Zweite eine positive Meinung, vor allem jüngere Menschen.

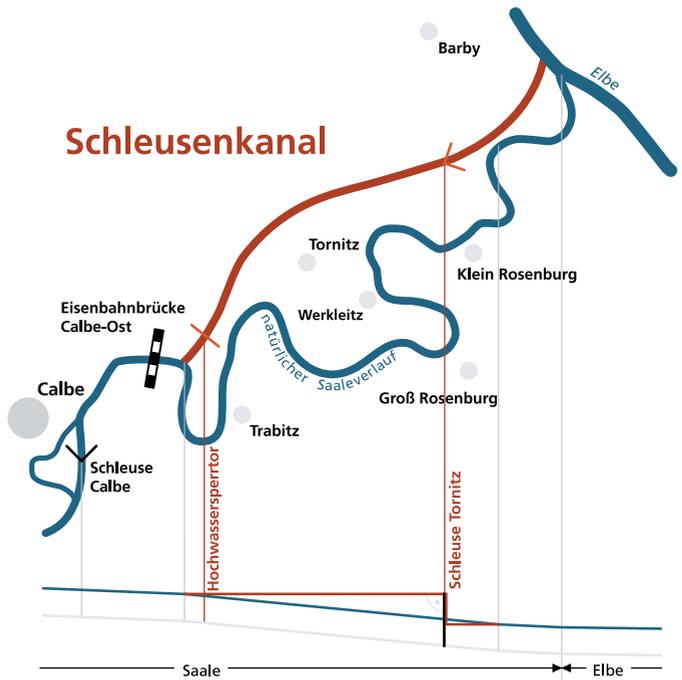


Heute steht Salzlandkreis-Landrat Markus Bauer an der Spitze des Bündnisses. Die Liste der Unterstützer ist nach wie vor lang – die Entwicklung des Elbe-Saale-Winkels liegt vielen Menschen am Herzen. Nach einer kurzen Kreativpause ist das Saale-Bündnis seit Anfang 2015 wieder aktiv. Der größte und wichtigste Punkt auf der Agenda wurde im Vorjahr erreicht: Der Bau des Saale-Seitenkanals bei Tornitz ist im aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) bis 2030 in der Kategorie „Weiterer Bedarf“ verankert. Die Saale wird also nicht wie geplant abgeschrieben, sondern weiter in dem Maß unterhalten, wie es sich für eine Bundeswasserstraße gehört. Davon profitieren Wirtschaft und Tourismus und die Menschen am Fluss. Denn: Bis 2030 werden Straße und Schiene nach einer Prognose des Bundesverkehrsministeriums an ihre Grenzen stoßen – die umweltfreundliche Binnenschifffahrt hat hingegeben noch Kapazitäten. Um sie wirklich effektiv nutzen zu können, ist ein Ausbau der Wasserstraßen Elbe und Saale unumgänglich.

Der Saale-Seitenkanal

Für den dringend notwendigen, rund acht Kilometer langen Saale-Seitenkanal ist nach aktuellem Planungsstand folgender Verlauf vorgesehen:

Der Kanal zweigt bei Tornitz unterhalb der Eisenbahnbrücke Calbe (Saale-Kilometer 17,5) linksseitig aus der Saale ab. Nahe dem Abzweig ist ein Sperrtor vorgesehen, um den vorhandenen Hochwasserschutzdeich der Saale bei Bedarf schließen zu können. Der Ort Tornitz wird vom Kanal nördlich umgangen. Im Bereich der Kreuzung mit dem Hochwasserschutzdeich der Elbe entsteht eine Schleuse, die 100 Meter lang und 12,5 Meter breit ist. Je nach Wasserstand liegt die Hubhöhe zwischen einem und fünfeneinhalb Metern. Die Anbindung des Schleusenkanals erfolgt direkt an die Elbe. Der obere Kanalbereich vom Abzweig bei Calbe bis zur geplanten Schleuse ist gedichtet.



Saale-Seitenkanal, Trassenvariante 2 zwischen Barby und Calbe, Grafik © atnexxt – Agentur für Design und E-Business, Halle (Saale)

Der Kanal kreuzt Straßen und Feldwege, es müssen Brücken gebaut werden. Die Hochwassersituation und der Grundwasserspiegel bleiben unverändert. Das bestehende Landgrabensystem bleibt mindestens erhalten und kann sogar noch verbessert werden. Der Kanal ist an die vorhandenen, schiffbaren Verhältnisse der Elbe und Saale oberhalb von Calbe angepasst. So wird die Fahrrinnentiefe der Elbe von mindestens 1,60 Metern an 345 Tagen im Jahr ausgenutzt. Der Kanalbau bedingt keinen Ausbau der Elbe. Die Kosten beziffert das Verkehrsministerium Sachsen-Anhalt mit aktuell rund 120 Mio. Euro. Die Bauzeit wird mit vier bis fünf Jahren angegeben.

Der Saale-Seitenkanal soll die Lücke zwischen der Schleuse Calbe und der Elbe schließen. In diesem Bereich fließt die Saale stark kurvig und ist damit vor allem für große Transportschiffe kaum nutzbar.



Der Saale-Elster-Kanal

Der Saale-Elster-Kanal, oft auch als Elster-Saale-Kanal oder Saale-Leipzig-Kanal bezeichnet, befindet sich seit der Einstellung der Bauarbeiten in den Wirren des Zweiten Weltkriegs in einem Dornröschenschlaf. Begonnen im Sommer 1933 fanden die Arbeiten im Februar 1943 ihr jähes Ende – und sollten bis heute nie wieder aufgenommen werden. Von den geplanten 19 Kilometern wurden 11 Kilometer fertiggestellt und 1939 mit Wasser gefüllt. Etwa 5,5 Kilometer wurden bereits teilweise ausgeschachtet.

