Anton-Philipp-Reclam-Schule
Gymnasium der Stadt Leipzig

Facharbeit
im
Fach Geographie

Betreuender Lehrer: Frau Schulze

Touristische Nutzungsmöglichkeiten des Saale-Elster-Kanals

Thomas Duesmann

Klasse 10.3

21. April 2013

Inhaltsverzeichnis

1 Von Leipzig nach Hamburg - mit dem Boot? 4

2 Allgemeine Informationen 5

2.1 Zur Namensgebung 5

2.2 Geschichte 5

2.3 Technische Daten 8

2.4 Ökogebiet Saale-Elster-Kanal 9

2.5 Nutzungskonzept Saale-Elster-Kanal 9

3 Eigene Planung 10

3.1 Anbindung an das Wasserstraßennetz in Leipzig 12

3.1.1 Lindenauer Hafen 12

3.2 Einsetzstellen 14

3.2.1 Steganlage SC DHfK - Waldgebiet Burghausen 14

3.2.2 Steganlage Günthersdorf 15

3.3 Ausbau Rad-/Wanderweg 15

3.3.1 Natur und Sehenswürdigkeiten am Rad-/Wanderweg 16

3.3.2 Weiterführung bis Kreypau 16

3.3.3 Finanzierung des Rad- und Wanderweg 16

3.4 Gastronomie 17

3.5 Touristenanlaufpunkt - Nova Eventis 17

3.5.1 Steganlage Günthersdorf 18

3.5.2 Bootsverleih/Bewachte Liegeplätze 20

3.5.3 Unterkünfte 20

3.6 Slippanlage an der Wendestelle hinter Günthersdorf 21

3.7 Weiterbau bis zu Saale und das Schiffshebewerk Wüsteneutzsch 22

3.8 Anbindung an die Saale 22

4 Chancen nach vorne 23

4.1 Sukzessive touristische Erschließung 25

4.2 Schlussfolgerung 25

5 Anhang 27

1 Von Leipzig nach Hamburg - mit dem Boot?

Das Gewässernetz in Leipzig wird immer mehr ausgebaut. Tagebaue werden geflutet, künstliche Wasserstraßen zur Verbindung zwischen zwei Seen werden gebaut, Pleiße und Weiße Elster werden touristisch erschlossen. Alles kommt der Region zugute. Doch an ein Projekt hat man sich noch nicht herangewagt: Die touristische Erschließung des Saale-Elster-Kanals.

Sie kennen den Kanal nicht? Da sind Sie nicht die Einzigen. Selbst Leipziger kennen ihn oft nicht, da er in Vergessenheit geraten ist. Ursprünglich sollte der Kanal die immer reicher und größer werdende Messestadt Leipzig an die Binnenschifffahrt in Deutschland anbinden. Doch die Arbeiten sind nicht fertig geworden und der Kanal liegt unvollendet westlich der Stadt Leipzig da. Abgesehen von der Nutzung als Angelrevier, Biotop und Ruderstrecke wird der Kanal kaum genutzt. Doch Gründungsmitglieder des Saale-Elster-Kanal Fördervereins e.V. ergriffen die Initiative und riefen den Kanal in das Bewusstsein der Stadtplaner zurück. Ihr Ziel ist ein Weiter- und Ausbau bis zur Saale.

Von Leipzig nach Hamburg mit dem Boot - was für eine Vorstellung! Das interessierte auch mich, als ich auf den Kanal aufmerksam wurde. Ich bin selber Wasserwanderer und fand die Idee toll. Ich informierte mich weiter über das Projekt, musste mich aber auch der Unvollkommenheit stellen: Der Kanal ist nicht an irgendein anderes Gewässer angebunden und ist ungepflegt. Ein Durchstich zur Saale ist nach jetzigem Stand in den nächsten Jahren nicht absehbar, da die Mittel fehlen. Es gibt des Weiteren kaum Einsetz- und Aussetzstellen.

Mit dieser Arbeit präsentiere ich meine eigenen Ideen einer touristischen Nutzung des Saale-Elster-Kanals, die ohne größeren Ausbau und im finanziell vertretbaren Rahmen zu gewährleisten wäre. Des Weiteren soll aufgezeigt werden, dass auch ohne eine Investition von über hundert Millionen Euro[1] der gesamten Region Leipzig-Halle-Merseburg und ganz Mitteldeutschland etwas Gutes getan werden kann.

[1] Schätzung des Saale Elster Kanal Förderverein e.V., Veröffentlichung des Vorstands vom 16.01.2013 für einen Weiter- und Ausbau des Kanals bis zur Saale inklusive eines Schiffshebewerks

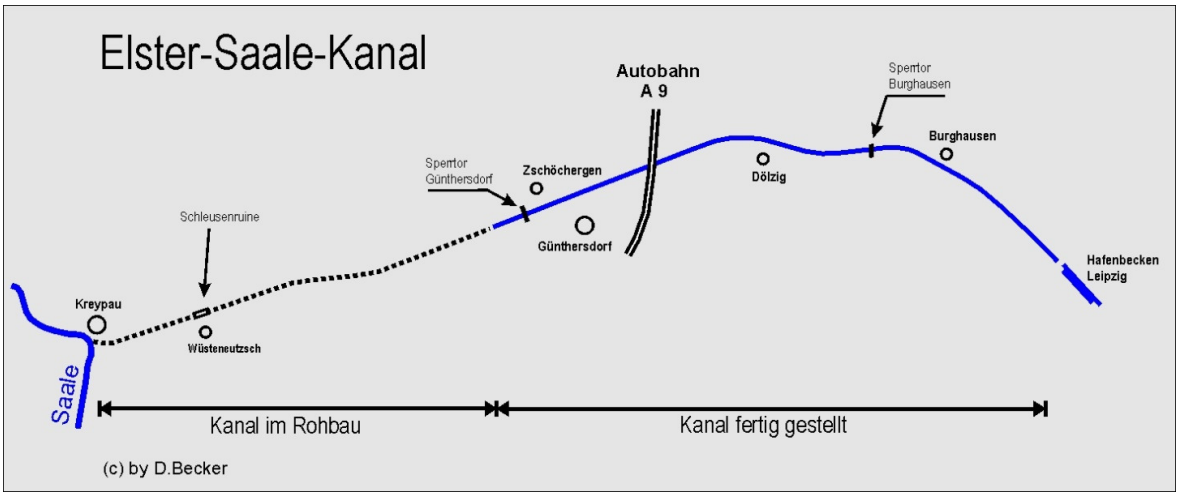


Abb.1 Schematische Darstellung des Saale-Elster-Kanals

2 Allgemeine Informationen

2.1 Zur Namensgebung

Der Saale-Elster-Kanal (SEK) wird von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes seit 1999 als Saale-Leipzig-Kanal (SLK) bezeichnet und von der Leipziger Seite auch Elster-Saale-Kanal genannt. In der Bevölkerung und den Interessensverbänden hat sich die offizielle Bezeichnung jedoch nicht durchgesetzt. In dieser Arbeit wird die Bezeichnung „Saale-Elster-Kanal“ verwendet, da dies die von den Interessenverbänden vorwiegend gebrauchte Benennung ist.

Abb. 2 Schild an der A9 Richtung Berlin

2.2 Geschichte

Der Saale-Elster-Kanal ist ein im Jahre 1933 begonnenes Bauprojekt welches die aufstrebende Messestadt Leipzig auf dem Schiffsweg über die Saale und Elbe an die Nordsee anbinden sollte.[2]

Bereits als die ersten Städte gebaut wurden, bevorzugten die Menschen die Nähe eines Meeres, eines Sees oder eines Flusses. Dabei spielten Erwägungen wie die Nahrungsbe-

[2] Alle Fakten des Abschnittes „Geschichte“ stammen aus folgenden Quellen: www.elster-saale-kanal.net und www.elstersaalekanal.de/geschichtliches/index.html und dem Buch von Dirk Becker „Der Südflügel des Mittellandkanals“, Projekte-Verlag Cornelius; 1.Auflage Januar 2009

schaffung und die gesicherte Trinkwasserversorgung (bei Seen und Flüssen) eine Rolle, aber auch die Nutzung der Wasserstraßen als Transportwege. Viele der großen Städte liegen an einem schiffbaren Fluss. Berlin liegt an der Havel, Hamburg, Dresden und Magdeburg an der Elbe, Köln, Bonn und Düsseldorf an dem Rhein und Frankfurt am Main. Es sind alle große Städte, die ihre wirtschaftliche Bedeutung nicht zuletzt durch ihre Anbindung an das nationale und internationale Schifffahrtsnetz erhielten[3]. In der Zeit der beginnenden Industrialisierung hatte das eine größere Bedeutung als heute, da ein Strukturwandel hin zu einer mehr dienstleistungsbetonten Gesellschaft stattgefunden hat.

18. Jahrhundert - Leipzig konnte im Gegensatz zu den meisten Großstädten mit seiner schnell fließenden Weißen Elster und der Pleiße keinen schiffbaren Fluss nutzen. Beide Flüsse führen nicht ausreichend Wasser, um durch Ausbau und Begradigung einen Frachtschiffverkehr zu ermöglichen. Die Idee dies zu ändern ist schon sehr alt. Im 18. Jahrhundert hegte Friedrich August I. (Sachsen)[4] den Plan Leipzig mit einem Kanal an die Saale anzubinden. Da die Saale in die Elbe mündet, wäre dies der Anschluss an die nationalen und internationalen Wasserwege gewesen. Die Napoleonischen Kriege[5] brachten diese Bemühung zum Stillstand.

