

Der unvollendete Saale-Leipzig-Kanal (SLK) – Wie weiter auf der Grundlage des fachlichen Impulses nach der WCC?

Der SLK mit seiner spannenden Geschichte, seiner exponierten, Ländergrenzen überfließenden Lage in der Landschaft, seinem abrupten Ende bei Zschöchergeren, der beeindruckenden Schleusenruine Wüsteneutzsch und dem ungewissen Fortgang seines Seins stand im Mittelpunkt zweier Exkursionen und dreier sehr gut besuchter Vorträge zur World Canals Conference 2022 (WCC 2022). Der Schwung der WCC 2022 und die Ermutigung durch die internationalen Gäste für die Vollendung dieses Projektes sollten zu weiteren Schritten führen.

1 Die Vorgeschichte

Die Idee zum Bau des SLK reicht bis ins 12. Jahrhundert zurück. Schon Otto der Reiche von Meißen, 1125 – 1190, der Leipzig im Jahr 1165 das Stadt- und Marktrecht verlieh, sprach sich für eine Anbindung der Stadt Leipzig an die Binnenwasserstraßen und letztendlich zum Meer 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 z. B. Planungen für Wasserstraßenverbindungen von Leipzig zur Elbe bei Strehla, von Leipzig zur Oberelbe mit einer Anbindung an den geplanten Elbe-Spree-Kanal, von der Elster bis Dessau – Wallwitzhafen und auch von Leipzig bis zur Elbe bei Aken. All diese Kanäle waren für 200 bis 500 t-Schiffe ausgelegt, sehr teuer, äußerst anspruchsvoll an die technische Bauausführung und somit nicht realisierbar (**Bild 1**).

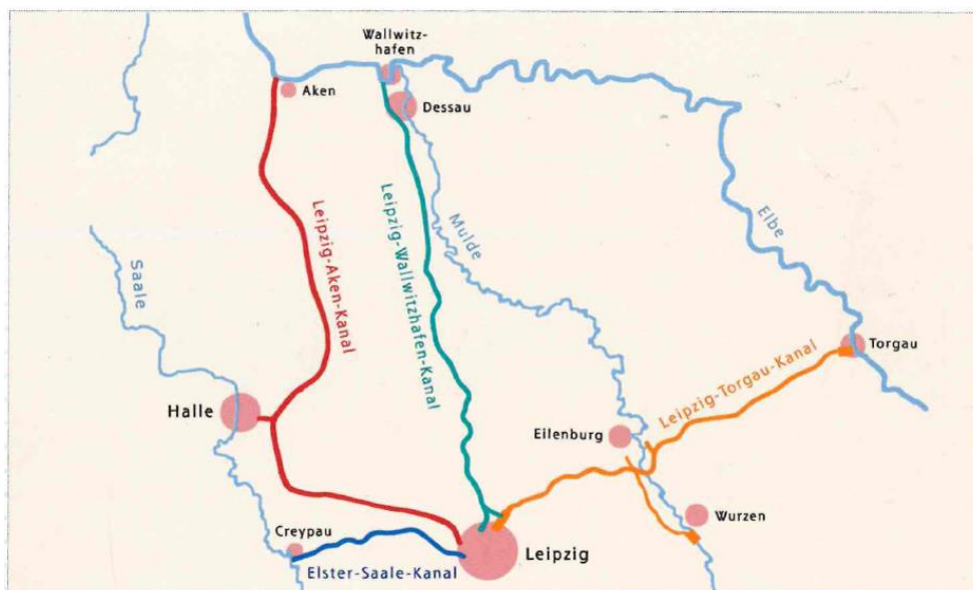


Bild 1

Das einzige in die Realität umgesetzte Kanalprojekt ist das des Karl-Heine-Kanals. Herr Dr. Ernst Carl Erdmann Heine, einer der bedeutendsten Leipziger Industriepioniere, entwickelte die vom Wasserbauinspektor Georgi aus Leipzig erstmals geäußerte Idee einer Anbindung

der Elster an die Saale bei Kreypau weiter und finanzierte die ersten 2,5 Kilometer dieses Kanals aus eigenen Mitteln.

