



Saale-Elster-
Kanal



Konzeption zur Inwertsetzung

Konzeption zur Inwertsetzung des bestehenden Saale-Elster-Kanals
einschließlich der begleitenden Infrastruktur und der angrenzenden
Ortschaften



Stadt Leipzig



Stadt Leuna



Ein Gemeinschaftsprojekt der beiden Städte Leipzig und Leuna gefördert durch das
Sächsische Staatsministerium des Innern nach FR-Regio und das MLV Sachsen-Anhalt
nach Richtlinie REGIO.

PROJECT^M

ICL
ICL Ingenieur Consult GmbH

Inhalt

1 Aufgabenstellung und Ziele des Konzepts	4
2 Positionsbestimmung	6
2.1 Landschaftliche Attraktivität	6
2.2 Gewässerattraktivität	6
2.3 Landseitige Attraktivität	6
2.4 Fazit Positionsbestimmung	9
3 Entwicklungspotenziale des Kanals	10
3.1 Eigentums- und planungsrechtliche Rahmenbedingungen	10
3.2 Einwohner- Marktpotenziale	11
3.3 Attraktions- und Eignungspotenziale	12
3.3.1 Potenziale für wasserseitige Freizeitnutzung	12
3.3.2 Potenziale für landseitige Freizeitnutzung	13
3.4 Fazit Entwicklungspotenziale	14
4 Entwicklungsperspektiven für den Kanal	15
4.1 Zielsetzungen für die Entwicklung des Kanals	15
4.1.1 Leitziel	15
4.1.2 Entwicklungsziele	15
4.1.3 Konzeptioneller Ansatz	15
4.2 Strategische Vorgehensweise	16

5 Entwicklungskonzept zur Inwertsetzung des Saale-Elster-Kanals	17
5.1 Handlungsfelder und Projektauswahl	17
5.2 Projektbeschreibungen	19
5.2.1 Saale-Elster-Kanal Radweg	19
5.2.2 Erlebniskette	32
5.2.3 Sportlandschaft Saale-Elster-Kanal	54
5.2.4 (Wasser)Sport-Eventkanal: Saale-Elster-Kanal Sportfest	58
5.2.5 Wasserseitige Erschließung des Kanals	61
5.2.6 Informations- und Leitsystem	66
5.2.7 Industriekulturdenkmal Schleusenruine Wüsteneutzsch: Inszenierung als Besuchermagnet und Aushängeschild für den Saale-Elster-Kanal	70
5.2.8 Wort-Bild-Marke für den Kanal	72
5.2.9 Schiffbare Verbindung zum Lindenauer Hafen	73
5.3 Umsetzungsmanagement – Organisationsstrukturen	74
5.4 Ausblick	76
6 Zusammenfassung	78
7 Impressum	80
8 Anlagen	81
9 Abbildungsverzeichnis	104
10 Tabellenverzeichnis	107