Der Kanal sollte die Weiße Elster mit der Saale bei Leuna verbinden und Leipzig an das Wasserstraßennetz anschließen. Er war für 1000-Tonnen-Schiffe konzipiert. In der Nähe von Günthersdorf in Sachsen-Anhalt war Schluss. Der Kanal hätte für Leipzig eine Schiffsverbindung über Saale und Elbe bis zur Nordsee bedeutet. Befürworter des Kanals haben heute nicht mehr die Güterschifffahrt, sondern die Freizeit- und Fahrgastschifffahrt im Fokus. Seit 2007 macht sich der in Merseburg ansässige Saale-Elster-Kanal Förderverein e.V. für eine Fertigstellung der künstlichen Wasserstraße stark. Ihm schwebt vor, die auch durch die Flutung von Tagebaurestlöchern entstanden Wasserflächen rund um Leipzig an das deutsche Wasserstraßennetz anzubinden und so den Tourismus anzukurbeln.

Imposantestes Einzelbauwerk entlang des Saale-Elster-Kanals ist die Schleusenruine Wüsteneutzsch. Sie ist eine der wenigen Schleusentreppen in Deutschland und, bezogen auf die Kammergröße, die größte. Projektiert waren zwei baugleiche Schleusenkammern, von denen heute nur die obere Kammer zu sehen ist. Für die untere Kammer wurde bis zum Baustopp nur die Baugrube ausgehoben. (Quelle: Saale-Elster-Kanal Förderverein e.V.)



Schleusenruine Wüsteneutzsch – Deutschlands größte Schleusentreppe.

Kontakt

Saale-Elster-Kanal Förderverein e. V.

Vorsitzender Michael Wüfeler

Tel. +49 (0)172 5275398

info@saaleelsterkanal.de

www.saaleelsterkanal.de



Hallischer Hanseverein

Halle war von 1265 bis 1479 Mitglied der Hanse.

Um diese Tradition für die Stadt aufrecht zu erhalten und touristisch zu vermarkten, gründete sich 2009 der Verein zur Förderung der Hansekultur der Hansestadt Halle an der Saale, kurz Hallischer Hanseverein. Er widmet sich der Erforschung der hansischen Tradition der Saalestadt, der Förderung von Aktivitäten auf und an der Saale und des Hansefestes. Unterstützt von der Stadt, Unternehmen, Vereinen, Verbänden und engagierten Bürgern wollen die Akteure das Bewusstsein für die Hansegeschichte wecken und wieder erblühen lassen. Heute ist die Hanse wieder lebendig. Sie gründete sich 1980 in Zwolle und 2001 ist auch Halle dem „Hansebund der Neuzeit“ beigetreten. (Quelle: Hallischer Hanseverein/Städtebund „Die Hanse“)



Kontakt

Hallischer Hanseverein e.V.
Vorsitzender Michael Muchau
Max-Lademann-Straße 6
06125 Halle (Saale)
Tel. +49 (0)345 7703188
info@hallischehanse.de
www.hallischehanse.de

Der Saale-Stammtisch

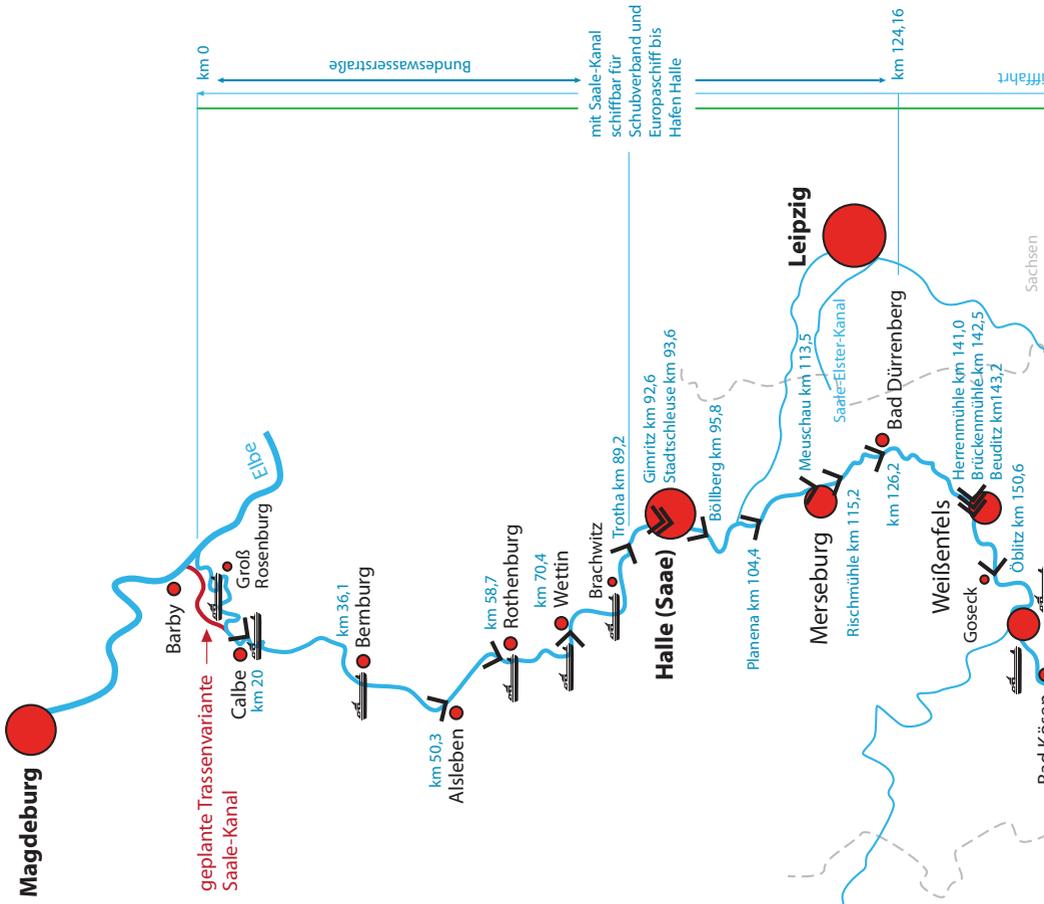
Um vor allem die touristische Nutzung der Saale voranzutreiben, haben sich Unternehmer, Kommunalpolitiker, Marketingexperten und Privatpersonen im Netzwerk Saale-Stammtisch zusammengeschlossen. Zu den Initiatoren gehören Halles Oberbürgermeister Dr. Bernd Wiegand, der Landschaftsarchitekt Wolfgang Aldag und der Schwimmer Hans-Dieter Gerlang. Zu den seit 2011 einmal monatlich stattfindenden Stammtischen kommen in der Regel zwischen 30 und 40 Akteure zusammen – allesamt auf unterschiedliche Weise mit der Saale verbunden. Ihr Ziel ist die Zusammenführung der Interessen und die ganzheitliche Entwicklung und Förderung des Saale-Tourismus. Der Saale-Stammtisch versteht sich als Mittler und Impulsgeber. Zu Vereinen und Institutionen im Saalekreis bestehen intensive Kontakte. Sie tragen das Thema Saale auch weit über die Landesgrenzen hinaus.