Mitte 19. Jahrhundert - Der in Leipzig wohlbekannte Unternehmer Dr. Karl Heine[6] griff diese Idee Mitte des 19. Jahrhunderts wieder auf und begann im Westen von Leipzig bei der Weißen Elster die Schachtarbeiten. Dieser Teilabschnitt ist heute als Karl-Heine-Kanal bekannt, der jedoch mit seiner Länge von 2,6 Kilometern noch weit entfernt von der Saale ist. Er ist weiterhin nicht Bestandteil des heute als Saale-Elster-Kanal bekannten Abschnitts und ist auch noch nicht an diesen angebunden.

---

[3] So entwickelte sich beispielsweise Hamburg schon im Mittelalter zu einem bedeutenden Umschlags und Handelsplatz durch seine Lage an der Unterelbe. Auch Köln verdankt seinen Wohlstand im frühen Mittelalter aus der Lage am Rhein, da seine Kaufleute das Vorkaufsrecht für auf dem Rhein transportierte Waren erhielten.

[4] Friedrich August I. „Der Gerechte“ - (* 23.12.1750; † 5.5.1827) war seit 1763 als Friedrich August III. Kurfürst und von 1806 bis zu seinem Tod erster König von Sachsen.

[5] Kriegerische Auseinandersetzung in den Jahren 1800-1814/15 zwischen Napoleon und den europäischen Verbündeten mit dem Höhepunkt der Völkerschlacht bei Leipzig.

[6] Ernst Karl (oder Carl) Erdmann Heine (* 10.1.1819; † 25.8.1888) war ein Leipziger Rechtsanwalt und Unternehmer. Er war Abgeordneter (DFP) im Sächsischen Landtag und im Reichstag. Er gründete Unternehmen und schaffte die Voraussetzungen zur Industrialisierung in der Westvorstadt und Plagwitz durch Straßen- und Brückenbau sowie durch Gleisanschlüsse. Sein bekanntestes Projekt ist der Bau des Karl-Heine-Kanals.

Im 3. Reich wollte man den Weg für die Containerschiffe von Leipzig nach Hamburg bauen[7], und begann 1933 mit den Arbeiten. Auf einer der größten Baustellen im Reich wurden bis 1934 fast 2000 Arbeiter beschäftigt. Es wurden wenige Maschinen eingesetzt um möglichst vielen Menschen Arbeit zu bieten (Arbeitsbeschaffungsmaßnahme), was jedoch zu einem langsamen Baufortschritt führte. Die Kanalanlage selbst war für damalige Verhältnisse hoch modern. Es wurden etliche Sicherheitsbauwerke entworfen um bei Havarie oder Dammbruch die Umgebung und das Gewässernetz zu schützen. Teilweise wurde der Kanal zehn Meter über dem Erdboden gebaut und entsprechend hoch waren seine Dämme. Das Schiffshebewerk bei Wüsteneutzsch sollte den für damalige Verhältnisse unwahrscheinlichen Höhenunterschied von 22 Metern ausgleichen. Noch heute muss man die Ingenieursleistung anerkennen.

Abb. 3 Baustelle im 3. Reich.

Durch den Krieg kam die Baustelle zum Stillstand. Der Kanalbau wurde nicht als „kriegsförderlich“ eingestuft und somit Arbeiter abgezogen. Anfangs konnten die fehlenden Arbeiter noch durch Maschinen ersetzten werden, doch mit dem Fortschreiten des Krieges wurde der Ausbau 1943 abgebrochen. Rund 12 Kilometer der geplanten 19 Kilometer sind fertig gestellt geworden. Auch der Bau des Schiffshebewerkes bei Wüsteneutzsch ist nicht vollendet worden.

Nach dem Zweiten Weltkrieg gab es mehrfach Initiativen, die ein Ausbauen des Saale-Elster-Kanals durchsetzen wollten.

1947: Eingabe der SED zum Kanalausbau (zum Leipziger Stadtrat und sächsischer Landtag) - jedoch ohne positiven Bescheid der Deutschen Wirtschaftskommission.

1949: Demontage der Hochwasserschutztore[8]

1980/81: Erneuter Vorstoß zur Vollendung - Kanalbau wurde endgültig als unrentabel eingestuft[9]

[7] Umsetzung des Staatsvertrags von 1926 zwischen dem Deutschen Reich und den Ländern
[8] Kanaltore wurden zum Oder-Havel-Kanal gebracht und dort eingesetzt
[9] Vorlage des Verkehrsministeriums der DDR und der Binnenschifffahrt zur Fertigstellung des Kanals

Seit der Wende 1989 wurden lediglich fünf Brücken saniert.

2007 gründete sich der „Saale-Elster-Kanal Förderverein e.V.“ und setzt sich seitdem für die Vollendung und Ausgestaltung des Saale-Elster-Kanals ein.

Als Leipzig sich für die Olympiade 2012 bewarb und auf dem Saale-Elster-Kanal zahlreiche Wassersportwettkämpfe austragen wollte, wurden wieder Pläne zum Ausbau des Kanals und auch des angrenzenden Lindenauer Hafens (Leipzig West) gemacht. Als die Absage bekannt wurde, ließ man auch diese Pläne wieder fallen. Der Kanal ist damit weitgehend in Vergessenheit geraten und vorwiegend nur bei Anglern als Fangrevier von Hechten und dergleichen bekannt. Teile werden als Trainingsstrecke von der Ruderabteilung des SC DHfK[10] genutzt.

2.3 Technische Daten

Kapazität: geplant für Schiffe bis 1000 Tonnen (max. 80 Meter lang, 5 Meter breit) im zweischiffigen Betrieb

Kanallänge: knapp 12 Kilometer (geplant 19 Kilometer)
Kanalbreite: 36m (Wasserspielbreite von 32 bis 37m)
Kanaltiefe: 3,36m
Wendestellen: 3

Kanalanfang: B87 Lyoner Straße, Leipzig West, Schönau / Neulindenau (bei Hafenanlage)

Kanalende: bei Zschöchergen / 7,55km größtenteils vorbereitete Strecke bis zur geplanten Mündung in Saale bei Kreypau

Sicherheitstore: Westliches Sperrtor, Östliches Sperrtor (zur Abriegelung bei Havarie oder Dammbruch) - Sie sichern die drei Dammbereiche: Günthersdorfer Damm, Dölziger Damm, Zschampertdamm

Entlastungsanlage: am östlichen Ende des Zschambertdammes (zur gezielten Wasserentnahme und Wasserstandsregulierung)

Brücken: 8 Straßenbrücken, eine Autobahnbrücke, eine Zugbrücke

[10] SC DHfK - (Sportclub der Deutschen Hochschule für Körperkultur), gegründet 1954 als Leistungsorientierter Sportclub und gilt als erfolgreichster Club der Sportgeschichte und brachte etliche Spitzensportler hervor
Ruderabteilung: http://rudern.scdhfk.de/

Unterführungen: Straßenunterführung Dölzig Ost, Straßenunterführung Dölzig West

Instandhalter: WSA Magdeburg, WSD OST Magdeburg, ABz Merseburg[11]

2.4 Ökogebiet Saale-Elster-Kanal

Durch den minimalen Eingriff der Menschen auf das Ökogebiet Saale-Elster-Kanal konnten sich Flora und Fauna vor allem im Wasser ungestört entwickeln. Deswegen ist er besonders bei Anglern beliebt. Von Hecht bis Aal, Rotfedern, Rotauge und Giebel sind hier viele Fischarten zu Hause, die in den reichlich vorhandenen Wasserpflanzen Lebensraum, Versteck und Nahrung finden. (siehe Abb. 4)

2.5 Nutzungskonzept Saale-Elster-Kanal

Der Kanal wurde zum wirtschaftlichen Nutzen gebaut. Somit wurden touristische Angebote außer Acht gelassen. Bis heute hat sich daran kaum etwas geändert. Er besitzt zur Zeit noch keinerlei Anbindung an das regionale Gewässernetz und ist im Grunde genommen ein bewucherter langgezogener See. Ein Ausbau als Wasserstraße für den Warentransport ist unwirtschaftlich[12]. Auf der anderen Seite hat das Gewässer riesiges touristisches Potential, das nach dem Ausbau des Lindenauer Hafens mit Durchstich zum Saale-Ester-Kanal voll genutzt werden könnte, auch wenn die Saaleanbindung ein noch längerfristiges Projekt ist. Eine Handvoll Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur und Bemühungen würden ausreichen um den Kanal zu einem erstklassigen Touristenanlaufpunkt in Ost-Mitteldeutschland zu machen. Im Folgenden werde ich meine persönliche Ausarbeitung zur zukünftigen Nutzung des Saale-Elster Kanals vorstellen.

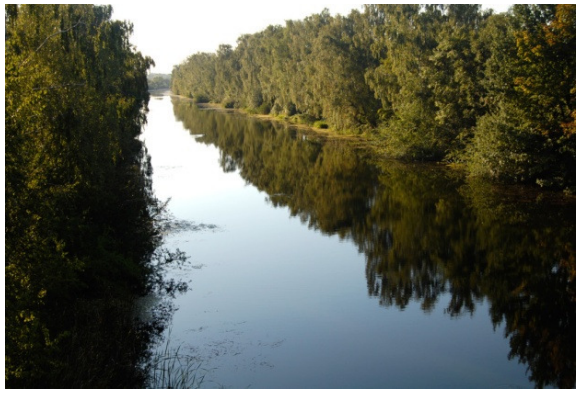


Abb. 4 Natur am Saale-Elster-Kanal

Bis jetzt gibt es noch keine veröffentlichten Pläne, wie man das bereits vorhandene Gewässer touristisch attraktiv machen könnte. Der Saale-Elster-Kanal Förderverein e.V.[13] hat

[11] Wasser- und Schiffahrtsamt Magdeburg, Wasser- und Schiffahrtsdirektion Ost Magdeburg, Außenbezirk Magdeburg

[12] Vorlage des Verkehrsministerium der DDR 1981/82, Potenzialanalyse der FH-Magdeburg, Januar 2012

[13] Auszug aus der Vereins-Satzung (§ 2 - Zweck, Aufgaben und Grundsätze)

„Zweck des Vereins ist es

a. die Denkmalgeschützten Bauwerke des Saale-Elster-Kanales zu erhalten.

sich mit diesem Thema befasst und eine Vision erstellt. Hiernach soll eine Stiftung gegründet werden, die den Aus- und Weiterbau des Kanals finanziert. Der absolute Besuchermagnet soll das Schiffshebewerk Wüsteneutzsch sein. Neben Sportbooten sollen auch Fahrgastschiffe und sogar kleine Schubboote (Transportboote) den Kanal nutzen können. Neben einem Kanalmuseum sollen auch die alten denkmalgerecht hergerichteten Sperrtürme und die alten Wasserkammern der Schleuse viele Besucher anlocken. Auf der einen Seite des Kanals soll ein Radweg und auf der anderen ein Wanderweg entstehen. Bei Günthersdorf ist dann durch eine Anlegestelle die Möglichkeit zur Erholung an Land geboten. Durch den wachsenden Wassertourismus wird in den Sommermonaten das Schiffshebewerk bei Wüsteneutzsch rund um die Uhr betrieben werden, was etliche neue Arbeitsplätze schafft.

