

Das Raumordnungsverfahren zum Ausbau der unteren Saale – Schleusenkanal Tornitz ist abgeschlossen

Das Raumordnungsverfahren zum „Ausbau der Unteren Saale – Schleusenkanal Tornitz“ wurde abgeschlossen und die Landesplanerische Stellungnahme durch die obere Landesplanungsbehörde erstellt. Das Raumordnungsverfahren wurde am 10. März 2008 durch die obere Landesplanungsbehörde eingeleitet und im Oktober mit der Bekanntgabe der Landesplanerischen Beurteilung beendet.

Demnach ist das Vorhaben „Ausbau der Unteren Saale – Schleusenkanal Tornitz“ mit der Variante **Trasse II mit Elbanbindung** bei Umsetzung von insgesamt 11 Maßgaben mit den Erfordernissen der Raumordnung einschließlich der Umweltbelange und der Belange der FFH-Verträglichkeit vereinbar.

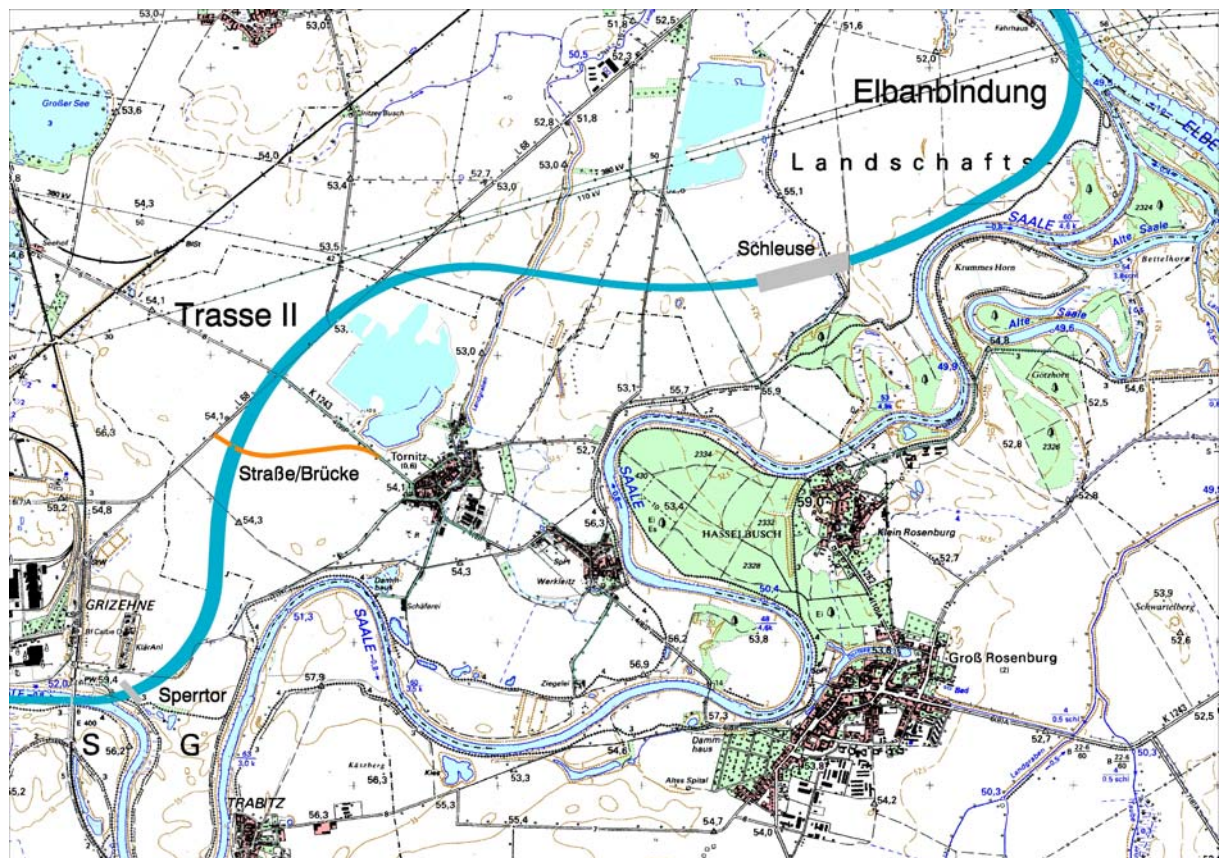


Bild 1: Trasse 2 mit Elbanbindung

Als Begründung der Entscheidung für die Ortsferne Trasse II wird als ein wesentlicher Punkt die geringere Beeinträchtigung von Siedlungsflächen angegeben. Die Elbanbindung als günstigere Variante ergibt sich unter anderem aus den geringeren Auswirkungen auf die Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes. Für die Wahl sprachen auch Gesichtspunkte der Wasserwirtschaft und des Hochwasserschutzes.

