

Inhalt

	Seite
1 Historischer Hintergrund	2
2 Aktuelle Entwicklungen	3
2.1 Gegenwärtige Situation/Akteure	3
2.2 Bundesverkehrswegeplan 2003	3
2.3 Wassertouristischen Nutzungskonzept Leipziger Neuseenland – Kurs 2	3
2.4 Kooperationsvereinbarung „Anbindung Elster-Saale-Kanal an die Saale“	5
2.5 Blaues Band	5
2.6 Wassertouristische Infrastruktur im Raum Halle-Leipzig	5
3 Touristische Potenzialanalyse und Betrachtung der Grobvarianten der Trassen des Projektes „Anbindung des Saale-Elster-Kanals an die Saale“	7
3.1 Anlass und Aufgabenstellung	7
3.2 Finanzierung und Organisationsstruktur	8
3.3 Ergebnisse	9
3.4 Handlungsempfehlungen	11
4 Weiteres Vorgehen nach Vorlage der Ergebnisse der Potenzialanalyse	12
5 Bedeutung und Vorteile für die Stadt Leipzig und den Wirtschaftsraum Halle-Leipzig	12

Anlagen:

- 1 - Masterplan
- 2 - Zusammenstellung Kosten/Umsätze

1 Historischer Hintergrund

Die Idee zur Anbindung der Stadt Leipzig an das schiffbare Wasserstraßennetz hat eine lange Tradition, da Leipzig als reiche Bürger- und Handelsstadt nicht über die Möglichkeit des damaligen lukrativen Warenhandels auf dem Wasserweg verfügte. Schon Otto der Reiche von Meißen, der Leipzig im Jahr 1165 das Stadt- und Marktrecht verlieh, sprach sich für eine Anbindung der Stadt Leipzig an die Saale aus. Auch der sächsische Kurfürst Johann Georg III. befürwortete 1706 den Bau einer Wasserstraßenverbindung zum Meer. Die Kurfürsten Friedrich August I. (1670 - 1733) und Friedrich August III. (1763 – 1827) warben für die Kanalisierung der Saale und planten eine Wasserstraßenverbindung von Leipzig zur Saale und zur Unstrut.

Ab 1871 gab es verstärkte Gutachten für den Anschluss der Stadt Leipzig an das Binnenwasserstraßennetz. So gab es u. a. Planungen für Wasserstraßenverbindungen von Leipzig zur Elbe bei Strehla, Aken und Dessau-Wallwitzhafen. All diese Kanäle waren für 200 bis 500 t-Schiffe ausgelegt, sehr teuer, äußerst anspruchsvoll an die Bauausführung und nicht realisierbar.

Erfolgreichere Bestrebungen erfolgten auf Initiative des Leipziger Industriepioniers, Unternehmers und Stadtverordneten Dr. Ernst Carl Erdmann Heine. Zur verkehrstechnischen Erschließung des Geländes und des damaligen Dorfes Plagwitz als Industrie- und Wohngebiet ließ er an der Weißen Elster Mitte des 19. Jahrhunderts den Bau des Karl-Heine-Kanals beginnen. Mit dem Stopp der Bauarbeiten 1898 wurde der 2,6 km lange Kanal in seiner heutigen Ausdehnung vollendet und damit nur ein Teilstück einer Anbindung an die Saale realisiert, welches vorerst lediglich die Verknüpfung des Leipziger Fließgewässernetzes mit der westlichen Stadtperipherie ermöglichte.

Im Jahr 1920 wurde in einem Regierungsabkommen der Bau des als Südflügel des Mittellandkanals bezeichneten Elster-Saale-Kanals¹ festgelegt. Mit dem 1933 begonnen Bau des Kanals inkl. Lindenauer Hafen und Schleusentreppe Wüsteneutzsch kam man der Vision ein großes Stück näher, bevor der II. Weltkrieg 1943 die Vollendung des für Schiffe bis 1.000 t projektierten Kanals abrupt unterbrach.

Von den geplanten ca. 20 km vom Hafen in Leipzig-Lindenau bis zum Saale-Anschluss bei Kreypau wurden bis zum kriegsbedingten Baustopp 1943 11 km fertig gestellt und geflutet. Dieses Teilstück endet hinter Günthersdorf an der B 181. Weitere 7,4 km des Saale-Elster-Kanals sind modelliert, aber nie geflutet worden. Die restlichen 0,4 km des Kanals zur Saale fehlen komplett. Der ungeflutete Teil liegt damit komplett auf sachsen-anhaltischer Seite. Ebenfalls nicht realisiert wurden die Gewässerverbindungen Saale-Elster-Kanal – Lindenauer Hafen (75 m) und Lindenauer Hafen – Karl-Heine-Kanal (665 m). Zudem konnte von der Doppelschleuse bei Wüsteneutzsch nur die obere Schleuse gebaut werden.

Nach Ende des II. Weltkrieges bis vor wenigen Monaten erfolgten keine weiteren Bauarbeiten. Im ländlich geprägten, südlich an den Verdichtungsraum angrenzenden Raum zwischen den mitteldeutschen Metropolen Leipzig und Halle war das Projekt zwischenzeitlich in Vergessenheit geraten. Nur die überwiegend vormodellierte und von der Natur teilweise zurückeroberte Trasse sowie die Fragmente der in den Vorkriegsjahren zum Teil errichteten Doppelschleuse Wüsteneutzsch zeugen heute noch davon.

¹ Als eines der Ergebnisse der Zusammenarbeit mit den sachsen-anhaltischen Partnern im Rahmen der Touristischen Potenzialanalyse und Betrachtung der Grobvarianten der Trassen des Projekts „Anbindung des Saale-Elster-Kanals an die Saale“ wurde sich verständigt, in Sachsen die sachsen-anhaltische Bezeichnung Saale-Elster-Kanal zu übernehmen.

2 Aktuelle Entwicklungen

2.1 Gegenwärtige Situation/Akteure

Administrative Einordnung

Die Trasse des Saale-Elster-Kanals durchquert die kreisfreie Stadt Leipzig sowie die Kommunen Schkeuditz (Landkreis Nordsachsen), Leuna und Schkopau (beide Landkreis Saalekreis). Der Kanal befindet sich damit auf dem Gebiet der Bundesländer Sachsen und Sachsen-Anhalt .

