



Stadt Leipzig

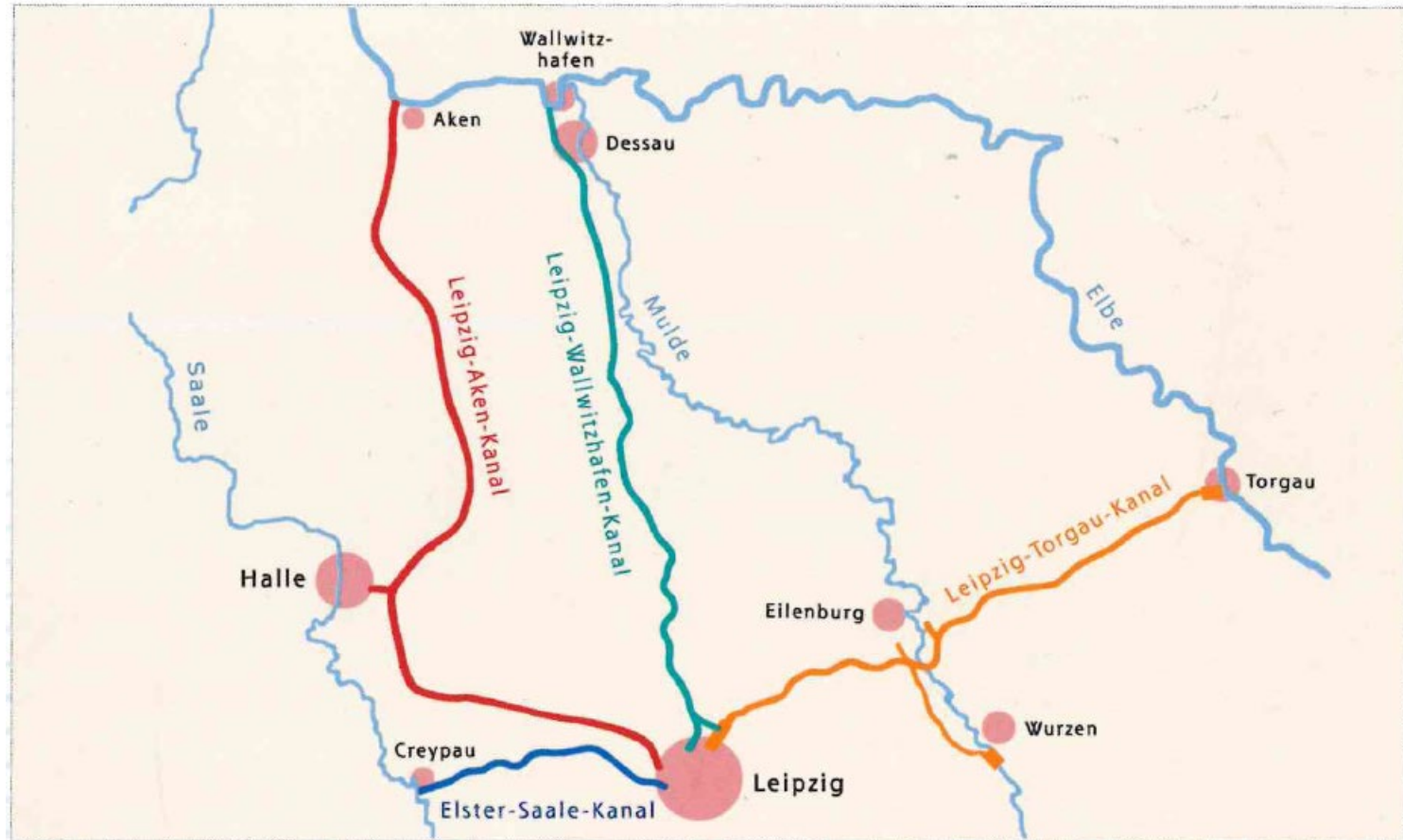
Die Renaturierung des Karl-Heine-Kanals in Leipzig...

2. Internationaler Kongress „Der Nürnberg-Fürther Stadtkanal –
Stadtumbau von unten“

Datum: 23.09.2023

Vortrag von: Angela Zábojník
Stadt Leipzig, Dezernat Umwelt, Klima, Ordnung und Sport,
Amt für Stadtgrün und Gewässer,
Abteilung Gewässerentwicklung

Viele Wege führen zur Nordsee ... (1165 – heute)



Baustelle (touristischer) Stadthafen – September 2023



Stadthafen Leipzig – Visualisierung aktueller Planungsstand



Abb. Isometrie, Blick von der Schreiberstraße

Wohnen am Wasser auf dem Weg zum Karl-Heine-Kanal



Situation vor 1990



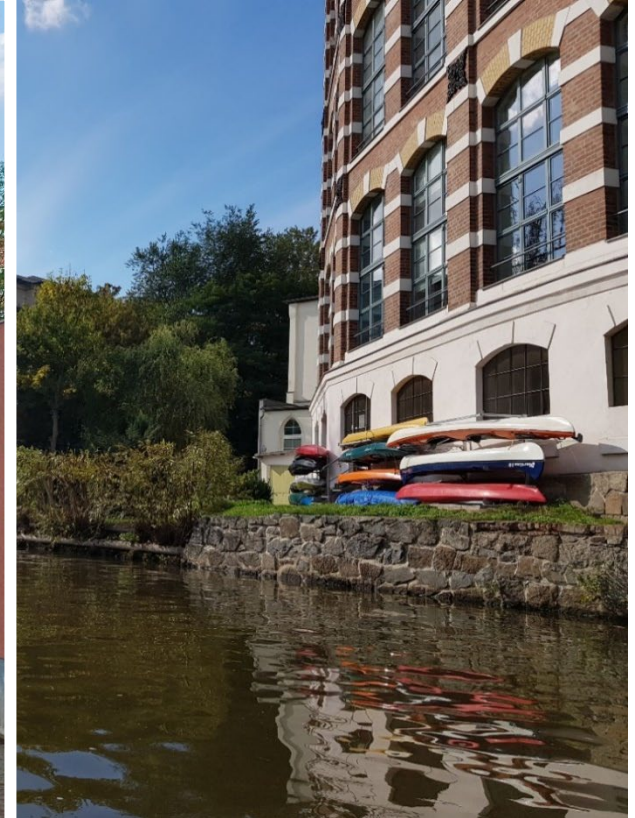
Situation 2005



Blick auf Industriebauten/Einfahrt in den Karl-Heine-Kanal - 2015



Die Stadtelster mit Einfahrt zum Karl-Heine-Kanal - heute



Nonnenbrücke gestern und heute – und zukünftig?

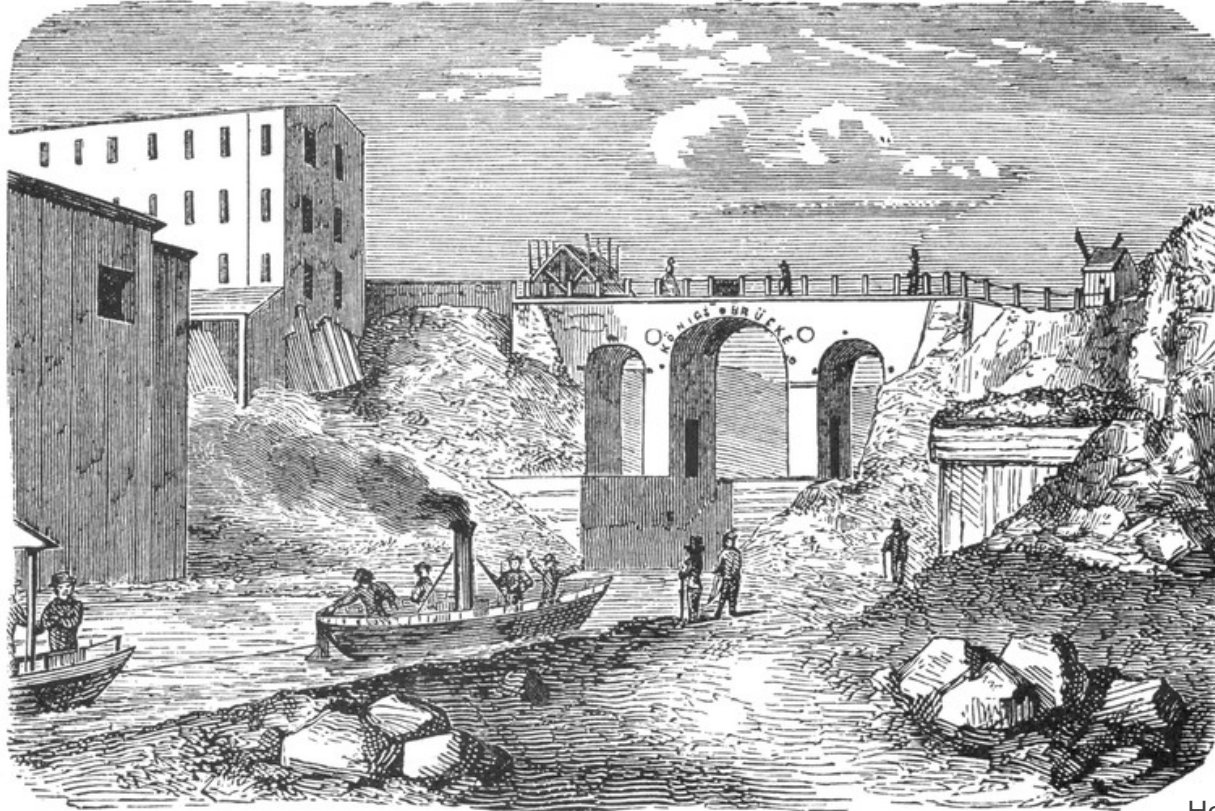


Bau des Karl-Heine-Kanals an der Weißenfelser Brücke



©Stadtgeschichtliches Museum Leipzig,
Baustelle an Karl-Heine-Straße,
Foto von Rudolf Sack, um 1885

Bau des Karl-Heine-Kanals an der König-Johann-Brücke



Holzstich aus 1862

Die König-Johann-Brücke in der Fischehserischen Straße

Vermessungsarbeiten am Karl-Heine-Kanal, 1890



Stadtgeschichtliches
Museum.
Leipzig

©Stadtgeschichtliches Museum Leipzig,
Fotografie von Hermann Vogel um 1890
vor Saalfelder Brücke

Karl-Heine-Kanal mit Philipuskirche und Aurelienbogen

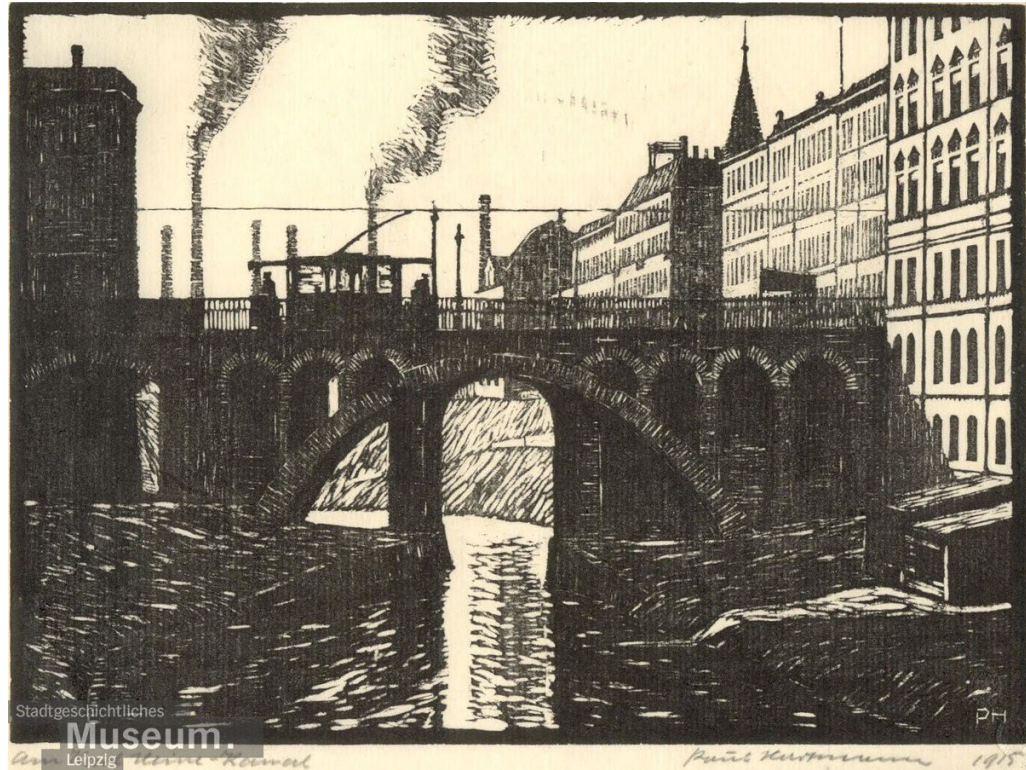


©Stadtmuseum Leipzig,
Blick von der Brücke der Weißenfeller Straße auf König-Albert-Brücke,
Fotografie von Johannes Müller, 1920/30

Brücken über dem Karl-Heine-Kanal

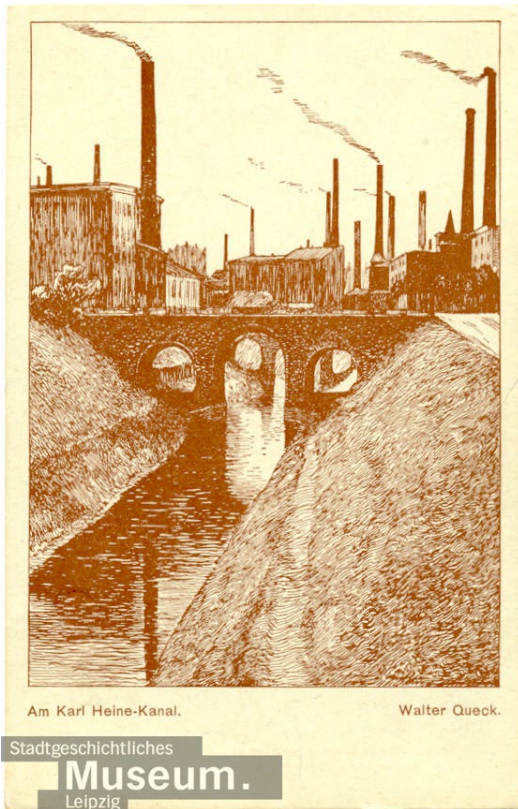


©Stadtgeschichtliches Museum Leipzig,
Grafik von Hellmut Krüger, 1925



©Stadtgeschichtliches Museum Leipzig,
Grafik von Paul Hartmann, 1915
König-Johann-Brücke

Historischer Blick auf den Karl-Heine-Kanal 19./20. Jahrhundert



©Stadtgeschichtliches Museum Leipzig,
Postkarte von Walter Queck, Eisenbahnbrücke



©Stadtgeschichtliches Museum Leipzig,
Fotografie von Viola Boden, 28.08.1991
Weißenfelsler Straße ?

