



Spuren eines DDR-Großprojektes: Nördlich von Hof Körkwitz war mit den Baggerarbeiten für den Küstenkanal vom Saaler Bodden bis zum Rostocker Breitling einst begonnen worden. FOTO: EDWIN STERNKIKER

Küstenkanal als Alternative zum Durchstich?

Bürgermeister und Kurdirektor erinnern an altes DDR-Projekt / Künstliche Wasserstraße sollte einst Rostocker Hafen mit Saaler Bodden verbinden

Von Edwin Sternkiker

Ribnitz-Damgarten. Der Zweckverband „Maritimer Lückenschluss Warnemünde-Stralsund“ hat neben einigen anderen Zielen ein Grundziel, und das ist der Durchstich. Das wurde noch einmal in der jüngsten Verbandsversammlung unterstrichen. Mit einem Durchstich soll eine Verbindung für Segelschiffe von der Ostsee über die Halbinsel Fischland-Darß-Zingst in den Bodden geschaffen werden. Im Zusammenhang mit der Durchstichdiskussion wird immer öfter ein alternatives Wasserbauprojekt aus der Schublade geholt. Dabei handelt es sich um den Küstenkanal, mit dessen Bau sogar Anfang der 1960er Jahre begonnen worden war. Im Dezember 1961 berichtete die OSTSEE-ZEITUNG über dieses „gigantische Bauvorhaben“. Das Wort gigantisch war gar nicht so weit hergeholt, denn der Küstenkanal sollte vom Rostocker Breitling bis zum Saaler Bodden (Körkwitz Hof) gegraben werden. Von dort sollte dann eine Verbindung bis zum Stettiner Haff hergestellt werden.

Warum über einen solchen Kanal nicht ernsthaft nachdenken?, fragt Stephan Fellmann. Und der Dierhäger Kurdirektor fügt hinzu: „Mit einem solchen Kanal zwischen Rostock und Saaler Bodden, der durch eine herrliche Landschaft führen würde, könnte die gesamte Region in touristischer Hinsicht eine Menge gewinnen. Für Hausboote zum Beispiel wäre eine solche Wasserverbindung einfach ideal.“ Auch der Wustrower Bürgermeister Daniel Schossow findet, dass man sich das alte Projekt Küstenkanal einmal genauer anschauen sollte. Dies um so mehr, als dieser aus seiner Sicht eine Alternative zum viel diskutierten Durchstich sein könnte. Da sei ja die Land-Enge südlich von Wustrow in den letzten Jahre immer wieder ins Spiel gebracht worden, so Schossow. Doch für einen Durchstich würde es weder eine Mehrheit in der Gemeindevertretung noch in der Bevölkerung geben.

Die Idee eines Küstenkanals ist nicht neu. Bereits 1838 diskutierte die Rostocker Bürgerversammlung den Bau dieser Wasserstraße. Auf-

gegriffen wurden die Überlegungen, den Breitling mit dem Ribnitzer Binnensee beziehungsweise dem Saaler Bodden zu verbinden, dann noch einmal in den 1860er und 1870er Jahren sowie in den Jahren von 1901 bis 1920. Pläne für eine schiffbare Verbindung von der Darß-Zingster Boddenkette über die Recknitz und Trebel zur Peene tauchten dann in den 1930er Jahren auf.

62 Millionen Mark

Dass man sich in DDR-Zeiten an dieses Projekt wieder erinnerte, hing mit dem Bau des Rostocker Überseehafens zusammen. Um ihn nach der endgültigen Fertigstellung voll auslasten zu können, war der Ausbau der rückwärtigen Verkehrsverbindungen dringend notwendig. Neben dem Ausbau des Schienenweges und Überlegungen zum Bau einer Autobahn sah man es als vordringlich an, den Rostocker Hafen ans Binnenwasserstraßennetz anzuschließen.

Zunächst war geplant, einen Kanal vom Breitling über den Saaler Bodden und Recknitz, Trebel sowie Peene in das Stettiner Haff zu bauen. Doch diese Pläne wurden 1961 verworfen. Stattdessen sollte eine Verbindung vom Rostocker Breitling über die Boddengewässer und Stralsund zur Oder geschaffen werden. Die Kosten wurden auf rund 62 Millionen Mark veranschlagt.

1961 beziehungsweise 1962 begann man sogar an drei Teilstücken mit den Baggerarbeiten, nämlich bei Körkwitz Hof, Torfbrücke

und Markgrafenheide. Die Ausbustellen bei Torfbrücke in der Rostocker Heide und Körkwitz Hof bei Ribnitz sind noch heute zu sehen. Der knapp 20 Kilometer lange Kanal sollte eine Wasserspiegellbreite von rund 40 Metern haben und zwischen 3,50 und 4 Metern tief sein. Dies sollte ausreichen, um Kähnen und Küstenfrachtern mit einem Gewicht bis zu 1000 Tonnen die Befahrung zu ermöglichen.

Bagger in Dändorf

Für den Bau des Küstenkanals wurden zahlreiche Großgeräte benötigt. Sie sollten sich von Körkwitz aus nördlich von Klockenhagen und Hirschburg und südlich von Graal-Müritz zum Breitling durcharbeiten. Stationiert werden sollten die Bagger hauptsächlich in Dändorf. Der erste Bagger vom Volkseigenen Betrieb (VEB) Wasserbau Berlin traf im Februar 1962 ein, wo er in Dändorf beim Bau eines provisorischen Hafens eingesetzt worden war, wie ein Foto in der Ausgabe der OSTSEE-ZEITUNG vom 21. Februar 1962 belegt.

Neun Millionen Kubikmeter

Die Berechnungen ergaben, dass rund fünf Millionen Kubikmeter Boden bewegt werden müssen. Außerdem musste auch im Bodden die vorhandenen Fahrinnen vertieft und begradigt werden. Hier waren nach den Berechnungen der Planer noch einmal vier Millionen Kubikmeter Boden zu bewegen. Wie die OSTSEE-ZEITUNG im Dezember 1961 informierte, sollte der Kanal ab 1963 fertig sein und es ermöglichen, dass pro Jahr 1,5 Millionen Tonnen Fracht befördert werden können. Die DDR-Führung wollte die Republik damit von fremden Häfen unabhängig machen und damit pro Jahr 15 Millionen sogenannte Verrechnungseinheiten einsparen. Und außerdem, so hieß es in der OZ: „Für den Kreis Ribnitz-Damgarten eröffnet sich nach Fertigstellung dieses Wasserweges eine jetzt noch nicht im einzelnen abzusehende ungeheuer günstige Perspektive in wirtschaftlicher, aber auch, wenn man an die herrlichen Möglichkeiten des Wassersports und des Ausflugsverkehrs denkt, in kultureller Hinsicht.“

Soweit die Visionen. Und in der Realität? Da erwies sich dieses Vorhaben als großer Flop. Bereits kurz nach Beginn der Bauarbeiten zeigte sich, dass die Kostenschätzungen viel zu niedrig angesetzt waren, da vor allem die Ausgaben für Uferbefestigungen, Vertiefung der Boddengewässer und Umbauten an einigen Brücken deutlich teurer waren als angenommen. Neue Berechnungen ergaben schließlich eine Bausumme von 113 Millionen Mark. Geld, das der Staatshaushalt der DDR nicht hergab. Deshalb wurde die Reißleine gezogen und das Projekt Küstenkanal im August 1962 eingestellt.