Der unvollendete Trassenteil liegt fast vollständig auf Leunaer Flur, nur ein kurzer Abschnitt (ca. 200 m) tangiert Schkopau.

Regionalplanerische Einordnung

Der Kanal und sein Umfeld ist auf die beiden Planungsregionen Halle und Leipzig-Westsachsen aufgeteilt. Die aktuellen Regionalpläne differieren inhaltlich hinsichtlich des Saale-Elster-Kanals. Im Regionalplan Westsachsen (2008) wird mit dem regionalplanerischen Ziel 8.3.4 explizit die Entwicklung des „Touristischen Gewässerverbundes Region Leipzig“ festgeschrieben. *„Ausgehend vom 'Leipziger Wasserknoten' mit dem Stadthafen sind gewässertouristisch nutzbare Verbindungen (...) über den Karl-Heine-Kanal bis zum Saale-Elster-Kanal (...) vorrangig zu realisieren.“*

Im Regionalen Entwicklungsplan für die Planungsregion Halle (2010) hingegen ist der Kanal weder im Bestand abgebildet, noch werden Aussagen hierzu getroffen. Mit öffentlicher Bekanntmachung vom 04. August 2012 wird der Plan u. a. zu dem Thema Freiraumstruktur und somit auch bezüglich des Saale-Elster-Kanals überarbeitet.

Weitere Akteure

Seitens der Bürgerschaft herrscht großes Interesse am Thema Saale-Elster-Kanal. Der Saale-Elster-Kanal e. V. sowie der Wasserstadt Leipzig e. V. setzen sich öffentlichkeitswirksam für eine Aktivierung der „Trasse“ Karl-Heine-Kanal – Lindenauer Hafen – Saale-Elster-Kanal ein.

2.2 Bundesverkehrswegeplan 2003

Mit der deutschen Wiedervereinigung wurde der Kanal unter der Bezeichnung „Saale-Leipzig-Kanal“ als Bundeswasserstraße klassifiziert und in das Bundeseigentum überführt. Seither ist die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes für den Kanal zuständig. Im Bundesverkehrswegeplan 2003 ist ein Ausbau oder eine Fertigstellung nicht vorgesehen, da die Wirtschaftlichkeit für den Güter- und Lastenverkehr nicht mehr gegeben ist.

Es gab Überlegungen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes/Direktion Ost zur möglichen Abgabe des Kanals mit entsprechender Ablösesumme des Bundes an die Länder. Die Länder reagierten auf diesen Vorschlag sehr zurückhaltend .

2.3 Wassertouristisches Nutzungskonzept Leipziger Neuseenland – Kurs 2

Im Rahmen des *Wassertouristischen Nutzungskonzept Leipziger Neuseenland – WTNK* (2005/2007) wurden die erforderlichen Maßnahmen für den Touristischen Gewässerverbund abgeleitet, koordiniert und hinsichtlich der Anforderungen aus dem Naturschutz und der Gewässerökologie abgestimmt. Das Konzept sieht die Umsetzung einer rund 200 km

befahrbaren Gewässerstrecke anhand von acht Kursen vor - dargestellt im sog. *Leitplan 2030* (Abb. 1).

Der Kurs 2 wird vom Stadthafen Leipzig über Elstermühlgraben, Stadelster, Karl-Heine-Kanal, Lindenauer Hafen und Saale-Elster-Kanal zur Saale ausgewiesen. Der Kurs ist bereits heute bis zum Karl-Heine-Kanal wassertouristisch nutzbar und weist eine sehr hohe Boots- und Besucherfrequentierung auf. Durch die Verbindung mit dem Saale-Elster-Kanal würde sich die bisher nutzbare Kurslänge vervielfachen und der Anschluss an die Saale eine überregionale Anbindung erschließen.

Das WTNK verdeutlicht gleichzeitig, dass ein bootsgängiger Anschluss des Touristischen Gewässerverbundes bzw. des Leipziger Neuseenlandes an die Saale und damit an das deutsche Binnenwasserstraßennetz nur über den Kurs 2 möglich ist. Die vorhandene Verbindung über die Weiße Elster (Kurs 3), welche bei Halle in die Saale mündet, ist aufgrund ihrer hohen naturschutzfachlichen Wertigkeit und der wasserwirtschaftlichen Gegebenheiten nicht geeignet. Abschnitte dieses Kurses sind selbst für Paddelboote nur in bestimmten Monaten und in organisierter Form befahrbar.



Abb. 1: Wassertouristisches Nutzungskonzept Leipziger Neuseenland - Leitplan 2030

Auf dieser Grundlage gibt es seit 2007 seitens des Grünen Ringes Leipzig (GRL) intensive Bemühungen zur Förderung und Realisierung des Vorhabens Anbindung des Saale-Elster-Kanals an die Saale mit zahlreichen Vorabstimmungen und Vorort-Befahrungen mit den

relevanten Akteuren der Region sowie den sächsischen und sachsen-anhaltischen Ministerien.

2.4 Kooperationsvereinbarung „Anbindung Elster-Saale-Kanal an die Saale“

Im Rahmen einer Kooperationsvereinbarung zwischen den Städten Leipzig (in Vertretung für den GRL), Halle und Schkeuditz, den Landkreisen Nordsachsen und Saalekreis sowie den damaligen Verwaltungsgemeinschaften Leuna-Kötzschau und Merseburg verständigten sich die Partner im Jahr 2009 darauf, die Chancen einer gemeinsamen wirtschaftlichen Entwicklung, die sich aus der Lage im Großraum Halle/Leipzig ergeben, stärker als bisher gemeinsam nutzen. Als ein Ausgangspunkt zur gemeinsamen Entwicklung wurde dabei der unvollendete Saale-Elster-Kanal festgelegt. In Abhängigkeit der Ergebnisse der zu diesem Zeitpunkt geplanten *Touristischen Potenzialanalyse und Betrachtung der Grobvarianten der Trassen des Projekts „Anbindung des Saale-Elster-Kanals an die Saale“*² wurde dabei vereinbart, dass entsprechend dem Votum der Kooperationspartner und der zuständigen Behörden beider Länder gemeinsam die Schritte bis zur Realisierung ausgelotet werden sollen.

