

Signal für Kanal steht auf Grün

Machbarkeitsstudie hält Anbindung des Leipziger Neuseenlands an die Saale für realistisch

Das dürfte auch für viele Leipziger eines der schönsten Geschenke fürs neue Jahr sein: Die Weiterführung des Elster-Saale-Kanals bis zur Saale ist sinnvoll. Zu diesem Ergebnis kommt die dieser Tage mit einiger Verspätung fertig gewordene Machbarkeitsstudie. Wann es eventuell mit dem Bau losgeht, steht zwar noch in den Sternen, doch hätte ein negativer Ausgang der Untersuchung das vor knapp 80 Jahren begonnene Projekt wohl für immer begraben.

Zwei Länder, zwei (Groß-)Städte, eine Region, ein Ziel: die Vervollständigung des Elster-Saale-Kanals. Den vielleicht wichtigsten Meilenstein haben Befürworter auf sächsischer wie sachsen-anhaltischer Seite erreicht. Die von den beiden Bundesländern – ein Novum – gemeinsam finanzierte und gut 90000 Euro teure Machbarkeitsstudie, deren wesentliche Aussagen der LVZ vorliegen, kommt zum Schluss, dass die gut sieben Kilometer betragende Verlängerung der Wasserstraße unter anderem aus (wasser-)touristischen Gründen und als umweltfreundliche Transportmöglichkeit sinnvoll ist. Statistiken von Schiffshebewerken Europas belegen, dass diese um die 500000 Besucher anziehen. Dies führt zwangsläufig zur touristischen Aufwertung der kulturhistorischen Angebote in der gesamten Region.



Offiziell will sich derzeit noch keiner der am Projekt Beteiligten äußern. Doch sickerte mittlerweile nicht nur das grundsätzliche Ja zu diesem Vorhaben durch. Ebenso klar ist die Trassenführung. Empfohlen wird eine Kanalvollendung nahe der ursprünglichen

und teilweise schon ausgehobenen Trasse aus dem Jahr 1938. Alle anderen untersuchten Varianten haben massive Nachteile und verteuern zudem auch die Baukosten nicht unerheblich. So sind auch die in der Grafik aufgeführten Varianten 3 (Nutzung der stillgelegten Eisenbahnstrecke bei Dölzig Richtung Merseburg) sowie 4 (Streckenführung über Neue Luppe und Weiße Elster) ebenso verworfen worden wie Möglichkeit 2. „Diese Trasse würde durch absolutes Naturschutzgebiet führen – fällt somit definitiv aus“, erläutert eine Teilnehmerin der Runde.