1 Aufgabenstellung und Ziele des Konzepts

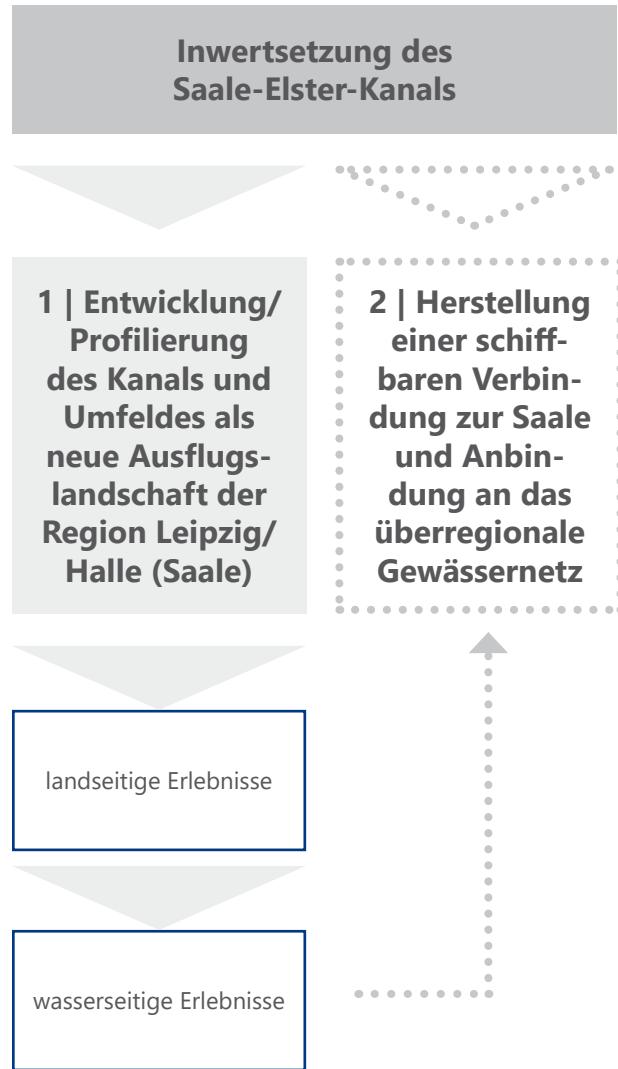
Im Masterplan des Tourismuswirtschaftlichen Gesamtkonzeptes für die Gewässerlandschaft im mittel-deutschen Raum (TWGK) Bereits 2013/2014 wurde der Saale-Elster-Kanal als eines von zehn Leuchtturmprojekten aufgenommen und damit die hohe Bedeutung des Kanals für den gesamten mitteldeutschen Raum unterstrichen. **Welche Potenziale der Kanal in seinem aktuellen Ausbauzustand ohne schiffbare Verbindung zur Saale bietet und was zu tun ist, um diese zu erschließen, ist die Aufgabenstellung** des „Konzeptes zur Inwertsetzung des Saale-Elster-Kanals“, für dessen Bearbeitung die Städte Leuna und Leipzig (in Vertretung für den Grünen Ring Leipzig) das Tourismus- und Freizeitberatungsbüro PROJECT M in Zusammenarbeit mit dem Ingenieurbüro ICL Ingenieur Consult im September 2017 beauftragt haben.

Mit diesem Konzept sollen die kurz- bis mittelfristigen Perspektiven des Kanals aufgezeigt werden (Nahziel) und damit der Kanal:

- » als Freizeiterlebnis für die Naherholung wieder stärker in das Bewusstsein der Bevölkerung respektive in die Öffentlichkeit gebracht werden,
- » als Initial für eine länderübergreifende Zusammenarbeit zur Entwicklung einer neuen auch touristisch wirksamen Ausflugslandschaft eingesetzt werden
- » und damit als Katalysator für eine regional-wirtschaftliche Entwicklung für den Raum Leipzig – Schkeuditz – Leuna – Merseburg – Bad Dürrenberg – Halle (Saale) dienen.

