



AHA fordert endlich alle Planungen zum Saale-Elbe-Kanal endgültig zu stoppen

Die Errichtung eines sogenannten Schleusenkanals Tornitz, was eine klare Ausbaumaßnahme der Saale darstellt, ist nach der Auffassung des Arbeitskreises Hallesche Auenwälder zu Halle (Saale) e.V. (AHA) ein weiterer erschreckender Ausdruck der Ignoranz der klaren Fakten und Tatsachen in Sachen Ökonomie, Ökologie und Klimaschutz.

In dem Blickwinkel betrachtet ist es für den AHA vollkommen unverständlich das Vorhaben in den nunmehrigen Bundesverkehrswegeplan bis zum Jahr 2030 aufzunehmen. Offenbar versucht der CSU-Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt der CDU in Sachsen-Anhalt Schützenhilfe zu geben. Somit haben sich die Ewiggestrigen, wozu die gegenwärtige sachsen-anhaltinische Landesregierung und um den Chef des sogenannten Vereins zur Hebung der Saaleschifffahrt Manfred Sprinzek gehören, durchsetzen können.

Der angedachte ca. 7,5 km lange sogenannte Schleusenkanal Tornitz soll eine garantierte Tiefe von 3,00 m haben, während die Elbe nur eine garantierte Tiefe von 1,40 m aufweist. Somit ist der nachfolgende Ausbau der Elbe vorprogrammiert, da ansonsten die 1.000 bis 1.350 Tonnen-Schiffe diesen Fluss nicht befahren können. So hat laut Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg in den Jahren 1990 bis 2007 die Elbe durchschnittlich nur an 111 Tagen die erforderliche Fahrrinntiefe von 2,50 m erreicht. In den Jahren zwischen 1997 und 2012 waren zwischen Saalemündung und Magdeburg 135 Tage und zwischen Tschechischer Republik und Saalemündung waren nur 125 Tage zu verzeichnen. Darüber hinaus wäre auch die Saale zwischen Halle (Saale) und Calbe (Saale) für Begegnungen zu schmal, so dass zumindestens in gewissen Abständen Ausweichstellen und am halleschen Hafen eine Wendestelle zu bauen sind. Außerdem baut in der Bundesrepublik keiner mehr 1.000 und 1.350 t-Schiffe, sondern stattdessen 2.500 t-Schiffe, welche eine garantierte ganzjährige Tiefe von 3,00-4,00 m benötigen. Darüber hinaus gibt es auch ein hydrologisches Problem. Zwar nimmt die Saale mit einem mittleren Abfluss von 115 m³/s zusammen mit der Havel Platz 2 hinter der Moldau als wasserreichster Nebenfluss ein, jedoch durchquert sie ein umfassendes Gebiet im Regenschatten des Harzes. Dieses Gebiet ist von einer durchschnittlichen jährlichen Niederschlagsmenge in Höhe von 450 mm gekennzeichnet. Klimaprognosen für den mitteldeutschen Raum lassen eine weitere Verringerung der Niederschlagsmengen auf ca. 300 mm erwarten. Somit ist es als problematisch zu sehen, wie die Saale den eigentlichen Lauf und einen ca. 7 km langen und ca. 3 m tiefen Kanal zusätzlich mit Wasser speisen soll.

Des weiteren gehen weiterhin wertvoller Ackerboden verloren. Schon jetzt sind von 33.000 Hektar großen Acker-Wirtschaftsflächen des früheren Landkreises Schönebeck

9.000 Hektar „bergbaurechtlich“ verkauft. Ein Saale-Elbe-Kanal trägt zur Verschärfung dieser Situation bei.

Daran ändert, nach Auffassung des AHA, auch eine vom Schönebecker Diplom-Ingenieur Christian Jung ins Gespräch gebrachte Abkürzung über die Kiesseen zwischen Calbe (Saale) und Barby (Elbe) nichts. Hier besteht sogar noch die Gefahr, dass die Kiesseen durch Eintrag von Auenschlick und Nährstoffen zusehend an Wasserqualität verlieren und verlanden könnten. Dem müsste man mit umfassenden und sehr kostenintensiven Ausbaggerungen begegnen. Auf Grund der Tatsache, dass Saaleschlamm noch immer sehr stark schwermetallbelastet ist, wäre dieser als Sondermüll zu behandeln und könnte nicht einfach im offenen Gelände gelagert oder gar auf Flächen aller Art ausgebracht werden.

Und das Ganze soll ja dann bis zu 150 Millionen Euro kosten. Nur immer wieder neue Gutachten und deren Auswertung erhöhen nur noch die Kosten, so dass man bestimmt bald von mehr als 200 Millionen Euro Kosten sprechen muss.