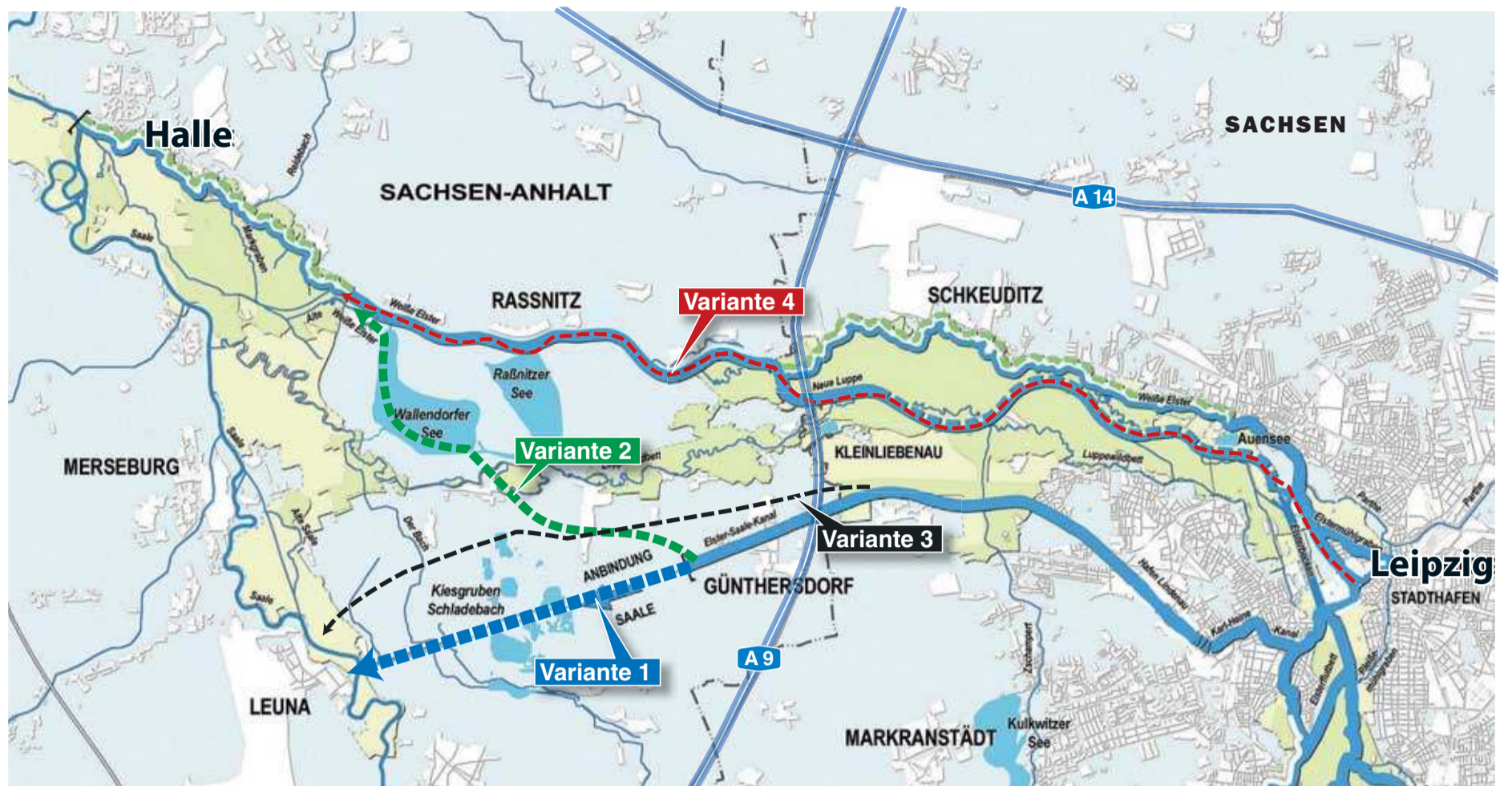
Ein großer Vorteil der nun präferierten Richtung des Weiterbaus ist offenbar – man mag es kaum glauben – die Tatsache, dass nicht nur der wassergefüllte Kanal bis heute Bundeswasserstraße ist, sondern auch der 7,5 Kilometer lange trockene Kanalbereich. Somit ist der Bund bereits jetzt Eigentümer der meisten für den Kanalbau benötigten Flächen.

Und ein weiterer Aspekt kommt in diesem Zusammenhang neben dem zeitlichen ins Spiel: der pekuniäre. Schon jetzt müssen jährlich durchschnittlich rund

150000 Euro für den Unterhalt des bestehenden Kanals aufgebracht werden. Zwar kostet die reine Verlängerung des Kanals wohl eine mittlere sowie das notwendige Schiffshebewerk auf sachsen-anhaltischem Gebiet eine untere zweistellige Millionensumme (die LVZ berichtete), doch dürfte dies zusammen unter den immer mal wieder kolportierten 100 Millionen Euro liegen. Einige Experten gehen zudem davon aus, dass der Kanal bei Ausschöpfung aller Potenziale – im Gegensatz zu heute – auch kostendeckend betrieben werden kann.

Und: Das Bundesverkehrsministerium erstellt derzeit ein Konzept für den Wassertourismus in Deutschland, in dem die hiesige Kanalverlängerung aufgeführt sein soll. Mit Blick auf denkbare Netzverbesserungen wird die Anbindung des bestehenden Teilstücks an die Saale mindestens wohlwollend gesehen. Auch die Einstufung der Saale in die Kategorie „Restnetz“ ist – nach massivem Protest der Bevölkerung, Verbände, Vereine und der Industrie – derzeit scheinbar vom Tisch.