Vor diesem Hintergrund wurde die Erstellung und länderübergreifende Finanzierung der Potenzialanalyse mehrfach in der Raumordnungskommission Halle-Leipzig (17.04.2009, 27.10.2010) sowie im Regionalforum Halle (am 01.10.2009) behandelt und diskutiert.

2.5 Blaues Band Sachsen-Anhalt

Mit dem Ziel der nachhaltigen Nutzung der Flusslandschaften und Standgewässer sowie der Herstellung der wasser- und landseitigen Infrastrukturen für die Entwicklung des Wassertourismus in Sachsen-Anhalt auf der Basis einer fundierten fachlichen Konzeption wurde 1995 das Projekt *Blaues Band* initiiert.

Es ist seither in einem Großteil der Regionen ein wassertouristisches Netzwerk entstanden, welches Gästen den erforderlichen Service in Form von Informationen, Angeboten, wasser- und landseitiger Beschilderung etc. bietet.

Das *Blaue Band* als Schwerpunktthema des Landestourismus ist eine der drei Markensäulen Sachsens-Anhalts neben der *Straße der Romanik* und den *Gartenträumen*. Bedeutsam für den Raum Halle-Leipzig ist die Saale, die über diese Plattform vermarktet wird.

2.6 Wassertouristische Infrastruktur im Raum Halle-Leipzig

Die Ausstattung des Raumes Halle-Leipzig mit wassertouristischer Infrastruktur wie Gewässerverbindungen zwischen den entstandenen Tagebaurestseen und dem Fließgewässernetz, Schleusen, Hafenanlagen, Steganlagen, Ein- und Ausstiegsstellen für Paddelboote etc. hat sich in den letzten Jahren stetig verbessert. Viele Projekte sind bereits in Planung. (Abb. 2)

Hervorzuheben sind dabei die Gewässerverbindungen Karl-Heine-Kanal - Lindenauer Hafen sowie Lindenauer Hafen - Saale-Elster-Kanal, da sie die ersten beiden entscheidenden Bausteine für eine Anbindung des Leipziger Gewässernetzes und damit auch des südlichen Leipziger Neuseenlandes an das Binnenwasserstraßennetz darstellen. Beide Bereiche liegen im Stadtgebiet Leipzig.

Der Lindenauer Hafen ist eines der wichtigsten Zukunftsprojekte Leipzigs. In den Jahren 2008/2009 gab es Gutachterverfahren, die den Gesamttraum des Lindenauer Hafens betrachteten. Die Idee, den zentralen Bereich des Lindenauer Hafens als multifunktionales,

2 Im folgenden kurz als „Potenzialanalyse“ bezeichnet. Siehe Ausführungen Pkt. 4.

lebendiges Stadtquartier zu entwickeln, verfestigte sich. Ebenso die Chance, den nördlichen Teil des Lindenauer Hafens zu einer Marina mit touristischem und technischem Profil zu entwickeln. Die MARINA Leipzig-Lindenau wird als „Transithafen“ eine wichtige Rolle spielen. Boote mit großem Tiefgang können, nach Fertigstellung der Verbindung zur Saale, von der Elbe kommend in der MARINA anlegen. Weitere Reviererkundungen sind von dort aus mit gewässerangepassten Booten wie dem LeipzigBoot möglich. Die Entwicklung des Stadtquartiers und der MARINA Leipzig-Lindenau sind Schwerpunkte der Gewässer- und Stadtentwicklung Leipzigs.

Die Planungen für die Gewässerverbindung Karl-Heine-Kanal - Lindenauer Hafen begannen bereits 1998, u. a. auch im Rahmen der Bewerbung Leipzigs für die Olympischen Spiele 2012. Mit dem Spatenstich im September 2012 startete schließlich der Bau für die 665 m lange Anbindung, um optimale Bedingungen für die Entwicklung des Stadtquartiers im Lindenauer Hafen und für die MARINA Leipzig-Lindenau zu schaffen. Die Arbeiten am Los 1 – Leitungsumverlegung werden bis Mai 2013 abgeschlossen. Das Los 2 - Wasserbau wird im Dezember 2012 ausgeschrieben, mit Baubeginn ist im Juli/August 2013 zu rechnen. Die Fertigstellung ist bis auf die Bepflanzung (Frühjahr 2015) für Ende 2014 vorgesehen.

Für die MARINA Leipzig-Lindenau wurde die Planung bis zur HOAI-Leistungsphase 2 vorangetrieben. Es wurde die grundsätzliche medientechnische und infrastrukturelle Erschließung untersucht. Für die Errichtung der Slipanlage wurde eine Vorzugsvariante erarbeitet. Die weiteren Planungsschritte erfolgen in Verbindung mit einem Vermarktungskonzept. Die MARINA Leipzig-Lindenau soll bis 2017 ihren Betrieb aufnehmen.

Die Gewässerverbindung Lindenauer Hafen - Saale-Elster-Kanal über eine Länge von 75 m ist für 2018 geplant, so dass weitere, schon heute fertig gestellte 11 km des Saale-Elster-Kanals genutzt werden können. Die Planungen für diesen Verbund liegen bis zur HOAI-Leistungsphase 4 vor.

