

Tourismus

## Auf Wasser gebaut

VON ALEXANDER SCHIERHOLZ, 03.01.12, 22:03h, aktualisiert 03.01.12, 22:27h



Auf dem Trockenen: die alten Schleusenmauern bei Wüsteneutzsch. (FOTO: MARCO JUNGHANS)

 Bild als E-Card versenden

LEIPZIG/MERSEBURG/MZ. Michael Witfer wirkt nicht wie jemand, der Zweifel kennt. Wenn er von etwas überzeugt ist, dann richtig. Und so gerät der 46-Jährige regelrecht in Euphorie, als er kurz vor Weihnachten Post vom Petitionsausschuss des Bundestages liest. Der Inhalt: Die von ihm und anderen unterzeichnete Petition, in der die Fertigstellung des Saale-Elster-Kanals zwischen Leipzig und der Saale bei Leuna gefordert wird, wird dem Bundesverkehrsministerium übergeben. Der Bundestag hat es so beschlossen. Die Beamten im Hause Ramsauer erarbeiten gerade ein Konzept für Wassertourismus in Deutschland. Und sollen nun auch prüfen, ob der Saale-Elster-Kanal darin seinen Platz finden kann. "Das ist", jubelt Witfer, "schon fast so etwas wie eine Baugenehmigung".

Es geht um rund acht Kilometer. So lang ist das fehlende Teilstück des Kanals zwischen Günthersdorf (Saalekreis) und der Saale. Seit fünf Jahren kämpfen Witfer und sein "Saale-Elster-Kanal Förderverein" darum, die Lücke zu schließen. Kanuten und Sportbootfahrer könnten dann auf dem Wasserweg von der Saale nach Leipzig gelangen, dort vom Lindenauer Hafen über den innerstädtischen Karl-Heine-Kanal bis in die Weiße Elster und weiter zu den großen Tagebauseen südlich der Stadt.

Eine halbe Million Besucher

## Eine halbe Million Besucher

Es wäre ein Schub für den Wassertourismus. Glaubt Witfer. Glauben auch die Städte Halle und Leipzig und die Länder Sachsen-Anhalt und Sachsen. Sie haben eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Das Ergebnis: Der fertige Kanal würde pro Jahr zusätzlich eine halbe Million Gäste in die Region, nun ja, spülen. Am günstigsten wäre der Weiterbau der 19 Kilometer langen Wasserstraße demnach auf der alten Trasse aus den 30er Jahren des vorigen Jahrhunderts möglich. "Die meisten benötigten Grundstücke gehören schon dem Bund", sagt Witfer, "der Kanal ist immer noch eine Bundeswasserstraße." 1933 war mit dem Bau begonnen worden, damals noch für Frachtschiffe - Leipzig sollte einen direkten Anschluss an die Nordsee bekommen. Zehn Jahre später stoppte der Krieg die Arbeiten. Nahe des Dörfchens Wüsteneutzsch stehen heute noch riesige Schleusenmauern auf dem Trockenen.

Nach allem, was bisher bekannt ist, geht das Gutachten von Baukosten deutlich unter 100 Millionen Euro aus. Details nennen die Auftraggeber nicht - die Studie soll erst im Februar öffentlich vorgestellt werden. Auch Witfer äußert sich nicht zu Einzelheiten. Mit der Stadt Leipzig, die bei dem Projekt federführend ist, hat der Verein Stillschweigen vereinbart.

Manche sehen den Kanal nur als weiteren Ausdruck des sympathischen Leipziger Größenwahns, mit dem die Stadt ein Großprojekt nach dem anderen auf den Weg bringt - und sich zuweilen daran verhebt. Motto: Wenn schon nicht Olympia, dann wenigstens mit dem Boot über die Saale und die Elbe bis nach Hamburg.

Witfer ficht solcherlei Kritik nicht an. Dabei stehen hinter dem Kanalprojekt noch große Fragezeichen. Doch Bedenken wischt der Vereinschef vom Tisch: Da ist der Bund, der das Netz der Bundeswasserstraßen neu ordnen und damit auch bei der Schifffahrtsverwaltung sparen will - warum sollte er Geld in die Hand nehmen für einen Kanalneubau? Witfer winkt ab: Eine Reform der Verwaltung, sagt er, habe doch "mit der Wasserstraße an sich" nichts zu tun.

Da ist das Land Sachsen, das widersprüchliche Signale sendet - einerseits finanziert es die rund 90 000 Euro teure Machbarkeitsstudie mit, andererseits gibt es, sehr zum Ärger der Stadt, kein Geld für die Entwicklung des Lindenauer Hafens in Leipzig, der wichtiger Bestandteil des Projekts ist. Witfer mag da keinen Gegensatz sehen. "Der Hafen ist eine städtische Aufgabe."

Und da ist schließlich die große Konkurrenz im Tourismus-Geschäft: Wassersportler