Der Bau des Karl-Heine-Kanals ist im engen Zusammenhang mit der Erschließung des Geländes und des damaligen Dorfes Plagwitz als Industrie- und Wohngebiet zu sehen. Zur Verwirklichung des Kanalprojektes kaufte Carl Heine zwischen 1854 und 1865 rund 92 ha landwirtschaftliche Nutzflächen. Die Errichtung eines Kanals zur Saale diente zur verkehrstechnischen Anbindung der geplanten Industriestandorte. Einen weiteren Grund für den Kanalbau sah Carl Heine in der Gewinnung von Sanden und Kiesen, die beim Aushub des Kanalbettes für die weitere Trockenlegung der Grundstücke bei Plagwitz eingesetzt werden konnten.

Im Zeitraum von 1855 bis 1869 wurden insgesamt rund 300.000 m³ Füllmaterial aus der Kanalrinne gewonnen und unter anderem im Waldstraßenviertel und in der Elsterstraße in Leipzig aufgeschüttet.

Die Arbeiten am eigentlichen Kanal, der bis zur Saale 24 Kilometer lang sein sollte, begannen im Jahre 1856 und endeten 1893 (**Bild 2**). Carl Heine starb bereits 1888 und die von ihm gegründete Westend-Baugesellschaft führte den Kanalbau auf eigene Kosten bis 1893 weiter. Aus Mangel an finanziellen Mitteln wurde das Kanalprojekt vorerst eingestellt. Somit überspannte die 1898 fertiggestellte Luisenbrücke bis zur Fertigstellung der Gewässerverbindung des Karl-Heine-Kanals zum Lindenauer Hafen im Jahr 2015 nur Wege und zeitweise auch eine Anlage für von Pferden gezogene Loren.



Bild 2

Erst mit dem Bau des SLK ab 1933 und den gegenwärtigen Bestrebungen, den Karl-Heine-Kanal an den SLK anzubinden, kam wieder Leben in Heines ursprüngliche Vision. Der Bau des SLK sollte damals rund 87 Mio. Reichsmark kosten und war für 1000 t-Schiffe mit 2 m Tiefgang konzipiert. Aufgrund des Abzuges der Kanalbaukräfte im Zuge des 2. Weltkrieges kam das Kanalprojekt 1942 zum Erliegen (**Bild 3**). Im Ergebnis gab es den 2,6 Kilometer langen Karl-Heine-Kanal, den Lindenauer Hafen ohne Wasseranschluss und den elf Kilometer langen gefluteten SLK ohne Anbindung an die Saale (Fehlstück 7,9 Kilometer) sowie circa sieben Kilometer modelliertes Kanalbett.



Bild 3

2 Der Umgang mit dem SLK nach der Wende

Nach dem Krieg wurden die Bauarbeiten am Kanal nicht fortgeführt, obwohl es derartige Bestrebungen zu DDR-Zeiten gab. Es gelang allerdings nie, Gelder in den 5-Jahres-Plänen dafür bereitzustellen.

Gleich nach der Wende gab es Gutachterverfahren, die eine Fortführung der Baumaßnahme am SLK und am Lindenauer Hafen mit dem Ziel der Wiederaufnahme des Güterfrachtverkehrs zu prüfen hatten. Sowohl 1991, als auch 2011 bescheinigten Gutachter, dass eine Fortführung der Baumaßnahmen für den Güterfrachtverkehr nicht nachgefragt und damit nicht wirtschaftlich ist.

Somit blieben zunächst nur städtebauliche und touristische Nutzungen als Optionen übrig.

Seit 1998 liefen die Planungen für die Gewässerverbindung vom Karl-Heine-Kanal zum Lindenauer Hafen. Die genehmigten Pläne wurden durch die Bewerbung für die Olympischen Spiele 2012 nochmals stark in ihrer Struktur geändert. Aus der an einen natürlichen Flusslauf angelehnten Planung wurde eine stark städtebaulich geprägte Ausformung des Kanalverlaufes entwickelt, um im Lindenauer Hafen das Olympische Dorf effektiv ansiedeln zu können. Die Sportler wären somit auf dem Wasserweg zu einigen der Sportstätten gelangt (**Bild 4**).