Zustand des Karl-Heine-Kanals nach der Wende (1991)



Texafol an der Luisenbrücke (1991)



Texafol an der Luisenbrücke (1991)

Karl-Heine-Kanal – nach der Wende 1992



Saalfelder Brücke (1992)

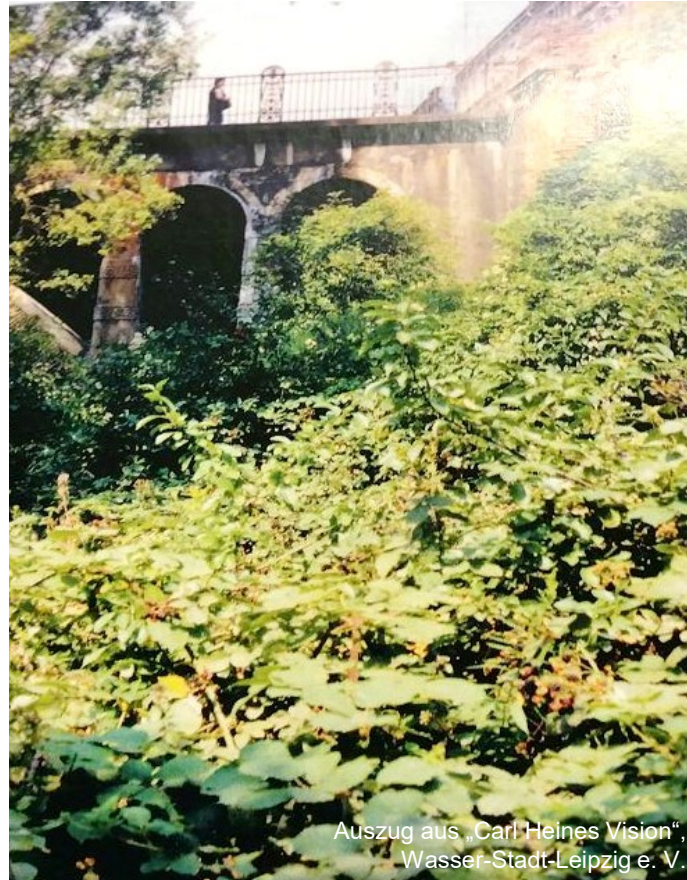


gesperrte Eisenbahnbrücke zwischen König-August-Brücke und Gießerbrücke (1992)

Zustand des Karl-Heine-Kanals zu Beginn und während der Bauarbeiten



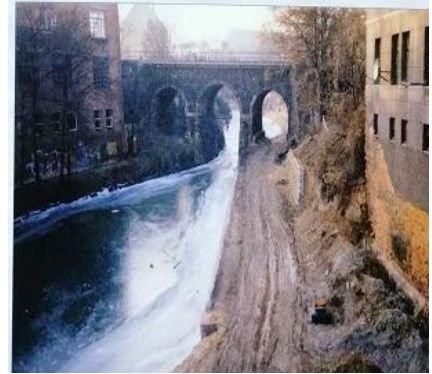
- Bau des Fahrradweges am Karl-Heine-Kanal ab 1992



Auszug aus „Carl Heines Vision“,
Wasser-Stadt-Leipzig e. V.



*Oben: Rampe zur König-Albert-Brücke, Januar 1996
Unten: Blick zur Eisenbahnbrücke östl. der Saalfelder
Brücke, Januar 1996*

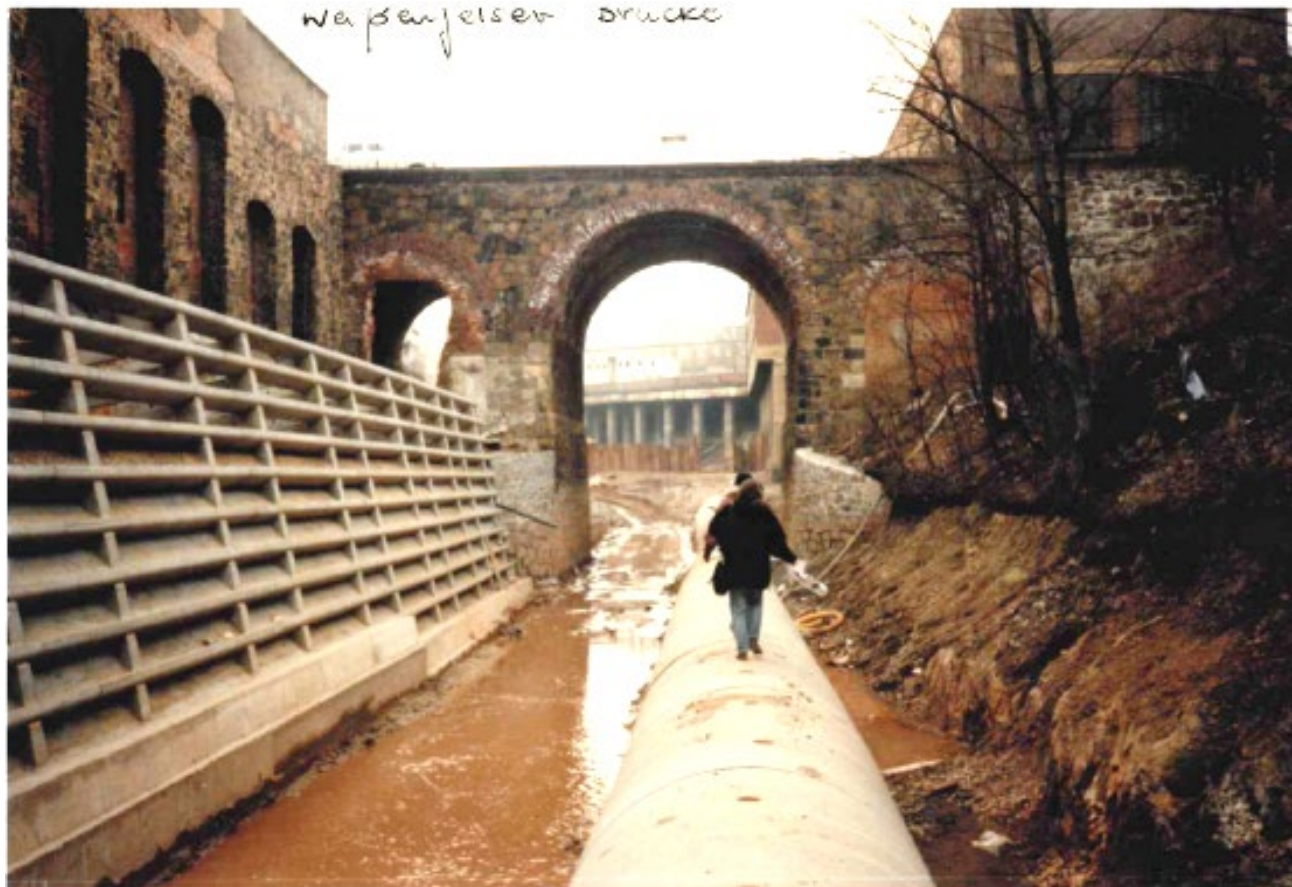


Stelzenhaus – Verzinkerei Grohmann und Frosch



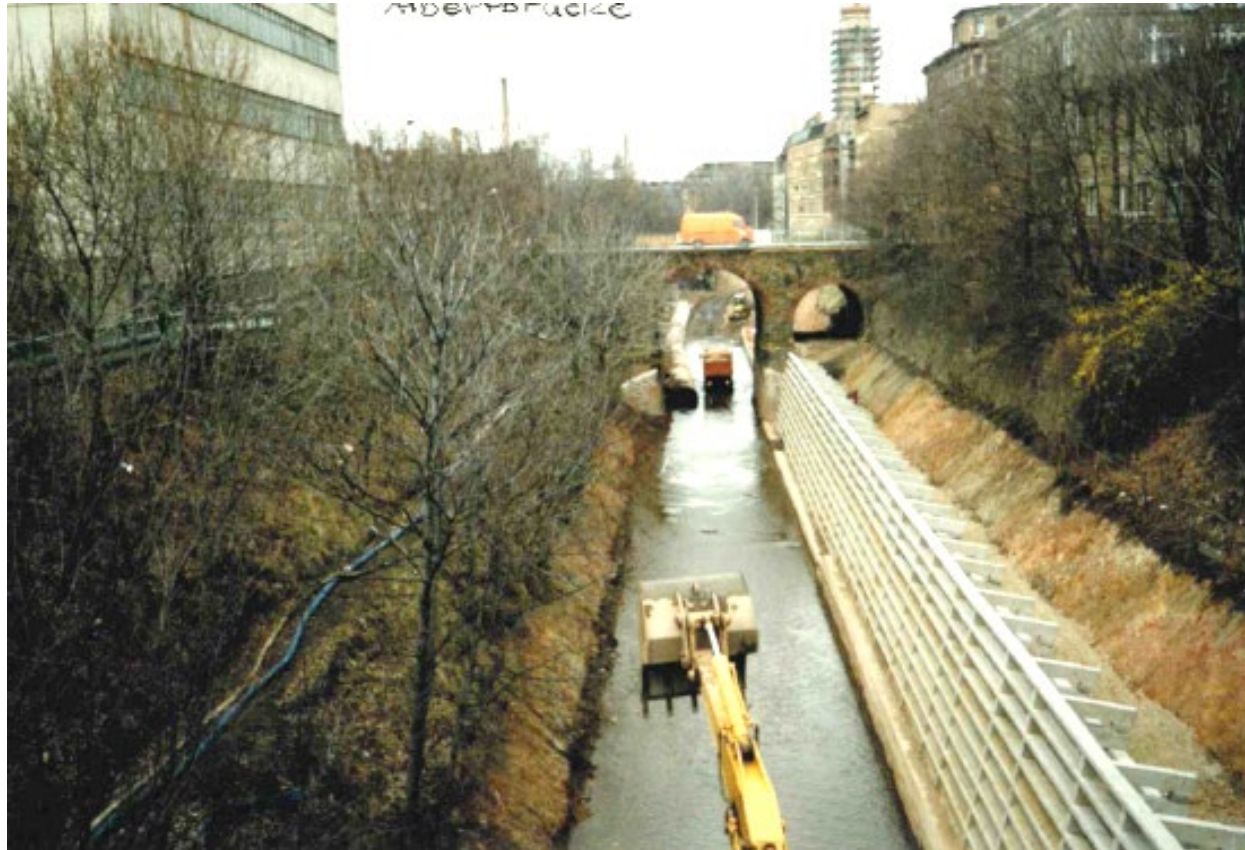
©Stadtgeschichtliches Museum Leipzig,
Fotografie von Viola Boden, 28.08.1991

