

Kanal-Arbeiter am Jahrhundertprojekt

Michael Witfer kämpft seit Jahren um die Vollendung des Saale-Elster-Kanals. Damit wären Leipzig und das Neuseenland ans bundesweite Wasserstraßennetz angebunden. Für den Plan holt Witfer immer mehr Akteure ins Boot.



Bis hierher und nicht weiter: das Ende des Saale-Elster-Kanals bei Günthersdorf in Sachsen-Anhalt.

FOTOS (3): DIRK BECKER/SAALE ELSTER KANAL FÖRDERVEREIN

VON JÖRG TELEMANN

LEIPZIG – Eigentlich ist Michael Witfer kein Träumer. Im Beruf sieht der Rettungsassistent den Realitäten tagtäglich nüchtern ins Auge. Doch als Freizeitkapitän träumt der 46-Jährige schon länger davon, mit seinem Kajütboot von Merseburg in Sachsen-Anhalt nach Leipzig und ins Neuseenland zu schippern. „Wenn die Tagebauseen fertig sind, haben wir dort ein System wie auf der Mecklenburgischen Seenplatte ein Paradies für Wassertouristen“, schwärmt Witfer.

Die Bootstour nach Leipzig müsste der Merseburger Witfer einstweilen jedoch auf dem Trockenen absolvieren, zumindest teilweise. Denn dem Saale-Elster-Kanal, der Leipzig an die Saale und damit an die Elbe und das Bundeswasserstraßennetz anbinden soll, fehlt noch das letzte Stück. Von Leipzig bis westlich von Günthersdorf in Sachsen-Anhalt ist die künstliche Wasserstraße zwar schon gebaut und geflutet. Ab Günthersdorf bis zur Saale müssten aber noch 7,8 Kilometer entstehen. Zudem ist zwischen Kanal und Fluss ein Höhenunterschied von 22 Metern zu überwinden. Dafür bedarf es einer Schleusentreppe oder eines Schiffshebewerks.

2002 stieß Witfer bei einer Erkundungstour auf das Kanal-Ende und wurde neugierig. In Wüsteneutzsch ein paar Kilometer weiter entdeckte er eine mächtige Betonruine. Sie war Teil einer geplanten Schleusentreppe, die den Verkehr von 1000 Tonnen Schiffen zwischen Saale und Leipzig ermöglichen sollte. 1943 wurden die Arbeiten am Saale-Elster-Kanal aber kriegsbedingt eingestellt. Nach und nach trugen Witfer und seine Wassersportfreunde Materialien über das unvollendete Vorhaben zusammen: Fotos, Skizzen, geschichtliche Hintergründe und technische Details. „Uns war schnell klar, welch



Touristenmagnet: das Schiffshebewerk Falkirkwheel in Schottland.



Unvollendet: die Schleusenruine in Wüsteneutzsch.



FP Tilo Steiner/Quelle: Darr Landschaftsarchitekten



Michael Witfer

Vorsitzender des Saale-Elster-Kanal-Fördervereins

FOTO: PRIVAT

immenses Potenzial in dem Kanalschlamm. Ein Jahrhundertprojekt“, sagt Witfer.

Der Rettungsassistent gründete 2007 den Saale-Elster-Kanal-Förderverein. Seither putzten Witfer und seine Mitstreiter unzählige Klappen bei Behörden, Bürgermeistern, Landräten, Firmen und Verbänden. Auch ein Gesuch zur Vollendung des Kanals reichte Witfer an den Petitionsausschuss des Bundestages ein. Der leitete es Ende 2011 an das Bundesverkehrsministerium weiter mit der Empfehlung, das Anliegen bei der Überarbeitung des Tourismuskonzepts in seine Planungen

einzu beziehen. In Leipzig rannte Witfer offene Türen ein. Der Bürgermeister für Umwelt, Ordnung und Sport, Heiko Rosenthal (Linke), ist inzwischen „überzeugt, dass das Projekt umsetzbar ist und ich es noch erleben werde“. „Das Leipziger Neuseenland und die Seen im Süden Sachsens-Anhalts könnten das neue Zentrum des Wassersports der Bundesrepublik werden“, sagt Rosenthal. Den Optimismus bezieht er 37-Jährige aus einer Potenzialanalyse zum Saale-Elster-Kanal. Die unter Leipziger Federführung und von den Ländern Sachsen und Sachsen-Anhalt mitfinanzierte Studie kommt zu dem Schluss: „Aus touristischer Sicht bedeutet die Realisierung des Projekts für das Kerngebiet einen Quantensprung.“ Rund 4,6 Millionen Menschen lebten im relevanten Einzugsbereich des Kanals. Allein ein attraktives Schiffshebewerk könne bis zu 500.000 Touris-

ten pro Jahr anlocken. Für den Bau von Kanal und Schiffshebewerk veranschlagt die Studie 106 Millionen Euro. Aber wer soll die bezahlen?

Der Bund als Kanal-Eigentümer lehnt eine Mitfinanzierung derzeit ab. Der Kanal habe für den Güterverkehr keine Bedeutung. Eine touristische Nutzung sei Sache der Länder, so das Bundesverkehrsministerium. Das Verkehrsministerium in Sachsen-Anhalt sieht das Projekt zwar positiv. Allerdings werde es sich nur stufenweise umsetzen lassen. Zu prüfen sei, ob sich auch Kommunen und private Investoren daran beteiligen. Das in Sachsen zuständige Innenministerium will noch keine Stellung beziehen, da die Potenzialanalyse erst am 28. Februar vorgelegt werde. Michael Witfer kennt die Zurückhaltung. Dennoch hofft er, „dass bald genug Leute im Boot sitzen, die das Projekt realisieren“.

» www.saaleelsterkanal.de

Ideengeber und Macher

Die Idee, Leipzig an die Saale anzubinden, geht auf den Sachsen-König Friedrich August I. (1763-1827) zurück. Die Napoleonischen Kriege (1805 bis 1815) stoppten die Pläne.

Der Leipziger Industriepionier Karl Heine griff die Pläne auf. Er wollte die Flussläufe durch die Stadt für den Gütertransport nutzbar machen und Leipzig ans Schifffahrtsnetz anschließen. 1856 finanzierte er den Bau des heute nach ihm benannten Kanals.

Die Bauarbeiten für den Saale-Elster-Kanal begannen 1933. Von geplanten 19 Kilometern wurden 11,2 fertiggestellt. 1943 wurden die Arbeiten kriegsbedingt abgebrochen.

Zu DDR-Zeiten wurde die Vollendung des Projekts aus Kostengründen verworfen. (te)