Im Zuge dessen bringen die Stammtisch-Mitglieder den Saaleausbau mit ihrem Ansinnen einer verstärkten touristischen Nutzung in engen Zusammenhang. Um den Lebensraum Saale attraktiv gestalten und entwickeln zu können, muss der Fluss als Bundeswasserstraße erhalten und weiterentwickelt werden. (Quelle: Initiative Saale-Stammtisch)

Kontakt

Saale-Stammtisch
Wolfgang Aldag
Fischer-von-Erlach-Straße 51
06114 Halle (Saale)
info@saale-stammtisch.de
www.saale-stammtisch.de

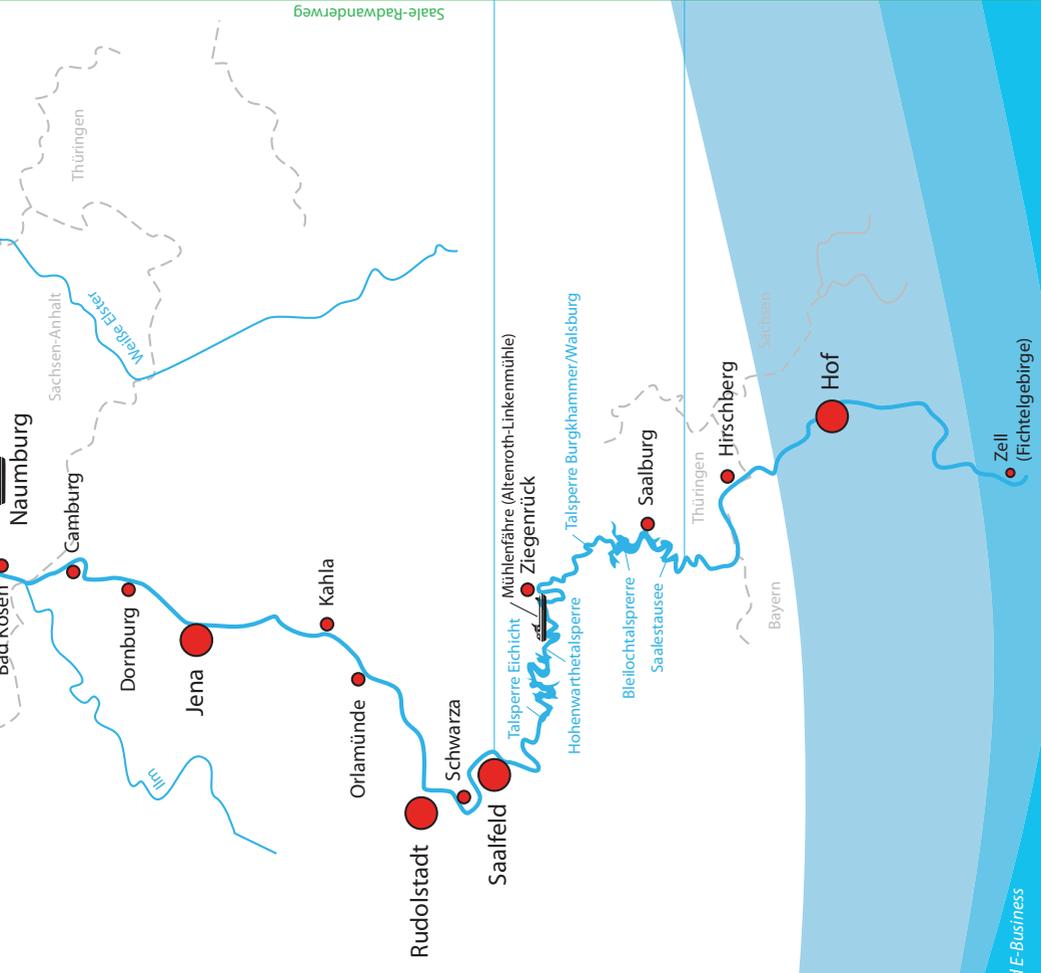
Flusslauf der Saale



Fahrgastschiffahrt/Wassersport/Freizeitsch

Saale-Radwanderweg

Fahrgastschiffahrt
auf den Talsperren



Chronik des Wasserwegs Saale

- 981** – erster urkundlich belegter Schiffstransport auf der Saale
– (Überführung des Leichnams des Erzbischofs Adalbert
– von Halle nach Magdeburg mit dem Schiff);
- 1366-1564** – älteste Zeugnisse über hölzerne Schiffsdurchlässe mit Staustützen
– an den Mühlenwehren der Saale;
– Bau der Kammerschleusen Calbe, Bernburg und Alsleben;
- 1694-1696** – massiver Ausbau und Neubau der o.g. Schleusen und
– Staustufen Rothenburg, Wettin, Trotha und Gimritz;
- 1826** – Comité zur „Beförderung der Halleschen Schifffahrt“ wird gegründet;
- um 1850** – zwischen Saalemündung und Halle Flussvertiefung durch Baggerungen,
– Laufverkürzungen durch Durchstiche, Einbau von Buhnen;
- 1864** – 2.735 Schiffe passieren die Schleuse Calbe;
- 1910-1951** – in Halle werden 294.000 t Schiffsgüter umgeschlagen;
– Ausführung von insgesamt 21 Durchstichen im Saaleverlauf;
– Verkürzung des Flusses um ca. 13 km und der Wasserstraße um ca. 16 km;
- 1935** – Projektierung der Staustufe Klein Rosenberg;
- 1992** – Einstufung der Infrastrukturmaßnahmen an Saale und Elbe als vordringlicher
– Bedarf im Bundesverkehrswegeplan (BVWP 1992);
– die Einleitung des dazu notwendigen Raumordnungsverfahrens wurde 1999
– bis zur Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes zurückgestellt;
- 1995** – Baggerung von Schlammablagerungen im staugeregelten Saalabschnitt und
– Sanierung der fünf Saaleschleusen Wettin, Rothenburg, Alsleben, Bernburg
– und Calbe bis zum Jahr 2000;
– damit wird dieser Abschnitt für das Europaschiff durchgängig befahrbar;
- 2002** – 1. Schifffahrtstag des Landes Sachsen-Anhalt in Alsleben;
- 2003** – Wiederaufnahme des Ausbaus der Unteren Saale
– mit dem „Schleusenkanal Tornitz ohne Wehr“ in den
– vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP 2003);

Bernburg (Saale)



Die alte Residenzstadt in Anhalt-Bernburg



*o. Wappen der Stadt Bernburg
u. Schleuse Bernburg,
Fotos: Stadtverwaltung Bernburg,
Titelbild: Bernburg Schloß über der
Saale, Wikipedia*