Entschlammung Karl-Heine-Kanal/Bau des Radweges



Radweg nach Fertigstellung 1997





- Stabilisierung des Fahrradweges vor der Grauwacke

Blick auf die Böschungssicherung im Karl-Heine-Kanal



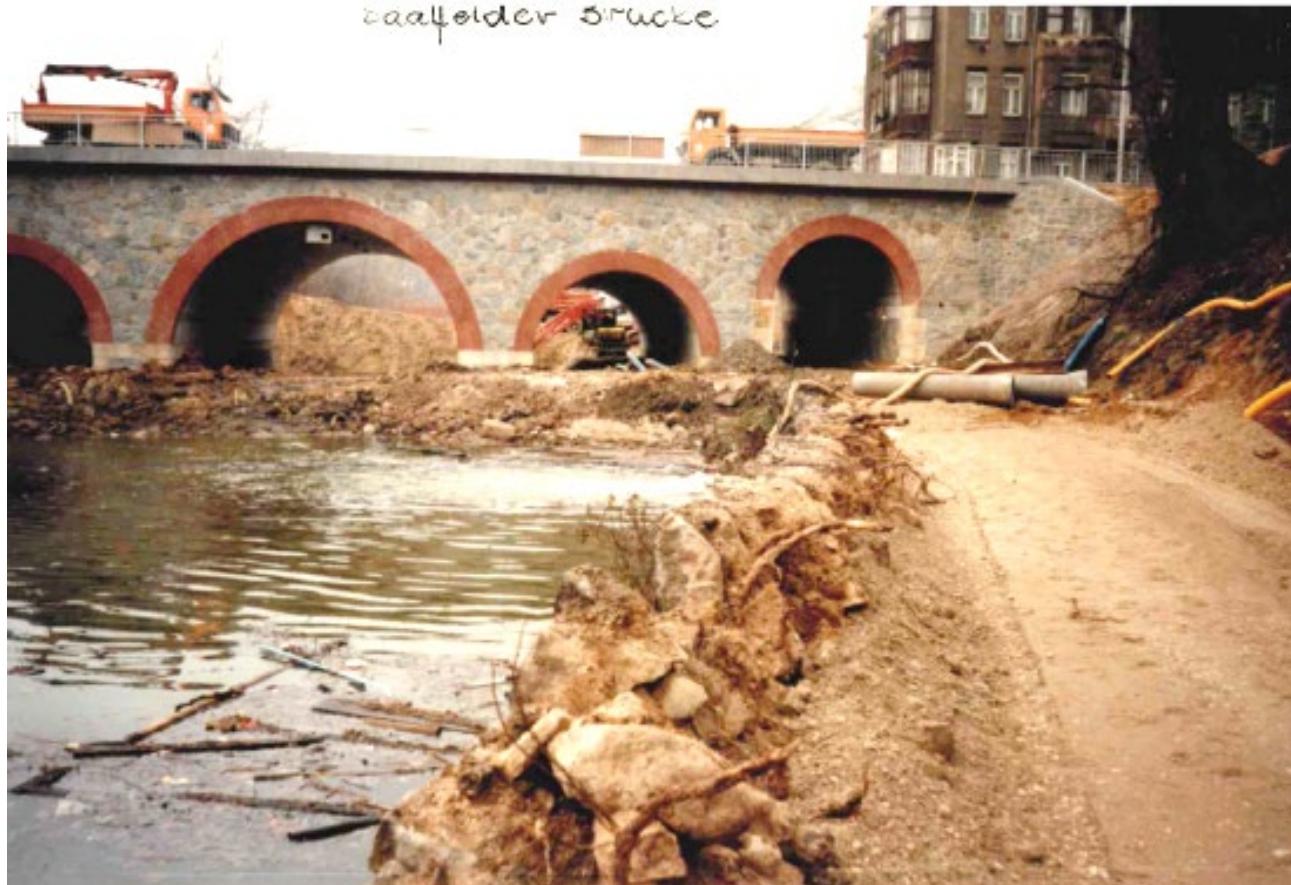
Eisenbahnbrücke Strecke Leipzig - Probstzella



Bau des Radweges mit Blick auf Aurelienbrücke



Bau an der Saalfelder Brücke



Funde während der Entschlammung



Beginn der Bauarbeiten 1992
Entschlammung Karl-Heine-Kanal



Zeugen der Geschichte
während der Entschlammung geborgen

Fahrradweg während des Baus und fertig



Karl-Heine-Kanal-Fahrradweg 1997/2023



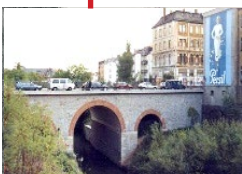
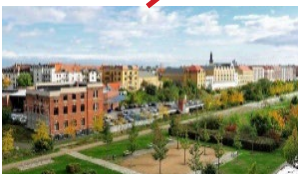
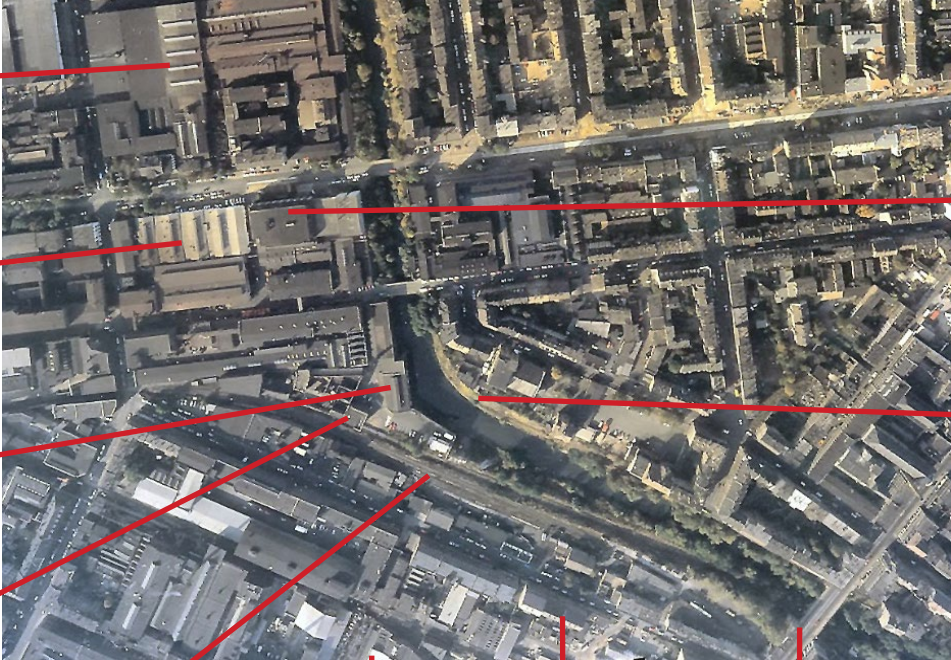
Nutzung des Karl-Heine-Kanals Ende 1990er Jahre und jetzt



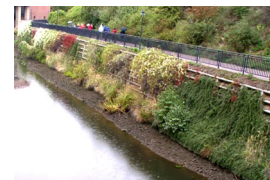
Plagwitz 1991



Plagwitz verändert sich



Plagwitz 2010



- Wasserbausteine nach DIN EN 13383-1 [2]
 - genügen der Gewässerunterhaltung und sichern die Böschungen
 - **jedoch ist die ökologische Wertigkeit gering**



Die Böschungen des Karl-Heine-Kanals wiesen kaum naturnahe Strukturen auf und waren stark erodiert



Bild 1



Bild 2



Böschungsfußschäden am
Karl-Heine-Kanal



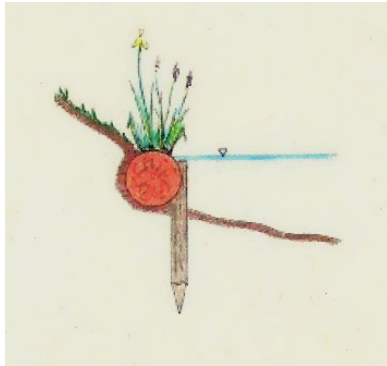
Bild 3



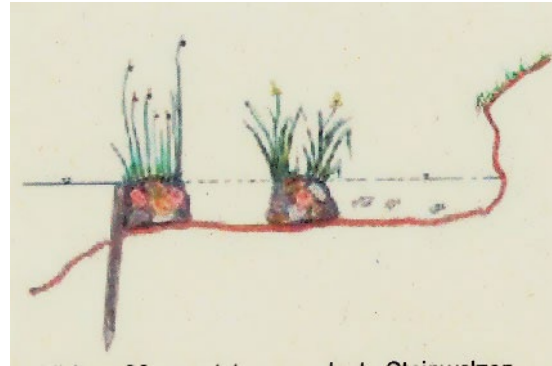
Bild 4



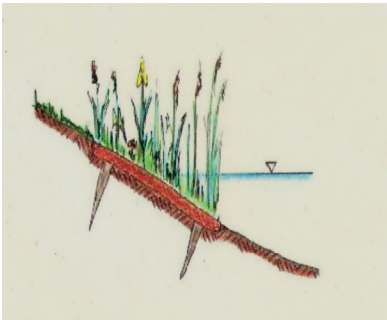
Röhrichtwalzen



Steinwalzen (bepflanzt)



Röhrichtmatten



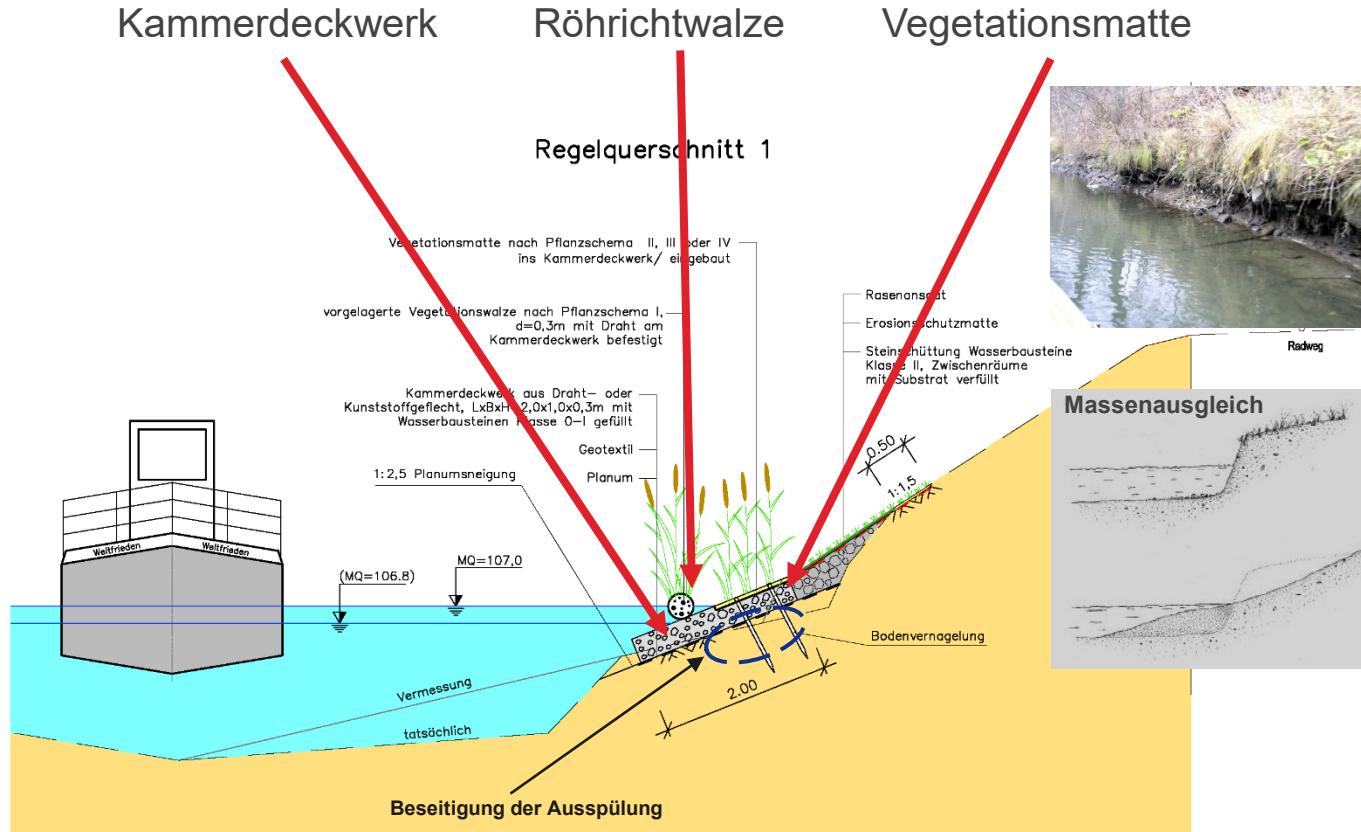
Kammerdeckwerk



- Die Röhrichtpflanzen besiedeln die Kontaktzone Land/Wasser.
- Eine Gestaltung dieser Kontaktzone mit Röhrichten lässt einen hochstrukturierten Übergang entstehen.
- Diese Zone ist ein artenreicher und produktiver Lebensraum.

Die verwendeten Finalprodukte im Einzelnen





Entwicklung der Uferstrukturen innerhalb einer Vegetationsperiode



Beispiel Entwicklung der Uferstruktur



Herbst 2006



April 2007



Mai 2007



- August 2007

Gewässermahd mit Truxor und Begleitboot



Der Karl-Heine-Kanal (erbaut 1856 - 1893) - heute



Der lange Weg zur Nordsee – Karl-Heine-Kanal heute I



Der lange Weg zur Nordsee - Anlegestelle und Bootsverleih



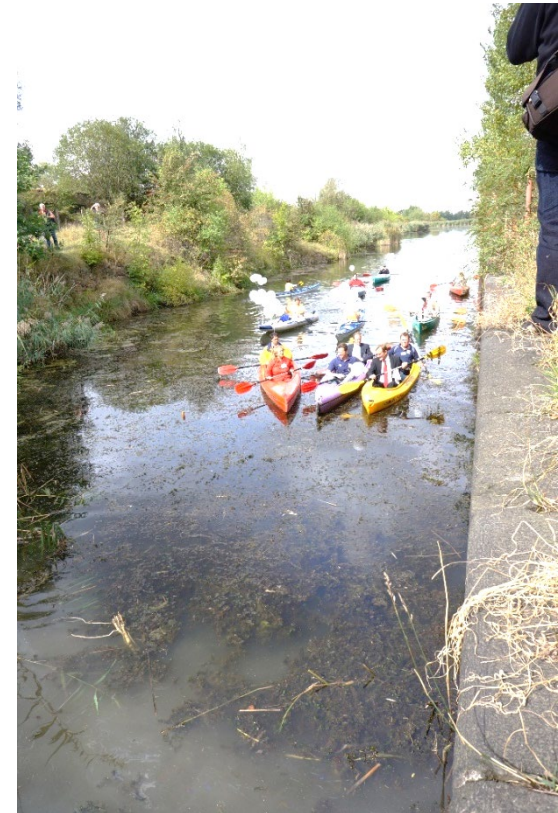
Der lange Weg zur Nordsee – Karl-Heine-Kanal heute II



Wie geht's weiter zur Nordsee? – Über den Lindenauer Hafen!