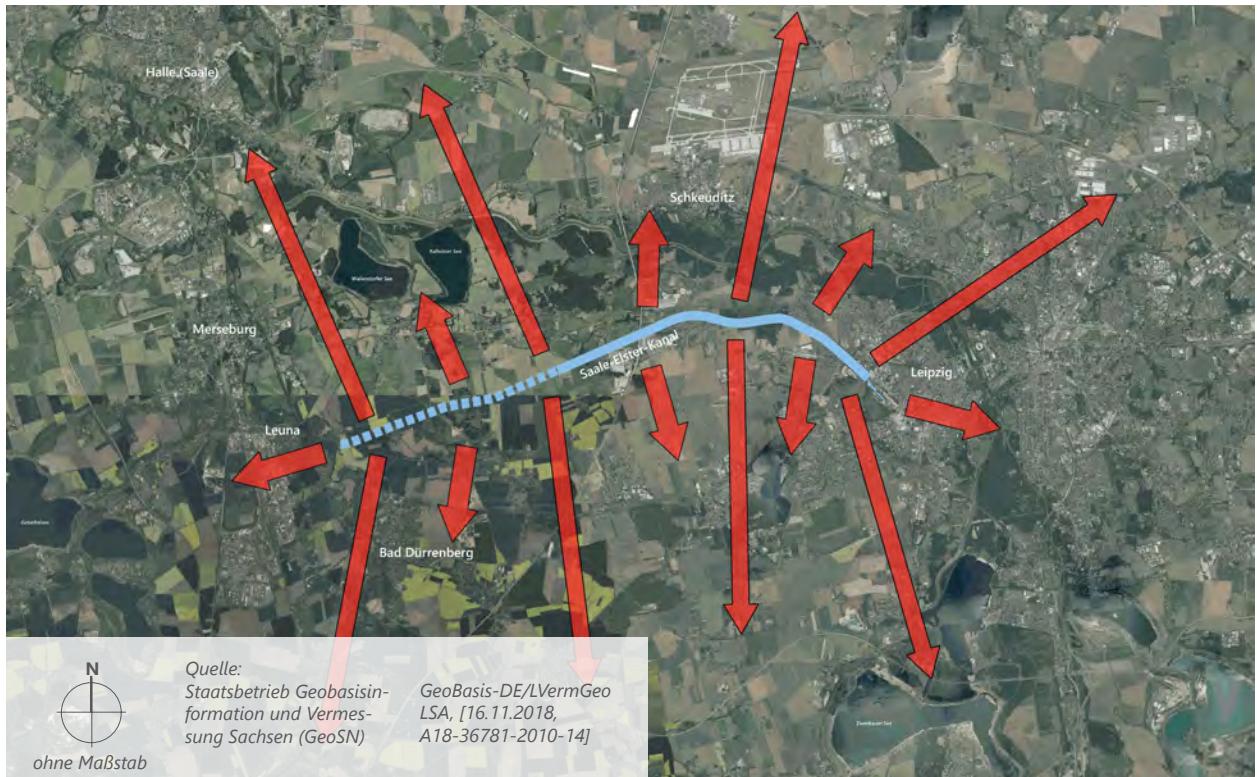
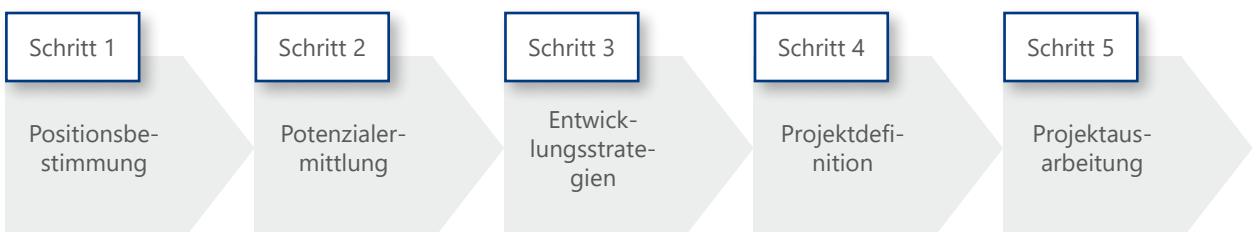
Mit diesem Nahziel soll indirekt auch die Akzeptanz in der Region für das Fernziel „Kanalbau“ weiter gesteigert werden, wie die Abb. 1 deutlich macht. Die Fertigstellung des Saale-Elster-Kanals durch den Ausbau der noch fehlenden 7,7 km in Form einer schiffbaren Verbindung für Sportboote und Fahrgastschiffe zwischen Lindenauer Hafen und Saale ist nicht Gegenstand dieses Konzepts. Eine solche schiffbare Verbindung ist aber weiterhin das Fernziel der Städte Leipzig, Schkeuditz, Leuna, Merseburg, Schkopau und Halle (Saale) sowie der Landkreise Nordsachsen und Saalekreis, die ihre Bemühungen in diesem Prozess mit einer Absichtserklärung unterstreichen, deren Unterzeichnung für Anfang 2019 geplant ist. Der Kanalausbau wird in dem Konzept aber lediglich insoweit berücksichtigt, als dass bei den Vorschlägen zur kurz- bis mittelfristigen Inwert-

Abb. 1 Inwertsetzung des Saale-Elster-Kanals



setzung darauf geachtet wird, dass damit die Potenziale für eine schiffbare Verbindung nicht beeinträchtigt oder sogar verhindert werden. Das Konzept ist mehr als „nur“ eine Potenzialanalyse für den Saale-Elster-Kanal, sondern trägt in der Zielsetzung durch die angestrebten regionalen Ausstrahlungseffekte den Charakter eines regionalen Entwicklungskonzepts (siehe Abb. 2). Alle gezeigten Karten dienen ausschließlich der Verdeutlichung der Konzeption und werden daher ohne Maßstab dargestellt.

Im Ergebnis des Konzepts stehen die Identifizierung von Projekten zur Inwertsetzung des Kanals und deren vertiefende Ausarbeitung als belastbare Grundlage für eine dann folgende Umsetzungsplanung. Die Bearbeitung erfolgte in mehreren Arbeitsschritten. Zunächst wurde eine Positionsbestimmung zur aktuellen Situation und Attraktivität des Kanals durchgeführt und anschließend untersucht, welche räumlichen und inhaltlichen Potenziale der Kanal bietet. In einem dritten Schritt wurden die Ziele und Strategien für die Inwertsetzung definiert (siehe Abb. 3).