Die Stadt Bernburg an der Saale wurde anno 961 erstmals urkundlich erwähnt, der älteste Stadtteil Waldau findet sich bereits 806 in den Karolinger Annalen wieder. Bis 1765 war sie Residenzstadt in Anhalt, bis 1863 Hauptstadt des souveränen Herzogtums Anhalt-Bernburg. Als städtebauliche Besonderheit gelten die drei historischen Stadtkerne. Die bekannteste Sehenswürdigkeit ist das vollständig erhaltene Wohnschloß (vorwiegend im Baustil der Renaissance) der Herzöge von Anhalt-Bernburg.

Seit 1. Juli 2007 ist Bernburg (Saale) Kreisstadt des Salzlandkreises. Mit Inkrafttreten der Gemeindegebietsreform in Sachsen-Anhalt am 1. Januar 2010 gehören die Ortsteile Aderstedt, Baalberge, Biendorf, Gröna, Peißen, Poley, Preußlitz und Wohlsdorf zur Einheitsgemeinde.



Wichtiger Infrastrukturfaktor für die Stadt war schon immer die Saale. Der erste nachweisliche Handel auf der Saale ist durch ein Privilegium des Erzbischofs Wichmann von Magdeburg belegt. Er verlieh 1152 dem Kloster Neuwerk vor Halle das Recht, Salz und Holz auf dem Fluss zu befördern. Die ersten Schleusen, so geht aus Chroniken hervor, wurden 1366 gebaut. Im 15. Jahrhundert war die Flussschifffahrt ein ertragreiches Gewerbe. Transportiert wurden vor allem Wolle und Getreide. Brücken, Schleusen und Schiffsanleger sind in Bernburg bis heute wichtige Zeugnisse für Handel und Transport. Ein Umstand, der den Stadtrat dazu veranlasste, das Wort „Saale“ im Stadtnamen zu verankern.



Das Bernburger Saaletal wurde für Freizeitspaß und Wassersport erst im 19. Jahrhundert entdeckt. Mit den Bernburger Freizeitkapitänen und den Wassersportlern in den Vereinen hat sich die Saalestadt in Anhalt etabliert. Bernburg ist Teil des Netzwerks „Blaues Band“, zu dem sich 1999 anlässlich der Bundesgartenschau in Magdeburg Städte und Gemeinden zusammenschlossen. Das „Blaue Band“ ist am Saaleufer und im Stadtbild präsent und deutlich erkennbar. Der Boots- und Schiffsanleger Talstadt bietet seit 2006 Fahrgastschiffen und Sportbooten die Möglichkeit, vor der Schleuse zu ankern. Das historische Stadtzentrum ist in wenigen Minuten erreichbar. (Quelle: Stadtverwaltung Bernburg)

*links: Bootsanleger Talstadt
mit MS Saalefee,
rechts: Kajütboote des Bernburger
Wassersportvereins,
© Stadtverwaltung Bernburg (Saale)*

*Kontakt
Stadt Bernburg (Saale)
Schlossgartenstraße 16
06406 Bernburg (Saale)
Tel. +49 (0)3471 6590
Fax +49 (0)3471 622127
stadt@bernburg.de
www.bernburg.de*

Das Schloss Bernburg – die „Krone Anhalts“

Am östlichen Saaleufer erhebt sich auf einem hohen Sandsteinfelsen das ehemalige Residenzschloss der Fürsten und späteren Herzöge von Anhalt-Bernburg. Es wurde 961 erstmals urkundlich erwähnt. Im Jahr 1138 wurde die Burg in einer Auseinandersetzung niedergebrannt jedoch von Albrecht I. von Brandenburg, auch Albrecht der Bär genannt, an gleicher Stelle wieder errichtet. Aus dem 12. und 13. Jahrhundert sind noch Reste der Burgkapelle sowie der imposante Bergfried, auch „Eulenspiegel-turm“ genannt, zu sehen.

