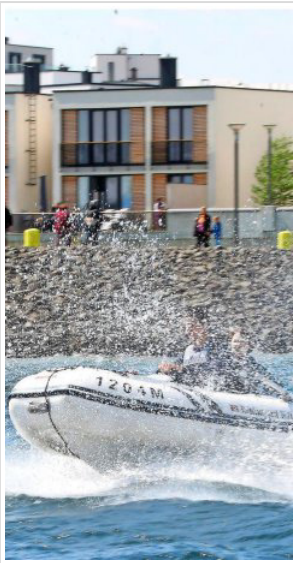


## „Das Neuseenland steht auf der Kippe“

Die Industrie- und Handelskammer übt heftige Kritik am Freistaat. Gestritten wird über Boots-Klassen, zu lange Umweltpfahrungen, die Sperrung des Floßgrabens und die „Braune Pleiße“.

VON ANDREAS TAPPERT



Die Zulassung von Motorbooten ist ein heißes Eisen. Klare Regelungen fehlen auch hier.

**Leipzig.** Leipzig und die anderen Anrainer des Neuseenlandes wollen touristische Destination werden. Tausende neue Arbeitsplätze sollen entstehen, neue Ausflugsattraktionen und Hotels. Reichlich tausend neue Jobs sind bislang entstanden, doch jetzt geht das Entwicklungstempo rapide zurück. Investoren zögern, bereits engagierte Unternehmen fürchten um ihre Existenz. „Es steht zu befürchten, dass die bislang erfolgreiche Entwicklung der Destination ins Stocken gerät beziehungsweise eine Rückentwicklung zu einem Naherholungsgebiet droht“, schreiben IHK-Präsident Wolfgang Topf und IHK-Hauptgeschäftsführer Thomas Hofmann an Ministerpräsident Stanislaw Tillich (CDU). „Dies ist sicher nicht im Interesse der Region und sicher auch nicht des Freistaates Sachsen.“

Die für das Seengebiet rund um Leipzig zuständige IHK-Geschäftsführerin Rita Sparschuh formuliert die Lage noch drastischer. „Das Neuseenland steht auf der Kippe“, sagt sie und macht dafür „Streitereien um Zuständigkeiten in und zwischen den Ministerien des Freistaates und der Landesdirektion“ verantwortlich. Im Brief fordert die IHK Ministerpräsident Stanislaw Tillich (CDU) auf, einzugreifen – notfalls eine Task Force zu gründen. Doch die Lage scheint verfahren. „Wenn der Freistaat keine touristische Destination wünscht, dann bleibt das Neuseenland eben ein Naherholungsgebiet“, meint Rita Fleischer.

Öffentliche Investitionen im dreistelligen Millionenbereich wären dann größtenteils entwertet; tausende Jobs würden nicht entstehen. Doch worüber streiten die Ministerialen in Dresden untereinander und mit den Leipzigern?

### Die größten Streitpunkte

Die Schifffahrtsverordnung des Freistaates: Mit dem Inkrafttreten dieser Verordnung im Jahr 2004 hat der Freistaat weitgehend bundesdeutsche Regelungen übernommen – Kritiker nennen den Vorgang auch ein „weitgehendes Abschreiben der Rheinischen Schifffahrtsverordnung“ (die LVZ berichtete). Selbst auf den flachen Flüssen in und um Leipzig sollen Boote Standards erfüllen, die auch auf dem Rhein gelten. Das speziell zum Schutz der flachen Leipziger Gewässer entwickelte Leipzig-Boot – das leicht ist und nur geringe Bugwellen entwickelt, um die Flora und Fauna der Uferbereiche zu schonen – dürfte eigentlich gar nicht mehr verkehren. Bootsbetreiber, die das von der Stadt seit Jahren gewünschte Boot in großer Zahl angeschafft haben, erhalten nur noch für jede Saison Einzelgenehmigungen und müssen fürchten, dass sie ihre Boote bald gar nicht mehr zu Wasser lassen dürfen. Was stört die Dresdner im Detail? Beanstandet wird etwa der Kenterschutz der Boote, weil beides nicht dem der Wasserfahrzeuge auf dem Rhein entspricht. Zusätzlich sollen die Benzin-Motoren auf Diesel-Kraftstoff umgerüstet werden, weil der Brandschutz dann besser wäre. Auch spezielle Stahlrumpfe werden gefordert sowie Extra-Räume für den Motor und Toiletten – alles Dinge, die mit dem weit verbreiteten Leipzig-Boot nicht zu leisten sind. „Wer auf die Einhaltung dieser Regelungen pocht, spricht für die Bootsbetreiber in Leipzig ein Berufsverbot aus“, meint Rita Fleischer. Die Leipziger machen sich deshalb seit Jahren für eine Regelung stark, wie sie das Land Brandenburg für seine Spreekähne eingeführt hat, die im Spreewald verkehren. Wie dort sollte auch in Sachsen für spezielle Wasserfahrzeuge eine eigene Boots-Kategorie geschaffen und deren Einsatz auf Dauer legalisiert werden. „Wir führen darüber schon jahrelang Gespräche“, schildert Rita Fleischer. „Aber es gibt bis heute keine belastbare Diskussionsgrundlage. Es gibt nicht einmal eine Begründung dafür, warum eine Regelung wie in Brandenburg bei uns nicht möglich sein soll.“ In Dresden heißt es im zuständigen Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit, die übernommenen Regelungen hätten sich seit Jahrzehnten in der Bundesrepublik bewährt. Nutzer aus ganz Deutschland kämen damit „problemlos“ klar; auch Sachsen habe bislang damit „gute Erfahrungen gesammelt“. Dies gelte auch für die auf ein Jahr befristeten

Ausnahmegenehmigungen, die für Wasserfahrzeuge wie das Leipzig-Boot erlassen werden.

