

Begründung

1 Einführung

Über Jahrzehnte haben der Braunkohletagebau und die braunkohleveredelnde Industrie die gesamte Leipziger Region geprägt.

In Folge der politischen Veränderungen Anfang der 90er Jahre des 20. Jahrhunderts kam es zum Stopp des überwiegenden Teiles des Braunkohleabbaus im Süden, Westen und Norden Leipzigs und damit auch zur Stilllegung der braunkohleveredelnden Industrie. Für die Fließgewässer Leipzigs bedeutete dies die Chance zur Regenerierung. Für die Landschaft der Leipziger Region ermöglichte es den Wandel von einer devastierten braunkohlegeprägten Landschaft in eine von Seen durchgezogenen Erholungslandschaft.

Somit entstand von Anbeginn Handlungsbedarf bzgl. der Ausformung der Tagebaufolgelandschaften einschließlich eines neuartigen wasserwirtschaftlich notwendigen Gewässerverbundes, der gewässertouristisch nutzbar und landschaftsverträglich entwickelt und gestaltet sein sollte.

Die ohnehin notwendigen Vorflutverbindungen der neuen Seen an die bestehenden Fließgewässer und die vorteilhafte Lage der Gewässer zueinander bot sich für eine wassertouristische Nutzung an. Es gab somit ein entwicklungsfähiges Potenzial, nicht nur bezogen auf die Revitalisierung der Gewässer und den Hochwasserschutz, sondern auch für nachhaltigen Tourismus.

Das Thema (Wasser)-Tourismus im weiteren Sinne sollte zukünftig eine prägende Rolle spielen, da die Besonderheit dieses Verbundes in dieser Region frühzeitig erkannt wurde.

Das Alleinstellungsmerkmal liegt in der unmittelbaren Anbindung eines vielfältigen Gewässernetzes an ein attraktives Großstadtzentrum. Auf überschaubarem Raum kann eine außerordentliche landschaftliche Vielfalt erlebt werden, die sich aus städtischer Architektur und anderen urbanen Elementen, naturnahen Passagen in kleinen Fließgewässern sowie offenen Wasserflächen in der Bergbaufolgelandschaft mit ihren besonderen Landschaftselementen zusammensetzt.

2 Braunkohleabbau und Gewässerlandschaft

Für die Braunkohletagebaue wurden etwa 200 km² Fläche allein im Südraum von Leipzig in Anspruch genommen, Pleiße und Weiße Elster auf langen Abschnitten in ein künstliches Bett verlegt, Erdmassen im Umfang von ca. 20 km³ bewegt. Fließgewässer und Mühlgräben wurden infolge der ungeklärten Abwässer der braunkohleveredelnden Industrie in der Stadt Leipzig verrohrt oder überwölbt. Der geologische Einfluss des Menschen auf die Landschaft ist ungefähr mit dem einer kleinen Eiszeit vergleichbar, allerdings in etwa 100 Mal kürzerer Zeit.

Die Folge des „Massendefizits“, welches nach der Verkipfung des Abraums auf Grund der fehlenden, weil geförderten Kohle entstand, sind riesige Tagebaurestlöcher. Aus Gründen der

Sicherheit, schnellen Nachnutzbarkeit und der gewünschten Wasserqualität werden diese Tagebaurestlöcher gezielt geflutet und nicht nur der natürlichen Flutung überlassen. So entstehen im Südraum Leipzig bis 2012 ca. 70 km² neue Seen, die in das vorhandene Gewässersystem eingebunden werden müssen, um einerseits einen sich selbst regulierenden, „quasinatürlichen“ Wasserstand und eine stabile Wasserqualität zu erzielen bzw. zu sichern und andererseits als Speichervolumen für den Hochwasserschutz genutzt werden zu können. Es entsteht der natürliche Gewässerverbund Leipzig, basierend auf wasserwirtschaftlichen und sonstigen natürlichen Randbedingungen.

Für den Südraum der Stadt Leipzig stellt sich die Situation nach Beendigung des Braunkohleabbaus und der begleitenden industriellen Verwertung wie folgt dar:

- Mit der einschneidenden Reduzierung des Braunkohletagebaus und der weitgehenden Stilllegung der Veredelungsindustrien hat die Region einschließlich der Stadt Leipzig mehr als 35 000 Arbeitsplätze verloren.
- Der Naturraum im Mittellauf von Weißer Elster und Pleiße wurde völlig verändert und entwickelt sich zu einer großen Seenlandschaft. Teile dieser Seenlandschaft liegen auf Leipziger Stadtgebiet. Die Seen sind aktuell noch nicht nachsorgefrei in die natürliche Vorflut eingebunden.
- Der Hochwasserschutz der Stadt Leipzig ist in Teilen, auf Grund von wasserbaulichen Maßnahmen und strukturellen Defiziten, im Leipziger Gewässerknoten unzureichend. Das Abführungsvermögen des Systems wurde durch Überwölbung und Verrohrung des Elster- und des Pleißemühlgrabens reduziert.
- Der aktuelle Ausbauzustand des Gewässerknotens erzeugt einen dauerhaft hohen Nachsorgebedarf, vor allem wegen der Größenordnung und der Geschwindigkeit der Sedimentablagerung im Elsterbecken.
- Die Tagebauseen und die Gewässer der Stadt Leipzig bieten jeweils für sich allein betrachtet ein beschränktes touristisches Potenzial, da die Möglichkeit fehlt, größere Strecken auf dem Wasser zurückzulegen und so verschiedene Angebote wahrzunehmen.
- Die meisten Wasserkörper der Stadt Leipzig als auch der Region entsprechen nicht einem nach der EU-Wasserrahmenrichtlinie (EU-WRRL) und dem Sächsischen Wassergesetz geforderten „guten ökologischen Zustand“ bzw. „guten ökologischen Potenzial“.

Es besteht dringender Handlungsbedarf in der Verbesserung des ökologischen Zustandes der Gewässer. Hierzu gibt es Verpflichtungen nach der EU-WRRL, die in das aktuelle Wasserrecht eingeflossen sind.

Der Touristische Gewässerverbund Region Leipzig basiert auf dem natürlich gegebenen Gewässerverbund und verfolgt einen integrierten Ansatz mit Zielen, die nicht losgelöst voneinander betrachtet werden können, so. z. B.

- die nachhaltige Sicherung und Wiederherstellung der Funktionen des Gewässersystems als Lebensgrundlage des Menschen,
- die Schaffung eines dauerhaft wirtschaftlichen Zustandes des Gewässersystems Weiße Elster/Pleiße mit geringen Unterhaltungslasten,

- die Verbesserung des Hochwasserschutzes für die Stadt Leipzig und
- die Schaffung der Grundlagen für eine wassertouristische Nutzung mit hohem Wertschöpfungspotenzial auf den Gewässern der Region.

3 *Touristischer Gewässerverbund Region Leipzig - Wassertouristisches Nutzungskonzept Region Leipzig (WTNK)*

Die Neugestaltung der Gewässerlandschaft ist ein ehrgeiziges Projekt mit Ausstrahlung auf die gesamte Region. Eine Stärke, die gleichzeitig eine Herausforderung ist, ist das schrittweise Wachsen des Gesamtprojektes. Aufgrund der vielen Einzelprojekte, die alle in einem räumlichen Zusammenhang stehen, bedarf es jedoch einer abgestimmten Planung, in die die Gemeinden, die Stadt Leipzig, die Landkreise und die zahlreichen weiteren Akteure wie Lausitzer und Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH (LMBV), Leipzig Tourismus Marketing GmbH (LTM GmbH), Sportvereine, Naturschutzverbände und die Wirtschaft eingebunden sind.

Um komplexe Aufgaben in der Region zu bewältigen, schlossen sich seit 1996 die Stadt Leipzig, mehrere Umlandgemeinden und die Landkreise Leipziger Land und Delitzsch zum Grünen Ring Leipzig (GRL) zusammen, um gemeinsam die regionale Entwicklung zu koordinieren und abzustimmen. Die Entwicklung des Touristischen Gewässerverbundes ist eines der Schlüsselprojekte des GRL.

Zwischen 2005 und 2007 wurde in Kooperation mit vielen Akteuren das WTNK für den Touristischen Gewässerverbund erarbeitet. Mit dem Instrument des WTNK wurden die erforderlichen Maßnahmen für den Gewässerverbund abgeleitet, koordiniert und hinsichtlich der Anforderungen aus dem Naturschutz und der Gewässerökologie abgestimmt.