Der Karl-Heine-Kanal ist bereits touristisch erschlossen. Er verfügt über eine Anbindung über die Weiße Elster an das Leipziger Neuseenland, was ihn auch als Ziel für längere Touren interessant macht. An der Weißen Elster, in der Nähe des Karl-Heine-Kanals befindet sich der Bootsverleih und die Wassersportschule Herold. Am Kanal selber befindet sich ein Faltbootverleih. Darüber hinaus kann man eine Fahrt mit einer Venezianischen Gondel oder dem Motorboot machen. Sehenswürdigkeiten sind durch die beeindruckende Wasserarchitektur gegeben (z.B. MDR-Riverboat, Stelzenhaus). In den Gebäuden gibt es zahlreiche Restaurants, welche neben der besonderen Küche auch durch den Blick auf den Kanal überzeugen.

3 Eigene Planung

Das von mir erarbeitete Konzept soll den Saale-Elster-Kanal touristisch attraktiv und lukrativ machen. Das Ziel ist es durch Einbindung von Shoppingmöglichkeiten und bereits vorhandener Gastronomie sowie der Neuanlage von Fahrrad- und Gehwegen,

Abb. 5 Saale-Elster-Kanal, Blick von der Merseburger Straßenbrücke Richtung Leipzig

b. die Geschichte des Saale-Elster-Kanals zu erforschen, aufzuarbeiten und für kommende Generationen zu dokumentieren. Dabei forscht der Verein in der Vergangenheit des Kanals, dokumentiert die Gegenwart und gibt Ausblicke und Visionen für die Zukunft.“

c. die Geschichte des Saale-Elster-Kanals zu erforschen, aufzuarbeiten und für kommende Generationen zu dokumentieren. Dabei forscht der Verein in der Vergangenheit des Kanals, dokumentiert die Gegenwart und gibt Ausblicke und Visionen für die Zukunft.“

einem Campingplatz, einem Bootsverleih sowie von Steganlagen den Saale-Ester-Kanal zu einem Anziehungspunkt zu machen und damit auch die Wasserstadt Leipzig attraktiver zu gestalten. Diese Touristenanlaufpunkte könnten schon lukrativ sein, wenn die Anbindung an die Saale nicht vorhanden wäre. Allerdings sind der geplante Durchstich vom Saale-Elster-Kanal zum Lindenauer Hafen und der Ausbau des Hafens eine unbedingte Voraussetzung.

Die Ausgestaltung des Kanals sollte eine breite Bevölkerungsschicht ansprechen.

- Solange die Anbindung an die Saale noch nicht gegeben ist, macht es für **Wasserwanderer im Kanu oder Ruderboot** (und auch für Sportbootfahrer) von Leipzig aus nur Sinn den Kanal zu befahren, wenn sich ein Ziel bietet, wie ein Campingplatz und andere touristische Attraktionen in der Nähe des Kanalendes. Dann könnte man zum Beispiel ein entspanntes Wochenende damit verbringen vom Zwenkauer See, über den Cospudner See, Floßgraben, Pleiße, Elsterflutbett, Weiße Elster, Karl-Heine-Kanal und den Lindenauer Hafen den Saale Elster Kanal zu befahren und die Tour mit einem Besuch im Einkaufszentrum Nova Eventis, das direkt am Kanal liegt, zu krönen oder nach einer Übernachtung am nächsten Tag wieder zurück zu kehren.
- Neben der Nutzung durch Hobbysportler könnten auch Ruderregatten auf dem Kanal veranstaltet werden, da er sehr breit und geschützt ist. Dies macht den Kanal weiter bekannt und zieht neben den **Sportlern** auch **Zuschauer** an. Die Voraussetzung für diese Nutzung sind das Vorhandensein von Steganlagen, Parkmöglichkeiten und Zugangswege.
- Bootsverleihe und Rundfahrten mit einem Motorboot machen den Kanal für Tagestouristen attraktiv. Dies könnte sowohl am Lindenauer Hafen als auch in Günthersdorf angeboten werden.
- Schließlich ist der Kanal nicht nur für Wassersportler attraktiv, sondern auch etwas für **Radfahrer** und **Spaziergänger**, wenn Wege und Ausflugziele vorhanden sind.
- Bootsfahrten sind für Kinder ohnehin interessant. Um speziell **Familien** anzusprechen sollten auch Spielflächen vorhanden sein.

Somit würde das Projekt viele Menschen dazu animieren sich draußen zu bewegen und obendrein entstehen so noch etliche Arbeitsplätze. Der Leipziger Nordwesten bietet bisher kaum Naherholungsmöglichkeiten wenn man von den gewöhnlichen vorhandenen Parks

absieht, so wird hier eine sinnvolle Ergänzung zum südlichen Neuseenland geboten. Außerdem würde sich so eine Wasserlandschaft zusammenhängend durch ganz Leipzig ziehen mit der Perspektive, dass in der Zukunft sogar eine Verbindung zur Saale möglich sein könnte.

Viele touristisch wertvolle Angebote (historische Bauten, Natur, Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie etc.) sind schon vorhanden, haben aber keine Anbindung oder werden als solche nicht wahrgenommen. Mit einem relativ kleinen Aufwand lassen sich solche Plätze zu Touristenmagneten umgestalten.

3.1 Anbindung an das Wasserstraßennetz in Leipzig

Der Kanal beginnt unmittelbar hinter der Lyoner Straße am Lindenauer Hafen. Ein Durchstich zum Hafen ist nach dem Ausbau des Lindenauer Hafens für 2018 angedacht[14]. Aus diesem Grund ist der Lindenauer Hafen als Ausgangspunkt für eine touristische Nutzung des Saale-Elster-Kanals zu betrachten und ich gehe kurz auf den begonnenen Ausbau ein.

3.1.1 Lindenauer Hafen

„In den vergangenen Jahren wurde das Areal für die neue Nutzung vorbereitet. Es wurden insbesondere für die Erschließung notwendige Grundstücke erworben und bestehende, teilweise marode Gebäude abgebrochen. Mitte 2011 fand bereits der erste Spatenstich zur Vorbereitung der Erschließung des Sanierungsgebiets „Zentraler Bereich Lindenauer Hafen“ statt. Der erste Spatenstich für den Kanaldurchstich (zum Karl-Heine-Kanal) fand im Herbst 2012 statt. Zeitgleich zum Kanalbau wird das neue Stadtquartier bis Ende 2013 verkehrs- und medientechnisch erschlossen. Die Kanalverbindung und die uferbegleitenden Freiflächen sollen bis Ende 2014 fertig gestellt sein.“ (Zitat Lindenauer Hafen - eine Vision wird Wirklichkeit[15])

Abb. 6 Lindenauer Hafen aus der Luft

[14] Auskunft von Frau Dr. Heymann, Vorsitzende des Vereins Wasser-Stadt-Leipzig e.V. vom 02.11.2012
[15] Informationsseite der Stadt Leipzig (http://www.leipzig.de/de/buerger/stadtentw/stadtern/gebiete/westen/hafen/)

Darüber hinaus bestehen auch schon Pläne für die Gestaltung des Lindenauer Hafens[16]. So ist geplant am Lindenauer Hafen eine Art Marina zu eröffnen, wie sie die Stadt Markkleeberg schon am Pier 1, am Cospudener See hat. Die Pläne beinhalten nicht nur Steganlagen mit Liegeplätzen für rund 200 Boote, sondern auch Kräne und Slipanlagen welche es ermöglichen auch größere Boote zu Wasser zu lassen. Darüber hinaus sollen auch Übernachtungsmöglichkeiten gegeben sein. Auch soll erreicht werden, das am Hafenbecken eine Werft gebaut wird. Der Hafen soll vom Wasser und vom Land aus ein attraktiver Anlaufpunkt für Touristen werden.

Abb. 7 schmaler Trampelpfad am Ufer (Blick von der Merseburger Straße).

Der Durchstich vom Karl-Heine-Kanal zum Hafenbecken würde die Anbindung des Lindenauer Hafens sowohl an die Innenstadt als auch an das südlich gelegene Neuseenland ermöglichen. Das touristische Potenzial würde dadurch um ein Vielfaches gesteigert werden.

Zu dem Lindenauer Hafen fahren die Straßenbahnlinien 15 und 8. Die Haltestelle „Saarländer Straße“ liegt etwas östlich von dem Hafenbecken, doch es gilt keinen langen Fußmarsch in Kauf zu nehmen. Mit dem Zug kann man an der Regionalbahnhaltestelle „Leipzig-Rückmarsdorf“ allerdings nur den Kanal erreichen. Um zum Hafen zu gelangen muss noch mindestens ein Kilometer zu Fuß bewältigt werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass im Zuge der weiteren verkehrstechnischen Erschließung die Anbindung optimiert wird. Parkplätze für PKW sind ebenfalls vorgesehen.