1538 begann Andreas Günther im Auftrag von Fürst Wolfgang zu Anhalt mit dem Umbau der Burganlage. Wertvollster Schmuck des zu dieser Zeit entstandenen Baus sind die beiden Rund-erker, die sogenannten Leuchten mit ihrer reichen Ornamentik und den Bildnisreliefs protestantischer Fürsten und Kaiser Karls V. In den Jahren von 1567 bis 1570 wurde der Bau nach Osten durch Joachim Ernst fortgesetzt. Den Auftrag zur Ausführung erhielt Nickel Hoffmann aus Halle. Nach der Teilung Anhalts 1603 war das Schloss Residenz der Fürsten von Anhalt-Bernburg. Nach dem Erlöschen der Linie Anhalt-Bernburg wurden 1863 unter Leopold IV. Friedrich von Anhalt-Dessau die anhaltischen Lande vereinigt. Das Schloss wurde Staatsbesitz. Heute befindet sich im südlichen Teil der Schlossanlage das Museum Schloss Bernburg.

Das Schloss Bernburg wird gern auch die „**Krone Anhalts**“ genannt. Es war den Fürsten von Anhalt-Bernburg, den Schlossbewohnern, den Bürgern und Besuchern stets so wichtig, dass sie sein Erscheinungsbild zwar immer wieder verändert, es über die Jahrhunderte aber wie einen Schatz gehütet und bewahrt haben. Ob als fortifikatorische Anlage, repräsentatives Wohnschloss mit Stallungen und Wirtschaftsgebäuden, Musikschule, Amtsgericht, Museum, Gefängnis, Sparkasse, Katasteramt, Notariat, Liegenschaftsamt, oder Erlebnis- und Veranstaltungsraum mit Gastronomie – Schloss Bernburg besaß zu unterschiedlichen Zeiten unterschiedliche Funktionen und Nutzungen. (Quelle: Museum Schloss Bernburg/ Stiftung Dome und Schlösser in Sachsen-Anhalt)

*Kontakt:
Museum Schloss Bernburg
Schlossstrasse 24
06406 Bernburg
Tel. +49 (0)3471 625007
Fax +49 (0)3471 3009450
www.museumschlossbernburg.de*

A photograph of an industrial facility, likely a soda plant, situated along a river. The facility features several large green buildings with tall chimneys and a tall lattice tower. The scene is framed by lush green trees in the foreground. The title 'Die großen Drei in Bernburg' is overlaid in large white text on the right side of the image.

Die großen Drei in Bernburg

Solvay Chemicals GmbH



In Bernburg wird seit über 130 Jahren Soda hergestellt. Das Solvay-Werk ist fester Bestandteil des Stadtbilds. Im Bernburger Werk stellt das Unternehmen die hochwertigen Grundstoffe Soda, Natriumbicarbonat, Wasserstoffperoxid und hochreine Phosphorsäure her. Sie werden zur Herstellung von Glas, in der Metallverarbeitung, Lebensmitteln,

Wasch- und Reinigungsmitteln verwendet und werden ebenso in der Pharmazie, der Elektro- und Computerchip-Industrie sowie im Umweltschutz eingesetzt. Bei allen hier hergestellten Produkten zählt die Solvay-Gruppe zu den Weltmarktführern. Im Bernburger Werk beschäftigt Solvay rund 440 Mitarbeiter einschließlich der mehr als 40 Auszubildenden. Ein Blick in die Geschichte lohnt. 1880 beantragte der belgische Erfinder und Industrielle Ernest Solvay eine Konzession für eine Soda-Fabrik in Bernburg. Bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges vereinigte Solvay 82 Prozent der deutschen Soda-Produktion auf sich. Einen beträchtlichen Anteil daran hatte der Standort Bernburg. Nach Ende des Zweiten Weltkrieges wurde die Sodaproduktion 1952 als „Volkseigener Betrieb“ (VEB) der DDR wieder aufgenommen. 1991 wurde das Werk Bernburg schließlich wieder in die Solvay-Gruppe eingegliedert.



esco – european salt company

Das Bergwerk Bernburg besteht seit über hundert Jahren und liegt in einer Region, die seit dem Mittelalter vom Bergbau geprägt ist und in der auch die Salzgewinnung auf eine lange Tradition zurückblickt. Die Bergwerksfelder des Bernburger Werkes erstrecken sich über eine Fläche von rund 40 Quadratkilometern. Die Bergleute gewinnen ein Steinsalz, das wegen seiner reinweißen Farbe und seiner grobkristallinen Struktur als Kristallsalz bezeichnet wird. Sein Reinheitsgrad liegt im Durchschnitt bei 99 Prozent Natriumchlorid (NaCl). Die besten Lagerpartien erreichen sogar 99,8 Prozent NaCl. Nach einer ersten Verarbeitungsstufe unter Tage wird das grob gebrochene Salz über Tage gefördert und durchläuft hier weitere Mahl- und Siebstufen.



Sie ermöglichen die effiziente Herstellung verschiedener Körnungen, sodass Kundenwünsche schnell und flexibel erfüllt werden können. Das Produkt- und Leistungsportfolio im esco Werk Bernburg beinhaltet Auftausalz, Industrialsalz, Viehsalz, Speisesalz, Gewerbesalz, Salztalotten, Geschirrspüler-Salz und die Speicherung bzw. den Umschlag von Flüssiggas (LPG). Mit der Gründung der esco - european salt company im Jahr 2002 wurde das Werk in die esco-Gruppe integriert.