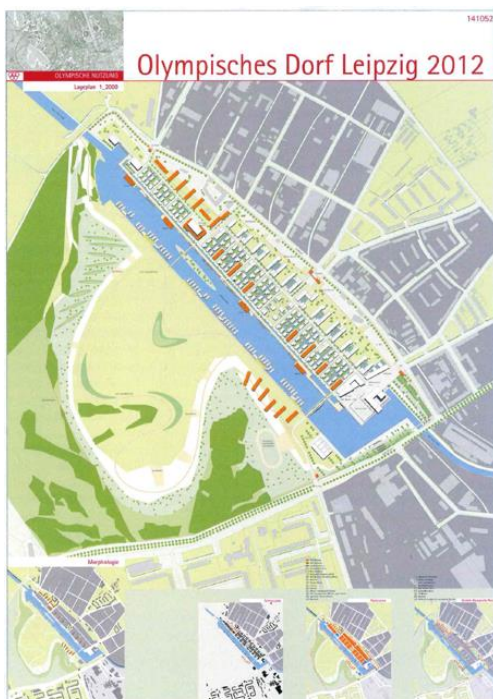


Bild 4

Das Aus für Olympia kam, aber die Pläne für die Anbindung blieben bestehen. Das 2005 bis 2007 erarbeitete Wassertouristische Nutzungskonzept für das Leipziger Neuseenland bestätigte die Notwendigkeit der Anbindung des Karl-Heine-Kanals an den Lindenauer Hafen, den SLK an die Saale, um tourismuswirtschaftlich national und international punkten zu können und maßgebliche regionalplanerische Effekte zu erzielen.

2008/2009 gab es Gutachterverfahren, die den Gesamttraum des Lindenauer Hafens betrachteten, so neben der Wasserfläche auch die umliegenden Industrie- und Brachflächen. Der Lindenauer Hafen wurde zu einem der wichtigsten Zukunftsprojekte Leipzigs. Die Idee, den zentralen Bereich des Lindenauer Hafens als multifunktionales, 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.

So wurde seit 2013 die Gewässerverbindung vom Karl-Heine-Kanal zum Lindenauer Hafen als auch das Wohngebiet am Lindenauer Hafen entwickelt und gebaut. Seit 2015 hat der Lindenauer Hafen die Anbindung an den Karl-Heine-Kanal und somit den Wasserweg in die Stadt Leipzig hinein bis zum Stadthafen.

3 Die Potentiale des SLK

a) Regionalentwicklung/Tourismus/Strukturwandel

Sehr umfassende und fachlich belastbare Studien zu den Potentialen der Anbindung des SLK an die Saale (2012) und zu den ersten Schritten zur Inwertsetzung des Kanals im gegenwärtigen Zustand (2018) belegen die möglichen herausragenden Effekte einer Anbindung des SLK an die Saale für die Regionalentwicklung. Hier bedarf es der Gesprächsbereitschaft und des Willens der einschlägigen Akteure auf Bundes-, Landes- und kommunalen Ebenen, einen Entwicklungsweg zu erarbeiten und sich darauf zu verständigen.

Die vorliegenden, von den Kommunen in Sachsen und Sachsen-Anhalt beauftragten Studien und Analysen – gefördert durch beide Länder – verdeutlichen aber auch die wirtschaftlichen Potentiale für die Tourismuswirtschaft – und dies nicht nur für die mitteldeutsche Region (**Bild 5**).