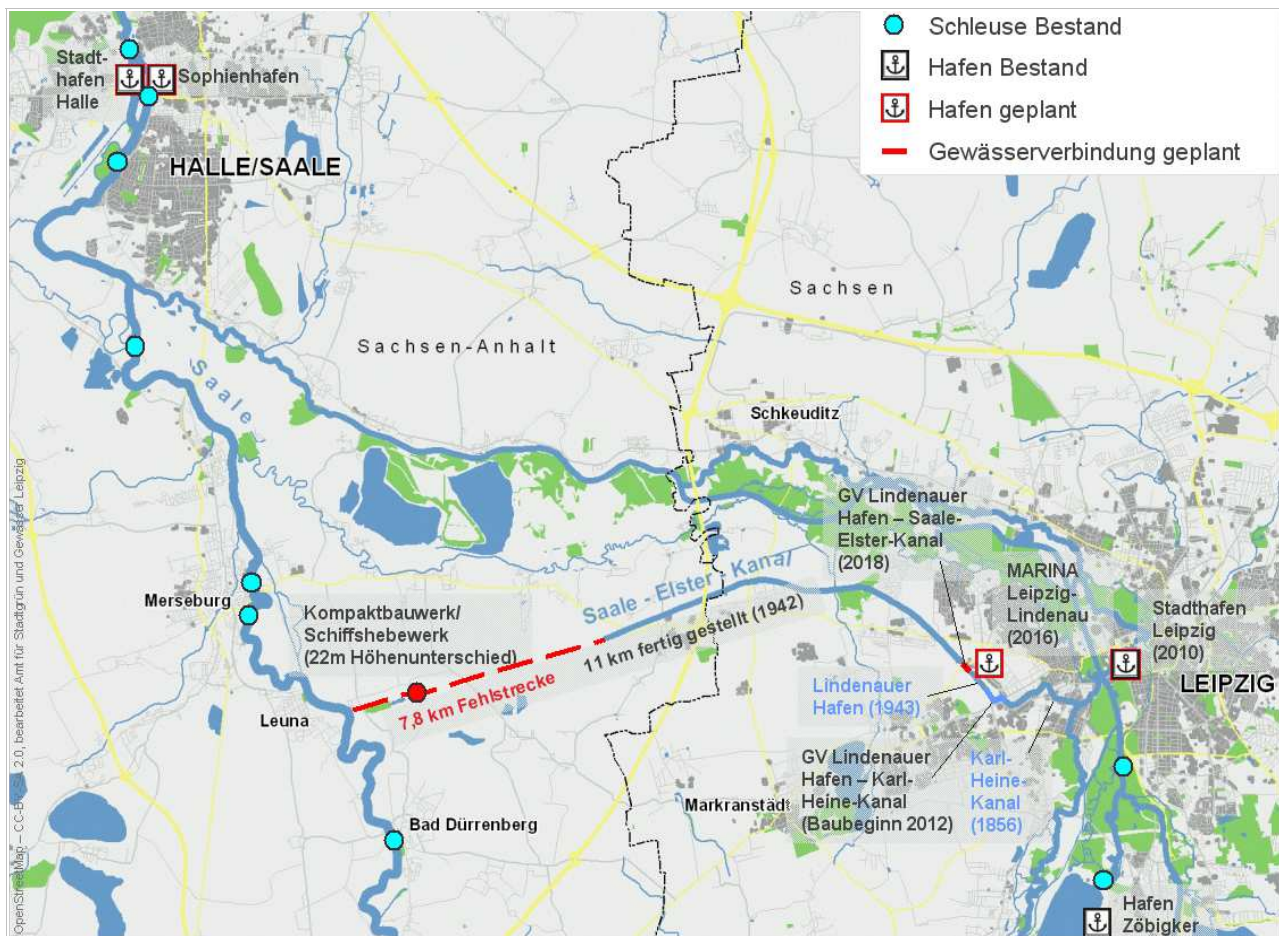


Abb. 2: wassertouristische Infrastruktur im Raum Halle-Leipzig

Obwohl die Maßnahmen zur Umsetzung des Wassertouristischen Nutzungskonzeptes Leipziger Neuseenland und der wassertouristischen Ziele an der Saale noch viel Zeit in Anspruch nehmen wird und noch nicht alle Seen geflutet und ihre - wasserwirtschaftlich ohnehin notwendigen - Verbindungen zu den Fließgewässern fertiggestellt sind, entstanden bereits zahlreiche freizeittouristische Angebote an den Fließgewässern und Seen. Verschiedene Anbieter der Fahrgastschiffahrt, Bootsverleihe und Tourenanbieter haben sich etabliert. Gastronomie und Wohnen am Wasser wird stark nachgefragt. Die Tourismusvereine bieten sehr erfolgreich zahlreiche buchbare Produkte rund um das Thema Wasser an.

Ergebnisse einer Nutzungserfassung³ auf den wassertouristisch relevanten Fließgewässern des Leipziger Neuseenlandes zeigen, dass auf der Stadtelster und dem Karl-Heine-Kanal (Kurs 2) zu Spitzenzeiten an einem Tag über 500 Bootsbewegungen stattfinden. Hierbei handelt es sich überwiegend um muskelbetriebene Boote und Fahrgastschiffe.

Die erfassten Nutzungszahlen belegen den zu beobachtenden Trend der letzten Jahre: neue Angebote und Möglichkeiten im Bereich des Wassertourismus werden sogleich von Einheimischen und Gästen rege in Anspruch genommen. Das Leipziger Neuseenland und die Saale als Bestandteil des *Blauen Bandes* entwickeln sich so mehr und mehr zu einem wichtigen Faktor in der Tourismus- und Freizeitwirtschaft.

³ Erfassung wassertouristischer Nutzungen im Rahmen des Monitorings zum Wassertouristischen Nutzungskonzept (2009-2011), bgmr Landschaftsarchitekten Berlin, 2010/2011

3 Touristische Potenzialanalyse und Betrachtung der Grobvarianten der Trassen des Projektes „Anbindung des Saale-Elster-Kanals an die Saale“

3.1 Anlass und Aufgabenstellung

Das Leipziger Neuseenland entwickelt sich seit Jahren mehr und mehr zu einem wichtigen Faktor in der Tourismus- und Freizeitwirtschaft der Region Leipzig. Die Tagebaurestseen mit ihren attraktiven Häfen, Strandbereichen und zahlreichen Freizeitangeboten bilden inzwischen touristische Anziehungspunkte mit überregionaler Ausstrahlung und hohen Besucherzahlen.

Mit dem Touristischen Gewässerverbund Leipziger Neuseenland ist zudem ein Schlüsselprojekt in der schrittweisen Umsetzung, das die einmalige Chance bietet, urbane, naturnahe und kulturelle Landschaften zu verbinden. Kurs 2 des Touristischen Gewässerverbundes schließt die Anbindung des Saale-Elster-Kanals an die Saale und damit eine Verknüpfung des sächsischen Leipziger Neuseenlandes mit dem sachsen-anhaltischen Saaletal vom Raum Halle bis in den Raum des Saale-Unstrut-Triaslandes (Blaues Band) optional ein.