Baggerbiss zur Gewässerverbindung Karl-Heine-Kanal – Lindenauer Hafen – 2013 I



Baggerbiss zur Gewässerverbindung Karl-Heine-Kanal – Lindenauer Hafen – 2013 II





Luisenbrücke, Ende Karl-Heine-Kanal, 2010, Wulf Hevers

Luisenbrücke – Überbrückt zwei Radwege und einen Kanal



Baustelle am 16.08.2014 – Blick nach Ost



Gewässerverbindung KHK – LiHa: Luisenbrücke - 2015





Wohnen am Wasser im neuen Stadtquartier war übrigens auch geplant....

Wasserbau, Freianlagen, Mediumverlegungen, Brücke:

- Bauherr: Stadt Leipzig/Amt für Stadtgrün und Gewässer
- Bauzeit: 2012 – 2015
- Kosten:

Wasserbau	4,40 Mio. EUR
Freianlagen	1,60 Mio. EUR
Mediumverlegungen	1,62 Mio. EUR
Brücke	0,65 Mio. EUR
- Finanzierung: Jessica, Stadtumbau Ost, Einnahmen aus Grundstücksverkäufen

Gewässerverbindung Karl-Heine-Kanal - Lindenauer Hafen II



Gewässerverbindung Karl-Heine-Kanal – Lindenauer Hafen III



Gewässerverbindung Karl-Heine-Kanal – Lindenauer Hafen IV



... und neugierig sind sie doch, die Leipziger und ihre Gäste



Gewässerverbindung Karl-Heine-Kanal – Lindenauer Hafen 2015



Quelle: LVZ

■ Wohnen am Wasser in einem neuen Stadtquartier



Der lange Weg zur Nordsee – Lindenauer Hafen - 2015



Quelle: Vera Schollbach

Wohnen im neuen Stadtquartier - Frühjahr 2021



Wohnen in neuen Stadtquartier – auch mit Hotels - 2022



Der lange Weg zur Nordsee – Blick zum Saale-Leipzig-Kanal



Quelle: Armin Kühne

Stopp auf dem Weg zur Nordsee - MARINA Leipzig-Lindenau



Lindenauer Hafen – Speicherkomplex I



Lindenauer Hafen – Speicherkomplex II



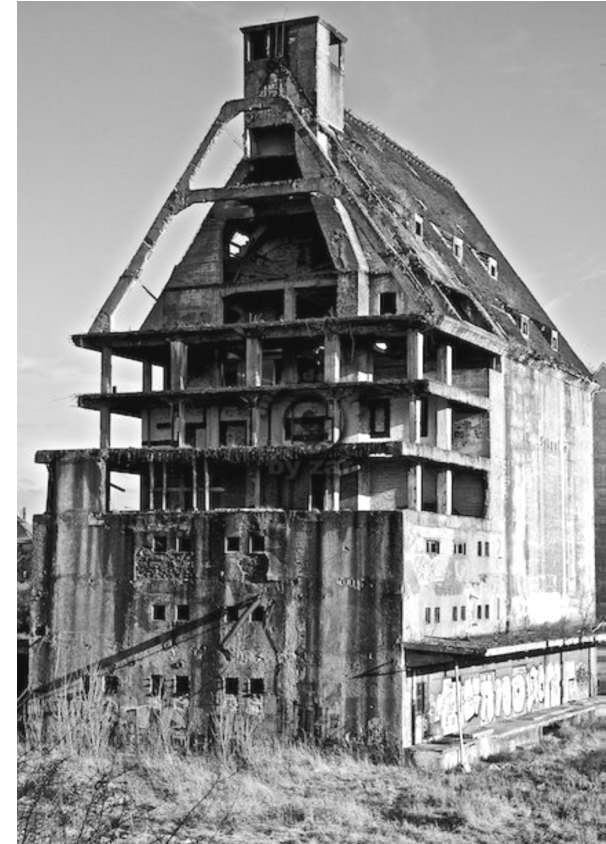
Speicher I



- Bau Anfang 1939 bis Sommer 1940
- 1966 durch Explosion und Brand teilweise zerstört
- Notsicherungsmaßnahmen wurden durchgeführt

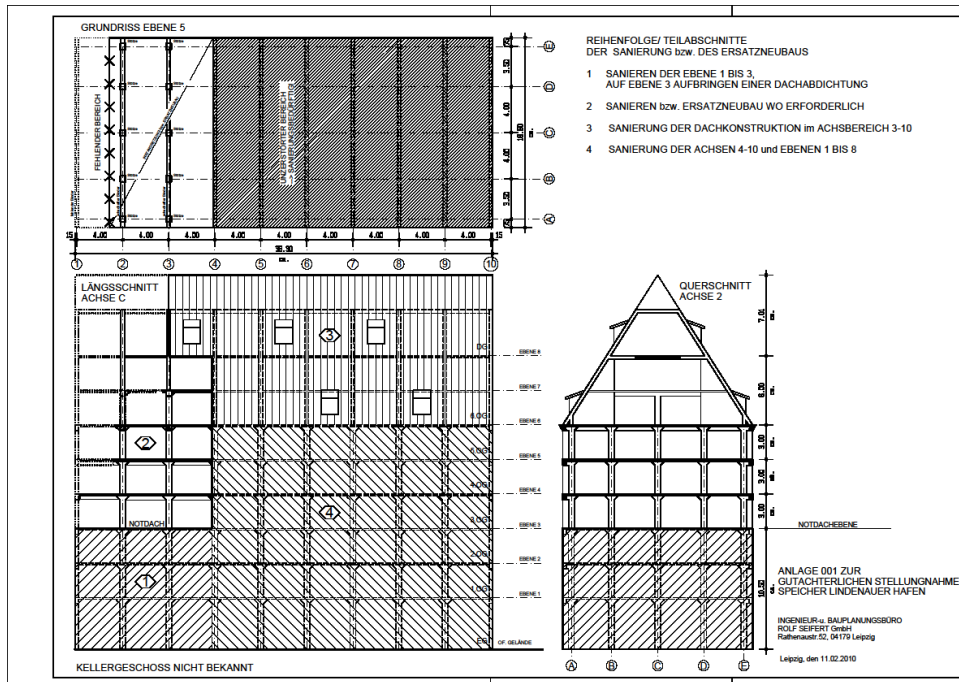
Statisches Gutachten (Stand 2010)

Da es sich um ein Speichergebäude handelt und somit die Geschosdecken nutzungsbedingt mit hohen Verkehrslasten ausgelegt wurden ($p \sim 10 \text{ kN/m}^2$), kann davon ausgegangen werden, dass die Stahlbetonkonstruktion für eine heutige Nutzung als Gesellschaftsbau (perf. = 5 kN/m^2) genügend Tragreserven aufweist.

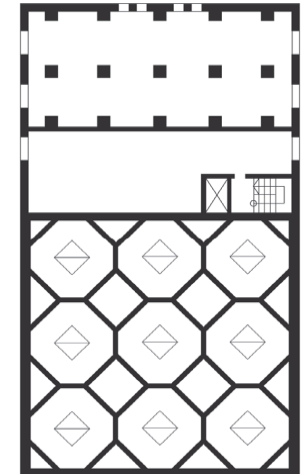


Kubatur des Speichers I

- Höhe: ca. 35 m
- Grundfläche: ca. 18,50 m x 32,50 m
- Rastermaß der Silos: ca. 6 m; Silohöhe: ca. 20 m
- Lager- und Verarbeitungsbereich mit Keller und 8 Voll- und 3 Dachgeschossebenen



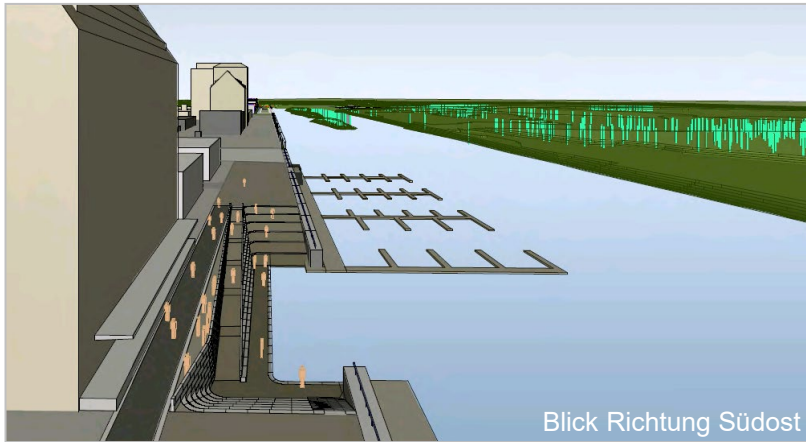
Schnitt durch den Siloteil



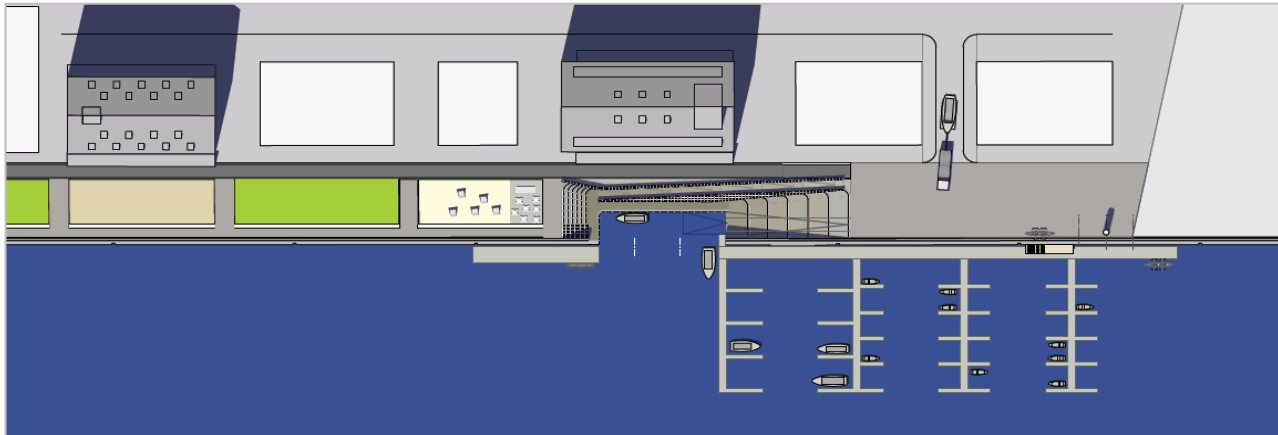
Obergeschossgrundriss

Impressionen des Speichers I





- Planung HOAI 1 + 2 liegt vor
- Investorenansprache läuft
- maritim-touristisches Gewerbegebiet (bootsaffines Gewerbe, aber auch touristisches Gewerbe, wie Hotellerie, Gastronomie, ...)



