



China – Jahrtausendprojekt Drei-Schluchten-Damm

Prof. Dr. Wolfgang Hassenpflug

geb. 1940

Studium der Geographie in Tübingen und Kiel

1968: 1. Staatsexamen für das Lehramt an Gymnasien

Promotion zum Dr. rer. nat an der Universität Kiel

1973: Professur für Geographie und Didaktik des Geographieunterrichts an der Pädagogischen Hochschule Kiel

2000: Professur für Klimatologie, Hydrologie und Fernerkundung am Geographischen Institut der Universität Kiel

Forschungs- und Arbeitsschwerpunkte heute: Fernerkundungsanwendungen in der Wissenschaft, Satellitenbilder im Geographieunterricht, Exkursionen nach China, Bodenerosion durch Wind in Schleswig-Holstein

*Unser chinesischer Reiseleiter sagt:
Die neuen Städte sind meist schon größer als die alten.
Seine alte Wohnung hatte 40 m², seine neue 120 m².
Die Entschädigung zusammen mit einer Zuzahlung
machte den Erwerb möglich. Klimaanlage,
Naturgas und fließend Wasser sind vorhanden,
auch für neue Möbel und einen PC
hat das Geld noch gereicht.*



SOMMER 2001: in Fengdu am Jangtse, 120 km stromauf von Wanzhou treffen die Exkursionsteilnehmer mitten auf der lebhaften Geschäftsstraße und über den Köpfen der Passanten auf ein Schild, das sie auch ohne Chinesisch-Kenntnisse gut verstehen: bis zu dieser Höhe wird nach der 2. Ausbaustufe des Sanxia-Staudamms der Wasserspiegel steigen!



Schluchten. Und die Brücken sind nur Indiz für einen raschen, anhaltenden Ausbau von Verkehrsnetz und Siedlungen, dem die Kartenaktualisierung kaum folgen kann.