In Rahmen der vorliegenden, länderübergreifend erarbeiteten Potenzialanalyse wurden die Entwicklungspotenziale dieses Raumes erstmals umfassend und belastbar quantifiziert und qualifiziert. Im Blickfeld stand dabei die 7,8 km lange und durch den kriegsbedingten Baustopp entstandene Fehlstrecke des Saale-Elster-Kanals zur Saale. Im ländlich geprägten, südlich an den Verdichtungsraum angrenzenden Raum zwischen den mitteldeutschen Metropolen Leipzig und Halle war das Projekt zwischenzeitlich in Vergessenheit geraten. Nur die überwiegend vormodellierte und von der Natur teilweise zurückeroberte Trasse sowie die Fragmente der in den Vorkriegsjahren zum Teil errichteten Doppelschleuse Wüsteneutzsch zeugen heute noch davon.

Untersuchungsgegenstand der Potenzialanalyse war die genaue Betrachtung des gesamten ländlichen Umfeldes zwischen den Oberzentren Leipzig und Halle sowie dem Mittelzentrum Merseburg im Hinblick auf dessen Stärken und Schwächen, touristische Entwicklungspotenziale, regionale Einbindung und Vernetzung. Darauf aufbauend folgte die Potenzialanalyse der zentralen Fragestellung, ob - und wenn ja, unter welchen Bedingungen - eine Anbindung des Saale-Elster-Kanals an die Saale unter planungsrechtlichen, naturschutzfachlichen und vor allem tourismus-wirtschaftlichen Gesichtspunkten sinnvoll und realisierbar ist.

Die Potenzialanalyse gliedert sich in folgende vier Leistungsteile:

1. Analyse der Ausgangssituation (Regionalplanung und Tourismus) - Variantenunabhängige Bestandserfassung,
2. Grundvarianten der touristisch wirksamen Regionalentwicklung (mit und ohne schiffbarer Verbindung zur Saale),
3. Modelle, Varianten und Ausbaustufen einer schiffbaren Verbindung sowie
4. Handlungsempfehlungen, Projektansätze und Visionen.

3.2 Finanzierung und Organisationsstruktur

In Vertretung der Kommunen des Grünen Ringes Leipzig (GRL) stellte die Stadt Leipzig für die Erstellung der Studie am 19.05.2010 einen Antrag auf Gewährung einer Zuwendung über die FR-REGIO beim Sächsischen Ministerium des Innern. Der Antrag wurde in aktualisierter Form, d. h. für die Leistungsteile 1 und 2 (= 58.191,00 €), am 03.11.2010 erneut gestellt. Den Zuwendungsbescheid erhielt die Stadt Leipzig am 26.11.2010, zwei weitere Änderungsbescheide erfolgten. Die Eigenmittel wurden durch den GRL aufgebracht.

Da es sich bei der Potenzialanalyse um ein bedeutendes länderübergreifendes Projekt handelt,

wurden die Leistungsteile 3 und 4 (34.391,00 €) durch die Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen für die Gestaltung des Demografischen Wandels und der Regionalentwicklung des Landes Sachsen-Anhalt finanziert. Antragsteller auf sachsen-anhaltischer Seite war die Stadt Halle. Der Bescheid erging am 13.12.2010, ein Änderungsbescheid erfolgte. Die Stadt Halle, der Landkreise Saalekreis und der GRL stellten die Eigenmittel.

Durch die Stadt Leipzig wurde das Büro ICL Ingenieur Consult GmbH - in Zusammenarbeit mit DÄRR Landschaftsarchitekten und Project M GmbH - als Auftragnehmer gebunden. Die Studie wurde im Zeitraum von Dezember 2010 – November 2011 erarbeitet.

Die Projektsteuerung und Organisation wurde durch die Stadt Leipzig, Amt für Stadtgrün und Gewässer in Abstimmung mit der Stadt Halle, Stadtplanungsamt übernommen.

Aufgrund der Komplexität des Vorhabens und des länderübergreifenden Ansatzes wurde eine zweigliedrige Arbeitsstruktur geschaffen.

1. Die Kernarbeitsgruppe stellte das Arbeitsgremium dar, welches sich im Rahmen von 7 Sitzungen zu Inhalten und Vorgehen abstimmte. Sie umfasste ca. 20 Mitglieder folgender Institutionen: Regionaler Planungsverband Leipzig-West Sachsen, Regionale Planungsgemeinschaft Halle, Landesdirektion Leipzig, Landesverwaltungsamt Halle, Landkreise Nordsachsen und Saalekreis, Städte Leipzig, Halle und Schkeuditz, IHK zu Leipzig, Tourismusverband Sächsisches Burgen- und Heide Land e. V., Tourismusverein Leipziger Neuseenland e. V., Leipzig Tourist Marketing GmbH, Stadtmarketing Halle (Saale) GmbH, Förderverein Region Halle (Saale) e. V., Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg.
2. Die erweiterte Arbeitsgruppe (= Informations-AG, 4 Sitzungen) diente als Informationsplattform und sorgte für die Einbringung aller Beteiligten. Unter den ca. 70 Beteiligten waren u. a. Vertreter des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr Sachsen-Anhalt, des Ministeriums für Wirtschaft und Arbeit Sachsen-Anhalt, des Sächsischen Staatsministeriums des Innern, des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr sowie der Landesdirektion Chemnitz.

3.3 Ergebnisse

Trotz seiner zentralen Lage und guten verkehrlichen Erschließung fand in dem ländlich geprägten Raum zwischen Halle und Leipzig einschließlich der Städte Merseburg, Leuna und Bad Dürrenberg - abgesehen vom Geschäftsreisetourismus - bislang kaum eine touristische Entwicklung statt. Dies gilt sowohl für den privat motivierten Urlaubstourismus als auch für den Tagestourismus. Der aktuelle touristische Entwicklungsstand entspricht damit nicht den touristischen Potenzialen und erschwert die wünschenswerte länderübergreifende touristische Vernetzung.