Die vorhandene Planung macht den Lindenauer Hafen zu einem optimalen Ausgangspunkt. Aus meiner Sicht ist dies für die touristische Nutzung des Saale-Elster-Kanals ausreichend. Zusätzlich sollte ein Bootsverleih seinen Standort erhalten, wie auch ein Anbieter von Rundfahrten. So kann von hier aus direkt eine Tour durch den Saale-Elster-Kanal gestartet werden.

[16] Stadt Leipzig - Dezernat Stadtentwicklung und Bau (Auszüge aus der Entwurfs- und Genehmigungsplanung)

Hier entstehen für die von mir geplante touristische Nutzung keine weiteren Kosten, da ohnehin ein Finanzierungskonzept der Stadt Leipzig vorliegt bzw. im Gespräch ist.[17]

3.2 Einsetzstellen

Im Moment ist es schwierig den Saale-Elster-Kanal selbst mit einem kleinen Kajak zu befahren, da es so gut wie keine Einsetzstellen gibt. Ich konnte mir selber ein Bild davon machen wie schwer es ist, in ein solches Gewässer zu wassern.

Mit der Anbindung an den Lindenauer Hafen wäre von Leipzig aus für eine passende Einsetzstelle gesorgt. Als weitere Einsetzstelle bietet sich die bestehende Steganlage des SC DHfK an.

3.2.1 Steganlage SC DHfK - Waldgebiet Burghausen

Ist man mit dem Boot auf dem sehr schönen Kanal unterwegs, besteht die Möglichkeit an der Steganlage des SC DHfK festzumachen und kurz zu verschnaufen. Die Benutzung für Wasserwanderer müsste abgesprochen werden[18] und ggf. auch die Bereitstellung der Sanitäranlagen durch den Verein. Des weiteren sollte die Möglichkeit, sich an einem kleinen Imbissstand zu erfrischen, gegeben sein. Ob man im Notfall auch auf dem Gelände des Vereins nächtigen kann, wäre abzustimmen. Die Kanu- oder Rudertour kann an dieser Stelle auch beendet werden, da Parklätze vorhanden sind und es hier möglich ist auszubooten und zu verladen.

Abb. 8 Bootshaus an der Steganlage des SC DHfK.

Man kann auch einen kleinen Spaziergang durch das nun vor einem liegende Waldstück unternehmen. Westlich des Ruderclubs bietet sich die Anlage von Spielplätzen und Picknickbereichen an, die auch direkt vom Wasser erreichbar sein sollten. Mit einer ca. zehn Meter breiten Steintreppe sollte die Böschung bis zum Waldrand überwunden werden. Wenn Regatten auf dem Kanal durchgeführt werden, könnte diese Treppe zusätzlich als Zuschauertribüne dienen. Über den Triftweg ist es möglich die Treppe und die Spielplätze

[17] Stand der Planung und Entwicklung gemäß den Informationen der Stadt Leipzig. http://www.leipzig.de/de/buerger/stadtentw/stadtern/gebiete/westen/hafen/index.shtml

[18] Ich habe versucht mit dem SC DHfK Kontakt aufzunehmen und dies zu erfragen, habe aber noch keine Antwort erhalten. Stand Januar 2013

mit dem Auto zu erreichen. Parkmöglichkeiten für PKW sollten geschaffen werden, so dass hier Ein- und Ausbooten möglich ist und Ausflüge auf und am Kanal hier ihren Ausgangspunkt haben können.

Die Kosten für den Bau eines Naturspielplatzes liegen grob geschätzt 45.000€. Hier wäre mein Vorschlag diese Spielplätze grundsätzlich in den Haushaltsplan einzubringen.

3.2.2 Steganlage Günthersdorf

Im Bereich Ausbauende des Kanals bei Güntherdorf fehlt bisher jede Einsetzstelle. Hier müsste eine neue Steganlage geschaffen werden. Im Kapitel 3.5 Touristenanlaufpunkt - Nova Eventis gehe ich genauer darauf ein.

3.3 Ausbau Rad-/Wanderweg

Der vorhandene Radweg ist über weite Strecken eher mit einem Trampelpfad zu vergleichen. Ein Ausbau würde die gesamte Strecke attraktiver machen.

Der ausgebaute Radweg würde dann am Lindenauer Hafen beginnen und den Namen „Elster-Saale-Kanal-Radweg“ bekommen. Da der Weg in Leipzig beginnt, wird auch die „Elster“ im Namen als Erstes genannt. Am Anfang des Weges sollte sich eine große Info-Tafel befinden, welche eine Karte und entsprechende Überblicksinformationen bietet. Um einen reibungslosen Verkehr in beide Richtungen zu ermöglichen, ist der gemeinsame Rad- und Gehweg 3 Meter breit zu gestalten und zu asphaltieren. Je nach örtlichen Gegebenheiten kann der Weg auch schmaler gehalten werden, die Mindestvorgaben von 2,00 m Breite (außerorts) und 2,50 m Breite (innerorts)[19] müssen jedoch eingehalten werden. Die Gestaltung des kombinierten Rad-/Wanderweges auf einer Seite des Kanals ist kostengünstiger als die bisherige Planung von zwei getrennten Wegen.

Der Weg sollte, so wie der jetzige Trampelpfad, in Ufernähe und auf der nördlichen Seite[20] des Kanals entlang führen. An den drei großen Dämmen[21] muss der Weg direkt auf den Dämmen verlaufen. Direkt am Kanal kann aus bautechnischer Sicht kein Weg entstehen, außerdem bietet der hochgelegene Dammkamm einen schönen Ausblick.

---

[19] Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 22. Oktober 1998 in der Fassung vom 17. Juli 2009 zu Absatz 4 Satz 2 II aa)

[20] Diese Seite empfiehlt sich, da hier die landschaftlich schöneren Abschnitte vorhanden sind.

[21] Günthersdorfer Damm: in der Umgebung Günthersdorf
Zschambertdamm: an der Unterquerung der Zschambert zwischen Burghausen und Dölzig
Dölziger Damm: in der Umgebung um Dölzig

Für Radfahrer und natürlich auch für die Bootsfahrer sind in den bewaldeten Bereichen nördlich des Kanals die schon im Kapitel 3.2.1. erwähnten Picknickmöglichkeiten zu errichten, welche ein entspanntes Rasten möglich machen. Für Kinder dürfen Spielgeräte nicht fehlen. Als mögliche Standorte schlage ich desweiteren den Bereich bei Günthersdorf (erreichbar durch die L185) vor.

3.3.1 Natur und Sehenswürdigkeiten am Rad-/Wanderweg

Brücken, parkartige Natur, waldige Abschnitte, Türme der Sperrtore - außerhalb von Leipzig bietet der Kanal sowohl für Spaziergänger, wie für Bootsfahrer einen hohen Erholungswert durch die Kombination von ruhiger Wasserfläche, Wald und Wiesen. Im Bereich der Stadt Leipzig befinden sich rechts und links des Kanals Kleingärten. Da sie um einiges höher liegen als der Kanal fallen sie nur wenig ins Auge. Hinter Leipzig-Burghausen befindet sich ein relativ großes Waldstück, welches der Kanal durchquert. Danach dominieren weite Felder mit wechselnden Kulturen die Kanalseiten.

Informationstafeln an den Kanal-Bauwerken (den Sperrtoren, der alten Schleuse, an Brücken und Unterführungen, sowie den Dämmen) tragen zur Attraktivität der Strecke bei. Eine Radtour von Leipzig entlang des Kanals kann so zu einem Familienausflug ins Grüne werden und man kann sich nebenbei mit der interessanten Geschichte des Kanals befassen.

3.3.2 Weiterführung bis Kreypau

In den Jahren, in denen der Kanal noch nicht bis zur Saale weitergebaut wurde, ist es aus Kostengründen nicht ratsam den Weg bis nach Kreypau, der Mündung in die Saale, zu bauen. Stattdessen sollte nur ein Schotterweg entlang der alten Kanaltrasse bis zum alten Schiffshebewerk bei Wüsteneutzsch führen. Die Bauruine der unvollendeten Schleuse ist in jedem Fall eine Besichtigung wert. Entsprechende Hinweistafeln sollten an dieser Stelle aufgestellt werden. Der Weg endet dort in die „Dorfstraße Wüsteneutzsch“. Nach Vollendung der Arbeiten an dem Schiffshebewerk sollte der Radweg bis zur Saale führen und in den „Saale Radweg“ münden, entsprechend asphaltiert und mit Infotafeln versehen werden.

3.3.3 Finanzierung des Rad- und Wanderweg

Ein Meter Rad-/Wanderweg (ohne Landkauf) kostet bei 1,5m Breite (zzgl. 0,5m Bankett) 123,30€ lt. einer Veröffentlichung des ADCF Kreisverbands Erfurt[22]. Bei einer Länge von zur Zeit 12 Kilometer kommt ein Betrag von rund 1,48 Mio. € zustande. Laut einer Infor-

[22] http://www.adfc-erfurt.de/EinMeter.html

mation des Ministeriums der Finanzen des Landes Sachsen-Anhalt zur Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten für Radwege gilt folgende Regelung: „Überregionale Radwanderwege und Radwege im Zusammenhang mit der Schaffung einer touristischen Infrastruktur sind über die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" (GA) bzw. über den Europäischen Fonds Regionale Entwicklung (EFRE) förderfähig. Entsprechende Maßnahmen werden beispielsweise bei der GA in der Regel zu 50% gefördert.“[23] An den restlichen Kosten beteiligen sich die anliegenden Kommunen, wobei zu berücksichtigen ist, dass ein Ausbau des Radwegenetzes ohnehin gewünscht und angezielt[24] ist.

