

Grüner Quester warnt vor Kanalbau-Träumereien

Verbindung zwischen Saale und Elster könnte Leipzig riesige Summen kosten, aber kaum etwas nutzen

In seiner Juli-Sitzung soll Leipzigs Stadtrat absegnen, dass die Verwaltung weiter auf eine Vollendung des Elster-Saale-Kanals hinarbeiten kann. Grundlage dafür ist eine „Touristische Potenzialanalyse“, die Grünen-Stadtrat Roland Quester nun genauer analysiert hat. Der Vorsitzende des Fachausschusses Planung und Bau kommt zu dem Fazit, Leipzig drohe ein Millionengrab und solle besser die Finger davon lassen.

■ **Wirtschaftlich bedeutungslos:** Vor 80 Jahren – genau am 11. Juli 1933 – wurde der erste Spatenstich für den Kanal gesetzt. 1943 brachen die Arbeiten ab. Die vorgesehene Länge von 19 Kilometern und seine Funktion als Waren-Transportweg hat das Bauwerk nie erreicht. Wegen wirtschaftlicher Bedeutungslosigkeit versuchte der Bund vor Jahren, die Wasserstraße an Sachsen und Sachsen-Anhalt abzutreten. Dies lehnten die Länder ab, so Quester, weil sie jährliche Unterhaltungskosten von 150 000 Euro scheuten. Die ursprünglich geplante Trasse sei heute ein wertvolles Biotop. Der neue Kanal müsste parallel dazu verlaufen.

■ **Langweilige Landschaft:** Die Analyse, welche im Auftrag des Grünen Rings erstellt wurde, sieht das Potenzial eines fertiggestellten Kanals folglich allein im Tourismus. Für Kanuten sei die stundenlange Fahrt unattraktiv, so dass vor allem Fahrgastschiffe oder private Motorboote als Nutzer in Betracht kämen. Quester hält unter anderem entgegen: „Der Kanal verläuft größtenteils mitten durch landwirtschaftliche Nutzflächen, ohne jegliches Attraktionspotenzial. Er ist im bisher gefluteten Bestand tief eingeschnitten, so dass selbst von Fahrgastschiffen bestenfalls vom Oberdeck in Teilen ein Ausblick in die Landschaft möglich wäre.“ Deshalb empfehle die Studie zwar, vorhandene Dämme wieder abzutragen. Von der Topographie her gebe es solche Dämme aber nur im Ackerland-Bereich. Im Leipziger Stadtgebiet sei der Kanal ins Gelände eingeschnitten. Das Ergebnis könne also nicht mit dem konkurrieren, was Schifffahrtspassagiere von der Weißen Flotte in Dresden oder Sächsischer Schweiz kennen.



Foto: André Kempner

Roland Quester

■ **Wenig Ferntourismus:** Die Saale sei nicht nur durch etliche Schleusen für Motorboot-Touristen aus fernen Gegenden schwierig zu befahren. Zwischen 2001 und 2008 führte sie nur zwischen 100 und 196 Tagen im Jahr genügend Wasser für Fahrgastschiffe, rechnet der Grünen-Politiker vor. Zu 31 Prozent der Saisonzeit von April bis Oktober sei überhaupt keine Fahrgastschiffahrt möglich gewesen. Abzüglich der 19 Kilometer zwischen Elster und Saale stünden schon heute 128 Kilometer als Strecke für Ferntouristen von der Elbe bis nach Leuna zur Verfügung. Dennoch werde diese Route kaum genutzt.

■ **Künstliches Schiffshebewerk:** Bei Wüstenutzsch – etwa zwei Kilometer vor der Saale – soll ein Schiffshebewerk als herausragende Attraktion des gesamten Vorhabens entstehen. Es sei unklar, wie groß daran ein „spezifisches Interesse Leipzigs“ sein könne. „Grundsätzlich stellt sich die Frage, worin der Sinn eines Bauwerks liegt, dass weniger

Zweck als Selbstzweck hat.“ Die Studie gehe davon aus, das Hebewerk würde als „Event“ funktionieren, ihre Nutzungsfunktion so selbst schaffen und massenhaft Publikum anziehen, das per Auto anreist. Dies ähnele der „Fahrattraktion eines Vergnügungsparks, nur in diesem Falle öffentlich finanziert und unterhalten“, kritisiert Quester.

■ **Explodierende Kosten:** Die Studie schätzt die Kosten auf 151 Millionen Euro – davon 38 Millionen für das Schiffshebewerk. Der Grünen-Politiker hält das für unrealistisch. Da es bei dem Hebewerk nicht um ein technisch-funktionales Bauwerk gehe, sondern um eine Touristen-Attraktion, zudem ein jährlicher Anstieg von Baupreisen einkalkuliert werden müsse, sei allein hier mit über 60 Millionen zu rechnen. „Der Kanalausbau wurde vor 20 Jahren in einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung von PLANCO zum Saaleausbau mit Kosten von 215 Millionen Euro veranschlagt. Diese galten zwar für einen größeren Querschnitt, dafür aber ohne die tourismusbedingte Infrastruktur und mit damaligen Baupreisen.“ *Jens Rometsch*