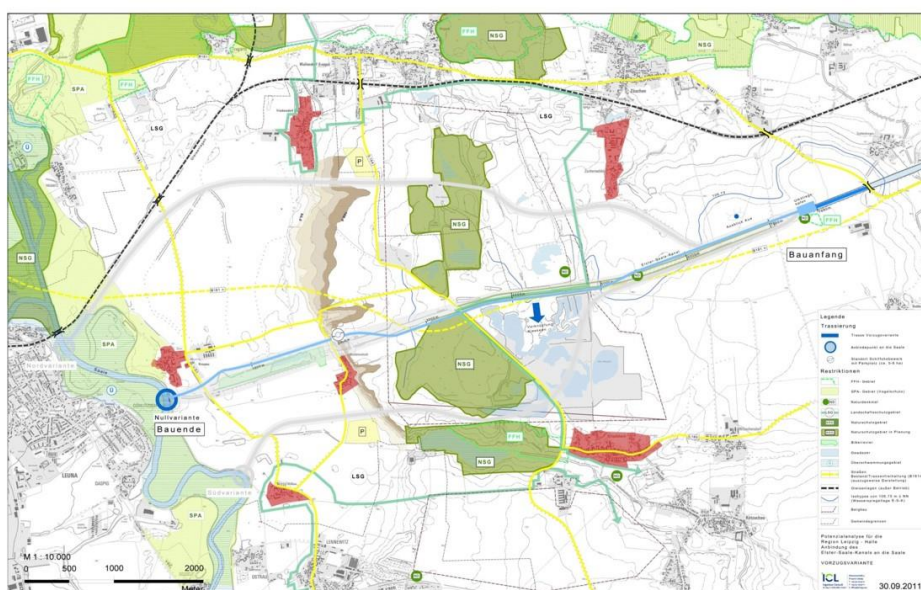


Bild 5

Weiterhin steht der Kohleausstieg bevor. Nach dem Strukturbruch 1990 befindet sich das Mitteldeutsche Revier nun im Strukturwandel. Neue, innovative sowie dauerhafte Arbeits- und Ausbildungsplätze sind unentbehrlich, um die Attraktivität der Region nachhaltig zu sichern. Die Tourismuswirtschaft kann dazu beitragen. Ein vollendeter SLK mit Schiffshebewerk bildet dafür eine Grundlage. Verwiesen sei in diesem Zusammenhang auf den Vortrag des Präsidenten des Bundesverbandes Wassersportwirtschaft e. V., Herrn Robert Marx, im Rahmen der WCC 2022 (siehe www.wccleipzig2022.com).

Mit ihrem sehr erfolgreichen maritimen, wirtschaftlichem und technischem (Bildungs-) Konzept für das spektakuläre Rotationsschiffshebewerk in Falkirk (Falkirk-Wheel) sind die schottischen Kolleginnen und Kollegen Vorbild. Im Rahmen der WCC 2022 sicherten sie ihre fachliche Unterstützung und Beratung für eine nachhaltige Regional- und Tourismusentwicklung sowie eine technische, sich wirtschaftlich tragende, Überwindung des Höhenunterschiedes von 22 Metern zwischen Saale und SLK zu.

b) SLK und Klimawandel

In den auf die WCC 2022 hoffentlich zeitnah folgenden Gesprächen zwischen Bund, Ländern und Kommunen sollte auch dessen mögliche Bedeutung für Klimaschutz und Klimaanpassung mitdiskutiert werden. Das wassertouristische Konzept für die Fertigstellung des SLK sollte auch klimatische Veränderungen berücksichtigen, indem es zum Beispiel im Fall einer Starkregenprognose den Wasserstand im Voraus absenkt, um für das erwartete Hochwasser zusätzliche Aufnahmekapazität bereitzustellen. Zeiten mit geringer Niederschlagsmenge könnte der Kanal wiederum mit einem klimaangepassten Schiffshebewerk begegnen, welches einen äußerst minimalen Wasserbedarf hat und welches die Anzahl der Hebungen zugunsten der Wasserersparnis auch reduzieren kann. Auch Hydrothermie könnte geprüft werden, um bei Eignung ganzjährig energetische und touristische Effekte (z. B. Versorgung anliegender Wohn- und Gewerbegebiete, Eislauf in Abschnitten des SLK) zu erzeugen und miteinander zu vernetzen.