SCHWENK Zement KG

Die Zementproduktion in Bernburg an der Saale kann auf eine lange Geschichte zurückblicken. Zusammen mit dem Werk Karlstadt bildet es die Werksgruppe Nord der SCHWENK Zement KG. Der Erwerb der bestehenden Werke durch SCHWENK nach der Wende im Jahr 1990 kam einem Neubeginn gleich. Die Anlagen wurden abgerissen. Nach nur 20 Monaten Bauzeit nahm das komplett neu errichtete Werk 1992 seinen Betrieb auf. Der enorme Aufwand hat sich gelohnt, denn durch dieses Engagement wurde ein wichtiger Beitrag für die Region Bernburg, für Arbeitsplätze und den Umweltschutz geleistet. Heute ist das SCHWENK Zementwerk in Bernburg ein eindrucksvolles Beispiel für die Entwicklung der Zementherstellung.



Halle

Die Händel- und Hansestadt



Die Saale fließt gut 30 km durch die über 1200-jährige Stadt Halle.

Halle ist die Stadt der unzähligen Alleinstellungsmerkmale: Georg Friedrich Händels Geburtshaus, die Himmelsscheibe von Nebra, die Totenmaske Martin Luthers, die historische Altstadt als das größte Flächenarchitekturdenkmal Europas, die älteste und größte Bibelsammlung, eine im Original erhaltene barocke Wunderkammer, der älteste Knabenchor Mitteldeutschlands, der Sitz der Bundeskulturstiftung und der Leopoldina, der Nationalen Akademie der Wissenschaften, dazu drei Burgen sowie die älteste Universität, an der in deutscher Sprache unterrichtet wurde.

Zugleich ist Halle die Stadt der Musik, des Schauspiels und der Kunst. Die Internationalen Händel-Festspiele, sieben Bühnen, die Staatskapelle mit Händel-Festspielorchester und mehr als 60 Kultureinrichtungen ziehen jährlich Tausende Besucher in ihren Bann. In Halle befinden sich mit dem Kunstmuseum Moritzburg und der Burg Giebichenstein zugleich die jüngste und älteste Burg entlang der Saale. Seit 1928 wird das Laternenfest an der Saale gefeiert, das mit „Klassikern“ wie dem Fischerstechen der Halloren, Entenrennen und Laternenumzug begeistert.

Im Stadtkern wird die weithin unterirdisch verlaufende Saale erst ab Salzgrafenplatz beziehungsweise Klausbrücke sichtbar. Entlang der Moritzburg, des Doms und der Neuen Residenz mäandert sie zur idyllischen Peißnitz-Insel. Hier offenbart sich die Stadt am Fluss mit weitläufigen Auen und ursprünglichen Flussufern als grüne Oase. Innerhalb der Stadt wird die Saale durch fünf Schleusen und Wehre reguliert. Im nördlichen Stadtteil Trotha befindet sich der Hafen.

*Die Burgruine Giebichenstein thront imposant über der Saale und ist immer einen Besuch wert. Von der Oberburg bietet sich ein herrlicher Blick über die Stadt, die Umgebung und auf die Saale.
Foto: Thomas Ziegler, Stadt Halle (Saale)*

Kontakt
Tourist-Information
Stadtmarketing
Halle (Saale) GmbH
Marktplatz 13, 06108 Halle
Tel. +49 (0)345 12299-84
Fax +49 (0)345 12299-85
info@stadtmarketing-halle.de
www.halle-tourismus.de

Das Salz und die Saale sind der Ursprung für einstigen Wohlstand. Vier Solequellen auf dem Hallmarkt und die Salzbereitungsstätten der Salzwirker-Brüderschaft im Thale zu Halle – auch Halloren genannt – brachten Halle Reichtum. Bis in das ausgehende 15. Jahrhundert war die Stadt ein bedeutender Handelsplatz des Mittelalters. Die Mitgliedschaft in der Hanse ist Zeugnis dieser florierenden Zeit. Die Auen und Inseln der Saale sind größtenteils natur- und landschaftsgeschützte Flächen und bieten damit ideale Voraussetzungen für Boots-, Schiffs- und Fahrradtourismus. Beliebter Treffpunkt auf der Peißnitz ist die 80 Meter hohe Fontäne, die drittgrößte ihrer Art in ganz Europa. Die Insel kann auch bequem mit der Parkeisenbahn erkundet werden. Der Peißnitz-Express ist als Schmalspurbahn von Mai bis Oktober im Einsatz. Um die Saale wassertouristisch besser nutzen zu können, bedarf es der infrastrukturellen Anbindung der Saale an die Region, einheitlicher Schleusenöffnungszeiten und des weiteren Ausbaus der Radwege und Bootsanleger in direkter Stadtnähe.

(Quelle: Stadtmarketing Halle)

STADTMARKETING

hallesaale
HALLERSTADT

Die Burg Giebichenstein

Giebichenstein wurde im Jahre 961 erstmals urkundlich erwähnt. In der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts begann man mit der Errichtung einer steinernen Befestigung, der Oberburg. Die Burg diente den Magdeburger Erzbischöfen als zeitweiliger Regierungssitz, bis zur Fertigstellung der Moritzburg in Halle (1503) als Hauptresidenz. Im Dreißigjährigen Krieg (1636) wurde die Festung teilweise zerstört. Im 18. Jahrhundert war die Burgruine ein bedeutendes Symbol deutscher Romantik, bekanntester Vertreter der Saalestadt Johann Friedrich Reichardt. 1906 erwarb die Stadt Halle die Burgruine von der preußischen Domänenverwaltung und machte sie der Öffentlichkeit zugänglich. Seit 1966 ist sie Architektur-Freilichtmuseum. Umfassende Restaurierungsarbeiten seit Anfang der 90er Jahre machen einen Besuch auf dem Giebichenstein und dem Torturm aus dem 12. Jahrhundert zum Erlebnis. Der einmalige Blick über das Saaleetal bleibt unvergessen.