Die räumlichen Potenziale ohne Anbindung des Saale-Elster-Kanals an die Saale liegen v. a. im Radtourismus. Chancen werden in einem Radweg auf dem Deich des Saale-Elster-Kanals und einer Draisinenstrecke auf der nicht mehr genutzten Bahntrasse Merseburg - Leipzig mit Weiterführung bis in den Lindenauer Hafen gesehen. Bei Realisierung der vorgeschlagenen Handlungsansätze kann die tages touristische Attraktivität gesteigert werden. Insgesamt ist der Fokus zukünftig stärker auf eine länderübergreifende Betrachtung und Entwicklung des gesamten Raumes zu richten.

Mit Anbindung des Saale-Elster-Kanals an die Saale legt die Studie eine viel höhere Qualität offen. Für das Leipziger Neuseenland und das sachsen-anhaltische Saaletal vom Raum Halle bis in den Raum des Saale-Unstrut-Triaslandes würde die Anbindung einen Quantensprung darstellen und die Vision einer gemeinsamen, länderübergreifenden mitteldeutschen

Wassersportregion (Abb. 3) näher rücken lassen, da:

- eine überregionale Marktpositionierung als Zielrevier für den motorisierten Wasserwander-/Bootstourismus mit hohen Nachfragepotenzialen ermöglicht wird,
- die Fahrgastschiffahrt einen deutlichen Entwicklungsschub erhält und
- erhebliche direkte und indirekte Effekte für den Übernachtungs- und Tagestourismus entstehen.

Dies gilt im besonderen Maße bei der Realisierung eines Schiffshebewerks zur Überwindung des Höhenunterschiedes von 22 m zwischen Saale-Elster-Kanal und Saale, wofür ursprünglich die Doppelschleuse Wüsteneutzsch angedacht war. Mit einem architektonisch möglichst spektakulärem Schiffshebewerk prognostizieren die Gutachter über die wassertouristischen Potenziale hinaus erhebliche landseitige Tourismuspoteziale als überregionale touristische Sehenswürdigkeit. Damit ginge die touristische Funktion des Saale-Elster-Kanals weit über seine verkehrliche Funktion als Wasserstraße hinaus, wovon die Region Halle-Leipzig als Wirtschaftsraum profitiert.

Bei der Untersuchung der Varianten und Ausbaustufen einer schiffbaren Verbindung kam - neben den technischen, touristischen und wirtschaftlichen Aspekten - den naturschutzfachlichen Belangen eine entscheidende Bedeutung im Hinblick auf die Umsetzungsfähigkeit zu. Als ideale Kanaltrasse hat sich eine beinahe parallele Führung mit nördlichen und südlichen Verschwenkungen zur ehemals geplanten und inzwischen begrünter Alttrasse herausgestellt - mit dem Anschluss an die Saale bei Kreypau. Die Dimensionierung des neu zu bauenden Kanals orientiert sich dabei an der Größe der Saale-Schleusen, so dass Sportboote, Fahrgastschiffe etc. mit einer Länge von bis zu 45 m den Kanal nutzen können. Der Querschnitt des neuen Kanals reduziert sich somit auf rund 43 % des bestehenden Kanals. Für die Überwindung des Höhenunterschieds erachten die Gutachter ein Schiffshebewerk auch aus wasserbaulicher und finanzieller Sicht als sinnvoll.



Abb. 3: Zukunftsvision einer Wassersportregion in Mitteldeutschland

Für den Bau des noch fehlenden Kanalabschnitts werden Investitionskosten von rund 106 Mio. EURO angeführt. Davon entfallen rund 39 Mio. EURO auf den Wasserbau und ca. 38 Mio. EURO auf den Bau eines Schiffshebewerkes. Für Straßen- und Wegebau, Ingenieurbau, Grunderwerb und Maßnahmen des Naturschutzes würden weitere ca. 29 Mio. EURO Kosten anfallen. Mit Fertigstellung des Saale-Elster-Kanals werden jährliche Unterhaltungskosten von rund 1,1 Mio. EURO erwartet.

Dem gegenüber würde sich aus der Nutzung des fertiggestellten Kanals ein jährlicher Nettoumsatz von etwa 19 Mio EURO mit einem regionalen Einkommenseffekt von ca. 9 Mio EURO ergeben, von welchem die einheimische Wirtschaft in hohem Maße profitieren würde. Hinzu kämen weitere knapp 66 Mio EURO Wertschöpfung aus den Investitionen für den

Kanalausbau (einmalig) sowie ca. 0,9 Mio EURO aus der jährlichen Unterhaltung.

Eine detailliertere Zusammenstellung der angeführten Kosten/Umsätze ist aus Anlage 2 ersichtlich.

Die Studie verdeutlicht, dass die Kanalfertigstellung aus regionalwirtschaftlicher Sicht ein großer Gewinn für die Region ist und als Leit- und Identifikationsprojekt für den Wirtschaftsraum Halle-Leipzig sowie den gesamten mitteldeutschen Raum dienen kann. Durch die Inwertsetzung der vorhandenen touristischen Potenziale und die Möglichkeit der Entwicklung einer länderübergreifenden, mitteldeutschen Wassersportregion würde die Tourismus- und Freizeitwirtschaft erheblich gestärkt.

Erste Zwischen- sowie die Endergebnisse der Potenzialanalyse wurden der Raumordnungskommission Halle-Leipzig am 15.09.2011 bzw. 13.06.2012 vorgestellt. Im Rahmen der Beach & Boat Wassersportmesse Leipzig 2012 wurden die Endergebnisse erstmals der Öffentlichkeit präsentiert.

3.4 Handlungsempfehlungen

Die Studie prognostiziert, dass das Projekt einen planerischen Vorlauf benötigt und nur schrittweise über die nächsten 10-15 Jahre einer Realisierung zugeführt werden kann. Es wird deutlich, dass hierfür die Initiierung politischer Findungs- und Entscheidungsprozesse notwendig ist, um sich in Sachsen und Sachsen-Anhalt zu einem gemeinsamen politischen Willen zu bekennen, diesen zu stärken und zu kommunizieren.

