

Workshop zum Saale-Elster-Kanal
in Merseburg

Kommt der Durchbruch?



Michael Witfer und Angela Zabojnik im Gespräch
| Bild: Schneider

Was brächte die Fertigstellung des Saale-Elster-Kanals für die Region Leipzig/Halle? Diese Frage stand im Mittelpunkt eines Workshops, zu dem der Saale-Elster-Kanal Förderverein Anfang April ins Merseburger Ständehaus eingeladen hatte. Seit 2007 setzt sich der Verein dafür ein, dem unvollendet gebliebenen Wasserweg zwischen Leipzig und der Saale zum Durchbruch zu verhelfen.

Mehr als 100 Gäste aus Politik, Verwaltung, Tourismus und Bürgerschaft waren dazu erschienen; auch eine rund 40-köpfige internationale Delegation der Organisation Inland Waterways International (IWI), die auf einer Wasserwege-Studienreise durch Tschechien und Mitteldeutschland unterwegs war, hatte sich eingeklinkt. Mit dem umfassenden wassertouristischen Nutzungskonzept, das vorgestellt und diskutiert wurde, „wollen wir etwas für unsere mitteldeutsche Region und ihre touristische Attraktivität tun“, erklärte der Vorsitzende des Fördervereins, Michael Witfer.

Wie es in Zukunft dort aussehen könnte, skizzierte Witfers Vorstandskollege Dirk Becker in seiner Präsentation. Danach soll der Schleusentorso touristengerecht renoviert als technisches Denkmal erhalten bleiben. Direkt daneben soll ein Schiffshebewerk gebaut werden, um die 22 m Höhenunterschied zwischen der Saale und der oberen Kanalthaltung zu überwinden. Vorbild ist das moderne, 2002 in Betrieb genommene Hebewerk Falkirk Wheel in Schottland. Ob seiner extravaganten Architektur zieht es scharenweise Touristen an, und die lassen die Kassen klingeln, wie IWI-Vizepräsident David Edwards-May in seinem Vortrag berichtete. Wie sich ein derartiges Bauwerk am Saale-Elster-Kanal gestalten ließe, zeigte Becker per Computersimulation. Um dieses „Leuchtturm-Projekt“ herum hat der Förderverein ein touristisches Gesamtkonzept hinsichtlich Infrastruktur, Informationen, Vermarktung und Vernetzung entwickelt. Als „Perle in der Metropolregion Halle-Leipzig“ bezeichnete Angela Zabojnik, Abteilungsleiterin Wasserwirtschaft und Flächenmanagement bei der Stadt Leipzig, das Projekt und plädierte für eine Vermarktung im Paket.

Über die Landesgrenzen hinaus blickte auch der Leipziger Bürgermeister und Umweltdezernent Heiko Rosenthal: Sowohl seitens der Stadt als auch des Landes Sachsen bestehe großes Interesse an einem funktionsfähigen Kanal, unterstrich er in seinem Referat zur wassertouristischen Entwicklung in der Stadt Leipzig sowie dem Neuseenland. Für diese Gewässer bedeutet der Kanal nicht nur die Verbindung zu Saale und damit den Anschluss an das Gewässernetz „Blaue Band“ in Sachsen-Anhalt, sondern auch den Anschluss an das bundesdeutsche Binnenwasserstraßennetz. Aber etwa in der Mitte der ursprünglich geplanten Kanaltrasse verläuft die Grenze zwischen den Bundesländern Sachsen und Sachsen-Anhalt.

Andreas Höflin, Referatsleiter für Tourismus im sachsen-anhaltinischen Wirtschaftsministerium, der über das „Blaue Band“ als Dachmarke für den Wassertourismus referierte, ließ durchblicken,

dass man seitens des Landes keinen Bedarf für den Kanal sieht: „In Sachsen-Anhalt haben wir 700 km Flüsse und 9.200 ha Seen. Das ist ein gutes Angebot.“ Immerhin beteiligt sich das Land an den Kosten einer Potenzialanalyse, in der untersucht wird, ob sich das Projekt für die Region Leipzig/Halle lohnt. Die Studie soll Ende September vorliegen und als Grundlage für den politischen Diskussions- und Entscheidungsprozess dienen.

Für den erst 19 Mitglieder zählenden Förderverein bedeute solch eine internationale Veranstaltung einen „historischen Augenblick“, bekannte Witfer. Auf den folgte ein Wechselbad der Gefühle. Nach der Hochstimmung kam die kalte Dusche, als die Einstufung der Saale unter „Restnetz“ bekannt wurde. „Aber dann gab es eine gute Nachricht: Am 13. Mai wurde in Leipzig ein erstes Zwischenergebnis der Potenzialanalyse vorgestellt. Untersucht worden war, welche Effekte ein Ausbau des Kanals für den Tourismus in der Region haben würde, und die Gutachter kamen zu dem Schluss, dass ein Saale-Leipzig-Kanal die Erschließung eines neuen überregionalen Zielreviers für Bootstourismus und Wasserwandern ermöglichen und ein erhebliches touristisches Potenzial berge. Von einem Schiffshebewerk als Top-Ausflugziel und Markenzeichen der Region seien „hohe direkte landtouristische Effekte“ zu erwarten.

■ Anne Schneller

So könnte das geplante Schiffshebewerk aussehen

| Quelle: Entwurf und grafische Umsetzung Dirk Becker



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 Lindenaues 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