MARINA Leipzig-Lindenau – Zugang zum Hafen



MARINA Leipzig-Lindenau – Dachgeschoss



MARINA Leipzig-Lindenau – Gestaltungsideen I



MARINA Leipzig-Lindenau – Gestaltungsideen II



Lion Schreiber, Universität Weimar

Lindenauer Hafen - Der Kanutourismus funktioniert schon heute

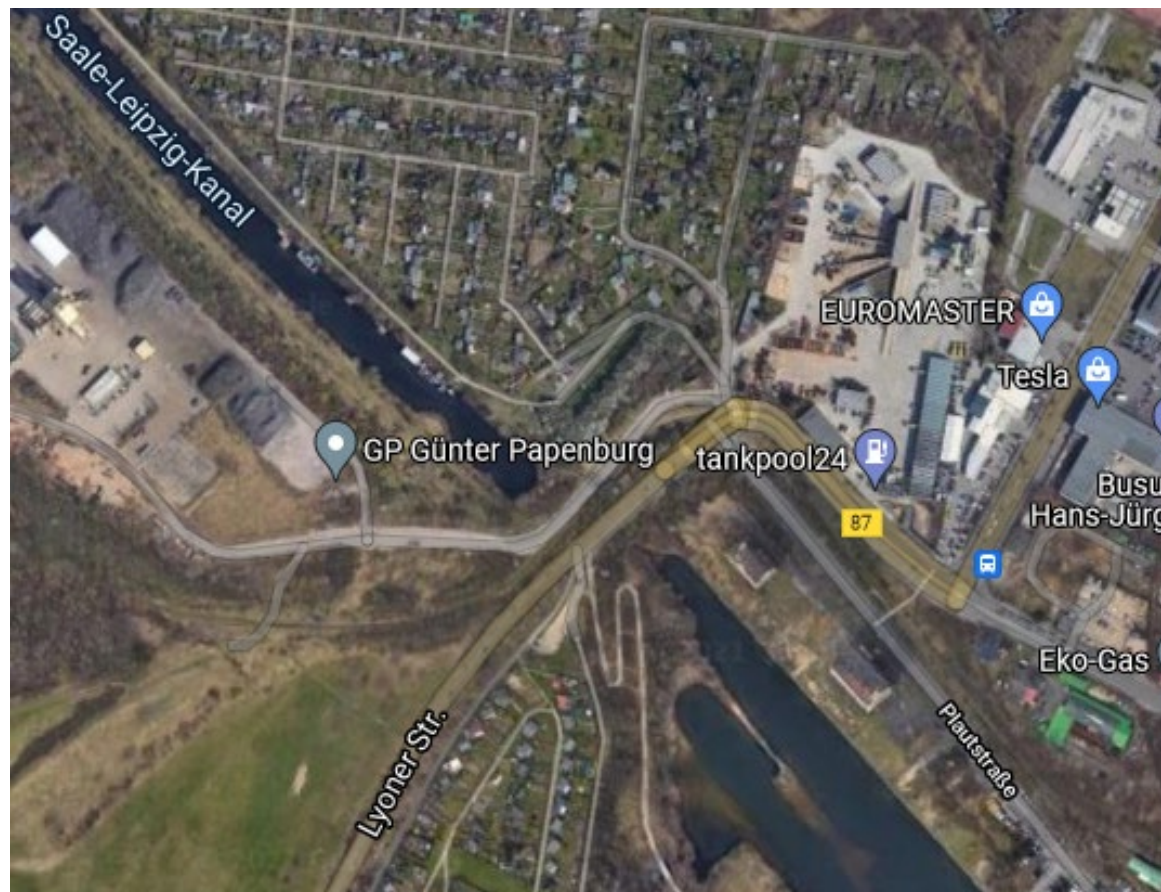


Anschluss des Lindenauer Hafens an die Stadt und an den Saale-Leipzig-Kanal

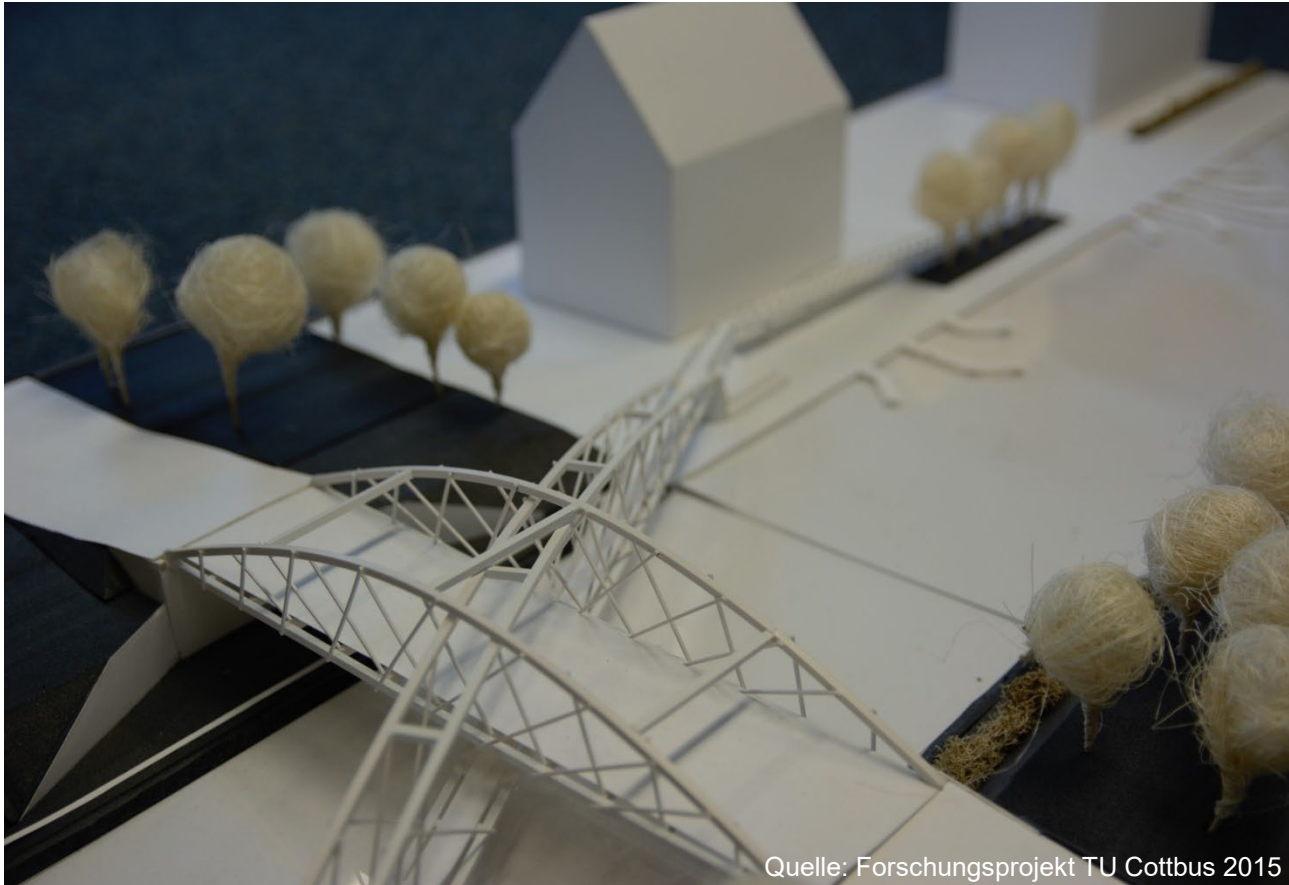


- Zwei Anbindungen:
 - Phase 1:
665 m, fertiggestellt 2015
vom Karl-Heine-Kanal
zum Lindenauer Hafen
 - Phase 2:
75 m Gewässer-
verbindung, 2 Brücken
(Planung vorbereitet)

Saale-Leipzig-Kanal – Lindenauer Hafen Leipzig



Lindenauer Hafen/Anbindung Saale-Leipzig-Kanal: Vision

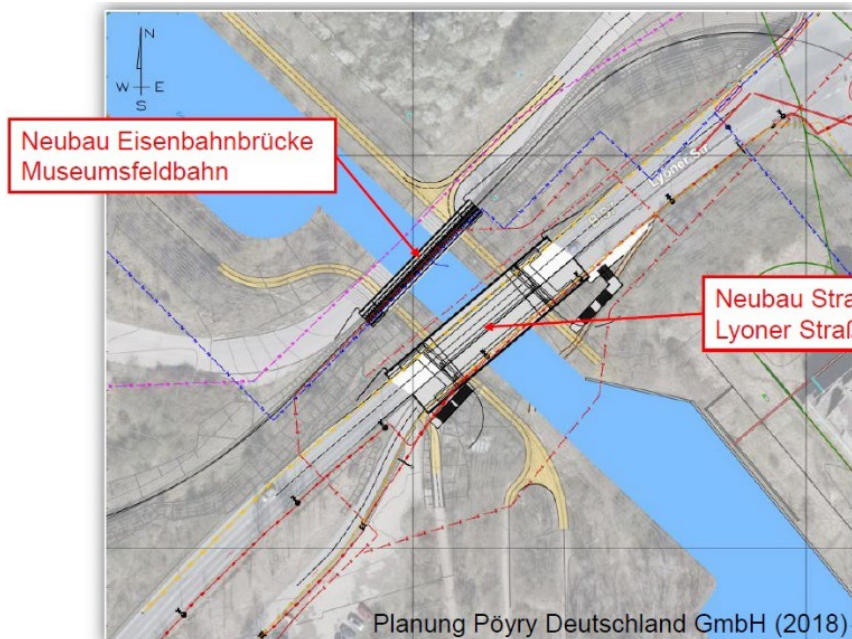


Quelle: Forschungsprojekt TU Cottbus 2015

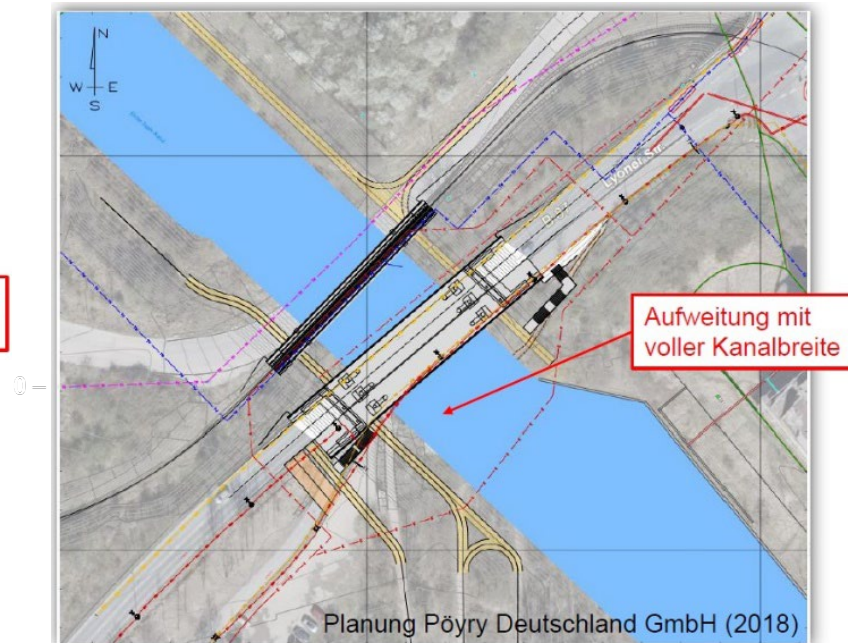
Machbarkeitsstudie: Anbindung des Lindenauer Hafens an den Saale-Leipzig-Kanal



■ Variante 1: ohne Kanalaufweitung

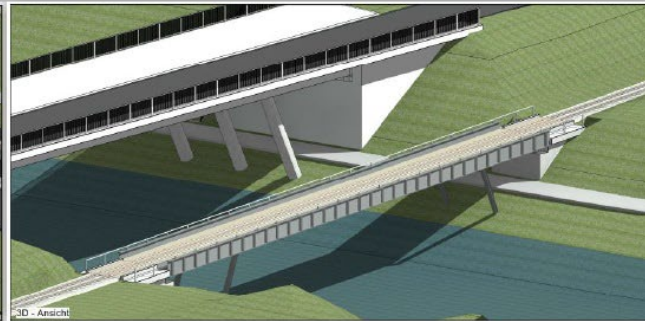
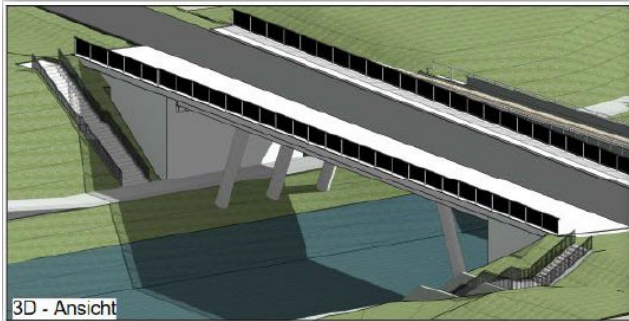
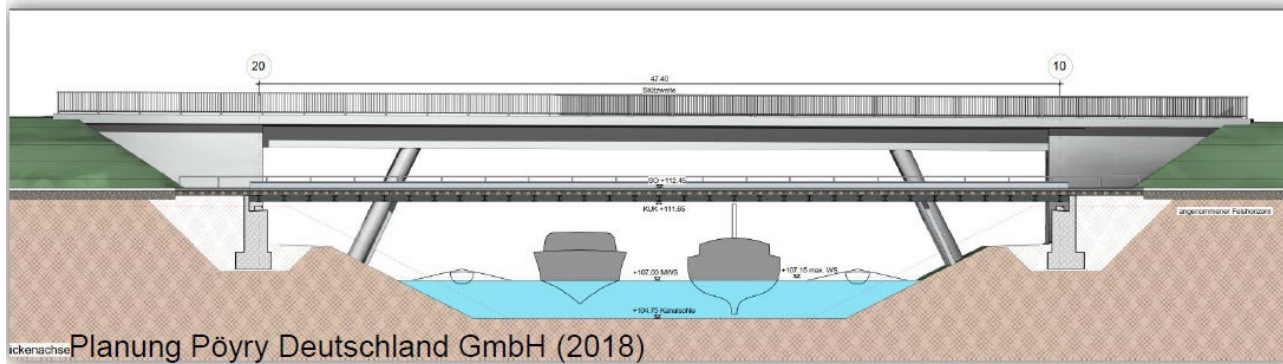


■ Variante 2: mit voller Kanalaufweitung



Machbarkeitsstudie: Anbindung des Lindenauer Hafens an den Saale-Leipzig-Kanal

- Variante 2: Lange Brücke (Aufweitung mit voller Kanalbreite)



Machbarkeitsstudie: Anbindung des Lindenauer Hafens an den Saale-Leipzig-Kanal



■ Visualisierung (Blickrichtung Nordwest)



Der lange Weg zur Nordsee – Saale-Leipzig-Kanal (Sachsen)



Historische Bilder zum Saale-Leipzig-Kanal – 1953



©Stadtgeschichtliches Museum, Leipzig,
Sicherheitstor Ost bei Burghausen,
Fotografie von Hans-Joachim Kern, 04.06.1953