Der naturschutzfachlichen und gewässerökologischen Abstimmung liegen umfangreiche Verträglichkeitsuntersuchungen zugrunde, deren Zielstellung es war, das Vorhaben in seinen Gesamtwirkungen, insbesondere seinen betrieblichen Wirkungen durch den Bootsverkehr beurteilen zu können. Die Verträglichkeitsuntersuchungen bezogen sich zum einen auf das kohärente europäische Schutzgebietssystem Natura 2000, da der Leipziger Auwald mit dem Gewässersystem von Weißer Elster, Pleiße und Luppe als mitteleuropäisch bedeutsame Flussauenlandschaft als Fauna-Flora-Habitat- und Vogelschutzgebiet geschützt ist. Gewässerökologisch wurde für die Fließgewässer die Verträglichkeit in Bezug auf die Anforderungen an die EU-Wasserrahmenrichtlinie hinsichtlich eines guten ökologischen Zustandes beurteilt und es wurde geprüft, inwieweit das Wasserdargebot geplante Bootsnutzungen ermöglicht. Damit wurde ein von allen am Planungsprozess beteiligten Akteuren akzeptierter Rahmen geschaffen, der es ermöglicht, in der Folge die notwendigen Einzelmaßnahmen mit einem deutlich reduzierten Planungs- und Verfahrensumfang zur Umsetzung zu bringen.

Da die umweltverträgliche und nachhaltige Umsetzung des Wassertourismus in sensiblen Natur- und Landschaftsräumen eine Kernzielsetzung ist, wurden im Ergebnis der Verträglichkeitsuntersuchungen bestimmte Anforderungen, wie die zeitliche Beschränkung der Gewässernutzung auf einigen Abschnitten während der Brutzeit seltener Vogelarten, die Begrenzung der Geschwindigkeit und des Tiefganges der Boote oder der Emissionen aus dem Antrieb abgeleitet. Die Entwicklung des LeipzigBoots ist eine Konsequenz aus diesen

Anforderungen. Zur Vermeidung nachhaltiger Schädigungen des Naturraumes wird ein nutzungsbegleitendes Monitoring unter Einbeziehung der Naturschutzverbände und der Nutzer (Sportvereine, Bootsverleiher, Hafenbetreiber u. a.) in Abstimmung der regionalen Akteure durchgeführt.

Weiterhin wird die Öffentlichkeitsarbeit verstärkt vorangetrieben. Die Öffentlichkeitsarbeit ist von besonderer Bedeutung, da zahlreiche Nutzergruppen und Akteure in der Region tätig und einzubinden sind. Dabei werden unterschiedliche Zielgruppen von den Touristen bis zu den Sportvereinen, vom Naturschutz bis zur Fremdenverkehrswirtschaft mit unterschiedlichen Strategien angesprochen.

Die Ergebnisse der Untersuchungen zur Erstellung eines WTNK mündeten in einem Leitplan, der die Entwicklung der Region bis zum Jahre 2015 darstellt und die Grundlage für die Handlungen der Akteure in der Region bildet (siehe Anlage 1).

4 Bestandteile des WTNK

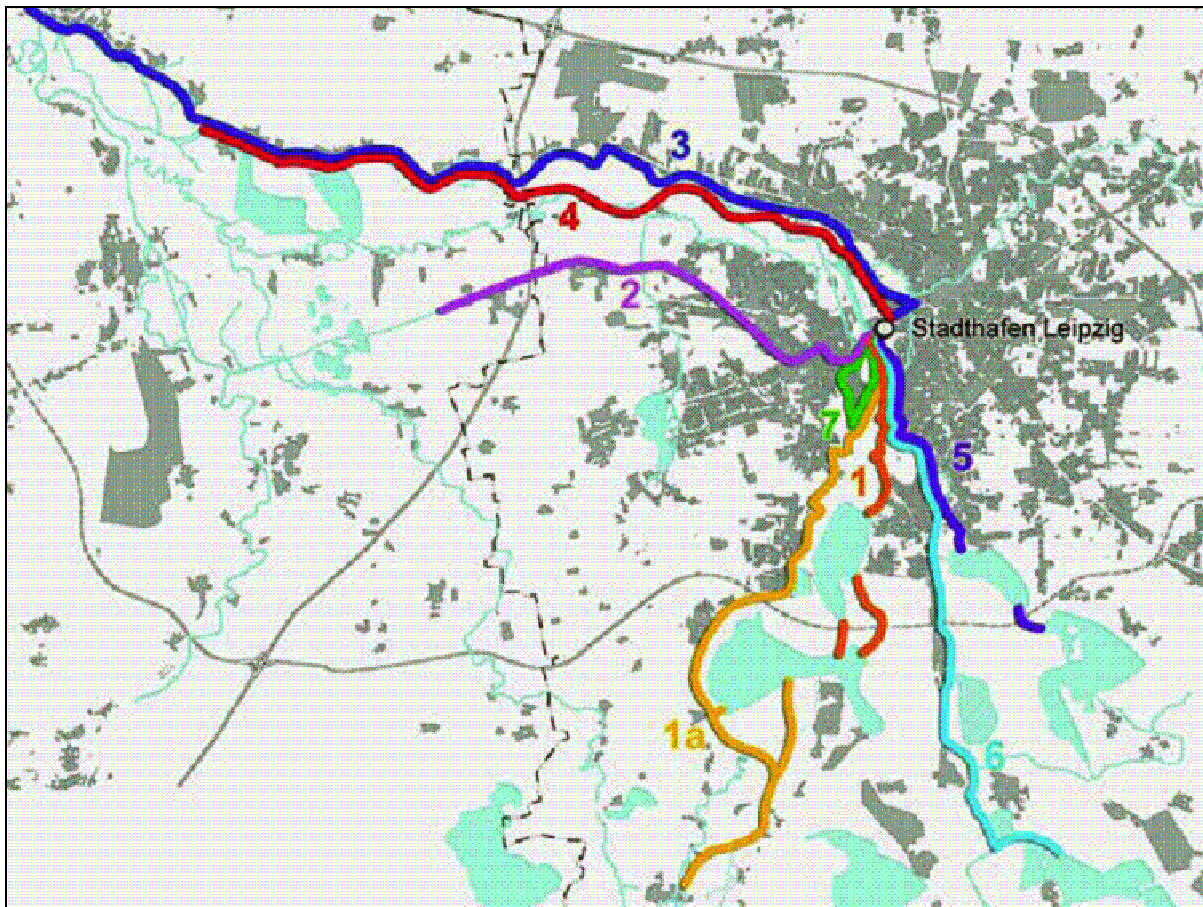
4.1 Kurse und Bootstypen

Insgesamt wurden sieben Kurse konzipiert, die Längen von 7 bis 41 Kilometer aufweisen. Die Kurse stehen miteinander in Verbindung und ergeben somit ein verknüpftes attraktives Netz an Wasserwegen mit einer Gesamtstrecke von fast 200 km.

Die sieben Kurse sollen von Kanus, Paddel- und Freizeitbooten sowie Sportruder- und flachgehenden Motorbooten und Fahrgastschiffen - somit mit verschiedenen Bootstypen - befahren werden.

Aufgrund der naturräumlichen und gewässermorphologischen Gegebenheiten sind die sieben Kurse nicht für alle Bootstypen gleichermaßen geeignet. Bestimmte Kurse können aufgrund der Gewässertiefe und -breite von Motor- und Sportruderbooten genutzt werden. Andere, insbesondere kleine, naturnahe Gewässer, sind nur für Kanus und Paddelboote geeignet.

Eine Besonderheit bei den motorgetriebenen Booten stellt das LeipzigBoot dar. Dieser Bootstyp wurde als gewässerangepasstes Boot speziell für den Betrieb auf den Gewässern in der Region Leipzig entwickelt und gebaut.



Als Schlüsselkurse mit vorrangig umzusetzenden Maßnahmen wurden die Kurse 1, 5 und 6 zur Verknüpfung der Seen im Südraum mit den Fließgewässern der Stadt Leipzig und dem Stadthafen Leipzig definiert (siehe Anlage 2).

4.2 Bauliche Maßnahmen

Das WTNK baut maßgeblich auf dem vorhandenen Bestand an Gewässern und neuen Seen der Bergbaufolgelandschaft auf. Ziel ist es, vorhandene Gewässer zu nutzen, miteinander zu verbinden und wenn erforderlich, auf Abschnitten durch gezielte Maßnahmen für Boote besser befahrbar zu machen.

Um die Kurse für die verschiedenen Bootstypen nutzbar und attraktiv zu machen, werden über 100 Einzelmaßnahmen - verteilt in der gesamten Region und in verschiedenen Zuständigkeiten für den Bau und für die jeweilige Genehmigung - erforderlich. Das Spektrum reicht vom Bau des zentralen Stadthafens in Leipzig bis zur Herstellung von neuen Gewässerverbindungen auf ca. 8,5 km Länge und dem Ausbau von Gewässern auf ca. 20 km Länge. Aber auch Einzelmaßnahmen, wie der Bau von Schleusen, Brücken, Bootsschleppen oder Bootspässen (kombiniert mit Fischpässen) sowie Stegen und Umtrageeinrichtungen, gehören dazu.

Im Zuge der Erarbeitung des WTNK wurden alle relevanten Maßnahmen systematisch zusammengestellt und hinsichtlich ihrer Abhängigkeiten in ein schlüssiges Gesamtkonzept gefügt.

Grundlage für die Berücksichtigung der Maßnahmen ist letztendlich deren Kompatibilität mit den Anforderungen der EU-WRRL und den natürlichen Randbedingungen.

