

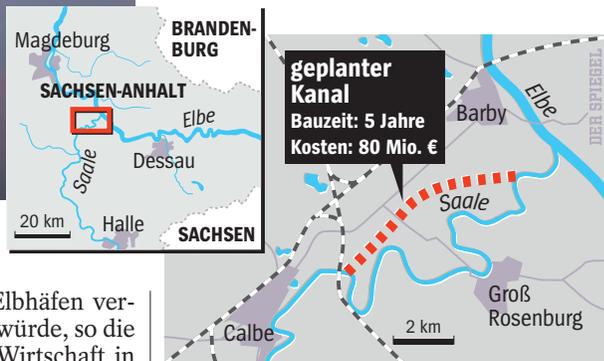


Saale-Hafen in Halle

SVEN DÖRING / VISUM

sagenhafte Prognose legt Bauarbeiten an der Elbe zu Grunde. Ein solcher Ausbau allerdings widerspräche allen Beschlüssen, die die Bundesregierung als Folge der Flutkatastrophe 2002 getroffen hatte.

Damals hatte sich das rot-grüne Bündnis einer „neuen Flusspolitik“ verschrieben. Im Koalitionsvertrag wurde klipp und klar festgestellt, dass „Ausbaumaßnahmen und in ihren Auswirkungen vergleichbare Unterhaltungsmaßnahmen auf der Elbe nicht umgesetzt werden“.



SCHIFFFAHRT Stolpes Geisterkanal

Der Aufbau-Ost-Minister will für 80 Millionen Euro die Saale an der Mündung in die Elbe begradigen lassen. Eine Wasserstraße entsteht, die keiner braucht.

Wann immer er auf den glitzernen Lauf der Saale schaute, geriet der Dichter Joseph von Eichendorff in Verzückung: „Da hab ich oft gestanden, es blühten Täler und Höhen, und seit dem in allen Landen sah ich nimmer die Welt so schön“, reimte er 1840.

Lang ist's her. Wenn demnächst die Rammen die ersten Spundwände in den Boden wuchten, ist es vorbei mit der Flussromantik. Zwischen den sachsen-anhaltischen Ortschaften Calbe und Barby sollen auf 7,5 Kilometer Länge Betonmassen den Lauf der Saale kurz vor ihrer Elbeinmündung bändigen – ein Kanal entsteht, gerade wie eine Ausfallstraße und mindestens 80 Millionen Euro teuer.

„Saale-Ausbau, Variante Schleusenkanal ohne Wehr“ heißt das Projekt schlicht im Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplans; vor der Sommerpause soll es das Kabinett passieren. Das Vorhaben hat schon jetzt alle Chancen, für das ostdeutsche Bundesland in jeder Hinsicht zum Flop des Jahres zu werden: ökonomisch, ökologisch und politisch.

Auf den ersten Blick wirkt der Plan plausibel: Die Saale soll ausgebaut werden, damit auch große Schiffe mit bis zu 1350 Ton-

nen Ladung den Fluss befahren können und die Saale-Anrainer besser mit den Elbhäfen verbunden werden. Das Projekt würde, so die Hoffnung, der kränkelnden Wirtschaft in der Problemregion einen Impuls geben.

Rund 1,7 Millionen Tonnen Güter, rechnet Aufbau-Ost-Minister Manfred Stolpe vor, würden künftig auf der neuen Wasserstraße transportiert. Der „Verein zur Hebung der Saaleschiffahrt“, von Umweltschützern gern als Verein zur Hebung der Steuerverschwendung verspottet, geht sogar von 4 Millionen Tonnen aus.

Das entspräche einer Zuwachsrate von sagenhaften 4000 Prozent. Denn bislang galt die Saale bestenfalls als ein Gewässer für Schlauchbootkapitäne – Schiffe in gewerblichem Einsatz verirrt sich selten hierher.

Im Schnitt werden höchstens vier Motorschiffe pro Monat auf dem Fluss gesichtet. Eine vom Bund in Auftrag gegebene Prognose sagt selbst bis 2015 nur eine Steigerung auf acht Motorschiffe voraus. Zudem betreibt die Bahn an der Saale ein dichtes Streckennetz – und hat freie Kapazitäten. Kurzum: Es ist zweifelhaft, ob Bedarf für den Kanal besteht.

Der könnte schnell geweckt werden, meinen die Befürworter: Die geringe Wassertiefe im Mündungsgebiet sei schuld an der Flaute bei den Binnenschiffen. Die Saale weise heute fast ganzjährig schlechtere Fahrwasserhältnisse auf als die Elbe, heißt es im Stolpe-Ministerium. Merkwürdig nur, dass aus Papieren des Ministeriums das Gegenteil hervorgeht: Danach liegt die Fahrtiefe im östlichen Oberlauf der Elbe im Schnitt an 89 Tagen pro Jahr unter der Marke von 1,40 Metern, die der Saale hingegen nur an 60 Tagen.

Tatsächlich also könnte der Saale-Kanal nur dann wirtschaftlich Sinn machen, wenn auch die Elbe vertieft würde. Selbst Stolpes

Genau das aber wäre nötig, damit künftig Pötte von bis zu 2,50 Meter Tiefgang von der Saale in die Elbe kreuzen könnten. „Ohne Maßnahmen an der Elbe zwischen Magdeburg und der Saalemündung“, schreibt der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt an Stolpe, sei mit einer Belebung der Saale-Schiffahrt „kaum zu rechnen“. Der Umweltschützer Ernst Paul Dörfler, Gewässerexperte beim BUND, wirft Stolpe vor, einen „Geisterkanal“ in die Provinz zu gießen.

Nicht nur die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens ist fraglich, auch das Bundesamt für Naturschutz äußert Bedenken. Der Kanal verlaufe „größenteils durch bestehende und potenzielle Überflutungsbereiche“ der Ortschaft Barby, die schon im vergangenen Jahr von der Flut heimgesucht wurde. Allein deshalb sei der Bau „aus naturschutzfachlicher Sicht abzulehnen“.

Im Regierungslager kommen ebenfalls Zweifel auf. „Wir erleben, dass hier so gut wie kein Schiff fährt“, klagt der Saale-Anwohner und SPD-Bundestagsabgeordnete Ulrich Kasparick in einem Brief an Parteifreund Stolpe. Der grüne Abgeordnete Peter Hettlich aus Sachsen ist fest entschlossen, seine Fraktion kommende Woche zu einem einstimmigen Beschluss gegen Stolpes Rinne zu bewegen.

Hettlich und Kasparick können aus nächster Nähe besichtigen, wie schon einmal Fördermittel in der Saale versenkt wurden. Zwischen 1998 und 2001 wurde der Hafen Halle-Trotha für 30 Millionen Euro ausgebaut: 750 Meter lang und 57 Meter breit ist das Hafenbecken, ein 25-Tonnen-Kran wartet am Südkai auf Arbeit. Im gesamten Jahr 2002 wurde dort Tonnage für ein Schiff verladen und für 13 Schiffe ausgeladen.

STEFFEN WINTER



Minister Stolpe
Sagenhafte
Zuwachsraten

MARC DÄRCHINGER