

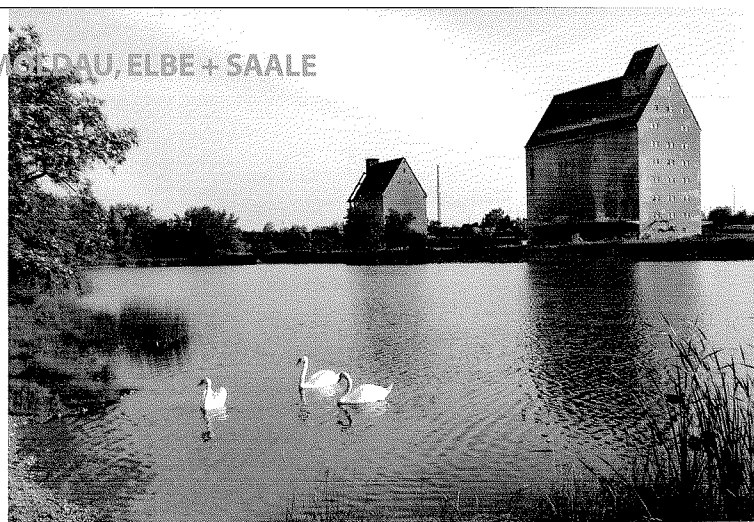
Wasserbau ruine soll aus dem Dornröschenschlaf erweckt werden

Von der Elster an die Alster

Mehr als 60 Jahre lag der unvollendete Saale-Elster-Kanal in einem Dornröschenschlaf. Und die WSV würde die Wasserbau ruine liebend gerne loswerden. Rund 100.000 EUR muss sie jedes Jahr für deren Unterhaltung aufwenden. Zwei Fördervereine in Leipzig und Merseburg wollen das ändern.

Der Kanal, dessen Bau 1933 begonnen und 1943 eingestellt wurde, war als Teilstück des Südflügels des Mittellandkanals gedacht. Mit ihm sollte die Industrieregion Leipzig-Halle-Merseburg an das deutsche Wasserstraßennetz angeschlossen werden. Es waren der Ausbau der Saale für 1000-t-Schiffe und der Bau eines Stichkanals nach Leipzig vorgesehen. Bei Leuna sollte er die Saale mit der Weißen Elster verbinden und Leipzig so den Zugang zur Elbe und damit auch zur Nordsee verschaffen. Der Leipziger Kaufmann Dr. Karl Erdmann Heine (1819-1888) begann 1856 einen Kanal Richtung Saale zu bauen – auf eigene Kosten. Sein Tod bedeutete praktisch das Ende des Vorhabens. Der bis zum damaligen Stadtrand gebaute Kanal endet heute mitten in der Stadt. Gut 600 m entfernt beginnt der Lindenauer Hafen, ein im Prinzip voll funktionsfähiger Binnenhafen. 75 m Land trennen ihn vom Kanal.

Als die Bauarbeiten eingestellt wurden, waren 11 km der knapp 19 km langen Strecke fertig gestellt. 7,8 km trennten Leipzig noch vom Anschluss an die Saale. Die bei Kreypau von der Saale abzweigende Trasse sollte nahe Wüsteneutzsch die obere Kanalhaltung erreichen. Dort war eine zweistufige Schleusentreppe geplant. Gebaut wurde nur noch die obere Kammer. In der Schleuse veranstaltete der Saale-Elster-Kanal-Förderverein im September 2009 das erste Kanalfest. Weit über 600 Besucher kamen. Der Vorsitzende Michael Witfer er-



Leipzig verfügt über einen ausgebauten Binnenhafen | Bild: Schneller

klärt: „Wir betreiben in erster Linie Öffentlichkeitsarbeit, um die Bevölkerung sowie unsere Politiker wachzurütteln.“ Der Verein will eine Neutrassierung im Bereich Wüsteneutzsch, um den Bau eines Schiffshebewerks mit Besucherzentrum, Marina und Museum zu ermöglichen. Vorbild ist das Hebewerk Falkirk Wheel in Schottland. Aufgrund seiner spektakulären Konstruktion avancierte es zur Touristenattraktion. 2008 wurden dort über 500.000 Besucher gezählt. In Leipzig war man früh daran interessiert, den Kanal in das wasser-touristische Nutzungskonzept und den Touristischen Gewässerverbund einzubeziehen und an das im Süden der Stadt aus Tagebaurestseen entstehende „Neuseenland“ anzubinden. Treibende Kraft war auch hier ein Förderverein. „Wasser-Stadt-Leipzig“ heißt er und arbeitet seit seiner Gründung 1999 darauf hin, den Karl-Heine-Kanal mit dem Hafenbecken in Lindenau zu verbinden, den Durchstich vom Hafen zum Kanal vorzunehmen und die Anbindung an die Saale.

Das erste Ziel ist fast erreicht: der Durchstich ist in Arbeit. 2009 wurde mit den Bauvorbereitungen begonnen, Ende 2012 soll die Verbindung zum Hafenbecken Lindenau hergestellt sein und voraussichtlich 2016 dessen Anschluss an den Saale-Elster-Kanal. Was dann noch fehlt, sind die 7,5 km von Günthersdorf bis zur Saale. Der Lindenauer Hafen soll zu einem Sportboothafen umgestaltet werden. Länderübergreifend werden nächstes Jahr in einer Potenzialstudie die Südlichen Seen

Leipzigs und die Verbindung zum Blauen Band in Sachsen-Anhalt untersucht werden. Im November 2011 sollen die Ergebnisse präsentiert werden. Und für den 5. Mai 2012 plant Witfer das zweite Kanalfest. ■ Anne Schneller

Buchtipp

Denis Achtner: Der Elster-Saale-Kanal

Mit der Entstehungsgeschichte des Kanals beschäftigt sich Band 2 der Böhllitzer Hefte. Auf 56 Seiten schlägt der Journalist Denis Achtner den Bogen von den ersten Planungen im 18. Jahrhundert in der Nachwendzeit. 2., aktualisierte Auflage Dezember 2008 | 6,90 EUR | Bezug über: Creativ Werbeagentur Kolb GmbH | info@werbeagenturkolb.de | www.boehllitz-ehrenberg.de

Dirk Becker: Der Südflügel des Mittellandkanals

Per Schiff von Magdeburg über Merseburg nach Leipzig Das Buch erzählt die Geschichte einer unvollendeten Wasserstraße in Mitteldeutschland. Es beschreibt die Vorgeschichte und den Bau des Saale-Elster-Kanals zwischen 1932 und 1943 sowie den Zeitraum danach. ISBN: 978-3-86634-609-3 | Umfang: 163 Seiten | Verarbeitung: Hardcover | Format: 25,5 cm x 20,5 cm ■ AS



www.binnenreederei.de

DBR CONTAINERLOGISTIK

AUF ELBE UND KANÄLEN

DBR AG | Sonninstr. 28 | 20097 Hamburg | Tel. +49 (0) 40 37 47 35 0 | Fax: +49 (0) 40 37 47 35 35 | email: container@binnenreederei.de

Deutsche Binnenreederei
ODRATRANSGRUPPE