Grundlage für die Entscheidung des Landesverwaltungsamtes bilden die Antragsunterlagen zum Raumordnungsverfahren des Wasserstraßen-Neubauamtes Magdeburg. Die Antragsunterlagen umfassten die Raumverträglichkeitsuntersuchung, die Umweltverträglichkeits- sowie die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung. Hinzu kommen insgesamt 16 weitere Gutachten verschiedener Sachverständiger und Institutionen. Die Unterlagen sind damit umfangreich und komplex und wurden über Jahre mit Aufwand Fachwissen von unabhängigen Fachinstitutionen und externen anerkannten unabhängigen Gutachtern erstellt.

Innerhalb des Raumordnungsverfahrens erfolgte die Bewertung und das Abwiegen der verschiedenen Belange der Raumordnung untereinander durch die obere Landesplanungsbehörde. Es wurden Stellungnahmen von insgesamt 61 an dem Verfahren beteiligter Stellen abgegeben, darunter Behörden, Vereine, Verbände, Unternehmen etc., die bei der Beurteilung der Raumverträglichkeit Berücksichtigung fanden. Es zeigt sich, dass das Raumordnungsverfahren als 1. Schritt mit vorlaufender Antragskonferenz das geeignete rechtsstaatliche Verfahren ist.

Mit den Planungen zum Schleusenkanal Tornitz als Alternative zu einer weiteren Staustufe in der Unteren Saale wurde in erster Linie den Interessen des Umweltschutzes Rechnung getragen. Die Saale bleibt damit unterhalb von Calbe bis zu ihrer Mündung in die Elbe frei fließend und damit in ihrer jetzigen Form als Naturraum zu erhalten. Der ursprünglich einzigen Variante der Anbindung des Kanals an die Saale wurde entsprechend den Forderungen von Umweltbehörden und –verbänden die Elbeanbindung als Variante hinzugefügt.

Der geplante Schleusenkanal mit der Elbe-Anbindung berührt demnach kaum hochwertige Naturräume, sondern in der Regel schon kulturell geformte Ackerflächen. Die Realisierung des Kanals kann für den Naturschutz sogar von Vorteil sein, da die außerordentliche Chance besteht die Saale in besagtem Abschnitt umfassend zu renaturieren. Das Renaturierungspotenzial im Unteren Saaletal ist als bedeutend einzustufen. Die im Zusammenhang mit dem Vorhaben erforderlichen Kompensationsmaßnahmen können bestehende Naturschutzprojekte in erheblichem Maße unterstützen. Durch die unmittelbare Nähe des Biosphärenreservats mit seinen vielfältigen autotypischen Biotopen gewinnen hier Entwicklungspotenziale eine besondere Bedeutung.

Positive überörtliche Auswirkungen des Vorhabens betreffen besonders die Regionen Halle und Bernburg, deren Anschluss an das deutsche und europäische Wasserstraßennetz durch den Schleusenkanal Tornitz verbessert wird. Die bestehenden Defizite für die Bundeswasserstraße Saale werden erheblich entschärft und somit ein Beitrag zum Aufbau einer wettbewerbsfähigen Wirtschaftsstruktur entlang der Saale geleistet. Für eine weltweit konkurrenzfähige Logistikregion ist eine bedarfsgerechte ausgebaute Verkehrsinfrastruktur aller Verkehrsträger – einschließlich der Binnenwasserstraße - von entscheidender Bedeutung.

Für die weiteren Planungen hat die obere Landesplanungsbehörde insgesamt 11 Maßgaben vorgegeben, die vom WNA Magdeburg zu beachten sind. Hierzu gehört z.B. die Trassenführung so zu optimieren, dass die Raumbelange der Rohstoffsicherung und der Landwirtschaft, die beide für die Region sehr bedeutend sind, möglichst gering beeinträchtigt werden. Hydrologische Untersuchungen sollen fortgeführt werden und somit eine nachteilige Veränderung der Grundwasserverhältnisse für den Menschen und die Natur ausgeschlossen werden. Diese Maßgaben sind so gefasst, dass sie im Rahmen der Vorbereitung und Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung erfüllt werden können.

Als nächsten Schritt erfolgt die Auswertung der Landesplanerischen Beurteilung mit intensiver Betrachtung der Themen Ökologie, Wasserwirtschaft einschließlich Grundwasser sowie der Wirtschaftlichkeit. Nach Abschluss der Auswertung und Prüfung durch das BMVBS werden entsprechende Gespräche mit dem Land Sachsen Anhalt geführt. Hier wird über die noch durchzuführenden Untersuchungen oder die Beantragung eines Planfeststellungsverfahrens entschieden.