Die Fertigstellung des Kanals könnte eine Neuinterpretation der maritimen Historie darstellen und sich zu einem Musterbeispiel der erlebbaren Multifunktionalität von Binnenwasserwegen entwickeln.

c) Die Entdeckung und Erlebbarkeit der Kanäle durch gewässerbegleitende Fahrradwege

Die Erfahrung lehrt, dass ein schrittweises Vorgehen – angepasst an die Optionen der jeweiligen zeitlichen Epoche – Erfolg versprechen kann. So hat die Stadt Leipzig beispielsweise in den 1990er Jahren den Karl-Heine-Kanal - als Bestandteil des zukünftigen SLK - entschlammt und einen begleitenden Radweg gebaut. Das bis dahin vermüllte und nicht wahrgenommene Gewässer erhielt eine völlig neue Bedeutung. Einladend strahlte es in das gewerblich geprägte Umfeld aus, so dass sich das gesamte, den Kanal umgebende, Stadtquartier schnell und in höchster Qualität entwickelte. Leben und Arbeiten am Wasser, Erholung, private und Passagierschiffahrt sowie Sport auf und am Wasser prägen jetzt diesen Stadtteil und das lebendige Bild der Stadt.

Auch entlang des schon gefluteten SLK wird in nächster Zukunft ein elf Kilometer langer Fahrradweg entstehen, der natürlich auch Skatern, Rollschuhläufern und für andere Sportarten zur Verfügung stehen soll. Die Kommunen Leipzig, Schkeuditz und Leuna bauen den Radweg gemeinsam mit dem Bund, vertreten durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, in den nächsten Jahren. Der Weg bleibt im Eigentum des Bundes als Unterhaltungs- und Betriebsweg für den Kanal, darf und soll aber durch die Öffentlichkeit

genutzt werden. Damit setzt der Bund auch seine im Masterplan Freizeitschifffahrt formulierten Ziele in einem ersten Schritt am SLK um (**Bild 6**).



Bild 6

4 Einordnung des SLK im Gewässerverbund Leipziger Neuseenland

Es fragt sich, ob die durch die Stadt Leipzig vorgesehene Herstellung der Anbindung des SLK über die Gewässerverbindung zwischen Lindenauer Hafen und SLK in Konkurrenz bezüglich des Einsatzes finanzieller und personeller Ressourcen zu den anderen Maßnahmen des wassertouristischen Konzepts für das Leipziger Neuseenland und das Saale-Unstrut-Trias-Land steht (Wassertouristisches Nutzungskonzept für das Leipziger Neuseenland (WTNK), Tourismuswirtschaftliche Gesamtkonzept für die Gewässerlandschaft im mitteldeutschen Raum (TWGK), siehe www.gruenering-leipzig.de).

Wassertouristisch gesehen ist die im Bereich der Lyoner Straße avisierte 75 Meter lange Gewässerverbindung zwischen SLK und Lindenauer Hafen mit den beiden notwendigen Brücken für Straßen- und Museumseisenbahnverkehr eine Erweiterung in Richtung Westen zu den Bundeswasserstraßen Saale und Elbe hin und somit auch die weitere Umsetzung des Kurses 2 vom Stadthafen Leipzig zur Saale. Diese Gewässerverbindung ergänzt die anderen sieben Kurse, die in den Konzepten aus 2004/2007 (WTNK) und 2014 (TWGK) verankert sind. Dadurch wird es auch eine Entlastung bisher sehr intensiv genutzter Fließgewässerkurse geben, was sich positiv auf den Arten- und Naturschutz auswirken kann.

Der Gewässerverbund Leipziger Neuseenland bedarf weiterer Vervollständigungen. Dies sowohl in westliche Richtung entlang des Kurses 2 als auch in südliche Richtung entlang der Kurse 5 und 6 sowie in nordwestliche Richtung entlang des Kurses 3. Er entfaltet seine umfassende Wirkung mit all seinen Potentialen erst in seiner gesamtheitlichen Funktionsfähigkeit (**Bild 7**).



Bild 7

5 Beteiligung der nächsten Generation

Im Rahmen der WCC 2022 wurde ein studentischer Wettbewerb ausgelobt. Studentinnen und Studenten der TU Dresden, Lehrstühle Konstruktiver Wasserbau und Landschaftsbau, zauberten spannende Entwürfe, um die Schleusenruine mit ihrem ursprünglichen Design und ihrer geplanten Funktionsweise für die Besucherinnen und Besucher attraktiv und verständlich in Szene zu setzen. Ein Student widmete sich mutig, engagiert und auf hohem technischen Niveau dem Entwurf eines neuen Schiffshebewerkes unter Einbeziehung der bestehenden Schleusenruine. Dieser Entwurf, der auch ein Highlight der deutschen Ingenieurskunst darstellen könnte, verdient eine Weiterentwicklung (Bild 8).

