

Land gesteht Pannen bei teurem Kanal Nach dramatischen Kostenexplosion beim Bau eines Sportboot-Kanals in der Lausitzer Tagebaufolgelandschaft verspricht Rot-Rot mehr Kontrollen

VON THORSTEN METZNER



Ausgefertigt. Statt 6,5 Millionen Euro wie ursprünglich geplant, hat der Sportboot-Kanal zwischen dem Senftenberger See und dem... FOTO: PROMO

Senftenberg - Aus der Rüge des Rechnungshofs zum Bau eines Sportboot-Kanals für 51 Millionen Euro im Lausitzer Seenland will Brandenburgs Regierung jetzt erste Konsequenzen ziehen. Das hat Infrastruktur-Staatssekretär Rainer Bretschneider am Donnerstag auf einer Sitzung des Finanzausschusses des Landtages in Senftenberg versichert und Versäumnisse des für die Sanierung früherer Tagebaue zuständigen Infrastrukturministeriums (MIL) teilweise eingestanden.

„Wir nehmen das ernst. Wir haben nicht genügend kontrolliert“, sagte er. „Wir verbessern Fachplanung, Controlling und Aufsicht.“ Bretschneider kündigte Verhandlungen über Regresszahlungen und neue Vertragskonditionen mit der bundeseigenen Bergbausanierungsfirma LMBV an, die bislang das Projekt auf Rechnung des Landes ohne eigenes Risiko realisiert, sogar mit den explodierender Baukosten steigenden 13-Prozent-Honorar.

Zuvor hatte sich der Ausschuss vor Ort über den fast fertigen neuen Kanal für Freizeitkapitäne zwischen dem Senftenberger See und dem Geierswalder See informiert, der 2004 noch mit 6,5 Millionen Euro veranschlagt worden war. Für die nun acht Mal teurere 1050-Meter-Trasse waren extra eine Schleuse sowie zwei neue Tunnel unter der Bundesstraße 96 und der Schwarzen Elster errichtet worden, deren Flussbett zudem um 150 Meter verlegt wurde. Während LMBV-Geschäftsführer Hans-Dieter Meyer von der ingenieurtechnischen Herausforderung beim Bau des in Deutschland einzigartigen Fluss-Tunnels schwärmte, reagierten Abgeordnete geschockt wegen des unverhältnismäßigen Aufwandes. Die FDP-Abgeordnete Marion Vogdt sprach von einem „Stück aus dem Tollhaus.“ Linke-Fraktionschef Christian Görke machte keinen Hehl daraus, dass er angesichts der Summe „eine größere Anlage“ erwartet hätte. Grünen-Fraktionschef Axel Vogel verwies zum Vergleich darauf, dass im Haushaltsplan 2013 für die Sanierung maroder Landesstraßen und Radwege in ganz Brandenburg 40 Millionen Euro zur Verfügung stehen. „Wie beim Flughafen haben alle Kontrollmechanismen versagt.“

In der Sitzung forderten der scheidende Rechnungspräsident Thomas Apelt und die für die Prüfung verantwortliche Direktorin Sieglinde Reinhardt über den Einzelfall hinaus „strukturelle Defizite“ zu beheben. Schließlich gebe Brandenburg auch in den folgenden Jahren Millionen für die Bergbausanierung aus. Und Apelt erklärte, dass Ausmaß der Misstände, der Planungsspannen bei diesem Projekt sei so groß, dass man einfach nicht den Mantel der Nächstenliebe darüber decken könne.

Zur Verteidigung führt man in der Region, in der LMBV, aber auch im MIL an, dass der schon heute als „Badewanne Dresdens“ geltende Senftenberger See, ein traditionelles Erholungsgebiet, unbedingt an die aus gefluteten Tagebauen entstehende neue Seenkette angebunden werden muss - quasi zu deren Belebung. Auch der Landrat von Oberspreewald-Lausitz, Sigurd Heintze (CDU), verwies darauf, warnte vor einer „förderfeien Zone“. Der Rechnungshof, aber auch Parlamentarier wie Vogel oder der Finanzausschuss-Vorsitzende Ludwig Burkardt halten die Argumentation nicht für tragfähig angesichts der Kostenexplosion. Nach dem Bericht gibt es auf dem Senftenberger See zudem nur rund 300 Sportboote. Ein Mittelständler, der ein Zwei-Millionen-Projekt starte und bei zehn Millionen lande, wäre pleite, sagte Burkardt. Auf eins legten Wirtschaftsminister Ralf Christoffers (Linke) und Bretschneider auffällig großen Wert: Trotz der Mehrausgaben für den Überleiter 12 sei genug Geld für die Gefahrenabwehr in der Lausitz, also für abrutschende Böschungen an den neuen Seen da. Genau daran gibt es in der Region massive Zweifel. *Thorsten Metzner*

[Mehr lesen? Hier die PNN gratis testen.](#)