Der SEK Förderverein e.V. könnte aus seinen fundierten Kenntnis der Geschichte Informationstafeln erstellen. Unter Umständen könnte eine Finanzierung dieser Tafeln über Werbung erfolgen. Wegweiser zu Restaurants und Hotels sollten von diesen gestaltet und finanziert werden. Die Beschilderung des Radweges ist ohnehin Sache der Städte und Gemeinden.

3.4 Gastronomie

Es befinden sich entlang des Kanals in den Ortschaften mehrere gastronomische Betriebe. Das Angebot von gut bürgerlicher Küche (Goldener Hirsch, Dölzig) über asiatische (Cocos „la asia“, Günthersdorf) und griechische Küche (Kreta, Leipzig-Burghausen) bis zu dem vielfältigen FoodCourt (Dr. Wok, McDonald, Pizza Hut, Borsalino Eiskaffee etc.) des Nova Eventis ist reichhaltig. Vom Kanal aus ist ein Weg von meist nur 300 bis 400 Metern zurück zu legen. Für einen Wassertouristen wie auch für Radwanderer sind diese Angebote zur Zeit jedoch kaum zu nutzen, denn ohne eine Detailkarte sind die Zugangswege kaum zu erkennen.

Aus diesem Grund sollten Hinweistafeln mit Entfernungsangaben den Weg zu nah gelegener Gastronomie wie auch zum Nova Eventis weisen.

3.5 Touristenanlaufpunkt - Nova Eventis

In unmittelbarer Nähe zu dem Ort Günthersdorf befindet sich das „Nova Eventis“. Mit 200 Geschäften und Restaurants,[25] 7.000 kostenlosen Parkplätzen und einem Kinderland zieht

[23] http://www.sachsen-anhalt.de/fileadmin/Files/KAP2.pdf
[24] 2012 wurden 2,3 Mio € von der Stadt Leipzig in den Ausbau des regionalen Radewegnetzes investiert. Der Ausbau der Radwege ist Teil des Entwicklungsplanes der Stadt. (Beitrag von Radio Mephisto vom 13.12.2012)
[25] http://www.nova-eventis.de/das-center/

das Nova Eventis viele Menschen an. Als größtes Mitteldeutsches Erlebnis- und Einkaufszentrum beherbergt es unterschiedlichste Geschäfte von Schuhläden bis zu Lebensmittelgeschäften, von der Modeboutiquen bis hin zum Spielwarenladen, von Dienstleistungsgeschäften und Elektroläden bis zum Sporthandel. Dabei ist das Zentrum sehr offen und erlebnisreich gestaltet. Als besondere Attraktionen sind noch ein Kino und der Indoorkletterwald zu erwähnen. Neben dem Einkaufszentrum beherbergt das Gewerbegebiet zudem noch IKEA, das Schwedische Möbelhaus.

Was aber nur wenige Besucher wahrnehmen: Quasi direkt vor der Haustür des Saaleparks befindet sich der Saale-Elster-Kanal.

Der Saale Park könnte ein Faktor werden, der dem Saale-Elster-Kanal noch mehr Besucher bescheren soll. Gleichzeitig bekommt das Nova Eventis noch mehr Besucher, was sich sehr positiv auf diesen Bereich auswirkt. Auf dem 5. Leipziger Seenlandkongress, am 14.02.2013, auf der „Beach and Boat“ in Leipzig begründete der Präsident des DKV´s (Deutscher Kanuverband), warum Kanutouristen ein wichtiger Wirtschaftsfaktor sind. Seinen Angaben zufolge investieren Kanutouristen 75% des für den Sport ausgegebenen Geldes in Einkaufsläden, Übernachtungsplätze, Gastronomie etc. Der Kanusport wird von Menschen von 7-70 Jahren ausgeübt, spricht also eine sehr große Bevölkerungsgruppe an. Die älteren Schichten dieser Gruppe legen auch immer mehr Wert auf Komfort. Dadurch geben sie auch mehr Geld für Hotels, Essen und Sonstiges aus. Das ist ein Anhaltspunkt dafür, dass Kanutouristen auf jeden Fall Angebote wie das Nova Eventis, Hotels und Gastronomie nutzen werden - ein weiteres Argument dafür, dass sich die Anbindung des Nova Eventis lohnt. Dadurch könnte der gesamten Region etwas zu Gute kommen. Doch dazu müssten verschiedene Voraussetzungen geschaffen werden:

3.5.1 Steganlage Günthersdorf

Es muss eine geeignete Ausstiegsstelle vorhanden sein, an der man aussteigen und die Boote liegen lassen kann. Platz genug und gute Anbindung findet sich auf der westlichen Seite der Kanal-Brücke der L185 (siehe Anhang Seite VI).

Die Steganlage könnte, wie in der nebenstehenden 3D-Zeichnung, konstruiert werden. Die Anlegestelle besteht, wie in der Zeichnung, aus einem feststehenden Steg. Der Steg sollte parallel zum Ufer gebaut werden, da er so von nahezu allen Seiten benutzt werden kann und ausreichend Platz für vorbeifahrende Boote lässt. Er sollte einen Mindestabstand von 8 Metern zum Ufer haben, was längerfristig liegenden Booten ermöglicht an der Innenseite des Steges festzumachen, während die nur kurzfristig haltenden Boote die Außenseite des Steges benutzen können. Der Steg selber muss, um genügend Booten Liegeplätze zu garantieren, mindestens 30 Meter lang sein. Natürlich sollte der Steg auch die Möglichkeit einer Verlängerung bieten, falls der Touristenansturm die Prognosen übersteigen sollte. Der Steg ist durch eine solide Metallplatte mit dem Festland verbunden. Über die Böschung muss eine in Stein gefasste Treppe gebaut werden. Um die schöne Atmosphäre zu verstärken kann man das Ufer mit Bäumen und Sitzbänken parkähnlich gestalten.

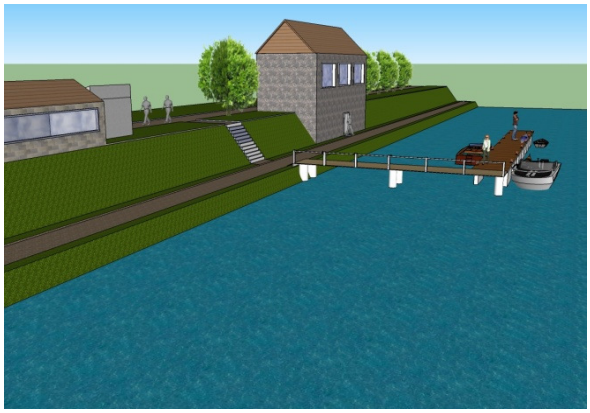


Abb. 9 Steganlage Günthersdorf
3D Grafik: Thomas Duesmann

Von der Steganlage sollte es einen guten und ruhigen Weg zum Nova Eventis geben (Siehe Wegekarte im Anhang, Abschnitt 1). Eine gute Möglichkeit ist, dass man zunächst einige Meter am Damm Richtung Osten geht und dann auf den Parkplatz trifft. Von dort gibt es einen zentral gelegenen Fußweg, der direkt in die Mitte des Nova Eventis führt. Die Wege sind bereits vorhanden. Jedoch ist es erforderlich, dass der Weg zum Parkplatz geschottert wird, da der Boden nach Regenfällen sehr schlammig ist. Eine weitere Gestaltung der Wege könnte von dem Betreiber des Einkaufzentrums Nova Eventis übernommen werden, so dass ein attraktiver Weg zum und vom Kanal geschaffen wird. So könnte das Nova Eventis nicht nur mit dem Indoor-Kletterwald werben sondern auch mit den Bootstouren.

Weil der Saalepark über 7.000 Parkplätze für Besucher verfügt, ist der Bau zusätzlicher Parkplätze nicht erforderlich.

Da Touristen, die an der Steganlage bei Günthersdorf anlegen, mit einer sehr hohen Wahrscheinlichkeit das Nova Eventis besuchen werden, kann damit gerechnet werden, dass das Einkaufszentrum einen Teil der Kosten übernimmt. Darüber hinaus rückfinanziert sich der Steg durch Liegegebühren längerfristig liegender Boote.

3.5.2 Bootsverleih/Bewachte Liegeplätze

Da das Nova Eventis ein echter Besuchermagnet ist, und viele Besucher zu erwarten sind, kann hier auch ein Bootsverleih ansässig sein. Dafür benötigt es einen oder mehrere Bootsschuppen. Die Bootshäuser sollten sich oberhalb der Böschung befinden. Über eine Bootsrutsche könnten die Boote[26] leicht zu Wasser gelassen werden. Östlich neben dem Steg könnten sich zudem noch 4 Wassergaragen befinden, welche auch zu dem Bootsverleih gehören und für die Motorboote genutzt werden.

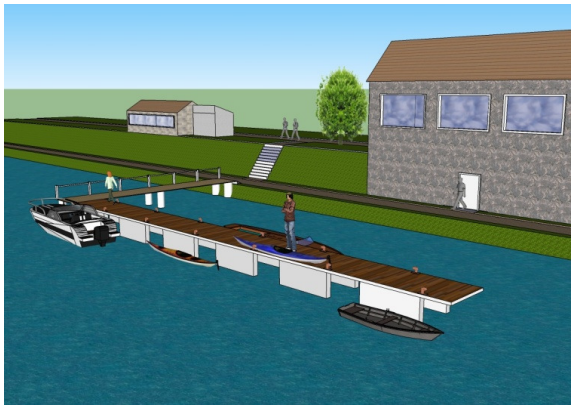


Abb. 10 Steganlage Günthersdorf
3D Grafik: Thomas Duesmann

Das Ambiente sollte anders gestaltet werden, als z.B. am Cospudener See, an dem es aussieht wie in einem norwegischen Dorf, denn am Kanal könnten moderne, weiße Häuser sehr gut passen, da sie das parkähnliche Umfeld verstärken.