Seitens der Stadt Leipzig gibt es zum von der haleschen Landschaftsarchitekten-Firma Därr, vom Großprojekt-Steuerer ICL aus Leipzig sowie vom Tourismus-Experten Project M aus Lüneburg erstellten Papier nur ein paar dürre Zeilen. „Die Machbarkeitsstudie zum Elster-Saale-Kanal ist noch in Arbeit“, muss Angela Zabojnik, Leiterin der Abteilung Wasserwirtschaft/Flächenmanagement des Amtes für Stadtgrün und Gewässer, im Auftrag



Von den vier untersuchten Möglichkeiten haben die Experten Variante 1 – die ursprüngliche – als die sinnvollste erkorren.

Quelle: Grüner Ring; Grafik: Enzo Forciniti



Das bestehende Teilstück des Kanals hat sich zu einem malerischen Naturraum entwickelt.

Fotos: Volkmar Heinz

ihres Chefs nach mehrfachen LVZ-Anfragen mitteln. Angeblich werde derzeit der Entwurf „von den Mitgliedern der Erstellung der Studie begleitenden Arbeitsgruppe“ gegengelesen. Ende Januar solle das Papier fertig

sein. Und – zugleich wohl der wahre Grund für die seit Monaten betriebene Verschleppungs- und Verzögerungstaktik in Sachen Information der Öffentlichkeit: Geplant ist, die Studie am 16. Februar zur Messe „Beach & Boat“

in großem Rahmen vorzustellen, so dass sich die Referenten – unter ihnen Leipzigs Umweltbürgermeister Heiko Rosenthal (Linke) – schon jetzt aufs allgemeine Schulterklopfen freuen (dürfen).
Martin Pelz



So könnte eine Art Schiffshebewerk nahe der unvollendeten Schleusentreppe Wüsteneutzsch einmal aussehen. Grafik: Dirk Becker/Saale-Elster-Kanal-Förderverein



Die Schleusenruine bei Wüsteneutzsch: Die Schleusentreppe ist eine von nur wenigen ihrer Art in Deutschland. Projektiert waren zwei baugleiche Schleusenkamern, von denen heute nur die obere zu sehen ist. Für den Bau der unteren Kammer wurde bis zum Baustopp nur die Baugrube ausgehoben.

ZAHLEN & FAKTEN

Bauzeit des schon existierenden Teils des Elster-Saale-Kanals: 1933–1942

Breite: 36 Meter

Tiefe: vier Meter

Gesamtlänge: 19,8 Kilometer

noch fehlende Strecke zur Saale (kürzeste Entfernung): 8,8 Kilometer

derzeitiges Ende: Zschöchergergen bei Günthersdorf (Sachsen-Anhalt)

bereits in Ansätzen vorhandenes Bauwerk: Schleusentreppe bei Wüsteneutzsch nahe Leuna

Der Elster-Saale-Kanal – vor allem auf sachsen-anhaltischer Seite auch Saale-Elster-Kanal genannt und von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes seit 1999 als Saale-Leipzig-Kanal bezeichnet – war ursprünglich für Schiffe bis 1000 Tonnen geplant. r.



Ein Brückenbau hinter Günthersdorf auf sachsen-anhaltischer Seite. Südlich von Kreypau ist auch noch eine unvollendete Brücke zu entdecken, die durch den Baustopp am Kanal 1942 aber nur über einen trockenen Erdbereich geführt hätte.