Historische Bilder zum Saale-Leipzig-Kanal

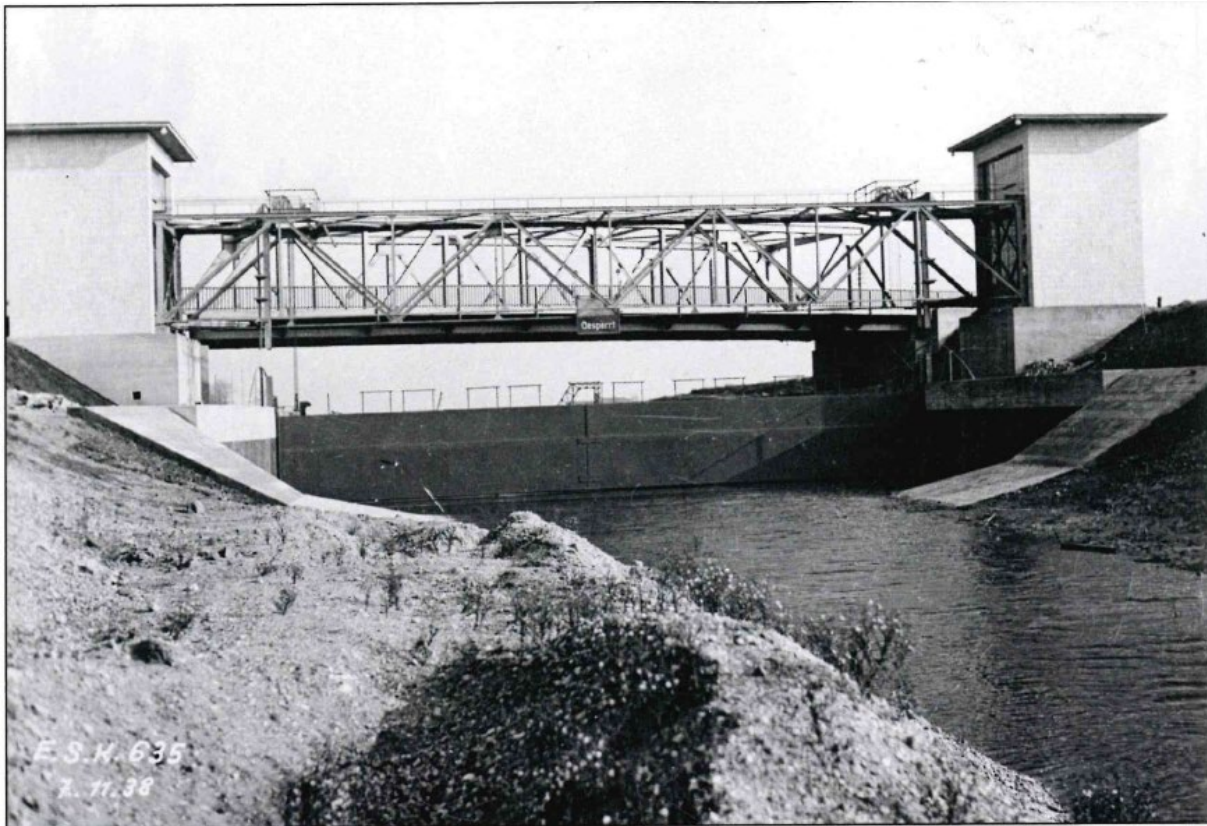


©Stadtgeschichtliches Museum Leipzig,
Bienitz, Elster-Saale-Kanal,
Fotografie von Johannes Widmann, 1948



©Stadtgeschichtliches Museum Leipzig,
Bienitz, Sicherheitstor Ost,
Fotografie von Johannes Widmann, 1948

Westliches Sperrtor 1938, heute zurückgebaut



Elster-Saale-Kanal, Westliches Sperrtor bei Günthersdorf, 1938, Foto-Knoll

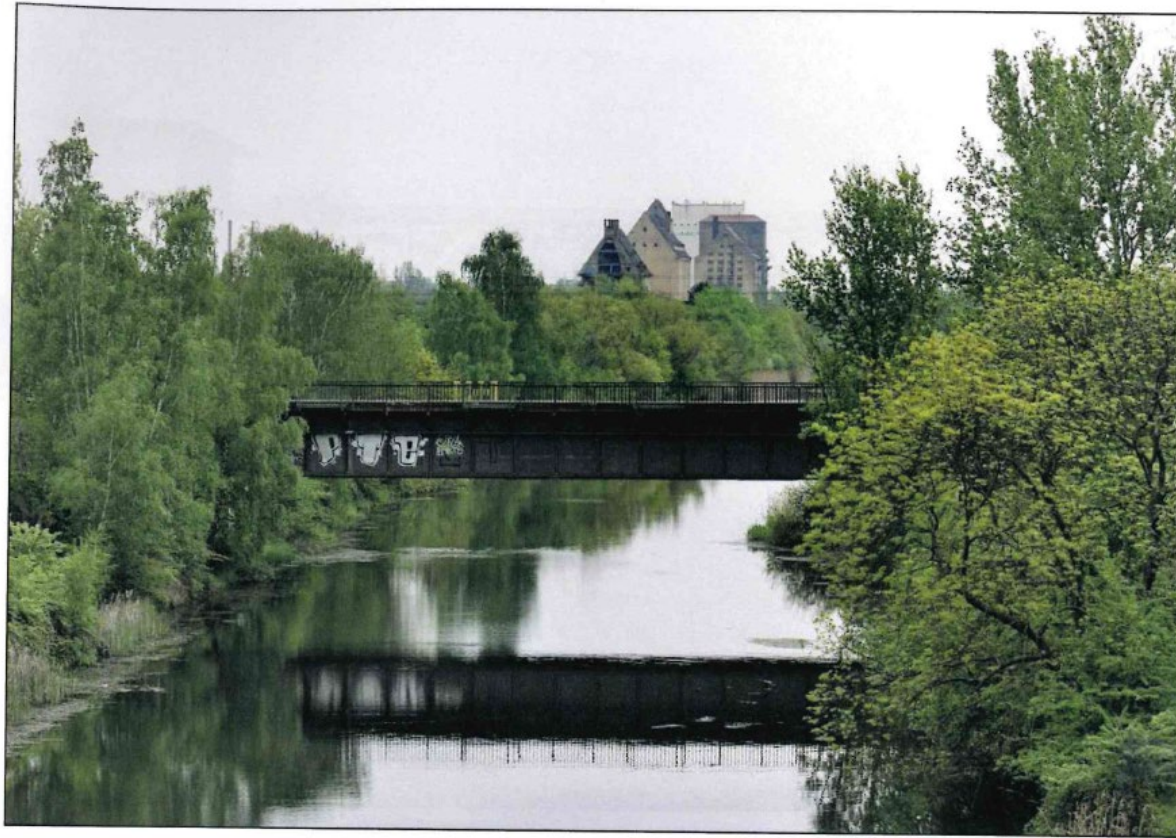
Historische Bilder zum Saale-Leipzig-Kanal



©Stadtgeschichtliches Museum Leipzig,
Fotografie von Johannes Widmann, 1948



Elster-Saale-Kanal, Entlastungsanlage und Durchlass Zschampertbach, 2010, Wulf Hevers



Eisenbahnbrücke Elster-Saale-Kanal, Blick Richtung Hafengelände, 2010, Wulf Hevers

Der lange Weg zur Nordsee - Saale-Leipzig-Kanal (Sachs.-Anhalt)

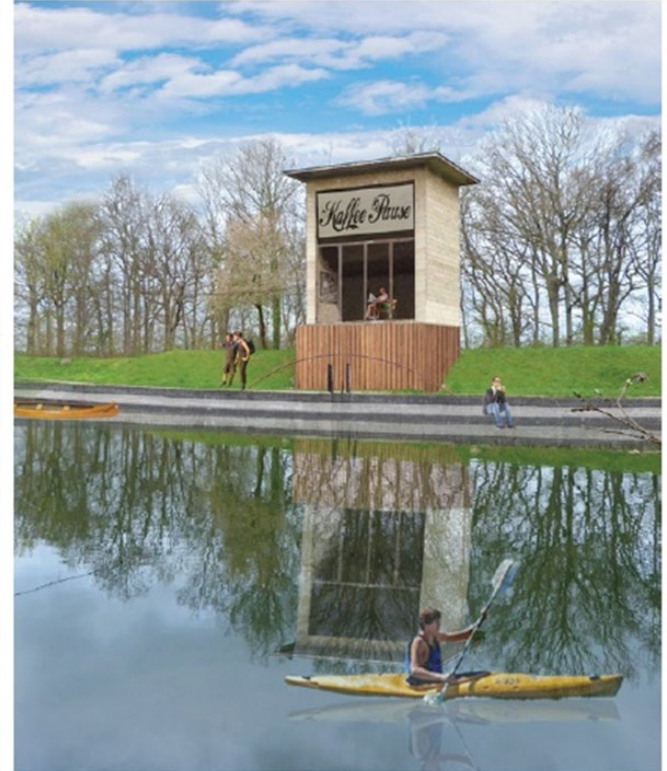


Zukunft – Eine Herausforderung mit Visionen



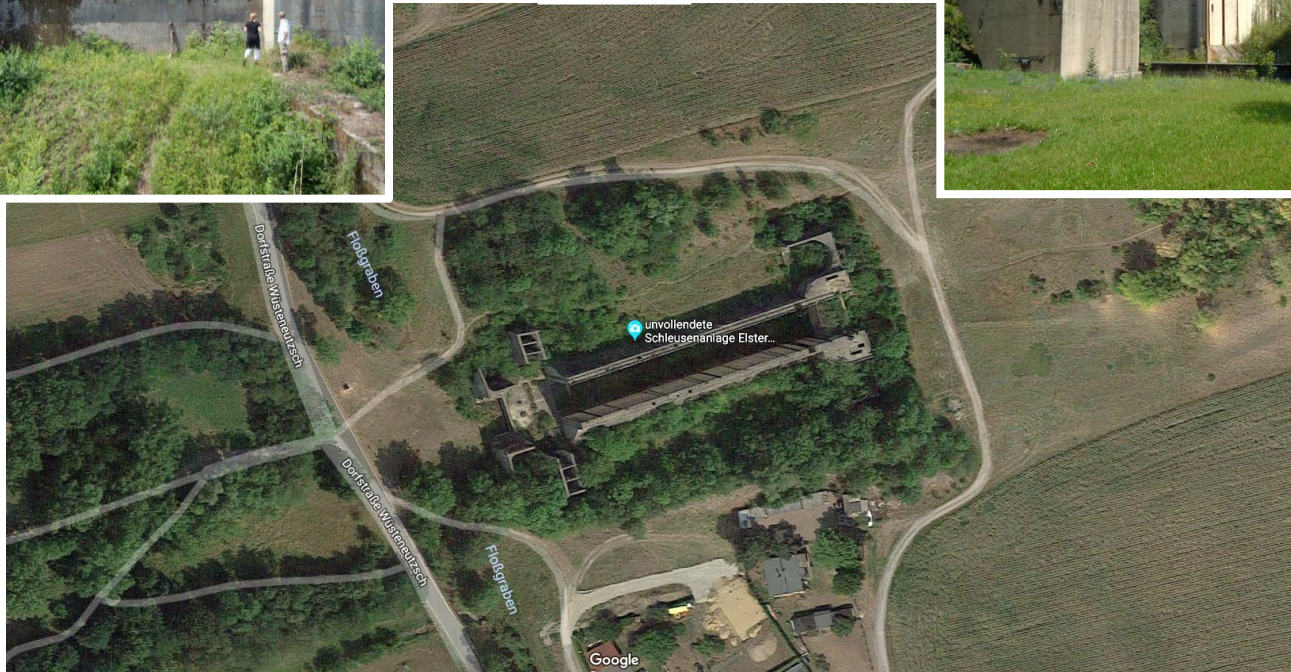
Lehrstuhl für Landschaftsplanung und Freiraumgestaltung
Frau Dipl.-Ing. Christine Fuhrmann M. Sc.
Brandenburgische Technische Universität Cottbus-Senftenberg





Anpassung an das „Leipziger Neuseenland“

Der lange Weg zur Nordsee - Saale-Leipzig-Kanal – Schleusen-treppe Wüsteneutzsch I



Der lange Weg zur Nordsee - Saale-Leipzig-Kanal (Sachsen-Anhalt) – Schleusentreppe Wüsteneutzsch II



Schleusenruine Wüsteneutzsch - technisches Denkmal



Entwurf der Schleusentreppe Wüsteneutzsch -1941







Quelle: Regionaler Planungsverband Westsachsen

Studie: Leipzig braucht Anbindung an die Saale

Schiffshebewerk für Wassersportparadies nötig

VON MARTIN PELZL

Die Anbindung des Elster-Saale-Kanals an die Saale samt eines Schiffshebwerks ist ein Leuchtturmprojekt für die touristische Erschließung der Flüsse und Seen auch in der größeren Region rings um Leipzig. Zu diesem Ergebnis kommt der Zwischenbericht der Studie „Tourismuswirtschaftliches Gesamtkonzept für die Gewässerlandschaft im mitteldeutschen Raum“, der der LVZ vorliegt.

„Es besteht langfristig ein Bedarf einer Gewässeranbindung an das Leipziger Neusauerland über den Elster-Saale-Kanal“, heißt es dort. Dies würde zu „einer deutlichen Aufwertung der gewässertouristischen Bedeutung“ in dieser Region führen. In dem unter anderem von der Stadt Leipzig in Auftrag gegebenen Papier sollen bis etwa Ende des Jahres sowohl eine „touristische Vision 2030“ erarbeitet als auch Leuchtturmprojekte entwickelt werden. Besagte Kanalverbindung samt Schiffshebewerk westlich von Leipzig steht bereits im Zwischenbericht ganz oben auf der Agenda. Ebenso wird der Bedarf der sogenannten Wasserschlange von der Pleiße zum Markkleeberger See aufgeführt.

Für Michael Wülfel und Dirk Becker (beide 48) vom Förderverein Saale-Elster-Kanal (so wird das Gewässer auf sachsen-anhaltischer Seite benannt) sind dies gute Nachrichten und „ein weiterer Baustein“ für eine künftige Realisierung. „Die Stadt Leipzig muss nun weiter klar Farbe bekennen“, fordert Vereinschef Wülfel. Denn alle aktuell geplanten Investitionen wie beispielsweise der Durchstich zum Lindener Hafen und die Entwicklung des Neusauerlandes wären letztlich nur sinnvoll, „wenn Leipzig einen Anschluss ans Bundeswasserstraßennetz“ bekomme. „Vor allem, wenn man bedenkt, dass die Stadt keinen mädigen Euro zahlen müsste, weil der Kanal ja dem Bund gehört“, so Vereinsvorsitz Becker. Ob später gegebenenfalls ein Konsortium gegründet werde, in dem Lasten auch von den Ländern Sachsen-Anhalt und Sachsen sowie eventuell Anliegerkommunen

zum kleineren Teil übernommen werden, stünde auf einem ganz anderen Blatt. Und pflüft fügt Wülfel noch hinzu: „Die einst nicht ganz fertiggestellte Schleuse Wüsteneutzsch hat ja in den 1930er-Jahren die Stadt Leipzig vorfinanziert.“ Da müsse es doch von Seiten der Kommune von höchstem Interesse sein, dass der Kanal mal fertig werde, weil schon das damalige Bauwerk einen „Hauten Kohle“ gekostet habe.