Folgenden Maßnahmen wird absolute Priorität eingeräumt, da sie unabdingbare Voraussetzung für die Realisierung des WTNK sind. Ohne Realisierung dieser Maßnahmen ist eine schiffsgängige Verbindung der Seenpaare Zwenkauer See – Cospudener See und Störmthaler See – Markkleeberger See bis in die Stadt Leipzig und in das regionale Gewässernetz hinein nicht gegeben.

➤ *Bootspassage Connewitzer Wehr*

Die Planung und der Bau der Bootspassage am Connewitzer Wehr sind die Grundlage für eine „LeipzigBoot-gängige“ Verbindung zwischen der Pleiße und dem zukünftigen Stadthafen Leipzig. Das Baurecht liegt vor. Die weiteren Planungsphasen (HOAI-Phasen 5 - 9) befinden sich in der Beauftragung.

Inbetriebnahme:	2009
Projekträger:	LMBV
Baulastträger:	Stadt Leipzig
Finanzierung:	§ 4 Verwaltungsabkommen Braunkohlesanierung (100 %)
Kosten:	3,9 Mio. EUR



➤ *Brücke S 46*

Diese Maßnahme läuft in der Grundsanierung der LMBV. Die gegenwärtig bestehenden Durchlässe sind rückzubauen und durch ein Brückenbauwerk zu ersetzen.

Inbetriebnahme:	2009
Projekträger:	LMBV
Baulastträger:	Straßenbauamt
Finanzierung:	§ 2 Verwaltungsabkommen Braunkohlesanierung (Grundsanierung)

➤ *Anbindung Cospudener See – Zwenkauer See*

Diese Gewässerverbindung kann erst 2014 mit Flutungsende des Zwenkauer Sees wirksam werden. Die Vorplanung liegt vor. Die weiteren Planungen werden zeitnah beauftragt.

Inbetriebnahme:	2014
Projektträger:	LMBV
Baulastträger:	Zweckverband Neue Harth
Finanzierung:	§ 4 Verwaltungsabkommen Braunkohlesanierung (100 %)/ GA-Infra
Kosten:	9 Mio. EUR

➤ *Schiffbarmachung der Pleiße zwischen agra-Wehr und Connewitzer Wehr*

Um die Pleiße auf dem Abschnitt zwischen agra-Wehr und Connewitzer Wehr mit dem LeipzigBoot nutzen zu können, sind einige wenige Störstellen zu beseitigen. Eine ökologisch verträgliche und den Anforderungen der EU-WRRL entsprechende Genehmigungsplanung (HOAI-Phase 4) liegt vor.

Inbetriebnahme Probsteisteg:	2009
Abschluss Schiffbarmachung:	2010
Projektträger:	LMBV
Baulastträger:	Zweckverband Kommunales Forum Südraum Leipzig
Finanzierung:	§ 4 Verwaltungsabkommen Braunkohlesanierung (100 %)
Kosten:	1,6 Mio. EUR

➤ *Verbindungsgewässer zwischen Markkleeberger See und Pleiße*

Für die Anbindung des Markkleeberger Sees an die Fließgewässer sind die Planung und der Bau eines neuen Verbindungsgewässers notwendig, da die Kleine Pleiße aus gewässermorphologischen und ökologischen Gesichtspunkten für eine Bootsnutzung nicht geeignet ist. Planungen bis zur HOAI-Phase 2 liegen vor. Die weiteren Planungsphasen werden zeitnah beauftragt.

Inbetriebnahme:	2012
Projektträger:	LMBV
Baulastträger:	Zweckverband Kommunales Forum Südraum Leipzig
Finanzierung:	§ 4 Verwaltungsabkommen Braunkohlesanierung (100 %)/ GA-Infra
Kosten:	ca. 8 Mio. EUR

Die Finanzierung der Anbindung des Cospudener Sees an den Zwenkauer See und der Anbindung zwischen Markkleeberger See und Pleiße (jeweils mit einer Schleuse ausgestattet) ist in die Finanzierung über § 4 Verwaltungsabkommen Braunkohlesanierung grundsätzlich eingeordnet. Voraussichtlich reichen die finanziellen Mittel aus dem IV. Verwaltungsabkommen Braunkohlesanierung zur Finanzierung beider Gewässeranbindungen nicht aus. Die Region ordnet beiden Verbindungen die gleiche Priorität zu. Bereits 2008 hat sich deshalb die Steuerungsgruppe Gewässerverbund Region Leipzig an Herrn Minister-

präsidenten Milbradt und Herrn Staatsminister Jurk m. d. B. um Prüfung der Einordnung eines V. Verwaltungsabkommens Braunkohlesanierung bzw. um Prüfung alternativer Finanzierungsquellen gewandt. Der Freistaat hat seine Unterstützung zugesagt.

➤ *Schleuse zwischen Markkleeberger und Störmthaler See*

Baurecht zur Schleuse liegt vor. Der Baubeginn ist für 2009 geplant.

Inbetriebnahme:	ab 2011
Projektträger:	LMBV
Baulastträger:	Stadt Markkleeberg
Finanzierung:	§ 4 Verwaltungsabkommen Braunkohlesanierung (100 %)
Kosten:	2,2 Mio. EUR

➤ *Umtrage- und Einsetzstellen für Kanus auf der Pleiße zwischen Böhlen und agra-Wehr*

Auf der Pleiße sollen zwischen Böhlen und agra-Wehr drei Umtrage- und Einsetzstellen gebaut werden, um auf diesem Gewässerabschnitt kurzfristig eine Kanunutzung zu ermöglichen. Das Baurecht an der Pleiße liegt vor.

Inbetriebnahme:	ab 2009
Projektträger:	LMBV
Baulastträger:	Zweckverband Kommunales Forum Südraum Leipzig
Finanzierung:	§ 4 Verwaltungsabkommen Braunkohlesanierung (100 %)
Kosten:	250.000 EUR

➤ *Steuerungskonzept für Fließgewässer und Tagebaurestseen*

Parallel zu den Baumaßnahmen wurde ein Steuerungs- und Bewirtschaftungskonzept erarbeitet, welches für die neuen Seen und die Fließ- und Verbindungsgewässer der Schlüsselkurse eine ausreichende Wasserführung und die entsprechende Gewässergüte gewährleistet.

Das Konzept liegt vor. Maßnahmen müssen planerisch weiterentwickelt werden.

Projektträger:	LMBV
Baulastträger:	verschiedene
Finanzierung:	§ 4/§ 2 Verwaltungsabkommen Braunkohlesanierung

➤ *Stadthafen Leipzig*

Das Herzstück des Gewässerverbundes soll ab 2010 der Leipziger Stadthafen bilden. Hier wird innenstadtnah auf einer Industriebrache ein lebendiger Ort mit urbaner Hafenatmosphäre entwickelt, der neben einem Anleger für die Mehrpersonenschiffahrt auch Liegeplätze für private LeipzigBoote und Kanus bietet. Die Entwicklung einer nautischen Infrastruktur und Dienstleistung soll in Verbindung mit Gastronomie, Hotellerie und wassertouristischen Angeboten dazu beitragen, nicht nur das Hafengebiet, sondern auch umliegende Stadtquartiere mit Leben zu erfüllen. Baurecht und ein Entwicklungs- und Gestaltungskonzept für den Hafen liegen vor.

Fest steht bereits heute, dass mit der Offenlegung des Elstermühlgrabens bis zur Friedrich-Ebert-Straße ab dem Jahr 2008 auch die erste Ausbaustufe für den Stadthafen verbunden sein wird. Ein An- und Ablegen von der Außenmole wird ab dem Jahr 2009 möglich sein. Wenn der Elstermühlgraben ab 2012 in voller Länge geöffnet ist, besteht auch zur unteren Weißen Elster ein durchgängiger bootsgängiger Anschluss. Der Stadthafen kann seine Funktion als Drehscheibe im Gewässerverbund übernehmen.

Gleich für welche Art Bootstour, der Stadthafen bildet den idealen Ausgangspunkt. Ob nach Besichtigung des Stadtzentrums mit Thomas- und Nikolaikirche, Gewandhaus oder auch Barfußgäßchen, nach Besuch einer Veranstaltung im nahe gelegenen Sportforum oder dem Forum Thomanum, durch seine Lagegunst kann ein Tag in der Stadt zukünftig problemlos durch eine Bootsrundfahrt abgerundet werden.

Die nautischen und wassertouristischen Funktionen kann der Stadthafen Leipzig jedoch nur im Zusammenwirken mit dem Lindenauer Hafen erfüllen. Im Unterschied zum Lindenauer Hafen werden im Stadthafen Leipzig keine Bootshersteller, Segelmacher, Bootsbetankung, Bootsreparatur und kein Bootsservice Platz finden. Dazu ist der Standort des Stadthafens Leipzig nicht vorgesehen. Für die Entwicklung des Gewässertourismus in der Region ist ein solches nautisches Servicegebiet unabdingbar. Der Lindenauer Hafen bietet sich dazu an, da er als Transithafen über entsprechende Einrichtungen verfügen wird. Auch das LeipzigBoot, welches gegenwärtig in der Nähe des Cospudener Sees am Zöbiger Winkel hergestellt wird, wird dort Werkstätten für Reparatur und Service finden müssen.