SACHSENDEAL.de

Dein Deal heute:
30 min. Algen-Vitalbehandlung für Gesicht & Dekolleté inklusive
30 min. Handschaumpackung in der Kosmetiklounge La Mer

24,90€

statt 50,00€ -50%

Klick dir gleich den Gutschein unter:
www.sachsendeal.de

Ein Service der Leipziger Volkszeitung

Sperrungen in Knautnaundorf

Aktuelle Baustellen und Verkehrsbehinderungen in und um Leipzig

1) Lütznauer Straße: Bis 6. Oktober 2012 zwischen Plautstraße und Saarländer Straße Vollsperrung der Lütznauer Straße (B87) aus Markranstädt in Richtung Leipzig. Umleitung über Lütznauer Str./Saarländer Str./Spinnereistr. sowie über Lütznauer Str./Kiewer Str./Lyoner Str./Plautstr./Schomburgkstraße. Umleitung aus Leipzig in Richtung Grünau über Karl-Heine-Str./Gießerstr./Antonienstr./Brüner Str. sowie über Jahnallee/Am Sportforum oder Cottaweg/Hans-Driesch-Str./Rückmarsdorfer Str./Schomburgkstr./Lyoner Straße.

2) Max-Liebermann-Straße/Landsberger Straße: Bis 27. April 2012 Sperrung der Max-Liebermann-Straße von Mockau kommend in Richtung S 1 (Slevogtstr.) zwischen Bremer Straße und Olbrichtstraße. Umleitung in westliche Richtung über Delitzscher Str./Wiederitzscher Landstr./Louise-Otto-Peters-Allee beziehungsweise in Richtung West über Virchowstr./Lützowstr./Georg-Schumann-Straße. Vollsperrung der Landsberger Straße zwischen Max-Liebermann-Straße und Olbrichtstraße. In dem Knotenbereich Landsberger Straße/Max-Liebermann-Straße ist nur noch

die Fahrbeziehung in Richtung Ost (Mockau) im Zuge der Max-Liebermann-Straße möglich beziehungsweise kann von der Max-Liebermann-Straße rechts in die Landsberger Straße in Richtung Georg-Schumann-Straße und von der Landsberger Straße rechts in die Max-Liebermann-Straße in Richtung Mockau abgelenkt werden.

3) Lütznauer Straße: Bis 19. November 2012 zwischen Merseburger Straße und Henriettenstraße Vollsperrung. Umleitung in beiden Richtungen über Cottaweg/Hans-Driesch-Str./Rückmarsdorfer Str./Kiewer Str. beziehungsweise über Brüner Str./Antonienstraße.

4) Am Stausee (Zufahrt): Bis 24. Februar 2012 Vollsperrung. Zufahrt über Knautnaundorfer Str./B 186/Zur Weißen Mark/Belantis.

5) Döllingstraße/Knoten Sachsenstraße: Bis 7. Februar 2012 Vollsperrung. Örtliche Umleitung.

6) Lausner Weg: Bis 30. April 2012 zwischen Schönauer Straße und Kulmbacher Straße Vollsperrung. Örtliche Umleitung.

7) Dörrienstraße: Bis 30. August 2012

zwischen Querstraße und Salomonstraße Vollsperrung. Örtliche Umleitung. Der Radverkehr wird über Groß Brockhaus/Salomonstr./Czermaks Garten geführt.

8) Plautstraße: Bis 6. Oktober 2012 zwischen Lütznauer Straße und Demmeringstraße Einbahnstraße in Richtung Demmeringstraße. Örtliche Umleitung.

9) Burgplatz: Bis 31. Mai 2012 zwischen Hugo-Licht-Straße und Lotterstraße Sperrung der Lotterstraße in Richtung Hugo-Licht-Straße.

10) Alte Theklaer Straße: Bis 30. September 2012 Vollsperrung. Örtliche Umleitung.

11) Kleinzschocher: Bis 30. Juni 2012 halbs seitige Sperrung Grauwackeweg.

12) Knautnaundorf: Bis 27. Januar 2012 Vollsperrung Krautgartenweg.

13) Knautnaundorf: Bis 27. Januar 2012 Vollsperrung Taubenbergweg.

14) Knautnaundorf: Bis 27. Januar 2012 halbs seitige Sperrung Eythraer Weg.

Quellen: Stadtverwaltung Leipzig/Kommunale Wasserwerke