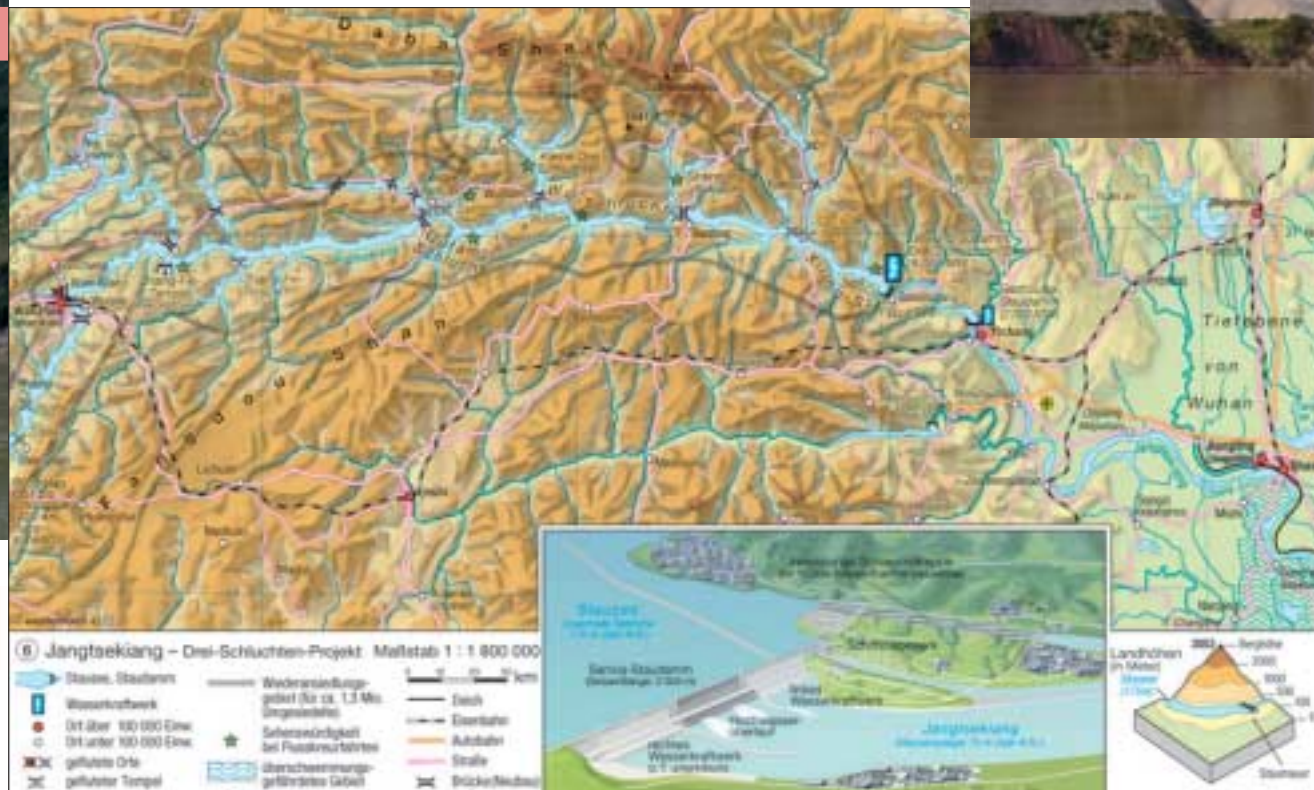
Zeit für ein objektives Bild

... es ist höchste Zeit, sich um ein objektives Bild der Verhältnisse zu bemühen. Die neue Diercke-Karte des Drei-Schluchten-Projekts liefert eine gute Basis dafür. Keiner der mit dem Staudammbau verbundenen Nachteile und Verluste, die ihren Weg ja auch in den Geographieunterricht gefunden haben, soll bestritten werden. Aber: Dem Negativbild vom Drei-Schluchten-Stausee sind (endlich) auch Positiva entgegensetzen, die vor Ort unübersehbar sind. Es ist

lassen sich neben den vorbeiziehenden Kohlekähnen immer mehr Container-Zubringerschiffe oder LKW-Fähren beobachten. Schiffe bis 10 000 t, auch Seeschiffe, können heute bis Chongqing fahren. Der Energieaufwand für den Transport stromauf ist 30-mal niedriger und die Transportkosten sind insgesamt 35 % niedriger geworden. Und der Tourismus dringt in die gefluteten Nebentäler vor und schafft dringend benötigte Arbeitsplätze. Ob neuer Tourismus und bisher weithin unberührte Natur sich werden vertragen können?

Gewaltiges Energiepotenzial

Zu guter Letzt der Staudamm, punktuelle Voraussetzung und Initialzündung für die



Veränderungen von gigantischer Dimension

Sommer 2006: wieder besucht eine Exkursionsgruppe den Ort und blickt von der bekannten Geisterstadt hinab, tief unter der die Stadt einst lag. Sie ist unter einer breiten Aufschüttung verschwunden. Die neue Stadt liegt lang gestreckt am anderen Ufer des Stroms. Die Kaimauer dort ist wie auch in Wushan schon auf den 30 m höheren Wasserstand von 2009 ausgelegt. Kilometerlange weiße Städte sind inzwischen vielerorts eine neue Realität am Jangtse-Stausee. Was auf der Atlaskarte nur eine Signatur ist, ist für den, der den Strom von früher kennt, erschreckend in seinen Dimensionen.

Auf dem 600 km langen Flussabschnitt zwischen Chongqing und Sanxia-Staudamm gab es vor dessen Bau keine einzige Brücke. 2006 zählte ich 21, davon etliche noch in Bau, die meisten weit westlich der drei

für den Geographieunterricht wichtiger, das Projekt als ein gewaltiges regionales Erschließungsprogramm zu begreifen, als nur auf die untergegangenen Tempel fixiert zu sein, die von den normalen Touristen kaum jemand besucht hat oder mit fragwürdigen Vergleichen („Oberrhein-Stausee“) Emotionen zu wecken.

Schifffahrt und Tourismus

„Der Weg nach Sichuan ist schwerer als der in den Himmel“, lautet ein chinesisches Sprichwort. Und heute, auf dem Oberdeck des Kreuzfahrtschiffes im Schatten sitzend,

großflächige Umgestaltung und Erschließung im Bereich des Kartenblattes. Er ist ein imposantes, weitläufiges und komplexes Bauwerk. Die Fahrt durch die Schleusentreppe sprengt alle Dimensionen der Schiffshebewerke von Niederfinow oder Scharnebeck. Vier Kammern sind in Betrieb, die fünfte wird folgen, sobald die endgültige Stauhöhe erreicht ist. Wenn im August an die 45 000 m³/sec Wasser mit ohrenbetäubendem Lärm durch den Hochwasserüberlauf strömen, wird das gewaltige Energiepotenzial des Flusses unmittelbar fassbar. Selbst im zerstäubenden Wasser ist der Gelbton des mitgeführten Sediments nicht zu übersehen!

linke Seite oben und unten: Ablass sedimenthaltigen Wassers am Drei-Schluchten-Damm (2005)

linke Seite Mitte: die „Rote Brücke“ bei Wushan

oben: Staumauer auf einem Schild in Fengdu (2001)

Mitte: Das „neue“ Wushan hoch über dem Jangtsekiang

unten: Karte des Drei-Schluchten-Projektes in der Diercke-Neubearbeitung (verkleinerte Abb.)