Natürlich sollte es hier auch direkt am Wasser eine oder mehrere Imbissstände geben, in denen man sich erfrischen kann. Allerdings darf hier kein gastronomischer Schwerpunkt entstehen, da Konkurrenz zum Nova Eventis nicht wünschenswert ist.

3.5.3 Unterkünfte

Am Kanal direkt liegen keine Hotels oder Pensionen. Im Bereich Günthersdorf sind zwei Hotels in erreichbarem Umfeld. Einen Campingplatz[27], der zu Fuß erreicht werden könnte, gibt es nicht. Daher wäre ein Campingplatz sehr gut am neu entstehenden Wassertourismuszentrum Nova Eventis platziert. Auch an dieser Stelle kann man vorhandenes Potential nutzen. Gegenüber des Nova Eventis, auf der nördlichen Uferseite befindet sich der Sportverein „Blau-Weiß Günthersdorf“[28]. Dieser verfügt über Sanitäranlagen und kann somit gut in die Planung mit einbezogen werden. Direkt neben dem Verein befindet sich ein unbebautes Feld, welches als Zeltlagerplatz genutzt werden kann. Um zum Campingplatz zu gelangen, muss der Kanal nur mittels der vorhandenen Brücke überquert werden.

[26] Meine Empfehlung: Einer Kajak: Prijon Cruiser 430; Zweier Kajak: Prijon Capri 2; Kanadier: Lettmann Trapper 465

[27] Die nächsten Campingplätze liegen mehrere Kilometer entfernt in Kleinliebenau und am Auensee in der Nähe der Luppe.

[28] SV Blau-Weiß Günthersdorf e.V., Kötschlitzer Allee, 06237 - Leuna OT Kötschlitz

Wer ein Hotel bevorzugt, kann in rund 400 Metern Entfernung vom Steg im Holiday Inn[29] übernachten. (Siehe Anhang Seite VI)

Für den Campingplatz, den Bootsverleih und den Imbiss müssen private Investoren gewonnen werden.

3.6 Slippanlage an der Wendestelle hinter Günthersdorf

Weiter westlich vom „Nova Eventis“ befindet sich eine Wendestelle für Schiffe. Da an der Steganlage, die für Touristen und Wassersportler günstig liegt, aus Platzgründen keine Slippanlage gebaut werden kann, aber für größere Boote der Bedarf besteht, sollte dieser gedeckt werden. Die Wendestelle besteht aus einer südlichen Ausbuchtung des Kanals. Direkt an der Wendestelle, auf der südlichen Seite, ist ein Feld, auf dem die Slippanlage und entsprechende Parkplätze gut gebaut werden könnten. Dieser Komplex kann sehr gut an die Merseburger Landstraße angeknüpft werden. Somit würde auch verhindert werden, dass Boottransporte, die von der Autobahn kommen, durch die Siedlung fahren.

Mindestens zwei Slippanlagen (also zwei Bootswagen für große Boote mit Schienen ins Wasser) sind erforderlich um reibungslosen Slippverkehr zu gewährleisten. Auch ein Steg darf nicht fehlen. An ihm müssen jedoch maximal zwei Boote Platz finden, da der Steg nur zum Ein- und Aussteigen gedacht ist. Die gesamte Anlage muss natürlich wieder schön, modern und hell zu gestalten sein. Ein kleines Haus, in welchem sich ein Büro befindet, wird auch noch erforderlich sein, da das Wassern und Landen des Bootes gebührenpflichtig ist. Es sollte außerdem noch beachtet werden, dass sich auf westlicher Seite der Anlage vier große Häuser befinden, deren Bewohner in ihrem Wohlbefinden nicht beeinträchtigt werden sollten. Ob der Bebauungsplan eine derartige Nutzung vorsieht, müsste mit der Gemeinde Günthersdorf geklärt werden.

Da die Slippanlage individuell an das Relief angepasst geplant werden muss, ist es schwierig über Kosten Aussagen zu machen. Darüber hinaus fallen einmalige Kosten für den Geländekauf an. Die Gemeinde Günthersdorf sollte sich an den Kosten der Anlage beteiligen, da sie von dem Touristenansturm profitieren würde. Allerdings sollten auch Motorbootsverbände wie der Deutsche Motoryachtverband für eine Beteiligung gewonnen werden. Hierüber sollte auch ein Betreiber gefunden werden. Für das Wassern oder Landen von Booten werden Slippgebühren erhoben, welche einen Beitrag zur Rückfinanzierung leisten, wobei die laufenden Kosten wie Personal ebenfalls berücksichtigt werden müssen.

[29] Holiday Inn Leipzig-Günthersdorf, Aue Park Allee 3-5, 06237 - Leuna OT Kötschlitz

3.7 Weiterbau bis zur Saale und das Schiffshebewerk Wüsteneutzsch

Der Saale-Elster-Kanal Förderverein e.V. verfügt nicht über die Mittel den Kanal selber auszubauen und zu betreiben. Im Rahmen der Vereinsarbeit wurden Chancen und Visionen zur Nutzung des Kanals ausgearbeitet, die Grundlage für die konkrete Umsetzung sein könnten. Dirk Becker, Stellvertretender Vorsitzender des Fördervereins Saale-Elster-Kanal e.V. und Autor des Buches ‚Der Südflügel des Mittellandkanals': sagte dazu: „Wir sind dem Durchbruch zur Saale so nah wie noch nie"[30]. Das ist dem Erfolg der langjährigen und ausdauernden Arbeit der verschiedenen Interessensverbände[31] zu verdanken.

Der Verein arbeitet auf das Ziel der Anbindung an die Saale, der Entstehung des Schiffshebewerkes Wüsteneutzsch und neuer Arbeitsplätze und dadurch auf die touristische Aufwertung der gesamten Region Leipzig-Halle-Merseburg hin.

3.8 Anbindung an die Saale

Der durch Leipzig fließende Teil der Weißen Elster, und damit auch der Elster-Saale Kanal, liegen 22 Meter über dem Wasserspiegel der Saale. Der Höhenunterschied soll durch das Schiffshebewerk Wüsteneutzsch ausgeglichen werden. Natürlich kann man damit noch nicht in naher Zukunft rechnen. Außerdem steht das Bauvorhaben unter größter Kritik, da dafür immens viel Geld ausgegeben werden müsste (nach Kostenschätzungen rund 40 Millionen €[32]). Doch Potentialanalysen[33] haben ergeben, dass die hohen Baukosten sich aufgrund des Besucheransturms rückfinanzieren lassen würden. Über die genaue Planung zu dem Schiffshebewerk wurde bereits schon nachgedacht. Die nebenstehende 3D-Zeichnung von Dirk Becker[34] zeigt, wie die Touristenattraktion aussehen könnte. Durch das Bauwerk entstehen unter anderem auch noch neue Arbeitsplätze. Nach Hochrechnungen könnte das Werk Potential haben im Sommer ganztägig geöffnet zu sein. Es bleibt aber ein hohes Risiko, falls der Besucheransturm ausbleiben sollte. Ein ähnliches Schiffshebewerk befindet sich in Schottland. Das Falkirk Wheel überwindet sogar 25 Meter Höhenunterschied. Die

[30] Telefonat mit Dirk Becker vom 22.10.2012
[31] Vor allem sind zu nennen der Saale-Elster-Kanal Förderverein e.V. und der Wasser-Stadt-Leipzig e.V.
[32] Die Summe bezieht sich auf den Vorschlag für ein Schiffshebewerk von André Freitag, TU Dresden. Weitere Entwürfe liegen in der gleichen Preisklasse.
[33] 26.01.2013: Auszug der Potential Analyse der FH-Merseburg:
http://www.saaleelsterkanal.de/geschichtliches/geschichteteil5/gutachten-fh-merseburg/index.html
Potentialanalyse der Landschaftsarchitekten-Firma Därr/Halle, Großprojekt-Steuerer ICL/Leipzig und dem Tourismus-Experten Project M/Lüneburg:
http://www.saaleelsterkanal.de/geschichtliches/geschichteteil5/potentialanalyse-2012/index.html
[34] stellvertretender Vorsitzender „Saale-Elster-Kanal Förderverein e.V."

Situation damals in Schottland war die gleiche. Der Forth-and-Clyde-Kanal und der Union Kanal wurden geschlossen und verwahrlosten total. Später erkannte man das Potential, das aus den Kanälen hervorgeht. Durch ein Großprojekt wurden viele Bauteile restauriert und repariert und teilweise neu geschaffen. Heute hat das Falkirk-Wheel eine Erfolgsgeschichte hinter sich und kann als Beispiel für dieses Projekt in Deutschland verwendet werden, nicht zuletzt auch, weil die Probleme von beiden Projekten die gleichen waren[35].

Abb. 11 Vorschlag für das Schiffshebewerk von Dirk Becker als Computeranimation

Wenn es heißt, dass man dem Durchstich zur Saale so nah wie noch nie ist, dann heißt das nicht, dass man mit dem Durchstich in den nächsten 2-3 Jahren rechnen dürfe. Es ist schwer zu sagen, welche Kosten der Durchstich mit sich bringen würde. Man rechnet mit rund 106 Millionen €[36]. Bis jetzt besteht auch nicht genügend Unterstützung seitens der Länder und Kommunen, Großinvestoren fehlen ebenfalls. Von daher kann man nicht mit Bestimmtheit sagen, in wie vielen Jahren man ohne Hindernis auf dem Wasserweg von Leipzig zur Saale fahren kann und aus diesem Grund habe ich dies auch nicht in meine Planung einbezogen.