Beschlusslage:

- 1. Ausbaustufe Stadthafen: RBIV-1014/07 vom 17.10.2007
- 2. Ausbaustufe Stadthafen: Vorlage in der Ratsversammlung 09/2008

➤ *Anbindung Karl-Heine-Kanal – Lindenauer Hafen – Elster-Saale-Kanal – Saale*

Ein weiteres wichtiges Projekt – wenn auch nicht tagaktuell – ist die Anbindung der Wasserregion Leipzig an das deutsche Binnenwasserstraßennetz. Die ersten Schritte dazu sind die Verbünde des Karl-Heine-Kanals mit dem Lindenauer Hafen und weiter mit dem Elster-Saale-Kanal.

Vom zukünftigen Stadthafen Leipzig soll man per Boot über die Weiße Elster und den Karl-Heine-Kanal in den Lindenauer Hafen gelangen. In der Stadt Leipzig ist die Anbindung des Karl-Heine-Kanals an den Lindenauer Hafen ein aktuelles Thema, um das bisher isolierte und desolate Hafengebiet u. a. zu einem attraktiven Hafengebiet zu entwickeln (Im Herbst 2008 soll ein Bau- und Finanzierungsbeschluss dem Stadtrat vorgelegt werden, der den Bau des 620 m langen Verbindungskanals zwischen Karl-Heine-Kanal und Lindenauer Hafen zum Inhalt hat.). Der Bau dieser für den Wassertourismus und die Stadtentwicklung wichtigen Gewässerverbindung soll bis zum Jahr 2012 erfolgen. Der Hafen wird maritime Elemente aufweisen und in der Langzeitplanung als s. g. Transithafen eine wichtige Rolle spielen. In Ergänzung zum Stadthafen wird er insbesondere den Bootsservice, Reparatur- und Bootsbaubereich beherbergen.

Die Boote mit großem Tiefgang - noch visionär von der Saale kommend - könnten im Lindenauer Hafen anlegen. Die Besatzung erkundet vom Lindenauer Hafen aus das Leipziger Revier im LeipzigBoot, denn nur dieses mit besonderen Parametern ausgestattete Boot kann das Leipziger Revier vollständig erschließen.

Aber auch die sich daran anschließende Verbindung vom Lindenauer Hafen zum Elster-Saale-Kanal, die nur über eine Länge von 75 m auszubauen ist, ist für den Gewässerverbund von hoher Bedeutung (HOAI-Phasen 1 - 4 liegen vor). Erst mit einer möglichen intensiv genutzten Bootspassage vom Stadthafen Leipzig bis zum Ende des Elster-Saale-Kanals können die Anstrengungen zur Schaffung einer bootsgängigen Verbindung zur Saale Erfolg versprechen. Die zurzeit durch den GRL beantragte Machbarkeitsstudie „Anbindung Elster-Saale-Kanal - Saale“ soll diese Anstrengungen unterstützen.

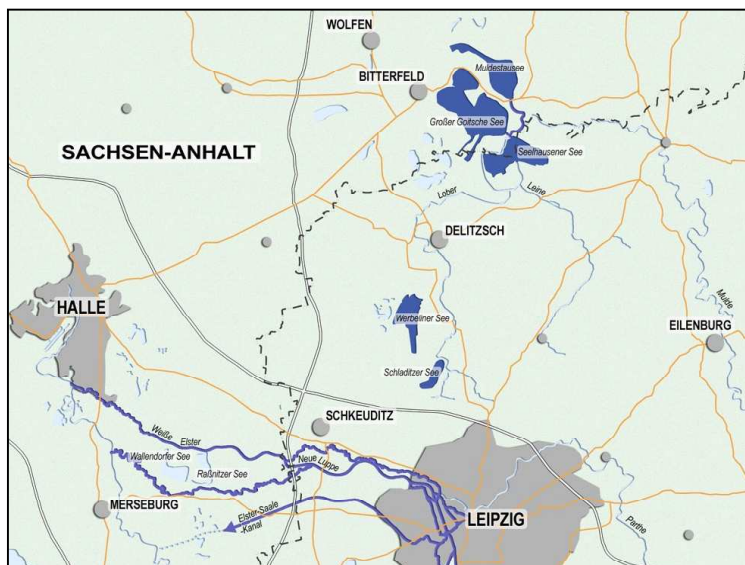
Beschlusslage:

- Satzungsbeschluss über die 1. Änderung der Satzung über die förmliche Festlegung des städtebaulichen Sanierungsgebietes „Zentraler Bereich Lindenauer Hafen“ ..., BS/RBIV-291/05 vom 18.05.2005
- Beschluss „Grundstücksankauf Lindenauer Hafen“, DS-Nr. IV/3008 vom 19.11.2007
- Planungsbeschluss für den Gewässerverbund Karl-Heine-Kanal – Lindenauer Hafen, RBIV-990/07 vom 19.09.2007
- Bau- und Finanzierungsbeschluss für den Gewässerverbund Karl-Heine-Kanal – Lindenauer Hafen: Vorlage im Stadtrat im Herbst 2008

➤ Seenlandschaft Landkreis Delitzsch

Nicht nur die Planungen und Maßnahmen zum Gewässerverbund Südraum Leipzig – Stadt Leipzig – Weiße Elster und Pleiße werden zügig konkretisiert, sondern auch die Seenlandschaft im Landkreis Delitzsch ist Bestandteil des WTNK.

Als prioritäre Maßnahme ist die bootsgängige Verbindung zwischen Seelhausener und Goitzsche See in das WTNK eingeordnet.



4.3 Nutzungsprognose

Wie viele Boote werden nach Umsetzung der geplanten Maßnahmen die Gewässer im Jahr 2015 nutzen? Wie wird die Verteilung auf die einzelnen Kurse sein? Welche Bootstypen vom Kanu bis zum Fahrgastschiff werden besonders zum Einsatz kommen?

Diese Fragen sind nicht nur von Bedeutung, um die touristischen Effekte abzuschätzen, sondern waren im Rahmen der Erarbeitung des WTNK von besonderer Relevanz, um auch mögliche Störungen und Beeinträchtigungen der empfindlichen Naturräume zu analysieren. Dabei ist nicht nur die Kenntnis über die Anzahl der Bootsbewegungen insgesamt wichtig, sondern auch die Verteilung auf die einzelnen Bootstypen und Gewässerabschnitte.

Über die derzeitige Bestandsnutzung liegen keine systematischen Zählungen vor. Es wurden deshalb punktuelle Beobachtungen und allgemeine Erfahrungen ausgewertet. Diese Einzelbeobachtungen ergeben in der Gesamtschau bereits einen guten Überblick über die aktuelle Nutzungsintensität und Verteilung.

Die Prognose stellte sich dagegen schwieriger dar. Zum Einen sind für die wassertouristische Nutzung die „harten Faktoren“, wie z. B. die Länge des Gewässernetzes oder die Anzahl an potenziellen Nachfragern im engeren und weiteren Umfeld, relevant. Zum Anderen sind die „weichen Faktoren“ mindestens genauso wichtig, hierzu gehören u. a.

- die Qualität des landschaftlichen, kulturellen und urbanen Umfeldes und dessen Erlebbarkeit als Kulissenraum,
- die Attraktivität der Streckenführung, Rundkurse, Abwechslung in der Gewässertypologie,
- die Ausstattung mit wassertouristischer Infrastruktur (Ein- und Ausstiegstellen, Parkplätze, Erreichbarkeit, Lager- und Picknickplätze, Anleger, gastronomische Angebote, Service),
- der Erfüllungsgrad der jeweiligen Erwartungshaltung für die unterschiedlichen Zielgruppen,
- das Image einer Region (Freizeitwert),
- die Marketingstrategien.

Vor diesem Hintergrund wurde als qualitative Prognosemethodik die „Delphi-Methode“ gewählt, um eine belastbare Abschätzung der Nutzungsfrequentierung zu erreichen. Hierbei wurden in mehrfachen Expertenrunden das Fachwissen und die Erfahrungen von Experten und Schlüsselpersonen aus den Bereichen Wassersport, Tourismus und Naturschutz abgefragt. Zwischenergebnisse wurden auf ihre Plausibilität überprüft und korrigiert.

Die so schrittweise gewonnenen Prognoseergebnisse wurden in Karten mit Frequentierungsklassen dargestellt. Die Frequentierungsklassen beschreiben die Nutzungsintensität in einem Prognosezeitraum von 10 bis 15 Jahren und bilden eine durchschnittliche Spitzenbelastung bei gutem Frühjahrs- oder Sommerwetter und während der nutzungsintensiven Zeit an den Wochenenden oder in den Schulferien ab (siehe Anlage 3).

