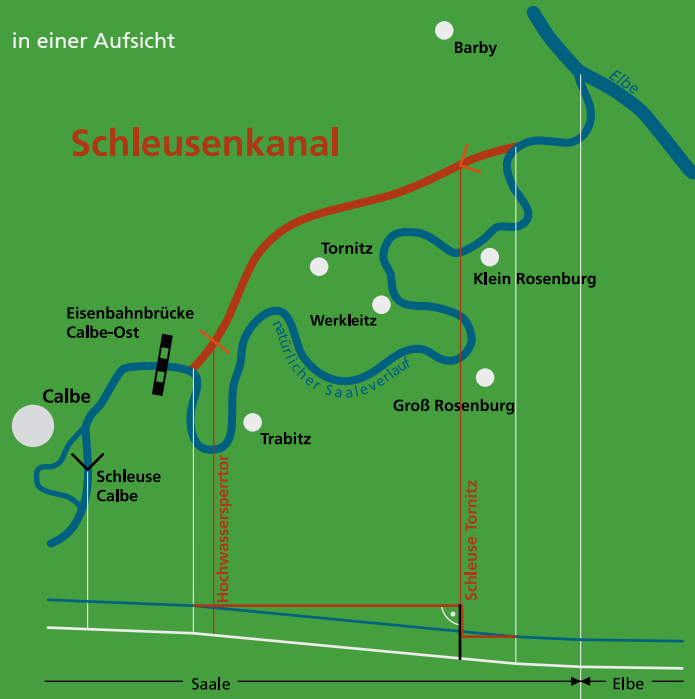


Die Lösung

Prinzipiskizze zur grafischen Darstellung des geplanten Schleusenkanals Tornitz

in einer Aufsicht



im Längsschnitt

Der geplante Kanal ist ca. 7,5 km lang und in der oberen Haltung gegen das Grundwasser gedichtet.

Er zweigt bei km 17,5 aus der Saale ab (bei Calbe), umgeht weiträumig die naturschutzfachlich bedeutsamen Bereiche am Saale-Unterlauf und mündet bei km 2,0 wieder in die Saale.

Da kein Wehr vorgesehen ist, bleibt die Untere Saale wie bisher frei fließend. Eine Schleuse sorgt dafür, dass das Wasser im Kanal gehalten wird und der Höhenunterschied zwischen Ober- und Unterwasser des Kanals von ca. 3 m überwunden werden kann. Ein Sperrtor am oberen Abzweig regelt den Kanal vom Hochwasser ab.

Die Deiche von Elbe und Saale werden an die Schleuse bzw. das Sperrtor angeschlossen.

Ein Gewinn für alle

Mit der Aufnahme der Saale in den vordringlichen Bedarf des aktuellen Bundesverkehrswegeplans hatte die Bundesregierung die nochmalige gründliche Prüfung des Vorhabens durch unabhängige Gutachter verlangt.

Diese Voruntersuchungen ergaben:

Der Schleusenkanal Tornitz ist ohne Einschränkungen wirtschaftlich und hochwasserneutral; die Umweltverträglichkeit wird im Rahmen des Raumordnungsverfahrens untersucht.

Der Schleusenkanal Tornitz stellt eine für alle gangbare und Gewinn bringende Lösung dar.

1. Die Saale wird für die wirtschaftliche Binnenschifffahrt nutzbar gemacht.

Sie wird damit zum Motor der weiteren positiven Entwicklung der Unternehmen in der Region und bietet neue Chancen für weitere Investorenansiedlungen.

Das bedeutet Sicherung der vorhandenen und Schaffung von neuen Arbeitsplätzen und damit Zukunftsperspektiven, Steigerung der Lebensqualität und Zuwachs an Kaufkraft für die hier lebenden Menschen, ihre Kinder und Enkel.

All das brauchen wir für den weiteren Aufschwung in unserem Land.



2. Die Kulturlandschaft an der Saale gewinnt weiter an Attraktivität.

Durch den Kanal wird das frei fließende Teilstück der Saale entlastet.

Die Flora und Fauna der Flusslandschaft kann sich so auf natürlichem Weg regenerieren und bietet Erholung Suchenden ein attraktives Ausflugsziel.

Daneben wird auch der neue Kanal einen Fuß- und Radwanderweg erhalten und damit für Tourismus und Freizeit erschlossen.

Durch eine Verknüpfung mit den zahlreichen touristischen Angeboten (z. B. Saale-Radwanderweg, Sehenswürdigkeiten, Kultur und Architektur) wird die Kulturlandschaft an der Saale weiter aufgewertet.

3. Es entsteht durch den Kanalbau keine Hochwassergefährdung.

Die Hochwasserneutralität des Vorhabens wurde durch die Bundesanstalten für Wasserbau sowie Gewässerkunde gründlich geprüft.

Die gefundene Lösung entspricht neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen.



So wird die Vollendung des Saaleausbaus Realität

In der Antragskonferenz zum Raumordnungsverfahren Ende 2004 wurde der Umfang der ökologischen Untersuchungen festgelegt. Diese begannen im Jahr 2006 und wurden 2007 ausgewertet. Das Verfahren, das die politischen Entscheidungen umsetzt, kann somit im Jahr 2008 abgeschlossen werden.

Der Schleusenkanal Tornitz ohne Wehr ist Ergebnis des langen und mühevollen demokratischen Prozesses, in dem mehr als fünfzehn Jahre lang die Vollendung des Saaleausbaus diskutiert und abgewogen wurde.

Mit dem Schleusenkanal wird das „Nadelöhr“ der Saale kurz vor der Mündung in die Elbe einfach umgangen.

Informieren Sie sich außerdem auf unserer Homepage unter www.saaleverein.de!



Weitere Informationen finden Sie in Kürze im Flyer:
„Potentiale der Saaleschifffahrt“

Impressum

Herausgeber

**Verein zur Hebung der
Saaleschifffahrt e.V. (VHdS)**

Domstraße 5
06108 Halle (Saale)

Mobil: (01 70) 3 38 95 78

E-Mail: info@saaleverein.de
Internet: www.saaleverein.de

Redaktion und Text
Gundula Lasch

Satz und Layout
atnex*t
Agentur für Design und E-Business
Halle (Saale)

V.i.S.d.P.
Manfred Sprinzek

Stand: Juni 2007

Neue Perspektiven für Schiff und Natur

Raumordnungsverfahren
für den Saale-Seitenkanal
wird eröffnet



**Verein zur Hebung der
Saaleschifffahrt e.V.**