Einen „entscheidenden Schritt“ weiter ist das Projekt nach Ansicht von Wülfel und Becker auch durch die Tatsache, dass es nach der Bündelung aller Akteure im zu Jahresbeginn in Bonn installierten Wasserschiffahrtsamt nunmehr Signale seitens der Bundesregierung gebe, „alle einst begommen Kanäle vollenden“ zu wollen, weil in ihnen sehr viel verbautes

Geld schlummere. Nach Angaben der beiden sind dies neben dem Projekt vor den Toren Leipzigs unter anderem auch der Dortmund-Ems-Kanal sowie eine neue Schleuse für den Oder-Spree-Kanal.

„Wenn die Verbindung nach Leipzig da ist, entsteht nicht nur auf der Saale, sondern auch dort automatisch mehr Tourismus“, ist sich Becker sicher. Wenn die Infrastruktur stimme, „ist Wasserturnismus eine Lizenz zum Gelddrucken“. Dies sieht auch Rüdiger Ruwolt (53), Chef der MS Händel auf der Saale, so. „Schon jetzt sind alle Touren von und nach Merseburg immer ausgebucht.“

Bei einem Vereinsbesuch im schottischen Falkirk und dem dortigen einzigen rotierenden Schiffshebewerk der Welt, erklärte Richard Miller, Manager der für die Verwaltung und Bewirtschaftung nahezu aller Schiffsfahrkanäle zuständigen Gesellschaft British Waterways, der deutschen Abordnung nach der Präsentation des hiesigen Projekts: „Wissen Sie, was Sie da haben? Ein riesiges Grundstück und darunter liegt Öl, viel Öl.“ Dieses nicht zu fördern, wäre „einfach nur dumm“.

Im Herbst soll es für interessanten eine geführte Fahrradtour von Leipzig aus geben. Weitere Infos: www.saaleelsterkanal.de.



Schiffshebewerk-Idee für den Elster-Saale-Kanal. Entwurf: André Freitag (TU Dresden)

Zukunft: Vorbild eines Schiffshebewerkes



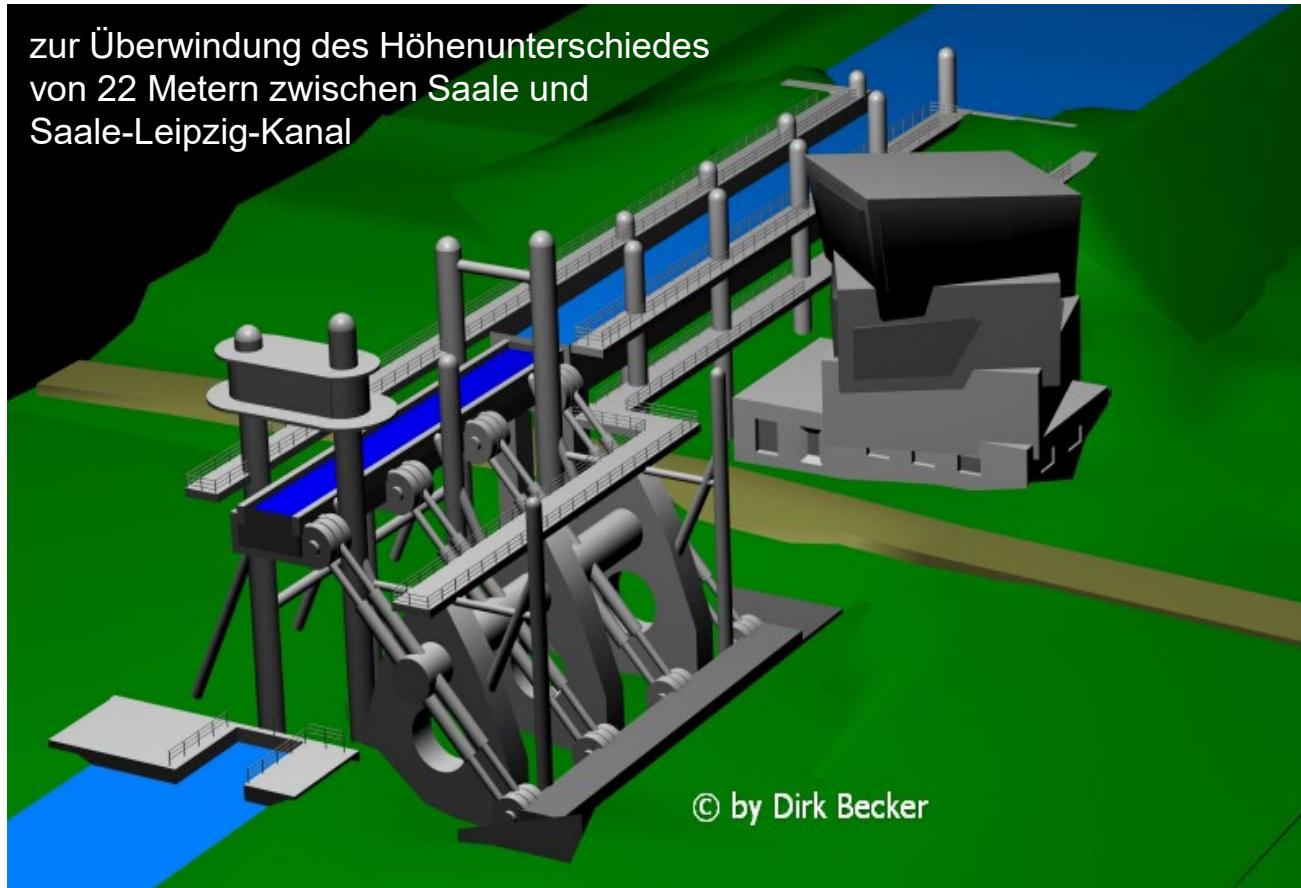
■ Falkirk Wheel in Schottland



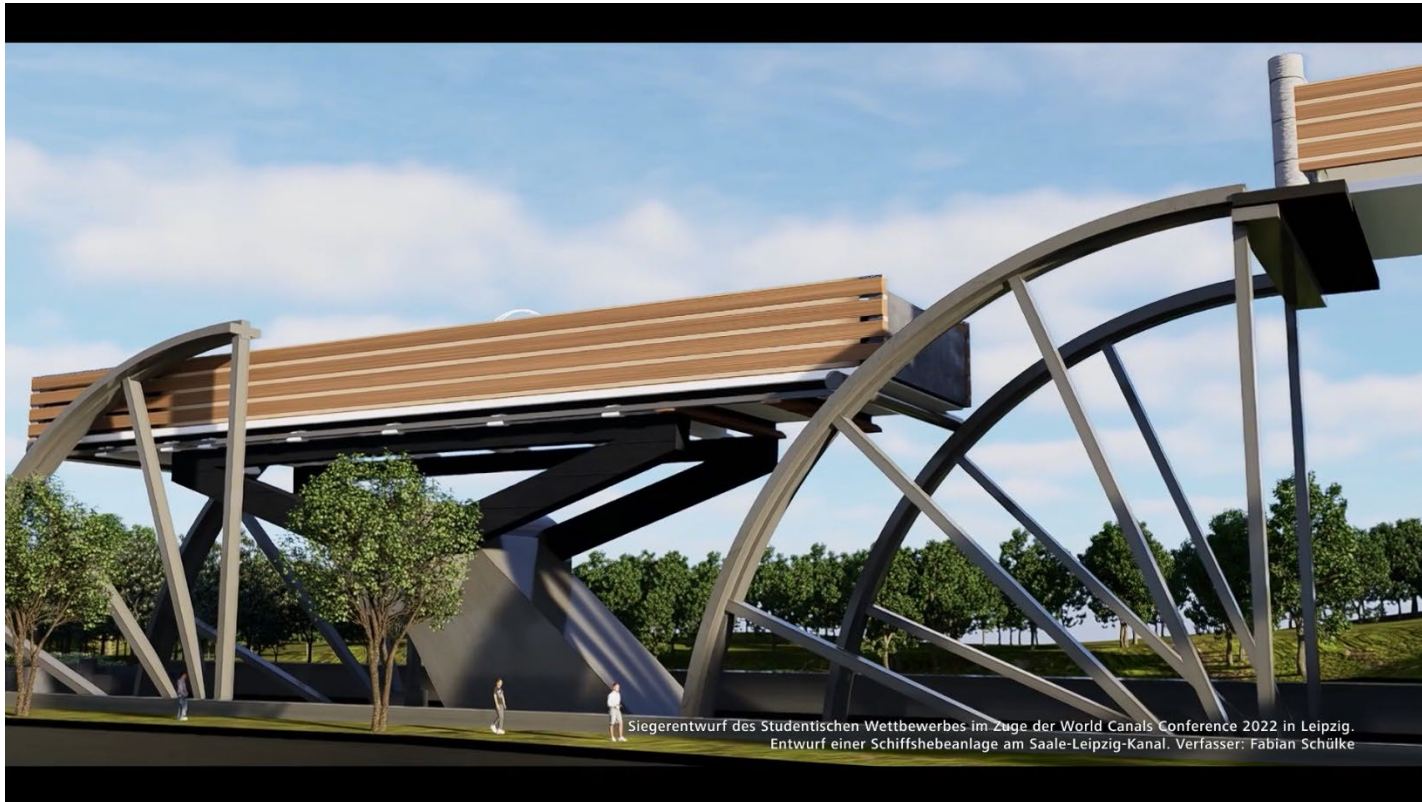
Zukunft: Vision Schiffshebewerk



zur Überwindung des Höhenunterschiedes
von 22 Metern zwischen Saale und
Saale-Leipzig-Kanal



- Bild vom Schiffshebewerk von Herrn Schülke



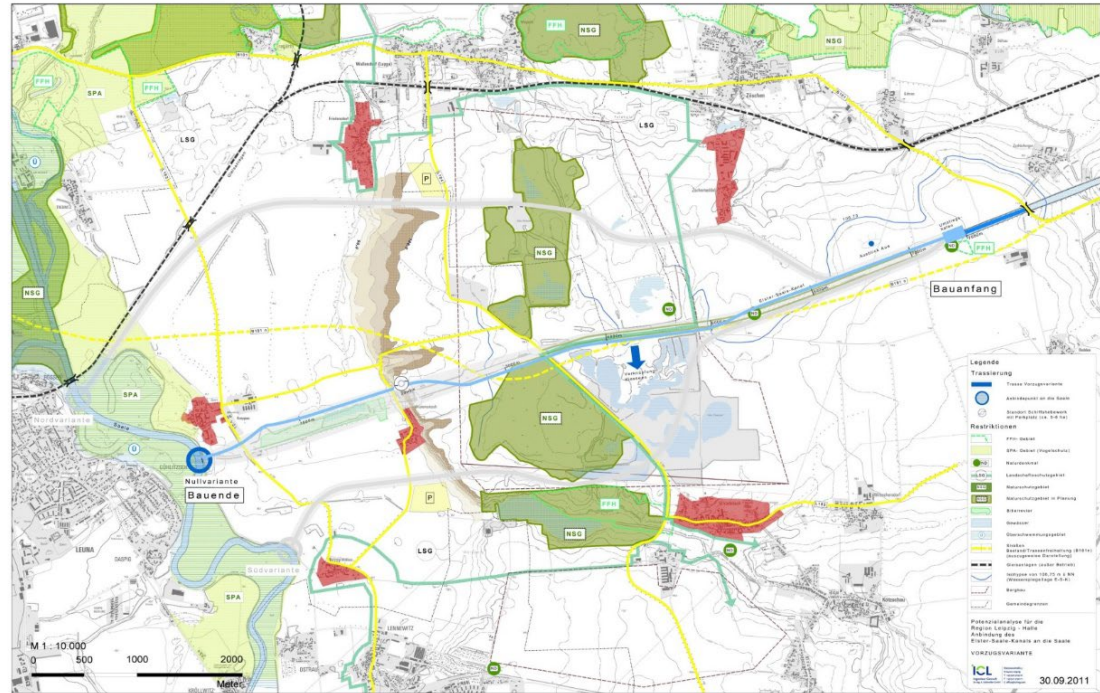
2011/2012: „Touristische Potenzialanalyse und Betrachtung der Grobvarianten der Trassen des Projektes des Elster-Saale-Kanals an die Saale [...]“



Vorzugstrasse zur Vollendung des Saale-Leipzig-Kanals (2012)



- Die mittels Raumwiderstandsanalyse bestimmte Vorzugstrassenvariante grenzt direkt an die alte Kanaltrasse an (teils nördlich, teils südlich).
- Die Saaleschleusen stromauf ab Halle bestimmen die **Dimension** für Schiff und Kanal. Der Querschnitt des neuen Kanals reduziert sich somit auf rund **43 %** des bestehenden Kanals.



Effekte für die mitteldeutsche Wassersportregion



- Die (Kanal-)Verbindung der beiden touristischen Regionen Leipziger Neuseenland und Saale-Unstrut-Triasland vervielfältigt die touristischen Potenziale in Sachsen und Sachsen-Anhalt gleichermaßen (Quelle: Potenzialstudie 2012).



Attraktivitätssteigerung für Einwohner
und Touristen



Aufmerksamkeit auf mitteldeutsche
Wassersportregion im Wettbewerb der
Regionen und weiteren
Destinationsentwicklung

Konzept zur Inwertsetzung des Saale-Leipzig-Kanals 2017



■ Ausgangssituation:

Ca. 12 km langer Kanal, der im „Nirgendwo“ endet. Welche Potenziale sind damit verbunden und was kann/muss man tun, um diese zu erschließen?