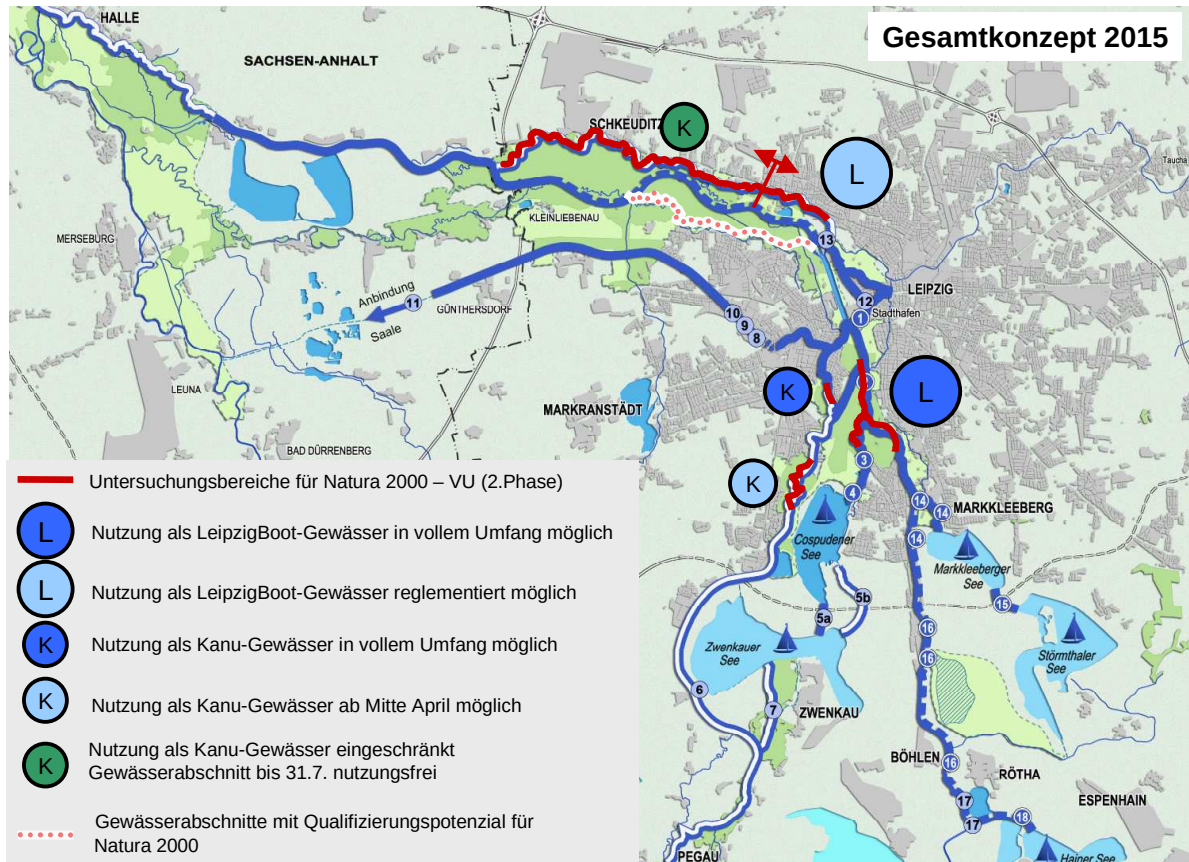
Weiterhin wurden die Prognosewerte für die einzelnen Bootstypen wie Kanus und Paddelboote, Ruder- und Freizeitboote, motorgetriebene Boote, Sport- und Wanderruderboote differenziert ermittelt.

4.4 Ergebnisse der Natura2000-Untersuchungen und Beurteilung gemäß EU-WRRL

In Auswertung der 1. und 2. Phase der Verträglichkeitsuntersuchung können folgende Aussagen getroffen werden:

- Eine verträgliche Umsetzung des wassertouristischen Nutzungskonzeptes ist bei Steuerung und Lenkung der Nutzung möglich.
- Die Beurteilung von 225 km untersuchter Kursstrecke auf den Fließgewässern und sieben betroffenen Natura2000-Gebieten zeigte auf der Basis belastbarer aktueller Daten folgendes Ergebnis:
 - Ca. 25 km (11 %) Fließgewässerstrecke sind für wassertouristische Entwicklung nicht geeignet.
 - Auf ca. 145 km (65 %) sind Natura2000-Belange nicht betroffen.
 - Auf ca. 40 km (18 %) sind geringe oder noch tolerierbare Beeinträchtigungen festgestellt worden.
 - Auf ca. 15 km (6 %) wurden erhebliche Beeinträchtigungen festgestellt (in der 1. Phase wurden für 30 km erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen).
 - Die erheblichen Beeinträchtigungen betreffen zwei Natura2000-Gebiete.
- Die erheblichen Beeinträchtigungen an der oberen und unteren Weißen Elster können durch Schadensbegrenzungsmaßnahmen (Nutzungsreglementierungen, Verzicht auf bauliche Maßnahmen) gemindert werden.
- Die übrigen erforderlichen Maßnahmen zur Realisierung der Kurse können umgesetzt werden (die konkrete Natura2000-Verträglichkeit ist anlage- und baubedingt nachzuweisen).
- Es liegen aktuelle und neue Erkenntnisse über Wertigkeiten und Negativentwicklungen im Leipziger Auwald und für sein Gewässersystem vor.

Ergebnis der Natura2000-Verträglichkeitsuntersuchung (2. Phase):



Eine verträgliche Umsetzung der Schlüsselkurse des Wassertouristischen Nutzungskonzeptes (Kurse 1, 5 und 6) ist möglich. Als besonders wertvoll und empfindlich erwies sich lediglich der Bereich der unteren Weißen Elster westlich des Wahrener Wehres. Auf diesem für die Kanunutzung vorgesehenen Abschnitt ist eine zeitliche Befristung der Nutzung (Befahrung ab August bis in den Winter möglich) zur Schadensbegrenzung notwendig. Das betrifft lediglich 15 km Gewässerstrecke, die ausschließlich für die Kanunutzung vorgesehen ist. In den übrigen Teilbereichen gilt:

- Pleiße und Floßgraben: Uneingeschränkte Bootsnutzung möglich bei Einhaltung eines Mindestwasserstandes und Konzentration der Infrastruktur (Anleger) auf wenige Standorte
- Weiße Elster (Stadtelster) oberhalb Pistorissteg: Bootsnutzung im vorgesehenen Umfang (nur Kanunutzung) möglich
- obere Weiße Elster (Großschocher): Lediglich geringfügige zeitliche Einschränkung (Februar bis Mitte Mai) der geplanten Bootsnutzung (Kanu) notwendig
- untere Weiße Elster Bereich bis Auensee: Uneingeschränkte Nutzung mit Kanus möglich, Motorbootnutzung in Form einer Mehrpersonenschiffahrt bis Auensee möglich

Die Ergebnisse der Untersuchung stellen die Grundlage für die Genehmigung sämtlicher mit dem Betrieb in Zusammenhang stehender Bauvorhaben und Nutzungen dar. Ein Monitoring

der sich einstellenden Nutzungsintensitäten sowie der Entwicklung des Gebiets in Bezug auf die Erhaltungsziele und Zielarten liefert die Entscheidungsgrundlagen für ein eventuell nötiges oder mögliches Nachsteuern (sowohl das Verschärfen von Restriktionen als auch die Aufhebung von Einschränkungen sind im Ergebnis möglich).

Die Untersuchungen zum Schutzgut Wasser auf Grundlage der EU-WRRL haben gezeigt, dass ein an die Gewässer angepasstes Konzept verträglich umgesetzt werden kann. Bestimmte Maßnahmen zur Gewässerbewirtschaftung und zur Verbesserung der Wasserbeschaffenheit werden jedoch begleitend erforderlich (z. B. Bewirtschaftung und Steuerung der Tagebaurestseen und Fließgewässer). Bei einigen Gewässern wurde festgestellt, dass sie auf Grund ihrer Struktur oder des Wasserdargebotes nicht für eine wassertouristische Nutzung geeignet sind (Luppewildbett, Elsterbecken, Kleine Luppe, Nahle, Mühlpleiße oder Kleine Pleiße). Diese Abschnitte wurden daher aus dem Gesamtkonzept herausgenommen.

5 Das LeipzigBoot

Als weiterer wichtiger Bestandteil eines umweltverträglichen Gesamtkonzeptes wurde die Entwicklung des LeipzigBoots vorangetrieben. Entsprechend dem planerischen Grundsatz - die Nutzungsintensität und den Ausbau der Gewässer an die naturräumlichen Gegebenheiten anzupassen - wird auch der Einsatz eines speziellen Bootstyps als Beitrag zur Sicherung der Umweltverträglichkeit verstanden. Es sollen nicht die Gewässer an einen normierten Bootstyp angepasst werden, sondern man passt das Boot an die spezifische Situation der Leipziger Gewässer an.