Zudem sind bestimmte Aussagen der Potenzialanalyse vertiefend zu untersuchen. Eine auf den Ergebnissen der Potenzialanalyse aufbauende und durch die regionalen Akteure ⁴ abgestimmte Aufgabenstellung für eine Machbarkeitsstudie liegt seit März 2012 vor. Folgende Schwerpunkte sind darin zu untersuchen:

- 1 Erarbeitung von Varianten und Vorbereitung der Bildung von geeigneten Projektentwicklungs- und Organisationsstrukturen für die ganzheitliche Entwicklung des Untersuchungsraumes mit dem Schwerpunkt der Anbindung des Saale-Elster-Kanals an die Saale sowie projektbegleitender Maßnahmen und Aktivitäten unter Berücksichtigung bestehender Strukturen (z. B. Metropolregion Mitteldeutschland, GRL ...).
- 2 Untersuchung zum Bedarf und zur planerischen Einordnung geeigneter Räume für land- und wasserseitige touristische Anlagen/Infrastruktur im Kerngebiet mit regionaler und überregionaler wirtschaftlicher Bedeutung – unter Annahme der Anbindung des Saale-Elster-Kanals an die Saale.
- 3 Erarbeitung einer Projektstudie zur Optimierung des Fahrradtourismus im Umfeld des Saale-Elster-Kanals inkl. Entwicklung einer Draisinenbahn auf der stillgelegten, ehemaligen Bahnstrecke Leipzig – Merseburg – ohne und mit Anbindung an die Saale.
- 4 Fachliche Vertiefung der Synergieeffekte vorrangig zu den Themen Hochwasserschutz und Grundwasserwiederanstieg.
- 5 Entwicklung von fundierten Vorschlägen für ein technisches Kompaktbauwerk zur Überwindung des Höhenunterschiedes von 22 m bei Ausnutzung der Wasserkraft zur Energiegewinnung.
- 6 Wirtschaftlichkeits- und Variantenuntersuchung zur Anbindung des Geiseltalsees an das Fließgewässernetz.

⁴ Landkreis Saalekreis, Städte Halle, Leuna und Leipzig [i. V. für den GRL], Regionaler Planungsverband Leipzig-West Sachsen, Regionale Planungsgemeinschaft Halle, Landesverwaltungsamt Halle, LDS/Dienststelle Leipzig)

Der Saalekreis, auf dessen Territorium sich das Untersuchungsgebiet zum größten Teil befindet, wird für ausgewählte Bestandteile der Machbarkeitsstudie einen Fördermittelantrag über die *Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen für die Gestaltung des demographischen Wandels und zur Förderung der Regionalentwicklung in Sachsen-Anhalt* beim Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr Sachsen-Anhalt stellen. Die Eigenmittel sollen durch die regionalen Akteure gestellt werden. Der Saalekreis sowie der GRL haben bereits Gelder hierfür eingestellt. Die Bestandteile der Machbarkeitsstudie sind sehr vielfältig, so dass verschiedene Quellen für die Finanzierung erschlossen werden müssen. Die gesamtheitliche Finanzierung befindet sich in Klärung.

4 Weiteres Vorgehen nach Vorlage der Ergebnisse der Potenzialanalyse

Die Erstellung der o. g. länderübergreifenden Machbarkeitsstudie war ursprünglich für das Jahr 2012 anvisiert. Der Landkreis Saalekreis, auf dessen Territorium sich das Untersuchungsgebiet zum größten Teil befindet, beabsichtigte die Beantragung von Fördermitteln über die *Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen für die Gestaltung des demographischen Wandels und zur Förderung der Regionalentwicklung in Sachsen-Anhalt* beim Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr Sachsen-Anhalt.

In der 30. Raumordnungskommission Halle-Leipzig am 13.06.2012 wurden die Ergebnisse der Potenzialanalyse vorgestellt und entsprechend über das weitere Vorgehen bzw. die Machbarkeitsstudie diskutiert. Es wurde empfohlen, vor Erstellung der Machbarkeitsstudie die Gremien der Kommunen und Landkreise über die vorhandenen Ergebnisse zu informieren und an der weiteren Entscheidungsfindung intensiv zu beteiligen sowie ein Votum zur Fortführung des Projektes zu erreichen.

Gegenwärtig erfolgt in den Städten, Gemeinden und Landkreisen die Vorstellung des Projektes und die der Zuständigkeit des Gremiums jeweils angepasste Beschlussfassung.

Darüber hinaus erfolgte eine Präsentation und Diskussion der Ergebnisse in den zuständigen Ministerien beider Bundesländer - am 11.07.2012 vor Vertretern des SMI, des SMWA und des SMUL sowie am 15.08.2012 bei Herrn Minister Webel und weiteren Vertretern des MLV (Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr Sachsen-Anhalt).

Es wurde bei beiden Terminen deutlich, dass man dem Projekt grundsätzlich aufgeschlossen gegenüber steht. Jedoch sind für eine entgeltliche Positionierung für einen Mitteleinsatz weitergehende planerische Schritte notwendig.

Ein detailliertes Finanzierungskonzept für den Bau und die Baunebenkosten kann erst nach den weiteren Untersuchungen erarbeitet werden. Dabei sind verschiedene Fördermöglichkeiten, Stiftungen, privates Engagement usw. zu berücksichtigen.

5 Bedeutung und Vorteile für die Stadt Leipzig und den Wirtschaftsraum Halle-Leipzig

Neben den quantitativ in der Potenzialanalyse erfassten wirtschaftlichen Effekten (durch Ausgaben der Kanalnutzer, Investitionen in Ausbau, Betreibung etc.) bei einer Anbindung des Saale-Elster-Kanals an die Saale sind die regionalwirtschaftlichen und nicht quantifizierbaren indirekten Effekte von besonderer Bedeutung.

– Inwertsetzung vorhandener/geplanter Infrastruktur

Der Touristische Gewässerverbund Leipziger Neuseenland, dessen Herzstück die innenstadtnahen Gewässer der Stadt Leipzig darstellen, wurde in den letzten Jahren schrittweise u. a. durch den Bau von Schleusen, Gewässerverbindungen und Steganlagen umgesetzt. Die Resonanz ist sehr groß und parallel zu den wachsenden Angeboten und Nutzungsmöglichkeiten stetig ansteigend, was die 2009-2011 durchgeführten Nutzungserfassungen widerspiegeln. Eine Anbindung an die Saale würde diese Entwicklung verstärken und somit nicht nur den Gewässerverbund als Ganzes sondern auch die wassertouristischen Schlüsselmaßnahmen im Bereich der Stadt Leipzig, wie den Stadthafen Leipzig und die MARINA Leipzig-Lindenau sowie die Gewässerverbindungen Karl-Heine-Kanal – Lindenauer Hafen – Saale-Elster-Kanal, weiter inwertsetzen.

