



Die Schiffswerft Fischer setzt sich für eine Fertigstellung des Saaleausbaus ein | Bilder: Nutsch

Statement: Saale-Ausbau für Wirtschaft existenziell

Wir und unsere Mitarbeiter verfolgen mit Interesse die anhaltende Diskussion zur Einstufung der Saale in das neue Klassifikationssystem für die Wasserstraßen der Bundesrepublik Deutschland. Denn mit der Entscheidung über die Zukunft der Wasserstraße Saale steht und fällt auch die Zukunft des Werftstandortes hier in Mukrena an der Saale.

Neben den Arbeitsplätzen im Werftbetrieb wären natürlich auch viele regionale Zulieferbetriebe von einer möglichen Schließung der Werft betroffen. Daher waren wir am Jahresanfang über die Pläne der Bundesregierung mehr als schockiert, die Saale zum Restnetz abzuwerten. Die Einteilung von Wasserstraßen an Hand der transportierten Tonnage war für uns nicht nachvollziehbar, da noch weitaus mehr Kriterien bei der Betrachtung eine Rolle spielen sollten.

Erfreulich für uns ist dabei, dass bei vielen Verantwortlichen ein Umdenken zu erkennen ist. Statt nur eines reinen Tonnagedenkens, werden jetzt auch die Wertschöpfung der Gütertransporte und die Ausnutzung der Wasserstraßen für Freizeit und Tourismus angemessen berücksichtigt. Das zeigt uns, dass wir mit unseren Sorgen und Ängsten auch auf Bundesebene ernst genommen wurden und hoffentlich auch weiterhin werden. Die Aufnahme der Elbe in das Netzwerk europäischer Haupttransportwege bietet auch der Saale die Möglichkeit

Karina Fischer kann die Einstufung von Wasserstraßen rein nach der Tonnage nicht nachvollziehen



in Zukunft davon zu profitieren. Wasserstraßen sind nicht nur als losgelöste Einheit zu betrachten, sondern bilden zusammen mit anderen Wasserstraßen und Verkehrsträgern ein logistisches Gesamtsystem. Eine Idee, die so neu nicht ist. Bereits bei der Planung des Mittellandkanals wurde die Saale berücksichtigt und floss als sogenannter Südflügel des Mittellandkanals in die Gesamtplanung mit ein. In den 30er Jahren des vergangenen Jahrhunderts wurden daher auf der Saale fünf Schleppzugschleusen neu errichtet, Kurven auf geweitet und zu enge Schleifen begradigt. Nur der vollwertige Anschluss an die Elbe konnte kriegsbedingt nicht vollendet werden. Daher erfüllt die Saale bereits den Ausbaustandard der Wasserstraßenklasse IV. Aber für eine wirtschaftlich planbare Anbindung an das europäische Wasserstraßennetz fehlt das Reststück von Calbe bis zur Elbe. Diese Problemstrecke von 19 km Länge weist im Sommer sehr häufig Fahrrinntiefen von zum Teil unter 90 cm auf und ist durch ihre engen Kurven für größere Schiffseinheiten schwer zu befahren. Dagegen werden auf der restlichen Strecke von Calbe bis zum Hafen Halle ganzjährig Fahrrinntiefen von mindestens 1,80 m vorgehalten. Die Umgehung der Problemstrecke mit einem 7,5 km langen Kanal würde die Saale und den Hafen Halle ganzjährig an die Elbe anschließen. Auch wenn die Saale nicht durch mehrere europäische Staaten fließt, so verbindet sie den mitteldeutschen Wirtschaftsraum um Halle, Leipzig und Thüringen über die Elbe einerseits mit der Tschechischen Republik und andererseits über den Seehafen Hamburg mit der ganzen Welt. Damit die Saaleregion auch weiterhin als Wirtschaftsstandort im Herzen Deutschlands bestand hat, werden wir uns nicht auf dem bisher erreichten ausruhen, sondern werden uns weiter für die Belange der Wasserstraßen Saale und Elbe einsetzen. Mit dem Saale Bündnis wurde eine Plattform geschaffen, auf der sich interessierte Bürger über die Wasserstraßen Saale und die Pläne der Bundesregierung informieren können. Die große Anzahl von Registrierungen, zum Teil auch aus dem Ausland, zeugen von dem starken Interesse, das der Problematik „Einstufung der Saale in das neue Wasserstraßennetz der Bundesregierung“ entgegengebracht wird. Wir sind gespannt, wie am Jahresanfang die neue Einstufung für die Saale aussehen wird. ■ Karina Fischer, Schiffswerft Fischer, Könnern



Reinhard Zametschnik liebt seinen Beruf auf der Saale

| Bilder: Nutsch

Fähre Wettin

Flüsse trennen – Fähren verbinden: Das ist das Motto von Reinhard Zametschnik, der mit seiner Auto- und Personenfähre bei Wettin die Saale zu Füßen der majestätischen Burg kreuzt. Montags bis Samstag von 5.00 bis 22.00 Uhr, am Sonntag erst ab 6.00 Uhr sorgt er mit der elektrisch angetriebenen Kettenfähre für eine zügige Überfahrt. Dank seiner ruhigen und freundlichen Art ist er zu einer kleinen lokalen Berühmtheit geworden. Die Herausforderungen des Fährbetriebes meistert er gerne. „Als die Fähre zur Klasse musste, wurde sie von Carsten Klink von der Reederei Ed Line zur Bolle-Werft gebracht“, berichtet er. Die Fähre wird von einem auf 7,5 kW gedrosselten Elektromotor gezogen. „So hält er länger und die Stromkosten bleiben bezahlbar.“

Mehr Schiffsverkehr auf der Saale wünscht er sich gerne. „Dafür nehme ich gern in Kauf, wenn ich mit meiner Fähre kurz warten muss“, so Zametschnik. Bitter für ihn ist, dass er sein Fahrgastschiff, das er neben der Fähre betrieb aufgeben musste. www.saale-schiffahrt.de ■ Nu