Vom LeipzigBoot, von dem es zwei verschiedene Ausführungen geben wird, wurden bereits zwei Prototypen gebaut. Das Mehrpersonenboot (LeipzigBoot Typ II) können bis zu 18 Personen zzgl. Bootsführer nutzen. Es ist 2,35 m breit, 8,25 m lang und hat einen Tiefgang von nur 0,30 m. Das kleinere Familienboot (LeipzigBoot Typ I) für 4 bis 6 Personen ist 6,40 m lang, 2,05 m breit und hat einen Tiefgang von lediglich 0,24 m. Die Höhe der Aufbauten beider Boote beträgt nicht mehr als 1,60 m, um die Brücken im Gewässersystem Leipzigs passieren zu können. Mit all diesen Eigenschaften sind die Boote besonders für die flachen und sensiblen Gewässer geeignet. Mit einem emissionsarmen Antriebssystem wird sichergestellt, dass Belastungen der Gewässer ausgeschlossen werden. Die beiden Prototypen des LeipzigBootes Typ II wurden am 22.05.2008 getauft und befinden sich im Probetrieb bis Ende des Jahres 2008. Die Ergebnisse werden ausgewertet und zur Optimierung des Types „LeipzigBoot“ genutzt. Die Boote wurden von einer Firma gebaut, welche in Markkleeberg ihren Sitz hat.



6 Finanzierung der Maßnahmen

Die Finanzierung der Maßnahmen erfolgt aus sehr unterschiedlichen Quellen. Maßnahmen, die sich im Umgriff des ehemaligen Bergbaus befinden, werden vorrangig aus Mitteln der Tagebaufolgesanierung (s. g. § 4-Mittel Verwaltungsabkommen Braunkohlesanierung) finanziert. Bis zum Jahr 2012 stehen der Region Leipzig aus Mitteln der Braunkohlesanierung ca. 24 Mio. EUR zur Verfügung.

Auf dem Stadtgebiet Leipzig kann von diesen finanziellen Mitteln leider kaum profitiert werden, da die Stadt nicht in dem im Verwaltungsabkommen definierten Umgriff des bergbaubeeinflussten Gebietes eingeordnet ist. Trotzdem erhält sie über den regionalen Planungsansatz Mittel aus Förderprogrammen, zu denen sie allein keinen Zugang hätte. So gelang es, die Schleuse Connewitzer Wehr und den Probsteisteg in die Finanzierung durch § 4-Mittel Verwaltungsabkommen Braunkohlesanierung einzuordnen, da diese beiden Maßnahmen Schlüsselprojekte darstellen, ohne die ein Gewässerverbund zwischen der Stadt Leipzig und dem Südraum nicht funktionieren kann (Connewitzer Wehr 3,9 Mio. EUR, Realisierungszeitraum 2008 - 2009; Probsteisteg 420.000 EUR, Realisierungszeitraum 2009).

Durch diesen regionalen Planungsansatz erhält die Stadt z. B. auch Fördermittel nach dem 36. Rahmenplan zur Förderung der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GA-Infra) aus dem Bereich Tourismus. So wurden und werden z. B. die Maßnahmen „Bau Stadthafen“, „Offenlegung Elstermühlgraben“, „Anschluss Karl-Heine-Kanal - Lindenauer Hafen“ durch GA-Infra-Mittel finanziert.

Weiterhin werden auch zukünftig Fördermittel des städtebaulichen Denkmalschutzes und Mittel von Stiftungen akquiriert, um die Baumaßnahmen auf städtischem Gebiet umsetzen zu können. Auch Sponsoringmittel werden verstärkt eingeworben, um z. B. Steganlagen errichten zu können.

Die Finanzierung der Einzelmaßnahmen der Stadt Leipzig (siehe Anlage 4) wird jeweils in gesonderten, dem Stadtrat vorzulegenden Bau- und Finanzierungsbeschlüssen ausführlich dargestellt.

Für die wichtigsten Projekte der Stadt Leipzig zur Umsetzung des Gewässerverbundes Region Leipzig, wie „Stadthafen Leipzig“ und „Anbindung Karl-Heine-Kanal – Lindenauer Hafen – Elster-Saale-Kanal“, sind bereits bzw. werden Untersuchungen erarbeitet, um die Wirtschaftlichkeit der Projekte zu untersuchen. Das Gutachten zum Stadthafen liegt bereits vor. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung aus touristischer Sicht zur Verbindung Karl-Heine-Kanal - Lindenauer Hafen befindet sich derzeit in Bearbeitung und wird im Herbst 2008 vorliegen.

Im Zuge der Weiterbearbeitung des Projektes „Anbindung des Elster-Saale-Kanals an die Saale“ ist eine Machbarkeitsstudie vorgesehen, deren Finanzierung über FR-Regio im Jahr 2008 durch den GRL beantragt wurde. Das Verfahren zur Prüfung und Bewilligung des Antrages läuft gegenwärtig im Sächsischen Ministerium des Innern.

Ziel dieser Machbarkeitsstudie ist es, grundlegende, belastbare Aussagen zur Machbarkeit, touristischen Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit dieser die Landesgrenzen überschreitenden Gewässeranbindung zu erhalten. In einem sächsischen und sachsen-anhaltischen

Abstimmungsprozess sind alle Interessenslagen zu erkunden und zu einem belastbaren Meinungsbild zusammenzufügen.

7 Finanzierung- und Betreiberkonzept wassertouristischer Anlagen

Die Region Leipzig und damit auch die Stadt Leipzig wird eine gewisse Anzahl wassertouristischer Anlagen erhalten, die selbstverständlich die Betreibung und Unterhaltung in den nächsten Jahren erfordern.

Die Unterhaltung der wassertouristischen Anlagen ist grundsätzlich Aufgabe desjenigen, der die Anlagen errichtet. Die Kosten für die Unterhaltung der wassertouristischen Anlagen sollten jedoch so wenig wie möglich den Haushalt der Kommunen belasten. Im Jahr 2005 wurde durch den GRL und den Zweckverband Kommunales Forum Südraum Leipzig das „Betreiber- u. Finanzierungskonzept zur Unterhaltung von wassertouristischen Anlagen und von Gewässern in der Region Leipzig“ (Auftragnehmer: Sachsenwasser GmbH, 2006) in Auftrag gegeben, welches Lösungen aufzeigen sollte und 2006 fertig gestellt wurde.

Im Ergebnis dieser Untersuchung wurde das Aufgabenspektrum für die Unterhaltung der wassertouristischen Anlagen sowie der im Rahmen des Gewässerverbundes künstlich geschaffenen Gewässerverbindungen definiert. Darauf basierend wurde ein auf die Region Leipzig angepasstes Betreiber- und Finanzierungsmodell entwickelt.

Das Hauptziel des Konzeptes ist es, einen Ausgleich zwischen entstehenden Kosten für die Unterhaltung der wassertouristischen Anlagen und den Einnahmen aus bestimmten Finanzierungsquellen herzustellen. Dies ist nur durch eine entsprechende Lastenteilung zwischen den beteiligten Kommunen, Nutzern und bevorteilten Wirtschaftsunternehmen möglich. Dabei werden alle einbezogen, welche einen unmittel- und mittelbaren Vorteil durch den touristischen Gewässerverbund haben. Langfristiges Ziel ist es, die Anlagen für die Kommunen zuschussfrei zu halten.

Folgende Finanzierungsquellen (Einnahmequellen) wurden herausgearbeitet:

Betrieb von Parkplätzen im Einzugsbereich des Gewässerverbundes	Einnahme über Parkplatzgebühren
Wassertourismusgewerbe	Einnahme über Bootsverleih, Kanutouren
Marinas	Einnahme über Bootsliegeplätze
Wassersportvereine	Einnahme über Erhöhung der Mitgliedsbeiträge
Wassertourismusbrochure	<i>erst langfristig nutzbar</i>
Tourismustaxe	<i>derzeit nicht umsetzbar</i>
Förderverein für Wassertourismus	<i>erst langfristig nutzbar</i>

Die Ergebnisse der Studie belegen auch die Notwendigkeit, einen Betreiber für die wassertouristischen Anlagen in der Region Leipzig zu finden, der die Bewirtschaftung verschiedenen privaten Unternehmern, aber auch Vereinen und Institutionen im Ergebnis von Ausschreibungen übertragen kann.

Mit Beschluss vom 11.09.2006 hat das Kommunale Forum Südraum Leipzig das Management der wassertouristischen Anlagen des Gewässerverbundes in die Zweckverbandssatzung und damit in seinen Aufgabenbereich übernommen (siehe Anlage 5). Für Anlagen, die sich außerhalb des Umgriffs des Zweckverbandes Kommunales Forum

Südraum Leipzig befinden, aber durch den Zweckverband Kommunales Forum Südraum Leipzig betrieben werden sollen, wird es öffentlich-rechtliche Verträge zwischen dem Zweckverband Kommunales Forum Südraum Leipzig und den Eigentümern der Anlagen geben. Die verantwortlichen Akteure des Zweckverbandes Kommunales Forum Südraum Leipzig arbeiten derzeit am Aufbau dieses Managements.