Streckenführung Saale-Leipzig-Kanal-Radweg



■ Daten:

- Gesamtstrecke geplanter Radweg: 19.700 m
- davon Freistaat Sachsen: 7.700 m
- davon Sachsen-Anhalt: 12.000 m
- 12 Standorte für Rastplätze und Aufenthaltspunkte

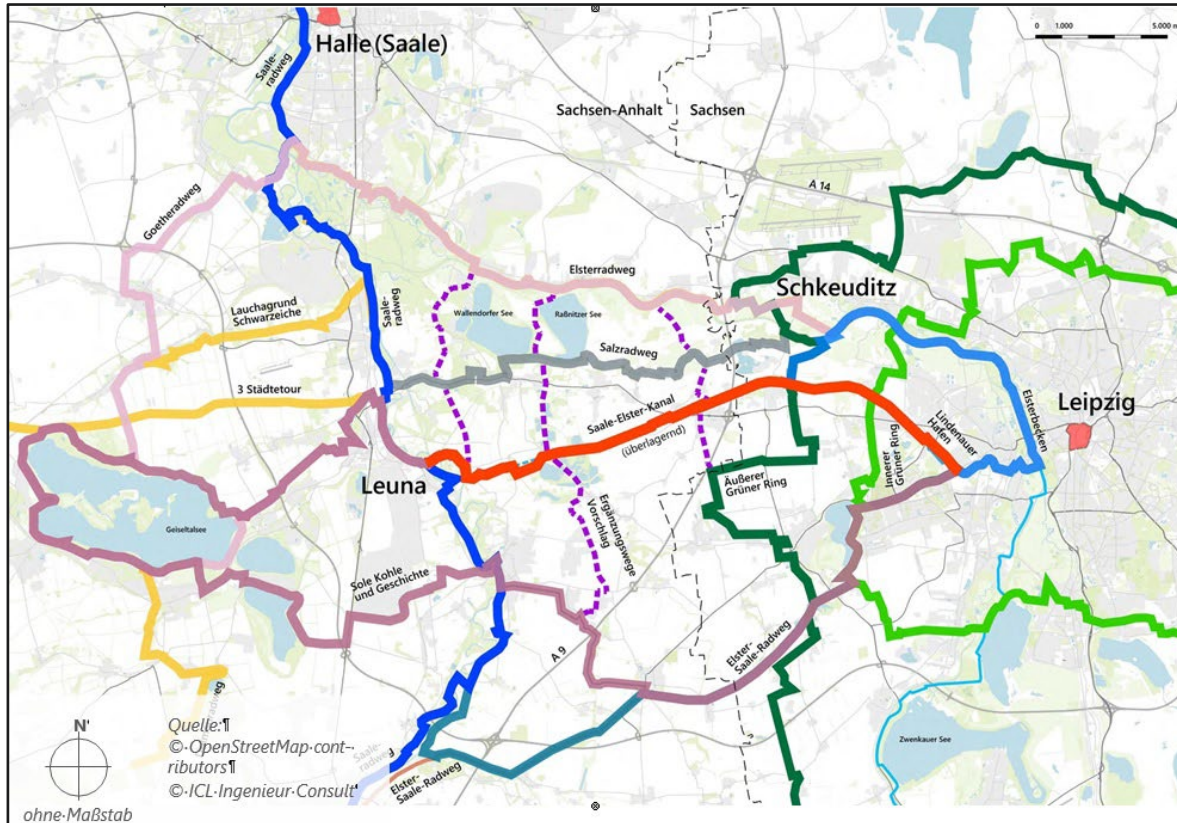
**Wasserstraßen- und
Schiffahrtsverwaltung des Bundes
fördert Radwegbau im TBA 1 mit
90% Zuschuss!**

Umsetzungsabschnitte Saale-Leipzig-Kanal-Radweg



- 3 Umsetzungsabschnitte:
 - 1 Lindenauer Hafen – Kanalende: 11.400 m
 - 2 Kanalende – Schleusenruine Wüsteneutzsch: 6.300 m
 - 3 Wüsteneutzsch – „Mündung“ in die Saale: 2.000 m

Gründe für einen Radweg am Saale-Leipzig-Kanal: Der „Missing Link“ im Radnetz



- Auswahl möglicher neuer Touren ab Leipzig/ Lindenauer Hafen:
 - 25 km bzw. 50 km (Hin/Rück) nach Bad Dürrenberg
 - 66 km langer Rundweg in Kombination mit dem Elster-Saale-Radweg (Südflügel)
 - 83 km langer Rundweg in Kombination mit dem Elster-Radweg (Nordflügel)
 - 116 km bzw. 103 km „Geiseltalsee-Runde“ Nord oder Süd

Umsetzungsabschnitt 1 (Lindenauer Hafen – Kanalende) Aktuelle Wegesituation (Fahrtrichtung Leipzig):



Aktueller Stand (09/2023):



- Stadtratsbeschlüsse in Leipzig, Schkeuditz und Leuna liegen vor, gemeinsame Interkommunale Vereinbarung ist unterzeichnet
- Externes Projektmanagement ist gebunden
- Ingenieurvermessung (Nord- und Südufer) wurde im August 2023 fertiggestellt
- Europaweite Ausschreibung der Alternativenbetrachtung zur Trassenführung gestartet (Fertigstellung bis I/2024)
- Vergabe Objektplanung (III/2024), Vergabe Bauleistungen (II/2027)
- Fertigstellung Bau TBA 1: Ziel III/2028





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!





Stadt Leipzig

Amt für Stadtgrün und Gewässer

04092 Leipzig

Tel.: +49 341 123-1611

Fax.: +49 341 123-1615

www.leipzig.de



Eignung von Röhrichten für die Ufersicherung



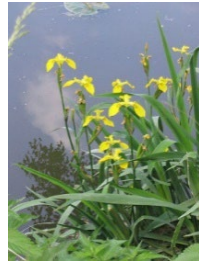
- Röhrichte bilden nicht nur eine hohe Halmdichte, sondern auch ein dichtes Wurzel- und Rhizomgeflecht aus.
- Röhrichte haben eine große ökologische Amplitude. Sie reicht vom eutrophen zum oligotrophen und vom basischen bis zum sauren Milieu.
- Röhrichte reagieren flexibel auf mechanische Belastungen.
- Röhrichte bieten auch im Winter durch ihre emerse Biomasse einen deutlichen Erosionsschutz und durch ihre submerse Masse eine Oberflächenvergrößerung.
- Binsen und Simsen sind unter den Röhrichten winterresistente Arten und assimilieren auch bei niedrigen Temperaturen.
- Schäden am Röhricht werden durch die Reproduktion „selbst repariert“.



Rohrkolben
(*Typha* sp.)



Schilf
(*Phragmites* sp.)



Sumpfschwertlilie
(*Iris pseudocoras*)



Binsen
(*Schoeneplectus*)

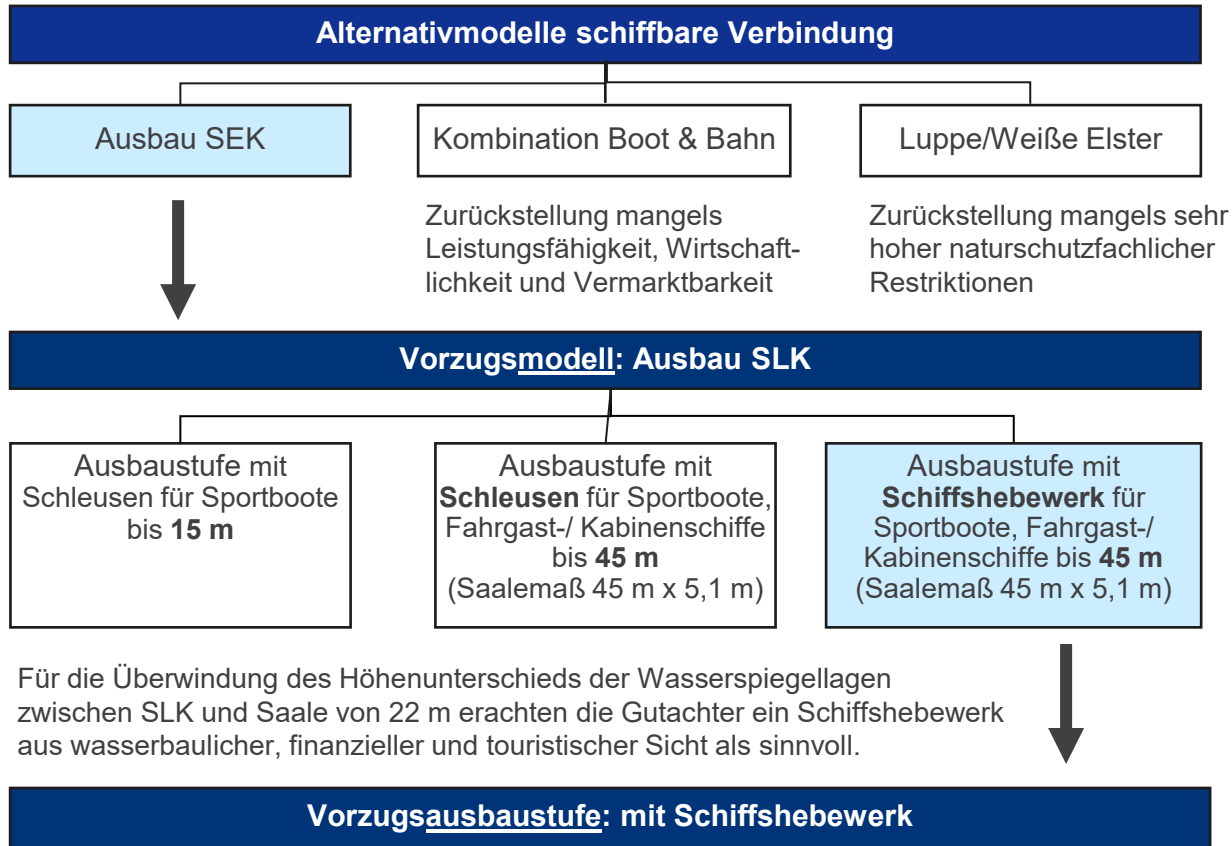


Seggen
(*Carex* sp.)

Stadthafen Leipzig – Visualisierung Ausführungsplanung 2021



Bestimmung einer Vorzugsvariante (2012)



- Inwertsetzung vorhandener (wassertouristischer) Infrastruktur, wie Stadthäfen Halle und Leipzig, Sophienhafen Halle, MARINA Leipzig-Lindenau, Gewässerverbindungen Karl-Heine-Kanal – Lindenauer Hafen – Saale-Leipzig-Kanal
- Beschäftigungssicherung/-ausbau in Tourismus- und Freizeitwirtschaft
- Entwicklung der Branche Wassersportwirtschaft in der Region
- Synergieeffekte (Hochwasserschutz, Grundwasserwiederanstieg)
- nicht quantifizierbare indirekte Effekte wie Attraktivitäts-/Imagesteigerung



Saale-Leipzig-Kanal als Identifikations- und Leitprojekt
für die Metropolregion Mitteldeutschland inkl. Wirtschaftsraum Halle-Leipzig

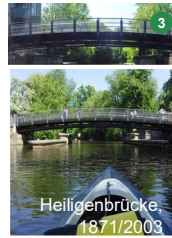
Kernaussagen aus der Potentialanalyse (2012)



- Die Studie mit ihrem integrativen Ansatz bietet erstmals belastbare Aussagen zu den Potentialen und Kosten.
 1. Das Kerngebiet schöpft seine Potentiale aus tourismuswirtschaftlicher Sicht nicht aus.
 2. Der Raum zwischen dem Leipziger Neuseenland und dem Saale-Unstrut-Triasland birgt landseitige touristische Potentiale - insbesondere im Radtourismus und mit der Einrichtung einer Draisinenbahn.
 3. Aus touristischer Sicht bedeutet die Realisierung des Saale-Leipzig-Kanals für das Kerngebiet einen Quantensprung.
 4. Die Überwindung des bestehenden Höhenunterschiedes von 22 m zwischen Saale-Leipzig-Kanal und Saale ist nur mit dem Bau eines einzigartigen Schiffhebewerkes touristisch attraktiv und eröffnet große Wertschöpfungspotentiale. Das Projekt kann somit zu einem Leuchtturmprojekt der Region werden.



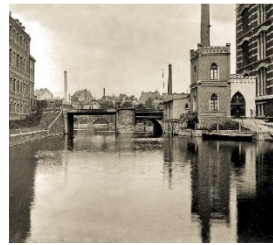
Maßnahmen zur Bootsdurchgängigkeit Kurs 2 bis 2021



Herausforderungen für die nächsten Jahre für den Kurs 2



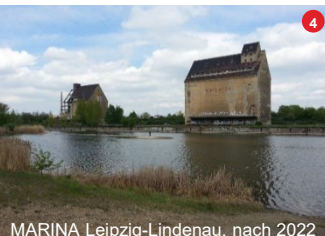
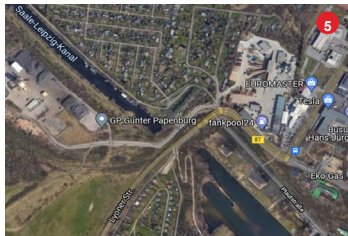
Schleuse Wüsteneutzsch



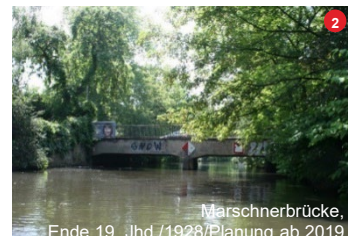
Nonnenbrücke, 1863/1998
ca. 800 Bootsbewegungen an Spitzentagen



Stadthafen Leipzig, 2. BA, Bau ab 2021



MARINA Leipzig-Lindenau, nach 2022



Marschnerbrücke,
Ende 19. Jhd./1928/Planung ab 2019