Gleiches gilt über den Gewässerverbund hinaus für die beiden Tourismusregionen Leipziger Neuseenland und Saale-Unstrut-Triasland. Als Beispiele seien der Stadt- sowie der Sophienhafen in Halle aber auch die wassertouristische Infrastruktur entlang der Saale angeführt.

– Attraktivitätssteigerung der Stadt Leipzig und der Region als weicher Standortfaktor - Verbesserung touristischer Wettbewerbsfähigkeit

Die Inwertsetzung der wassertouristischen Infrastruktur führt unmittelbar zu einer erhöhten Attraktivität und der damit verbundenen Verbesserung der touristischen Wettbewerbsfähigkeit des Leipziger Neuseenlandes und des Saale-Unstrut-Triaslandes sowie der Städte Leipzig und Halle, was wiederum indirekte touristische Nachfragesteigerungen generiert. Vor allem den beiden Städten bietet der Kanalausbaue die Möglichkeit, ihr Städte- und Kulturtourismusangebot um ein imagebildendes Angebotssegment - Städtetourismus per Boot - zu erweitern.

– Beschäftigungssicherung/-ausbau in Tourismus-/Freizeit- und Wassersportwirtschaft

Wie bereits dargestellt, bewirkt der Kanalausbaue mit einem regionalen Einkommenseffekt von 9 Mio. €/Jahr für den Wirtschaftsraum Halle-Leipzig eine erhebliche Wertschöpfung, von welcher in hohem Maße die einheimische Wirtschaft profitiert.

Dies gilt nicht nur für die Tourismus- und Freizeitwirtschaft, sondern auch für die bislang in der Region kaum entwickelte Branche der Wassersportwirtschaft (Dienstleistungen und Produkte rund um den Wassersport). Wie auch der Tourismus ist die Wassersportwirtschaft durch eine starke Verflechtung mit anderen Branchen gekennzeichnet. Kanalausbaue und -betriebe leisten damit einen wichtigen regionalwirtschaftlichen Beitrag im Hinblick auf Beschäftigungssicherung und -ausbau, indem Ansiedlung und Gründung neuer Betriebe im gesamten Bereich der Tourismus- und Wassersportwirtschaft bewirkt werden. Dazu zählen Gastronomie und Unterkünfte, ggf. integriert in Sportboothäfen, touristische Dienstleister, wie Fahrgastschiffahrtbetriebe, Charterunternehmen oder Bootsvermieter, Handwerks- und Baubetriebe der Wasserwirtschaft sowie der Handel von Booten und Zubehör.

– Synergieeffekte

In der Region besteht sowohl hinsichtlich der sich aktuell einstellenden Grundwasserstände als auch zum Hochwasserschutz dringender Handlungsbedarf. Die Potenzialanalyse zeigt auf, dass diesbezüglich durch den Weiterbau des Kanals und durch die Errichtung eines multifunktionalen Bauwerkes zur Überwindung des Höhenunterschiedes Synergieeffekte erreicht werden können. Dies gilt es im Rahmen der o. g. Machbarkeitsstudie weiter im Detail zu untersuchen und sinnvoll zu verknüpfen. Mit den einschlägigen Behörden, wie z. B. dem Landesbetrieb für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft, herrscht darüber bereits Konsens.

Weiterhin ist das Thema regenerative Energiegewinnung (z. B. durch Wasserkraft, Kristallisationswärme etc.) in die weiteren Betrachtungen einzubeziehen und mögliche Synergieeffekte zu prüfen.

- Identifikations- und Leitprojekt für den gesamten Wirtschaftsraum Halle-Leipzig

Die Kanaltrasse ist nicht nur verbindende Wasserstraße, vielmehr ist sie auslösendes Element und Katalysator für die (landseitige) Regionalentwicklung des Raumes zwischen Leipzig und Halle. Die Bedeutung des Kanals geht damit weit über seine verkehrliche Funktion hinaus. Mit Kanal und Schiffshebewerk würde ein „Leuchtturm“ für die gesamte, im Entstehen befindliche Gewässerlandschaft in Mitteldeutschland geschaffen sowie ein elementarer Beitrag zum weiteren Zusammenwachsen und zur Wettbewerbsstärkung des Wirtschaftsraumes Halle-Leipzig und die Zusammenarbeit der Städte Leipzig und Halle im Rahmen der Metropolregion Mitteldeutschland geleistet.

Das ab Frühjahr 2013 zu erarbeitende „Tourismuswirtschaftliche Gesamtkonzept für die Gewässerlandschaft im mitteldeutschen Raum“ (Auftraggeber: Stadt Leipzig i. V. GRL und Wirtschaftsförderung & Tourismus Anhalt GmbH) wird die Wirtschaftlichkeit und die Potentiale der bestehenden und geplanten Infrastrukturprojekte unter Berücksichtigung ihrer Wirkungen auf- und untereinander beurteilen und anhand eines Infrastrukturmasterplanes Handlungsempfehlungen geben. Der Kanal und das Schiffshebewerk werden auch hier mit betrachtet und als Verbindungselement zwischen den Städten Leipzig und Halle eine bedeutende Rolle einnehmen.

- Möglichkeit der Entwicklung besonderer Wohnformen „Leben am und auf dem Wasser“

Aufgrund seiner Lage in unmittelbarer Nähe zum urbanen Raum und seiner Größe eignet sich der Saale-Elster-Kanal für besonders nachgefragte Angebote zum Thema „Leben an und auf dem Wasser.“ Denkbar wären Angebote wie attraktive Ferienhäuser/-appartements mit direktem Wasserzugang oder Wohnen auf dem Boot. Die enorme Nachfrage nach diesen Wohnformen kann derzeit im Leipziger Neuseenland kaum bedient werden.

Die Studie sieht hierfür große Potenziale, hat dieses Thema jedoch nur angerissen. Demnach herrscht weiterer konkreter Untersuchungsbedarf zur planerischen Einordnung, welcher im Rahmen der Machbarkeitsstudie gedeckt werden soll (s. Pkt 3.4).