So lange, wie sich dieses System noch im Aufbau befindet, bleiben die wassertouristischen Anlagen in der Unterhaltungspflicht der Errichter, somit der Städte und Gemeinden.

8 Strukturen

Der touristische Gewässerverbund Leipzig, der im Beschluss zur Umsetzung des Leitplanes zum WTNK mündete, ist eines der Schlüsselprojekte des GRL. Die etablierten und bewährten Formen der Zusammenarbeit im GRL werden für die im Projekt erforderliche interkommunale Zusammenarbeit intensiv genutzt.

Da die zahlreichen Maßnahmen von unterschiedlichen Akteuren umgesetzt und finanziert werden, ist eine koordinierte Planung und eine Zusammenarbeit besonders wichtig. Die Dimension der Verwaltungs- und Fachgrenzen überschreitenden Projekte, die betroffenen verschiedensten Zuständigkeiten (unterschiedliche Planungs- und Bauträger, diverse Fördermitteltöpfe, Planfeststellungsverfahren, wasserrechtliche Planfeststellungsverfahren) und der damit verbundene hohe Abstimmungsbedarf erforderten die Bildung einer entscheidungsbefugten Abstimmungsrunde auf regionaler Ebene.

Nach der Präsentation der Ergebnisse der Verträglichkeitsuntersuchung zum WTNK im Jahre 2006 wurde vom Regierungspräsidenten gemeinsam mit der damals amtierenden Sprecherin des GRL die Bildung einer s. g. „Steuerungsgruppe Gewässerverbund Region Leipzig“ initiiert. Diese Steuerungsgruppe soll die Umsetzung priorisierter Maßnahmen im Gewässerverbund Region Leipzig auf der oberen Verwaltungs- und regional-politischen Ebene effizient vorbereiten und Wege für die Durchführung strategisch bedeutsamer Projekte ebnen. Die Steuerungsgruppe setzt sich aus führenden Vertretern der Politik und der Verwaltung zusammen (siehe Anlage 6).

Die Geschäftsstelle der Steuerungsgruppe ist bei der Stadt Leipzig/Amt für Umweltschutz angesiedelt.

Gleichzeitig wurde auf der operativen Ebene eine Arbeitsgruppe mit Vertretern der selben Institutionen gebildet, die mit Entscheidungs- bzw. Informationsvorlagen die Beratungen der Steuerungsgruppe fachlich vorbereiten. Die Leitung der Arbeitsgruppe obliegt der Stadt Leipzig/Amt für Umweltschutz, Abt. Wasserwirtschaft/Flächenmanagement (siehe Anlage 6).

Die Beteiligung der Stadt Leipzig in der Steuerungsgruppe erfolgt in Person des fachlich zuständigen Bürgermeisters für Umwelt, Ordnung Sport und Sprechers des GRL.

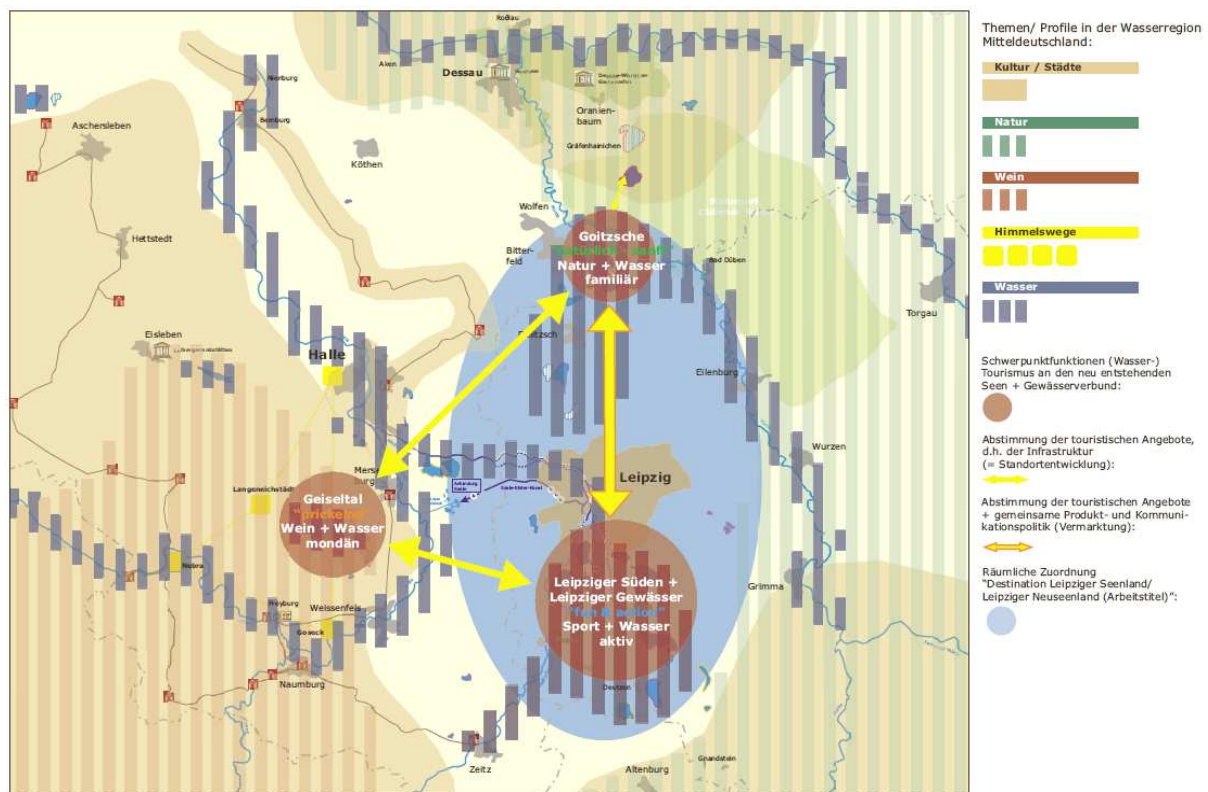
Durch diese federführende Position sowohl in der Steuerungs- als auch in der Arbeitsgruppe Gewässerverbund Region Leipzig kann die Stadt Leipzig maßgeblich die Entwicklung des Touristischen Gewässerverbundes Region Leipzig beeinflussen.

9 Vermarktung

Im Rahmen der vom Tourismusverband Sächsisches Burgen- und Heidefeld e. V. beauftragten und vom GRL initiierten „Machbarkeitsstudie zur Vermarktung der Tagebaufolgelandschaft Mitteldeutschlands“ (Büro für Tourismus und Erholung, Berlin, 2007) wurde ein räumlicher Umgriff definiert, mit dem die (künftigen) Seen und die Region deutschlandweit touristisch positioniert werden können.

Im Ergebnis der Studie wird empfohlen, die Wasserregion in drei touristischen Schwerpunkträumen (1. Goitzsche/Leipziger Norden; 2. Wasserwege der Stadt Leipzig/Leipziger Süden; 3. Geiseltal) mit je eigenem touristischen Profil in gegenseitiger Abstimmung zu entwickeln. Für die nachfolgende Vermarktung wird als „neue Destination“ ein Umgriff vorgeschlagen, der den Raum Goitzsche/Leipziger Norden sowie Wasserwege der Stadt Leipzig/Leipziger Süden umfasst. Das wassertouristische Angebot des Geiseltals sollte vorrangig in die Vermarktung des Saale-Unstrut-Tourismus e. V. integriert werden.

Umgriff der Destination Leipziger Neuseenland:



Das komplette touristische Angebot der neuen Destination soll unter dem Namen „Leipziger Neuseenland“ über das Alleinstellungsmerkmal „Wasser/Seen und Städte/Kultur“ deutschlandweit im Tourismus positioniert werden. Hierfür soll das Corporate Design der ehemals nur für den Landkreis Leipziger Land entwickelten Marke Leipziger Neuseenland genutzt und an die neuen Erfordernisse (neuer Umgriff) angepasst werden.

In der gesamten Region besteht Einvernehmen darüber, dass die Stadt Leipzig das touristische Highlight darstellt. Die o. g. Studie bestätigt die touristische Position der Stadt Leipzig nachdrücklich.

Die LTM GmbH sieht den Touristischen Gewässerverbund als zukünftigen wesentlichen Teil des Bereiches Freizeitstadt und ist somit wichtiger Bestandteil der s. g. dritten Säule der touristischen Vermarktung neben den Säulen Musik- und Kongressstadt.

Auch für das Stadtmarketing hat das Thema Wasserstadt Leipzig als Teil des Leipziger Neuseenlandes an Bedeutung gewonnen. Erste Schritte zu einer verstärkten Kooperation zwischen Stadt und Umland auf touristischem Gebiet wurden bereits realisiert. So betreibt der Tourismusverband Leipziger Land e. V. seit 2007 einen Schalter im Gebäude der LTM GmbH, wodurch in Leipzig den Touristen ein noch breiteres und qualitativ besseres Angebot zugänglich gemacht wird.