4 Chancen nach vorne

Die Chancen zur kurzfristigen Anbindung an die Saale stehen für den Saale-Elster-Kanal eher schlecht, da der Bund, dem der Kanal gehört, keinerlei finanzielle Mittel bereitstellt und auch zur Zeit kein Interesse an der Fertigstellung des Kanals und damit der touristischen Nutzung hegt. Der Förderverein des Saale-Elster-Kanals formuliert auf seiner Internetseite[37] eine Vision, wie die Fertigstellung gemeistert werden könnte. Demnach kann das Projekt nur durch eine Co-Finanzierung der beiden Länder, des Bundes und der EU erfolgen.

[35] http://www.saaleelsterkanal.de/ueberuns/schottland09/index.html
[36] Schätzung des Saale Elster Kanal Förderverein e.V., Veröffentlichung des Vorstands vom 16.01.2013
[37] http://www.saaleelsterkanal.de/geschichtliches/vision2025/index.html

Die mangelnde grundsätzliche Befürwortung des Projektes ist ein weiterer Grund, warum die Chancen für das Projekt eher schlecht stehen. Viele zweifeln an dem Sinn des Projektes, da Land, Bund und EU verschuldet sind. Das Projekt wird dadurch schnell abgelehnt, obwohl man m.E. durch eine eingehende Beschäftigung mit dem Thema zu einem anderen Schluss kommen könnte. An Arbeitskräften mangelt es jedoch in der Region nicht. Leipzig ist eine Stadt mit einer Arbeitslosenquote von 12%[38]. Auch in Sachsen Anhalt gibt es genügend Arbeitssuchende. Die vielen Arbeitsplätze, die durch die Bauarbeiten zur touristischen Erschließung am Kanal kurzfristig entstehen werden und durch den Betrieb langfristig erhalten blieben, würden den Arbeitsmarkt beleben. Da es sich in einigen Bereichen um Arbeiten handelt, die angelernte Arbeitskräfte ausführen können, wie zum Beispiel als Bedienung in einem Restaurant, als Ordnungshüter oder zum Teil als Aufseher an dem Schiffshebewerk Wüsteneutzsch, ist durchaus ein Vorteil für Arbeitsuchende gegeben und sie könnten so ein Teil des Erfolges am Saale-Elster-Kanal werden.

Laut Saale-Elster Kanal Förderverein sei das einzig wirkliche Hindernis gegen den aus- und Weiterbau des Kanals die Politik.[39] Doch auch hier erreicht das Projekt mehr und mehr an Unterstützung. So versicherte Michael Witfer (Mitglied des Saale-Elster-Kanal Förderverein e.V.) der LVZ, dass sowohl Schkeuditz als auch die Stadt Leuna dem Weiter- und Ausbau des Kanals ihre grundsätzliche Unterstützung zugesichert haben.[34] Heiko Rosenthal, Umwelt-Bürgermeister der Stadt Leipzig, erwartet im März oder April, dass der Stadtrat über die grundsätzliche Bereitschaft der Unterstützung des Projektes abstimmen wird. Er selber meint, dass eine Finanzierung durchaus möglich sei. Allerdings muss nachgewiesen werden können, dass das Projekt auf viele Bereiche positive Auswirkungen habe.[40] Auf der „Beach and Boat“ 2013 in Leipzig war das Thema des Hauptvortrages auf dem Seenland-Kongress „Ein Schiffshebewerk für den Saale-Elster-Kanal - Schiffe bewegen, Besucher anziehen: Machbarkeit und internationale Beispiele“. An dem Kongress nahmen Unternehmer gleichsam wie Lobbyisten und Politiker teil. Das macht die Wichtigkeit deutlich.

[38] Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Januar 2013
[39] Aussage im Gespräch mit einem Vertreter des Saale-Elster-Kanal Fördervereins am 14.02.2013 auf der „Beach and Boat“, Leipzig
[40] Informationen aus der LVZ, Mittwoch, 13. Februar 2013, Seite 19 LEIPZIG Artikel: „Neue Modelle für ein Schiffshebewerk“

4.1 Sukzessive touristische Erschließung

Die Chancen für einen Ausbau nach dem von mir entworfenen Konzept, wie es in dieser Arbeit beschrieben wurde, stehen meines Erachtens besser. Der Unterschied ist, dass die auszugebenden finanziellen Mittel sich dabei in Grenzen halten. Das Konzept funktioniert bereits, wenn der Durchstich zur Saale noch nicht erfolgt ist. Nach dem Durchstich können die touristischen Bauteile ausgeweitet auf die gesamte Strecke werden.

Die Finanzierung des gesamten Projektes würde auf den jeweils zuständigen und daraus profitierenden Investor aufgeteilt werden. Wie in den entsprechenden Kapiteln dargestellt, handelt es sich hierbei um überschaubare Summen.

4.2 Schlussfolgerung

Nach dieser umfassenden Betrachtung und Planung der touristischen Nutzungsmöglichkeiten des Saale Elster Kanals ist offenbar geworden, dass das gesamte Areal um den Kanal ein großes touristisches Potential hat.

Die Kosten, aufgrund derer die Weiterentwicklung und der Weiterbau des Kanals oft abgelehnt werden, könnten sich durch die vielen Einnahmestellen (Restaurants, Kiosk, Museen, Denkmalsführungen, Bootsverleihe, Bootsfahrten, Hotels, Campingplätze, Parkplatzgebühren, Slippgebühren etc.) am Kanal rückfinanzieren lassen. Außerdem bietet mein Konzept eine weniger kostenintensive Erschließung bis zur Wendestelle an. Durch Steuern rentieren sich auch die Investitionen von Bund und Ländern. Viele Arbeitslose werden hier einen neuen Job finden, an dem sie gerne arbeiten. Auch hier fließt Geld zurück in den Haushalt von Bund, Ländern und Gemeinden.

Nicht zuletzt soll der Kanal als Erholungszentrum für Menschen aus der Region, aber auch für Besucher der Stadt Leipzig, dienen. Man kann die Natur am Wasser erleben, sportlich mit einem Ruder- oder Paddelboot den Kanal erkunden, Shoppen gehen, Essen gehen oder über die Geschichte des Kanals sehr viel über Infotafeln, durch Denkmäler und Museen erfahren. Der Kanal wäre eine sehr gute Werbung für Leipzig.

Nähert man sich auf dem Kanal von Güntherdort aus der Stadt Leipzig, so taucht in der Ferne schon das Touristenzentrum Lindenauer Hafen auf. Ohne ein einziges Hindernis gelangt man in den Karl-Heine-Kanal, vorbei an alten Fabrikgebäuden fährt man Richtung Stadtkern zu der Weißen Elster.

Der Kanal würde für Wasser-, Rad- und Wandertouristen ein wichtiges Argument sein, Leipzig zu besuchen und die Gäste beim Besuch von Günthersdorf aus kommend herrlich auf die Stadt einstimmen.

Es ist tatsächlich möglich auch durch verhältnismäßig kleinen Aufwand ein Naherholungsgebiet in einer ganz neuen Qualität zu schaffen. Dies ist bereits möglich, wenn der Durchstich zur Saale noch nicht erfolgt ist. Der Beweis wurde erbracht, dass das Projekt durch die Mischung von vorhandenem Potenzial, verbunden mit neuen Ideen für die gesamte Region Leipzig-Halle-Merseburg eine große Bereicherung sein wird.

5 Anhang

Bild- und Kartenmaterial

Anhang 1 Bilder der Kanal Befahrung

Anhang 2 Karte zur Planung Lindenauerhafen

Anhang 3 Karten zur eigenen Planung

Quellen- und Literaturverzeichnis

Selbstständigkeitserklärung

Anhang 1: Bilder Saale-Ester-Kanal vom

Kanalende bei Leipzig, Speichergebäude des Lindenauer Hafens

Blick Richtung Leipzig von Merseburger Straße, am Horizont: Speichergebäude des Lindenauer Hafens

Treppe auf nordöstlicher Seite der Merseburger Straßenbrücke

Geeignete, provisorische Einsetzstelle unter der Merseburger Straßenbrücke

Miltitzer Straßenbrücke, im Hintergrund Fußgängerbrücke am Pappelweg

Steganlage des DHfK Abt. Rudern bei Burghausen

Fußweg am Saale-Elster-Kanal

Eine bis zum Wasser reichende Treppe auf der Südlichen Seite des Kanals, allerdings zu schmal um als Ein– bzw. Aussetzstelle genutzt zu werden.

