

Merseburg

## Bleibt Vision eine Illusion?

VON JAKOB MASCHKE, 06.04.11, 19:54h, aktualisiert 06.04.11, 20:29h



An der Autobahn 9 nahe des Ortsteiles Möhritzsch verweist ein Schild auf den (unvollendeten) Kanal. (FOTO: P. WÖLK)

 Bild als E-Card versenden

**MERSEBURG/IMZ.** Die Präsentation des Saale-Elster-Kanal-Fördervereins zeigt ein prachtvolles Bild der Saale, darüber prangt der Satz "Yes, we can...". Mit obama'schem Optimismus versuchen die 19 ehrenamtlichen Vereinsmitglieder seit 2007, ihre Vision von der Fertigstellung des Kanals voranzutreiben. "Wir wollen damit etwas für die gesamte mitteldeutsche Region und ihre touristische Attraktivität tun", verdeutlicht Vereinsvorstand Dirk Becker den zahlreichen geladenen Gästen im Merseburger Ständehaus.

An der Autobahn 9 nahe des Ortsteiles Möhritzsch verweist ein Schild auf den (unvollendeten) Kanal. (FOTO: P: WÖLK)

 Bild als E-Card versenden

**MERSEBURG/MZ.** Die Präsentation des Saale-Elster-Kanal-Fördervereins zeigt ein prachtvolles Bild der Saale, darüber prangt der Satz "Yes, we can...". Mit obama'schem Optimismus versuchen die 19 ehrenamtlichen Vereinsmitglieder seit 2007, ihre Vision von der Fertigstellung des Kanals voranzutreiben. "Wir wollen damit etwas für die gesamte mitteldeutsche Region und ihre touristische Attraktivität tun", verdeutlicht Vereinsvorstand Dirk Becker den zahlreichen geladenen Gästen im Merseburger Ständehaus.

Seit dem kriegsbedingten Baustopp des Kanals 1943 liegen siebeneinhalb Kilometer zwischen Saale und dem Günthersdorfer Damm trocken. Bei Wüsteneutzsch ergibt sich ein Höhenunterschied von 22 Metern, welcher ursprünglich mit Hilfe einer Schleuse überwunden werden sollte. Inzwischen ist sie eine verwiterte, kaum beachtete Ruine. "Aber gerade sie wäre als größte Schleusentreppe Deutschlands ein Besuchermagnet", sagt Becker. Dafür müsste sie jedoch touristengerecht hergerichtet werden. Darüber hinaus schlägt der Verein vor, ein modernes Schiffshebewerk zu bauen, welches den Wasserverkehr zwischen der Leipziger Neuseenlandschaft und der Saale-Region ermöglichen würde. "Urlauber könnten mit dem Boot zwei Wochen unterwegs sein, ohne dass ihnen langweilig wird", blickt der engagierte Ehrenamtliche voraus. Auch der Geiseltalsee soll nach den Vorstellungen der Vereinsmitglieder im Zuge des geplanten Gewässerverbundes an die Saale angeschlossen werden. Sie gehen davon aus, dass die Kanalvollendung inklusive des Schiffshebewerks etwa 100 Millionen Euro kostet.

Das Land verfolgt das Projekt mit Skepsis. "In Magdeburg ist ein Schiffshebewerk auch außer Betrieb, weil es nicht ausgelastet war. Ich bin nicht davon überzeugt, dass Sachsen-Anhalt den Kanal braucht, sowohl touristisch als auch wirtschaftlich", erklärt Andreas Höfflin vom sachsen-anhaltischen Wirtschaftsministerium. Dafür sei die Nutzung von Motorbooten zu spärlich und für den Güterverkehr spiele der Kanal auch keine Rolle. "Wir haben 700 Kilometer Flüsse und 9 200 Hektar Seen. Das ist ein gutes Angebot. Alles, was darüber hinaus geht, muss wirtschaftlich nachvollziehbar sein." Um die Entscheidungsträger zu überzeugen, hatte der Förderverein eine touristische Potentialstudie in Auftrag gegeben. Diese soll bis Ende September herausfinden, wie groß der Nutzen eines fertig gestellten Saale-Elster-Kanals tatsächlich wäre. Dirk Becker ist optimistisch. "Ein Projekt unter ähnlichen Bedingungen wurde in Schottland umgesetzt. Innerhalb von acht Jahren haben sie dort das Doppelte dessen eingenommen, was es gekostet hat - alleine durch den Tourismus."