

# Elster-Saale-Kanal: Ein Projekt mit vielen möglichen Synergien

 [i-iz.de/politik/region/2012/09/Synergien-des-Projekts-Elster-Saale-Kanal-43901](http://i-iz.de/politik/region/2012/09/Synergien-des-Projekts-Elster-Saale-Kanal-43901)

Mit dem ersten Baggerbiss am Lindenauer Hafen am 12. September 2012 hat das Projekt einer Wasserverbindung zwischen Leipzig und der Saale neuen Schub erhalten. Doch wie steht es westlich von Leipzig um das vor knapp acht Jahrzehnten begonnene Kanalprojekt? Leipziger Wasserfreunde radelten die Strecke am vergangenen Sonnabend, 22. September, ab. "Die Synergien eines Schiffshebwerks in Wüsteneutzsch sind unglaublich." Davon ist Michael Witfer überzeugt.

Witfer ist im Ehrenamt erster Vorsitzender des Saale-Elster-Kanal-Fördervereins. Der Verein mit Sitz im sachsen-anhaltinischen Leuna teilt die Vision der Leipziger Wasserfreunde. Das zu Karl Heines Zeiten im 19. Jahrhundert begonnene und zwischen 1933 und 1943 fortgeführte **Projekt** einer Wasserverbindung zwischen Leipzig und der Saale soll nun schrittweise vollendet werden.

Den Messestädtern geht es dabei um den alten Traum der Anbindung der Messestadt an das europäische Wasserstraßennetz: also über die Saale an die Elbe. Und damit in Hamburg an die Weltmeere und in Magdeburg an den Mittellandkanal.

Die Wasserfreunde um Michael Witfer haben noch anderes im Blick. In Wüsteneutzsch, einem kleinen, idyllisch gelegenen Dorf unweit der Saale, steht eine Schleusenruine. Bis 1943 wurde hier Beton in die Landschaft gegossen. Mit einer Schleusenanlage sollte einen Höhenunterschied von 22 Metern auf dem Wasserweg zur Saale überwunden werden. Dann wurden die Arbeiten wegen unzureichender Kriegswichtigkeit eingestellt. Der örtliche Kanalverein kümmert sich um den Erhalt der Ruine als technisches Denkmal. Doch die Vision des Vereins geht weiter: Gleich neben den alten Betonblöcken soll ein modernes Schiffshebwerk entstehen. Als Teil des endlich zu vollendenden Kanals.

Schließlich koste der Unterhalt des bestehenden Kanalabschnitts den Steuerzahler ohnehin Geld, argumentiert Witfer. Dann könne man die fehlenden, gut fünf Kilometer Kanal auch noch bauen. Schließlich sei der potenzielle Abschnitt zwischen dem Kanalende westlich von Günthersdorf und Wüsteneutzsch in der Landschaft schon klar erkennbar: als Senke, eingerahmt von Dämmen.

„Der Hauptzweck des Schiffshebwerkes ist es, Touristen in die Region zu locken“, argumentiert Witfer mit einem Mehrwert, der weit über die wassertouristische Nutzung hinausgeht. So kämen beispielsweise nach Niederfinow im nordöstlichen Brandenburg jährlich 500.000 Besucher, um sich das dortige Schiffshebwerk anzusehen, so der Kanalfreund weiter.

Mehr zum Thema:

[Baubeginn am Lindenauer Hafen: Dr. Sabine Heymann vom Verein Wasserstadt im Interview](#)  
Der entscheidende Schritt in Leipzig ...

[Lindenau wird Leipzigs neue Hafenstadt: Wohnen am Wasser und Anbindung an die weite Welt](#)  
Leipzigs Oberbürgermeister Burkhard Jung ...

[106 Millionen Euro für den Saale-Elster-Kanal? – AHA fordert die komplette Veröffentlichung der Potenzialanalyse](#)  
Zum Neuseenland-Kongress während der Messe ...

Hier in Mitteleuropa hätten die Touristen doch eine ungleich größere Auswahl auf engem Raum. Europas größtes Gradierwerk in Bad Dürrenberg etwa, und natürlich Leipzig und Halle (Saale) mit ihren vielfältigen Angeboten. So viele **Synergien** gäbe es andernorts nicht.

So sprach Witfer am vergangenen Sonnabend vor der imposanten Kulisse der Wüsteneutzscher

Schleusenruine. Zu ihm gekommen waren jene Leipziger, die im nächsten Juli den Weg von Leipzig-Plagwitz bis nach Hamburg-St. Pauli paddeln absolvieren wollen.

Weitere Impressionen von der Radtour entlang des unvollendeten Kanals demnächst an dieser Stelle.

[www.saaleelsterkanal.de](http://www.saaleelsterkanal.de)

[www.hamburg471komma02.de](http://www.hamburg471komma02.de)

[www.wasser-stadt-leipzig.de](http://www.wasser-stadt-leipzig.de)