Östliches Sperrtor am westlichen Ende des Waldgebietes zwischen Burghausen und Dölzig

Östliche Sperrtore des Saale-Elster-Kanals

Blick abends von der Straßenbrücke der L185 Richtung Osten

Anhang 2: Gewässeranbindung Lindenauer Hafen

Anlage 3: Karten zur touristischen Erschließung

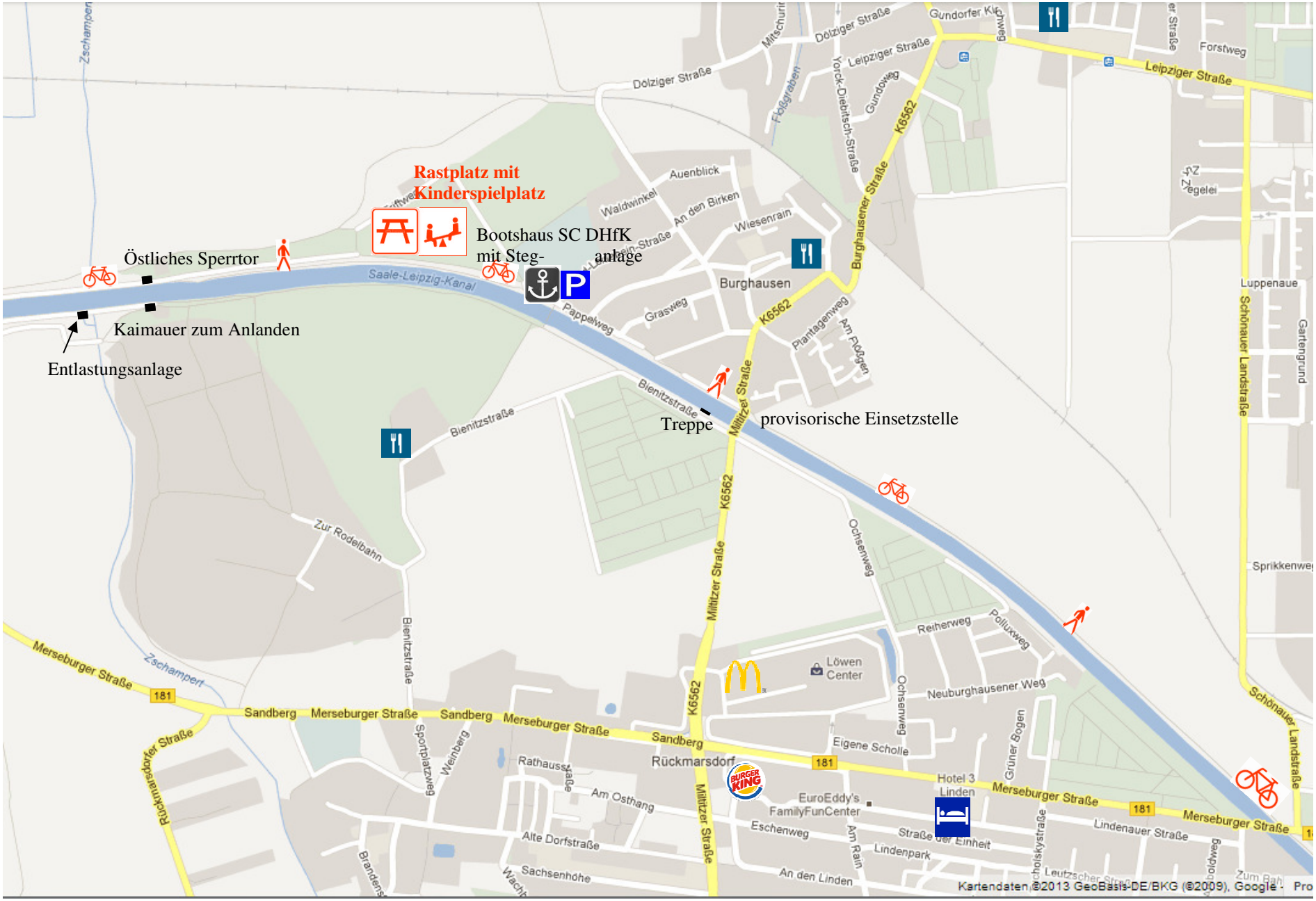
Erster Abschnitt: westliches Ende bis Autobahn Brücke A9

Vorhandene Gegebenheiten: schwarz
Planungsvorschläge: orange

Zweiter Abschnitt: Gewerbegebiet Dölzig bis Zschambertdamm

Vorhandene Gegebenheiten: schwarz
Planungsvorschläge: orange

Dritter Abschnitt: Zschambertdamm bis Merseburger Straße



Vorhandene Gegebenheiten: schwarz
Planungsvorschläge: orange

Vierter Abschnitt: Merseburger Straße bis Karl-Heine-Kanal

Vorhandene Gegebenheiten: schwarz
Planungsvorschläge: orange

© Thomas Duesmann

Quellen-/Literaturverzeichnis

Literatur

Wolfram Sturm, Leipzig und seine Schiffskanäle - Eine historische und städtebauliche Studie (Herausgeber: PROLEIPZIG 1998)

Auszüge aus Dirk Becker, Der Südflügel des Mittellandkanals (Projekte-Verlag Cornelius; 1.Auflage Januar 2009)

Neue Modell für ein Schiffshebewerk, LVZ vom 13.02.2013, Seite 19

„Der Touristische Gewässerverbund Leipziger Neuseenland“, Herausgeber: Grüner Ring c/o Stadt Leipzig, Dezernat Umwelt, Ordnung, Sport und Zweckverband Kommunales Forum Südraum Leipzig, Leipzig, Januar 2012

Internetseiten

http://de.wikipedia.org/wiki/Elster-Saale-Kanal - 15.10.2012.

http://de.wikipedia.org/wiki/Elster-Saale-Kanal#cite_note-2 - 15.10.2012

http://elstersaalekanal.de/geschichtliches/index.html - 24.11.2012

http://elster-saale-kanal.net - 15.10.2012

http://klassischekartoffelkonzerte.de/2012/08/warum-verweigert-die-stadt-leipzig-nukla-grundrechte-im-auwald/ - 15.10.2012

http://klassischekartoffelkonzerte.de/2012/09/sicherheit-und-ordnung-auf-leipziger-gewassern-immer-wieder/ - 15.10.2012

http://maps.google.de/maps?hl=de&tab=wl - 26.10.2012 und 12.02.2013

http://mephisto976.uni-leipzig.de/nachrichten/anzeigen/ausbau-der-leipziger-radwege.html - 06.03.2013

http://rudern.scdhfk.de/index.php?option=com_content&view=article&id=284&Itemid=30 - 01.11.2012

http://www.adfc-erfurt.de/EinMeter.html - 06.03.2013

http://www.amazon.de/Der-S%C3%BCdfl%C3%BCgel-Mittellandkanals-Magdeburg-Merseburg/dp/3866346093/ref=sr_1_1?ie=UTF8&qid=1351807600&sr=8-1 - 16.10.2012

http://www.anglerverband-leipzig.de/angeln-beim-avl/gewaesserverzeichnis.html?action=detail&gewaesserid=30&PHPSESSID=8u469r0aalkacfolap6umdu8u3 - 20.01.2013

http://www.boehlitzehrenberg.de/downloads/e-s-k.pdf - 18.10.2012

http://www.bund-leipzig.de/ - 15.10.2012

http://www.dmyv.de/ - 06.03.2013

http://www.gewaesserverbund.de/gewaesserverbund/diestadtdiekultur.html - 13.02.2013

http://www.grunwald-grunwald.de/projekt313.html - 06.03.2013

http://www.holidayinn.com/hotels/de/de/leuna---ot-koetsch/lejgd/hoteldetail 12.02.2013

http://www.leipzig.de/de/buerger/stadtentw/stadtern/gebiete/westen/hafen/ - 27.01.2013

http://www.leipzig.de/de/buerger/stadtentw/stadtern/gebiete/westen/hafen/gestern-und-heute-24108.shtml - 05.01.2013

http://www.leipzig-heymann.de/index.php?e1=16&lang=1 - 01.11.2012

http://www.leuna-stadt.de/guenthersdorf/vereine.html - 12.02.2013

http://www.l-iz.de/Politik/Region/2012/09/Synergien-des-Projekts-Elster-Saale-Kanal-43901.html - 11.02.2013

http://www.lvz-online.de/leipzig/citynews/leipzigs-umweltbuergermeister-elster-saale-kanal-kommt-fruehestens-in-zehn-jahren/r-citynews-a-146002.html - 11.02.2013

http://www.lvz-online.de/nachrichten/mitteldeutschland/analyse-bescheinigt-elster-saale-kanal-positive-effekte--umsetzung-kostet-106-millionen-euro/r-mitteldeutschland-a-125693.html - 27.01.2013

http://www.nabu-leipzig.de/index.php?option=com_content&view=article&id=159&Itemid=60 - 15.10.2012

http://www.nova-eventis.de/das-center/ - 12.02.2013

http://www.oekoloewe.de/Leipziger-Auwald.html - 15.10.2012

http://www.saaleelsterkanal.de/downloads/lvz_2012-03-06.pdf - 15.10.2012

http://www.saaleelsterkanal.de/geschichtliches/geschichteteil1/index.html - 24.11.2012

http://www.saaleelsterkanal.de/geschichtliches/geschichteteil5/gutachten-fh-merseburg/index.html - 12.01.2013

http://www.saaleelsterkanal.de/geschichtliches/geschichteteil5/potentialanalyse-2012/index.html - 12.01.2013

http://www.saaleelsterkanal.de/geschichtliches/vision2025/index.html - 12.02.2013

http://www.sachsen-anhalt.de/fileadmin/Files/KAP2.pdf - 06.03.2013

http://www.wasser-stadt-leipzig.de/de/kanal_durchstich.asp - 15.10.2012

http://www.wasser-stadt-leipzig.de/de/ziele.asp - - 18.10.2012

Verzeichnis Bildquelle und Rechte

Abb. 1	Dirk Becker
Abb. 2	Saale-Elster-Kanal Förderverein e.V.
Abb. 3	Saale-Elster-Kanal Förderverein e.V.
Abb. 4	Leipzig am Wasser.de
Abb. 5	Thomas Duesmann
Abb. 5	Henry Pfeifer
Abb. 6-10	Thomas Duesmann
Abb. 11	Dirk Becker
Anhang 1	Aufnahmen im Anhang Thomas Duesmann
Anhang 2	Grunwald & Grunwald GbR, Architektur und Städtebau, Leipzig
Anhang 3	unter Verwendung von Kartenmaterial von Google Maps ausgearbeitet von Thomas Duesmann (mit Einfügung eines Ausschnitts aus der Karte aus Anhang 2)

Selbständigkeitserklärung

Ich erkläre, dass ich die Facharbeit selbständig und ohne fremde Hilfe angefertigt und keine anderen als die im Literaturverzeichnis angeführten Quellen und Materialien benutzt habe. Alle Stellen, die dem Wortlaut oder dem Sinne nach anderen Werken entnommen sind, wurden durch Angabe der Quellen als Entlehnung kenntlich gemacht.

Leipzig, 21. Apr. 2013