Um vermarktungsfähige Angebote in der Wasserregion zu schaffen, die über Basisangebote und -leistungen hinausgehen, ist eine abgestimmte Infrastrukturentwicklung und eine zielgruppenorientierte Profilierung der Angebote/Infrastrukturen an den Seen und zwischen den Seen/Gewässern erforderlich.

Zum Zweck der Abstimmung und Profilierung erfolgte die Bildung einer Arbeitsgruppe Standortentwicklung. Neben Standortexperten aus Institutionen der öffentlichen Hand (Wirtschaftsförderung, Raumplaner, etc.) sowie den Industrie- und Handelskammern sind auch Unternehmer in der Arbeitsgruppe vertreten. Ziel ist die Etablierung von touristischen Schwerpunkträumen, die mit einem klaren Profil bestimmte touristische Zielgruppen ansprechen. Die Stadt Leipzig ist durch Vertreter der Dezernate III und VI in dieser Arbeitsgruppe vertreten.

Für die Vermarktung des „Leipziger Neuseenland“ ist der Aufbau effektiver organisatorischer Strukturen für das Marketing ein zentrales Thema. Die Arbeitsgruppe Marketing hat sich 2007 gegründet, koordiniert derzeit die Belange des Marketings der gesamten Region unter Federführung des Tourismusverbandes Leipziger Land e. V. und etabliert sich zunehmend im gesamten Leipziger Neuseenland.

Die gezielte Entwicklung gemeinsamer touristischer Kommunikationsmedien (Internet, Imagebroschüre, Gastgeber- und Veranstaltungsverzeichnis, Themenflyer) ist einer der Handlungsschwerpunkte der Arbeitsgruppe im Jahre 2008. Die Stadt Leipzig ist in der Arbeitsgruppe Marketing durch Mitarbeiter des Referates Medien, Kommunikation und Stadtbüro und der LTM GmbH vertreten.

Die Arbeitsgruppen Standortentwicklung und Marketing wurden zusätzlich zur Arbeitsgruppe Gewässerverbund gegründet und stimmen Handlungen und Entscheidungen mit der Steuerungsgruppe Gewässerverbund Region Leipzig ab (Entscheidungsebene). Weitere bisher bestehende Arbeitsgremien im Kontext der Wasserregion gehen in den benannten Strukturen auf.

Steuerungsgruppe Gewässerverbund Region Leipzig (erweiterte Entscheidungsebene gegenüber bisheriger Verfahrensweise) Geschäftsstelle: Grüner Ring Leipzig/Stadt Leipzig		
Alle 3 Arbeitsgruppen bringen Vorlagen in die Steuerungsgruppe über die Geschäftsstelle Steuerungsgruppe ein.		
AG Gewässerverbund/ Geschäftsstelle der Steuerungsgruppe (Arbeitsebene) Ziel/ Aufgabe/Teilnehmer sind seit Anfang 2006 definiert TN: Vertreter der in der Steuerungsgruppe vertretenen Institutionen Leitung: Grüner Ring Leipzig/ Stadt Leipzig Leiterin in Steuerungs- gruppe ständig vertreten	AG Marketing (ehem. Vermarktung) (Arbeitsebene) Ziel: Aufbau einer Marketing - struktur TN: Touristiker, ehemalige AG Pressearbeit Leitung: Tourismusverband Leipziger Land e. V. Leiterin in Steuerungs- gruppe ständig vertreten	AG Standortentwicklung (Arbeitsebene) Ziel/Aufgabe: Entwicklung von Angeboten und Infrastruktur an und zwischen den Seen TN: Standortexperten/ Unternehmer Leitung: IHK zu Leipzig Leiterin in Steuerungs- gruppe ständig vertreten

10 Bedeutung des Touristischen Gewässerverbundes für die Stadt und die Region Leipzig

Die Grundidee des Gewässerverbundes ist es, einzelne Gewässerabschnitte miteinander und mit den neuen Seen im Süd- und Westraum bootsgängig zu verbinden, um damit nicht nur eine quantitative Ausweitung des Gewässernetzes, sondern auch eine neue Qualität zu erreichen. Die Seenlandschaft im Nordraum und alle weiteren an das Gewässernetz nicht direkt angeschlossenen Standgewässer in der Stadt Leipzig (z. B. Kulkwitzer See) und in der Region stellen eine maßgebliche Ergänzung des natürlichen Gewässerverbundes dar. Ziel ist die Entwicklung eines qualitativ hochwertigen und quantitativ bedeutsamen Wassertourismus im Leipziger Neuseenland mit hoher Wertschöpfung.

Außer kurzfristigen Arbeitsplatzeffekten durch den Bau der Infrastruktur schafft der Gewässerverbund günstige Rahmenbedingungen für dauerhaft Arbeitsplätze schaffende Investitionen und Unternehmensgründungen im Bereich klein- und mittelständiger Unternehmen. Mittel- und langfristig darf mit einer Zunahme der Zahl dauerhafter Arbeitsplätze im Tourismus gerechnet werden. Ebenso wird der Wassertourismus bzw. der Wassersport weitere Arbeitsplätze in einschlägigen Produktions- und Dienstleistungsbereichen (Reaktion auf die entstehende Nachfrage) induzieren. Gute Aussichten bestehen vor allem im Bereich Bootsbautechnik. In der Gesamtbetrachtung kann sich der Gewässerverbund zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor in der Region Leipzig entwickeln.

Die im Zusammenhang mit der Schaffung des Gewässerverbundes projektierte Offenlegung der Stadtgewässer Elster- und Pleißemühlgraben wird großen Stadtbereichen ihre prägenden Elemente zurück geben. Die bereits fertig gestellten Bauabschnitte von Elster- und Pleißemühlgraben zeigen anschaulich die städtebauliche Bedeutung des Projekts. Deutlich

höhere Grundstücks- bzw. Mietpreise an Wasserlagen (im Vergleich zu benachbarten Grundstücken sonst gleicher Qualität) und eine sehr hohe Mietauslastung der Objekte am Wasser beweisen, wie sehr Objekte und ganze Viertel durch einen ansprechend gestalteten, sicht- und erlebbaren Wasserbezug aufgewertet werden. Mit der Anbindung des Lindenauer Hafens wird das Entwicklungspotenzial der angrenzenden, bislang unzureichend genutzten Flächen – insbesondere im Umgriff des Lindenauer Hafens selbst - entscheidend erhöht werden. Am Rande der entstehenden Seen entstehen zudem beschauliche Wohngegenden, die ein bislang in der Region unterrepräsentiertes Wohnungssegment abdecken.

Der Gewässerverbund setzt einen starken Impuls in der Regionalentwicklung. Nach der Umgestaltung der Bergbaufolgelandschaft zu einer Seenlandschaft wird das seit der Industrialisierung und bergbaulichen Nutzung landschaftlich stark geprägte Umland Leipzigs den bislang vermissten Beitrag zu einer positiven Unverwechselbarkeit der Stadt und der Region leisten können.

Die zahlreichen im Projekt Gewässerverbund zusammengefassten Einzelprojekte bzw. Maßnahmen - von der Verbindung der neuen Seen mit den Fließgewässern, über die Revitalisierung und Erlebbarmachung der städtischen Fließgewässer und Gräben bis hin zum Bau des Stadthafens und der Belebung des Lindenauer Hafens - werden die Lebensqualität der Bürger und Bürgerinnen Leipzigs deutlich erhöhen und als „weicher“ Standortfaktor einen wichtigen Beitrag zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Stadt und der Region im europaweiten Wettkampf um Fachkräfte, Unternehmerpersönlichkeiten sowie innovativer und kreativer Menschen leisten. Als besonderes Plus darf die unmittelbare Nähe der Angebote zum Wohn- oder Arbeitsplatz gelten.

Mit der Herstellung eines wassersportlich und -touristisch nutzbaren Gewässerverbundes werden auch speziell für Kinder und Jugendliche attraktive Möglichkeiten der Freizeitbeschäftigung geschaffen bzw. erweitert. Bezüglich der Pflege und Erhaltung dieser Landschaft werden zunehmend auch Kinder und Jugendliche einbezogen. Bürgerengagement ist willkommen und wird gefördert.

Der touristische und regionale Bezug des Gewässerverbundes sichert Leipzig den direkten oder indirekten Zugang zu Fördertöpfen, auf welche die Stadt sonst nur schwer oder überhaupt keinen Zugriff haben würde (z. B. § 4-Mittel Verwaltungsabkommen Braunkohlesanierung, FR-Regio Fördermittel, GA-Fördermittel im Bereich Tourismus, Mittel aus den Programmen für den ländlichen Raum).

Mit der Schaffung durchgängig verbundener Gewässer und den Offenlegungen werden gleichzeitig die Forderungen des Sächsischen Wassergesetzes, des Wasserhaushaltsgesetzes, der EU-WRRL, des Naturschutzes und des Hochwasserschutzes berücksichtigt und umgesetzt.

Anlagen