

# Schiffe zwischen Hainer und Stausee

Jörg Reuter



Foto: Jörg Reuter Informative Radelrunde durchs Neuseenland.

Rötha. Das Leipziger Neuseenland ist die größte Landschaftsbaustelle der Welt - oder die größte Umgestaltung einer Landschaft seit 250 Millionen Jahren. Mit diesen Worten stimmte der frühere Landesdirektionspräsident Walter Christian Steinbach die 15 Teilnehmer einer kleinen Radtour rund um Rötha ein, zu der er geladen hatte. Neben Stadträten und Vereinsvorständen traten auch Bürgermeister Ditmar Haym und der Leiter des Röthaer Betriebes der Landestalsperrenverwaltung, Axel Bobbe, mit in die Pedale. Ziel der Veranstaltung war es, den Röthaern die aktuellen und künftigen Veränderungen im Zuge der Entwicklung des Neuseenlandes näher zu bringen. „Wir wissen viel über die Völkerschlacht und die Silbermannorgeln. Bezüglich des Neuseenlands ist der Informationsbedarf jedoch noch relativ hoch“, sagte Steinbach, der in Rötha zu Hause ist. Für fachkundige Informationen aus erster Hand hatte er Axel Bobbe eingeladen. Dieser führte die Radtour rund um den Stausee Rötha zu den technischen Installationen, mit denen die Talsperrenmeisterei die Gewässer überwacht und regelt. An den wichtigsten Gewässerbauwerken wurden Stoppseingelegt. Neben Erklärungen zu den Aufgaben der bereits geschaffenen Bauwerke - etwa des Vorfluters des Hainer Sees - wurde an vielen Stellen über Weiterentwicklungsmöglichkeiten gesprochen. Allem voran ging es dabei um die Option einer Verbindung von Hainer See und Stausee Rötha mittels eines Wasserweges. Für den Laien scheint dies eine Kleinigkeit - erst recht jetzt, da der Vorfluter (ein offener Kanal) vom Hainer See bis zur Pleiße reicht. Ist es aber nicht. Nur wenige Meter neben dem Vorfluter verläuft ein alter Kanal, der in den Stausee mündet. Zukünftig soll eine Schleuse die Kanäle verbinden. Steinbach schätzt das Investitionsvolumen dafür auf etwa 2,5 Millionen Euro. Ein schiffbarer Wasserweg zwischen den Seen - Steinbach denkt dabei nicht nur an Ruderboote, sondern auch an Passagierschiffe für bis zu 20 Gäste - würde die Attraktivität des Gebietes für Touristen wesentlich erhöhen und so auch Investoren nach Rötha locken. Vielleicht könnte bereits 2013 mit dem Bau begonnen werden, erfuhren die Teilnehmer der Radtour. Jedoch müssen zuvor noch wesentliche Probleme gelöst werden. Dabei ist die Vergrößerung des alten Stauseekanals nur eine Herausforderung, und nicht einmal die größte. Viel mehr Sorgen bereitet den Wasserwirtschaftlern und beteiligten Wissenschaftlern die Wasserqualität. Eisen, Sulfate und belastete Sedimente verunreinigen das Neuseenland. Bobbe verwies auf den kritischen Zustand der Pleiße, die schon jetzt kurz vor einem Fischsterben stünde. Ungefähr acht Millionen Kubikmeter sulfatfreies Wasser werde in Zukunft benötigt, um das aus den Tagebauen zufließende belastete Wasser und das restliche im Fluss zu verdünnen. Zu diesem Zweck sei eine Leitung von der Talsperre Eibenstock geplant, informierte Bobbe. Der Kanon der Probleme, die sich teilweise gegenseitig bedingen, einander aber auch diametral gegenüberstehen, ist nach wie vor enorm. Dennoch ist Steinbach als geistiger Vater des Gewässerverbundes Leipziger Neuseenland sicher: Sie lassen sich in den Griff kriegen. Dafür sprächen bereits sichtbare Ergebnisse wie auch wissenschaftliche Erkenntnisse der am Projekt Neuseenland beteiligten Institutionen.

© LVZ-Online, 10.10.2010, 20:15 Uhr