6 Die Gegenwart des SLK und der Blick auf andere Freizeitwasserstraßen

Fakt ist, dass es noch keine zwischen dem Bund, den Ländern, den anliegenden Kommunen und interessierten Unternehmen abgestimmte Strategie gibt.

Das ca. 7,9 Kilometer lange unvollendete Kanalstück findet gegenwärtig keine Institution, die es bauen möchte – zum Unverständnis der internationalen WCC-Gäste, die auf den Exkursionen die Frage stellten, wieso Deutschland diese Chance nicht „endlich“ ergreift.

Das Feedback der „Canalcities“ weltweit bedeutet Ermutigung und Ermunterung für alle involvierten und noch einzubeziehenden Akteure, sich mit diesem historischen Erbe weiterhin ernsthaft zu beschäftigen. Seiner ursprünglichen Bestimmung für den Gütertransport mit 1.000 t-Schiffen wird er sicher nicht mehr gerecht werden können, aber seine Zukunft sollte in der Freizeitschifffahrt liegen. Als Wasserstraße im Eigentum des

Bundes sollte dies – nicht zuletzt aufgrund der aktuellen politischen und fachlichen Ausrichtung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) – gelingen.

Kein leichter Weg – zumindest darin ist man sich einig! Der nun vorliegende „Masterplan Freizeitschiffahrt“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) gilt auch für den SLK. Mit diesem Masterplan wird ein Paradigmenwechsel eingeleitet, der die Freizeitschiffahrt stärker in den Fokus der Bundeswasserstraßenverwaltung rückt und positive Entwicklungen in Aussicht stellt.

Und es gibt erste positive Ansätze in anderen deutschen Regionen. So sind die Regelungen zum Erhalt der Schleusen am Finowkanal zwischen dem Bund, dem Land Brandenburg und den Kommunen beispielgebend. Auch die WIN-Region (Wasserinitiative Nordbrandenburg) hat bei dem Erhalt der Bundeswasserstraßen und deren Infrastruktur positive Erfahrungen in der Zusammenarbeit mit dem Bund gemacht. Natürlich funktioniert eine Herangehensweise nach „copy and paste“ auch hier nicht, aber lernen und lokal anpassen könnte man eine Menge.

Nun gilt es, Interessen und Interessierte zu bündeln, um gemeinsam dieses Projekt mit dem Schwung der WCC 2022 voranzubringen. Dabei sind die Unternehmenden entlang der Saale und Unstrut ebenso wichtige Partner wie alle an der Saale anliegenden Kommunen. Mitstreitende und bürgerschaftliches Engagement für die Vollendung dieses Kanalprojektes sind herzlich willkommen.

7 Finanzierung

Finanziell muss jedoch für jedes einzelne Projekt in Mitteldeutschland die passende Finanzierung und Förderung gefunden werden. So auch für die noch ausstehenden Projekte vom Lindenauer Hafen zur Saale entlang des SLK.

Das Zitat einer Aussage von Herrn Steinbach, Regierungspräsident a. D., während der Talkrunde zur WCC 2022 beschreibt die Situation zutreffend:

„Projekte scheitern nie am Geld, sondern im Kopf!“

Autorin

Angela Zábojník
Abteilungsleiterin
Stadt Leipzig
Amt für Stadtgrün und Gewässer, Abteilung Gewässerentwicklung
Leiterin der Arbeitsgruppe Gewässerverbund Leipziger Neuseenland
Prager Straße 118 – 136
04317 Leipzig

Literatur

- [1] Wasser-Stadt-Leipzig e. V.: In: Carl Heines Vision – Die Geschichte geht weiter, 2018
- [2] Creativ Werbeagentur Kolb GmbH: In: Böhlitzer Hefte - Karl-Heine-Kanal, 2012