Die Unterburg ist Sitz der Kunsthochschule Halle. Die 1915 gegründete Hochschule zählt heute mehr als tausend Studenten aus aller Welt. Eine breit angelegte Grundlagenausbildung in Theorie und Praxis, bestens ausgestattete Laboratorien und Werkstätten, Forschungs- und Projektvorhaben – auch in Kooperation mit Institutionen und Unternehmen – und interdisziplinäre Vernetzungen und Diskurse bilden dafür den Rahmen.

*Blick von der Bergschenke über
die Kröllwitzer Brücke zur
Burgruine Giebichenstein,
Wikipedia*





Hafen Halle

Container Terminal Halle Saale – CTHS

Die Hafen Halle GmbH ist eine 100-prozentige Tochter der Stadtwerke Halle GmbH. Sie betreibt den öffentlichen Binnenhafen Halle mit dem Leistungsschwerpunkt des Container Terminals Halle Saale, kurz CTHS. Das CTHS fokussiert seine Leistungen innerhalb der Logistikkette auf den Umschlag von See-Containern im In- und Export weltweit. Diese Basis ist der Ausgangspunkt für weitere logistische Dienstleistungen am Standort.



Dazu gehören die Dienstleistungsschwerpunkte Hafenbahn und Terminal Services. Von der Bahntraktion der KV-Züge bis hin zum Vor- und Nachlauf der Container mit eigenen Trucks erfüllt die Hafen Halle GmbH ein breites Spektrum entlang der gesamten Logistikkette. „KV“ ist die Abkürzung für „Kombinierter Verkehr“, also Schnittstellen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern.

Der Hafen Halle besitzt sehr gut ausgebaute, trimodale Terminals für die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße. Wegen der aktuell fehlenden Möglichkeiten zur wirtschaftlichen Nutzung der Bundeswasserstraße Saale werden alle Verkehre mit den Verkehrsträgern Schiene und Straße im Kombinierten Verkehr abgewickelt.

Die Schifffahrtsbedingungen an der unteren Saale sind bezüglich der Fahrtiefe so kompliziert, dass über weite Teile des Jahres nicht mit wirtschaftlichen Abladetiefen gefahren werden kann. Kein Reeder setzt sich dem Risiko aus, eine Schiffflinie zu etablieren und kontinuierlich zu planen, wenn er nicht ganzjährig verlässliche Schifffahrtsbedingungen hat.

Container Terminal Halle Saale im Hafen Halle





Infrastruktur im Überblick

Kaianlagen

- Hafenbecken-Gesamtlänge: 750 m, Hafenbecken-Breite: 60 m
- 1250 m Spundwandufer an Nord- u. Südkai
- 30.000 m² befestigte Kaianlagen für die Be- und Entladung von Schiff, Bahn und Lkw
- 7 Liegeplätze am Nordkai (Hafenbecken)
- 3 Liegeplätze an der Saale (Südkai)
- Schiffe bis zu einer Größe von insgesamt 1350 t (Europaschiffe)

Schiennetz

- Gesamtlänge des Gleisnetzes: 7200 m
- Hafenbahnnetz mit Rangier- und Abstellgleisanlagen sowie Anschluss an das DB-Netz
- Abfertigungslängen bis 700 m, ideal zur Be- und Entladung von Container-Ganzzügen
- 3-Felder-Gleiswaage mit 20 m Gesamtlänge

Containerterminal

- Gesamtlänge: 700 m
- gesonderte Abstellfläche für 200 TEU Gefahrgut (TEU=Standardcontainer)
- Stellflächen für 30 TEU Reefer (Kühlcontainer)
- Stellflächen für insgesamt 1650 TEU
- Lkw-Waage

(Quelle: Hafen Halle GmbH/Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr)



Fakten zum Ausbau der Bundeswasserstraße Saale

- 1926** – im Staatsvertrag wurde unter dem Stichwort „Südflügel des Mittellandkanals“ vereinbart, die Saale von ihrer Mündung bei Barby in die Elbe 124 km bis Leuna für das 1.000-Tonnen-Schiff (bisher 450-Tonnen-Schiff) auszubauen;
- 1931** – Beginn des Ausbaus der Saale für Schiffsgrößen von 80 m Länge und 9 m Breite zwischen Calbe und Halle-Trotha auf einer Länge von rund 68 km, Inbetriebnahme des Hafens Halle-Trotha mit einer Kailänge von 700 m am 1. Oktober;
- 1932** – Start zum etappenweisen Ersatz der kleinen Schleusen in Calbe, Bernburg, Alsleben, Rothenburg und Wettin durch Großschleusen für das 1.000-Tonnen-Schiff;
- 1934** – Bauauftakt für den „Saale-Elster-Kanal“ von Merseburg nach Leipzig-Lindenau;
- 1942** – Eröffnung der neuen Schleuse Rothenburg als letzte der nunmehr fünf Großschleusen;
– kriegsbedingtes Einstellen der Arbeiten zur Vollendung des Saaleausbaus mit dem vorgesehenen Bau der unteren Stauhaltung Calbe-Rosenburg zwecks Tiefenverbesserung des Unterlaufs der Saale auf den letzten 20 km bis zur Elbe;
- 1992** – Aufnahme des abschließenden Ausbaus der Saale in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes, daraus resultieren Entscheidungen in Politik und Wirtschaft zur umfassenden Sanierung des landesbedeutamen Hafens Halle-Trotha sowie zur Modernisierung und Erweiterung von Produktionskapazitäten insbesondere in Bernburg;
- 1995** – Auftakt der bis 1999 laufenden Instandsetzungen und Modernisierungen der fünf Schleusen zwischen Calbe und Wettin;
- 1997** – Unterlagen für das im Vorjahr angeschobene Raumordnungsverfahren (ROV) sowie die Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) werden erstellt;
- 1998** – Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann (CDU) besucht am 23. April den Hafen Halle-Trotha und sichert die volle Unterstützung der Bundesregierung für den Ausbau der Unteren Saale zu;
- 2000** – geplante Staustufe bei Klein Rosenberg wird von BUND-Anhängern hinsichtlich der Umweltverträglichkeit in Frage gestellt;