Dabei sind alle diese Tatsachen nun schon oft genug begutachtet worden und somit umfassend und ausreichend bekannt. Sie lassen wenig Umweltverträgliches an der Form des Ausbaus und der Saaleschifffahrt erkennen. Außerdem haben z.B. der halle-sche Wirtschaftsprofessor Zabel im Jahre 2008 und die jüngste Studie vom Bundesverkehrsministerium im Auftrag gegebene Studie der Planco Consulting GmbH nachgewiesen, dass ein Saaleseitenkanal wirtschaftlich betrachtet, vollkommen überflüssig erscheint. Bereits die Prognosen der Planco-Studie von 230.000 bis 560.000 Tonnen Transportgut im Jahr erscheinen, angesichts der bisherigen Flaute im Schifffahrtsverkehr auf Elbe und Saale, sehr hoch gegriffen. Wenn selbst, die offenbar mit der heißen Nadel gestrickte Studie der vom Verkehrsministerium Sachsen-Anhalts beauftragten Dresdner Firma LUB Consulting mit utopischen 1,5 Millionen Tonnen jährlich zum Tragen kämen, ergäbe dies (Zabel 2008) immer noch eine Subventionshöhe von 18,18 Euro/t. Das entspreche bei 1,5 Millionen Tonnen im Jahr eine jährliche Subvention in Höhe von 28.200.000 Euro an Steuergeldern.

Somit ist weiterhin weder eine ökonomische, noch eine ökologische Basis für ein derartiges Vorhaben gegeben.

Derweil hat die Deutsche Bahn auf der Strecke Halle-Magdeburg nur eine Transportauslastung von 30 %. U.a. auf Grund derartiger Mangelbelastungen haben bei der Deutschen Bahn seit dem Beginn der Bahnreform im Jahre 1994 bundesweit ca. 160.000 Mitarbeiter ihren Arbeitsplatz verloren.

Der AHA hält es weiterhin für dringend geboten die Schiffe dem Fluss anzupassen und nicht umgekehrt. Zudem gilt es die wertvolle, arten- und strukturreiche Natur und Landschaft für eine umwelt- und naturverträgliche Landwirtschaft sowie einen gleichgearteten Tourismus zu nutzen, um hier ernsthaft gefährdete Arbeitsplätze zu sichern.

Daher hält es der AHA für dringend geboten das Vorhaben Saale-Elbe-Kanal nun endlich sowie endgültig zu stoppen und nicht weiter unnütz Steuermittel und personelle Ressourcen dafür einzusetzen.

Der Arbeitskreis Hallesche Auenwälder zu Halle (Saale) e.V. (AHA) sieht es daher nur folgerichtig, wenn die Bundesregierung am Stopp des Vorhabens Saaleseitenkanal festhält. Ferner wäre es dringend erforderlich, dass sich Bundestag, Bundesrat und Bundesregierung mit einer Änderung des Bundesverkehrswegeplans endgültig von den Pla-

nungen für den ökologisch unverträglichen und ökonomisch unsinnigen Saaleseitenkanal verabschieden und in dem Zusammenhang auch einer weiteren diesbezüglichen Verschwendung von Steuermitteln einen Riegel vorschiebt.

Der AHA führt diesbezüglich am **Samstag, den 23.07.2016** eine ca. fünfstündige Fahrradexkursion zum **Mündungsgebiet der Saale in die Elbe** durch. Als Route ist folgende ca. 25 km lange Strecke vorgesehen:

Schönebeck (Elbe) ➔ Gnadau ➔
 Calbe (Saale) mit Standort für geplanten Kanalbeginn ➔ Tornitz ➔
 Barby (Elbe) am Elbe-Saale-Camp unweit der Fähre

Die Fahrradexkursion beginnt um 08:00 Uhr am Salzblumenplatz in Schönebeck (Elbe)

Im Rahmen der Fahrradexkursion möchte der AHA vor Ort auf die Problematik Saaleseitenkanal und der Gefahr eines Ausbaus der Elbe hinweisen. Inhaltlich ist ferner vorgesehen auf Fragen des Hochwassers und Anstieg des Grundwassers einzugehen.

In dem Zusammenhang beabsichtigt der AHA auf Möglichkeiten der Mitwirkung ehrenamtlich Interessierter im Rahmen einer angedachten AHA-Gruppe Elbe-Saale-Winkel hinzuweisen.

Halle (Saale), den 20.03.2016

Andreas Liste
 Vorsitzender