Die Schifffahrtserklärung: Sie steht seit Jahren für vier große Tagebauseen aus und soll nach neuesten Signalen aus Dresden erst im Jahr 2018 greifen. Bis dahin brauche dort praktisch jedes Boot eine Einzelgenehmigung, damit es zu Wasser gelassen werden kann, klagen die Kritiker. Touristen wüssten deshalb nicht, ob sie ihr mitgebrachtes Boot im Neuseenland zu Wasser lassen dürfen – ein schwerer Wettbewerbsnachteil gegenüber anderen Destinationen. Den Akteuren in Leipzig ist es in jahrelangen Verhandlungen mit den Freistaat-Behörden zwar gelungen, für zwei der vier Seen sogenannte Mastergenehmigungen zu erhalten, durch die eine bestimmte Anzahl von Booten zu Wasser gelassen werden darf. „Die Touristen kommen aber nur, wenn sie geordnete Bedingungen vorfinden“, skizziert Rita Fleischer die prekäre Lage. Dies gelte erst recht für Investoren, die im Neuseenland die dringend benötigte touristische Infrastruktur aufbauen sollen. Die Leipziger haben Verständnis dafür, dass Umwelbedingungen exakt geprüft werden. „Aber man hätte Jahre früher damit anfangen können und muss den Vorgang nicht durch immer neue Vorgaben in die Länge ziehen“, heißt es. In Dresden wird dagegen betont, dass in diesem Jahr noch wichtige Gutachten zu Belangen des Natur- und Immissionsschutzes am Zwenkauer und am Störthaler See erstellt werden müssen. Die touristische Entwicklung könne durch die erteilten Mastergenehmigungen „nahtlos fortgesetzt“ werden, sobald die Gutachten vorlägen. Die zahlreichen Anhörungen seien gesetzlich vorgeschrieben. Deshalb könne auf die Dauer des Verfahrens „nur schwer Einfluss genommen werden“.

Der Floßgraben: Auf Unverständnis stoßen auch Erwägungen der Landesdirektion, den Leipziger Floßgraben wegen des dort brütenden Eisvogels zu sperren. Der Graben sei künstlich angelegt worden und werde gebraucht, um Überschusswasser sowie im Bedarfsfall auch Hochwasser aus dem System Zwenkauer/Cospudener See abzuleiten, argumentiert die IHK. Bei einer Sperrung drohe dort „ein wassertouristischer Totalschaden“. Zwei Schleusen, die erst vor Kurzem für einen zweistelligen Millionenbetrag errichtet wurden, könnten zu Investruinen verkommen. In Dresden wird davon gesprochen, dass keine ganzjährige Sperrung des Floßgrabens geplant sei. Der Freistaat erhebe auch keine Forderung nach einer Schließung; die temporäre Sperrung erfolge nur auf Grundlage einer Allgemeinverfügung der unteren Naturschutzbehörde in Leipzig. Die Botschaft: Dieses Problem könnten die Leipziger selber lösen.

Die „Braune Pleiße“: Kritisiert wird, dass der Freistaat das Problem der sächsischen Tagebau-Halden ungleich behandle: Während in der Lausitz diskutiert werde, wie die bei Regen aus Halden gespülten Mineralien von angrenzenden Flüssen wie der „Braunen Spree“ ferngehalten werden können, geschehe im Neuseenland praktisch nichts. Aber auch hier existiere das Problem in Form der „Braunen Pleiße“ seit Langem und schrecke Touristen ab. Jüngste Einschätzungen von Experten hätten sogar ergeben, dass die Pleiße noch über hundert Jahre (damit länger als in der Lausitz) braun bleiben wird – wenn das Halden-Wasser nicht neu kanalisiert oder aufbereitet wird. Die „Braune Pleiße“ bedrohe die Attraktivität des Neuseenlandes akut, heißt es in dem Schreiben der IHK an Ministerpräsident Tillich. Dresden erklärt, der Freistaat setze sich „in neuerer Zeit“ mit dem Problem auseinander. Es handle sich um Eisenverbindungen, die ungiftig sind. Um das Problem zu lösen, seien umfangreiche Untersuchungen nötig.

In Leipzig ist man mit der Geduld am Ende. Die Landesregierung müsse noch dieses Jahr entscheiden, dass die Leipzig-Boote eine Perspektive haben, wird gefordert. Die Schifffahrtserklärung müsse beschleunigt werden. Der Freistaat müsse klarstellen, dass der Floßgraben nicht geschlossen wird und das Problem der „Braunen Pleiße“ engagierter angehen.

2/5



Braune Flecken in der Pleiße deuten auf Eisenverbindungen hin. In der Lausitz wird das Problem besser bewältigt, so die IHK.