- 2001** — Staustufenlösung bei Klein Rosenberg wird in der Umweltrisikoeinschätzung des Bundesamtes für Gewässerkunde Koblenz ohne Berücksichtigung der technischen Anpassungsmaßnahmen durch die vorgesehene Brunnengalerie mit sehr hohem Risiko bewertet;
— im September beschließt der Landtag von Sachsen-Anhalt die Unterstützung des Saaleausbaus;
- 2002** — als Konsequenz der Hochwasserkatastrophe vom August verhängt Bundesverkehrsminister Dr. Manfred Stolpe im Oktober einen Baustopp für die Elbe und Saale;
— im Koalitionsvertrag von Rot/Grün heißt es nach der Bundestagswahl: Saalestufen werden nicht gebaut;
— für die Vollendung des Saaleausbaus wird mit dem „Schleusenkanal Tornitz ohne Wehr“ eine neue Lösung erarbeitet;
- 2003** — im Landtag von Sachsen-Anhalt wird zu diesem neuen Lösungsansatz parteiübergreifend Konsens erzielt;
— am 2. Juli stimmt die Bundesregierung dem neuen Bundesverkehrswegeplan einschließlich der letzten Maßnahme zur Vollendung des Saaleausbaus wiederum im vordringlichen Bedarf zu;
- 2004** — nach einem Briefwechsel zwischen BMVBW und BMU wird das Land Sachsen-Anhalt beauftragt, ein Raumordnungsverfahren (ROV) zum Saaleausbau durchzuführen;
— mit der Antragskonferenz wird am 10. Dezember das Raumordnungsverfahren (ROV) durch das Landesverwaltungsamt in Halle (Saale) eingeleitet;
- 2008** — im Oktober schließt die obere Landesplanungsbehörde das Raumordnungsverfahren (ROV) ab;
— danach liegen die Vorteile des „Saale-Seitenkanals“ (bisher „Schleusenkanal Tornitz ohne Wehr“) vor allem im ortsfernen Verlauf, größeren Abstand zu Schutzgebieten, in einer besseren FFH-Verträglichkeit sowie in günstigeren Bedingungen für den Hochwasserschutz;
- 2010** — Landtag von Sachsen-Anhalt bekennt sich mit einem Beschluss am 19. Februar zur umweltverträglichen und wirtschaftlichen Nutzung von Elbe und Saale als Bundeswasserstraßen und fordert die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens zum Bau des Saale-Seitenkanals bei Tornitz;

- 2011** _ Konferenz des Verkehrsministeriums im Mitteldeutschen Multimediazentrum
_ Halle (Saale) am 27. Januar unter dem Leitsatz „Sachsen-Anhalt – Land der
_ Binnenschifffahrt“ mit zahlreichen Teilnehmern aus Politik, Wirtschaft und
_ Verbänden verdeutlicht die uneingeschränkte Notwendigkeit der Bundes-
_ wasserstraßen Elbe und Saale zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der
_ schiffsaffinen Unternehmerschaft;
_ 5. August: Saale-Bündnis in Bernburg als Bernburger Erklärung gegründet,
_ Prominente Vertreter aus Wirtschaft, Politik und Verwaltung erklären zur Her-
_ abstufung der Saale als Restwasserstraße: „Wir sind keine Rest-Republik“;
_ 6. August: Schifffahrts-Demonstration in Alsleben an der Saale, Freizeitschiffer
_ demonstrieren für die Zukunft der Saale auf ihren Motor- und Ruderbooten;
_ 8. September: Demonstration auf dem Domplatz vor dem Landtag in Magde-
_ burg gegen die Herabstufung der Saale zur Restwasserstraße;
- 2015** _ das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr Sachsen-Anhalt hat das
_ Projekt Saale-Seitenkanal erneut für den aktuellen Bundesverkehrswegeplan
_ 2015 angemeldet
_



Verein zur Hebung der Saaleschifffahrt e. V.

 **SWH. Stadtwerke Halle**



 **SWH. Hafen**

SAALEMÜHLE

Schiffswerft **Fischer**

Kaolin- und Tonwerke
Salzmünde



Mitteldeutsche Baustoffe GmbH

Impressum

Mitglieder und Sponsoren

Stadtwerke Halle GmbH, Hauptsponsor des VHdS e.V.
Solvay Chemicals GmbH, Werk Bernburg
SCHWENK Zement KG, Werk Bernburg
esco - european salt company GmbH & Co. KG, Werk Bernburg
Hafen Halle GmbH
Saalemühlen Alsleben GmbH
Schiffswerft Fischer, Mukrena
Kaolin- und Tonwerke Salzmünde GmbH
Mitteldeutsche Baustoffe GmbH

Unterstützt vom:

Ministerium für Landesentwicklung
und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt



SACHSEN-ANHALT

Ministerium für
Landesentwicklung
und Verkehr

Herausgegeben vom:

Verein zur Hebung der Saaleschifffahrt
VHdS e.V.

Manfred Sprinzek (Präsident)
Domstr. 1 - 06108 Halle (Saale)
+49 (0)345 2037664
info@saaleverein.de

Layout und Satz:



Agentur für Design und E-Business
Halle (Saale)

Stand 03/2015