Abb. 2 Regionale Ausstrahlungseffekte durch die Inwertsetzung des Saale-Elster-Kanals**Abb. 3** Projektbearbeitung

Der Erfolg des Konzeptes ist im hohen Maße von dessen Akzeptanz bei den Anrainerorten und den regionalen Akteuren abhängig. Zu diesem Zweck wurde zur Begleitung, Unterstützung und kritischen Reflektion des Bearbeitungsprozesses eine projektbegleitende Arbeitsgruppe (Beteiligte siehe „7 Impressum“) ins Leben gerufen, die im Bearbeitungszeitraum von September 2017 bis November 2018 fünfmal getagt hat:

- » 28. November 2017: Projektvorstellung, Positionsbestimmung und Potenzialanalyse,
- » 20. Februar 2018: Ziele, Strategien und Auswahl/Abstimmung der Initialprojekte,
- » 24. April 2018: Vorstellung und Diskussion der Initialprojekte,
- » 14. August 2018: Vertiefung Initialprojekte,
- » 20. November 2018: Abstimmung Endbericht.

Um einen größeren Teilnehmerkreis in die Projektbearbeitung mit einzubinden, wurden drei Regionalkonferenzen durchgeführt:

- » 16. Januar in Leipzig: Projektvorstellung, Diskussion Analyseergebnisse, Vorschläge Teilnehmerkreis zur Attraktivierung des Kanals,
- » 29. Mai in Leuna: Vorstellung und Diskussion Ziele, Strategien und Initialprojekte,
- » 07. November im Rahmen der Stadt-Umland-Konferenz des Grünen Ringes Leipzig: Präsentation der zentralen Projektergebnisse.

Das vorliegende Konzept „Inwertsetzung Saale-Elster-Kanal“ ist somit ein Ergebnis eines partizipativen Bearbeitungsprozesses im Zusammenspiel von Project M/ICL mit der projektbegleitenden Arbeitsgruppe und weiteren interessierten Vertretern aus der Region.

2 Positionsbestimmung

Die Schlüsselfrage zur Inwertsetzung des Saale-Elster-Kanals lautet mit Blick auf die Besucherpotenziale, welche Besuchsanlässe der Kanal -auch in Abgrenzung zu anderen Ausflugs- und Tourismusregionen in Mitteldeutschland - bietet? Dazu wird in einem ersten Schritt die aktuelle Situation am Kanal differenziert nach unterschiedlichen erholungsrelevanten Attraktivitätsfaktoren im Folgenden untersucht.

2.1 Landschaftliche Attraktivität

Mit dem Landschaftsgebiet Bienitz bei Leipzig/Burghausen und den Schladebacher Kiesteichen gibt es zwei Landschaftsbereiche mit hohem landschaftlichem Attraktionspotenzial. Ansonsten ist das direkte Umfeld vom Saale-Elster-Kanal in weiten Teilen von begrenzter landschaftlicher Attraktivität. Der landschaftlich attraktivste Bereich ist die Elster-/Luppenaue einige Kilometer nördlich des Kanals und damit nicht Bestandteil des mit dem Kanal direkt assoziierten Landschaftsraumes. Das Landschaftserlebnis ist vor diesem Hintergrund -insbesondere auch unter Wettbewerbssichtpunkten nur schwer als Hauptmotiv für einen Ausflug zum Kanal zu vermitteln (siehe Abb. 4).

2.2 Gewässerattraktivität

Gewässer sind für Erholung und Tourismus per se ein Attraktionspotenzial. Das gilt auch für den Kanal, insbesondere die Perspektive vom Land auf den Kanal und in abgeschwächter Form auch für die wasserseitige Nutzung (monotone Gewässerstruktur und eingeschränkte Sicht durch die Deichanlagen). Eine wassersportliche und touristische Nutzung findet auf dem Kanal derzeit nur in einem sehr geringen Umfang statt. Hauptnutzer ist der Ruderclub in Burghausen (Ruderleistungszentrum), der den Kanal für Trainingszwecke und für jährlich zwei Langstreckenregatten nutzt. Am Kanalbeginn in Leipzig hat sich ein Bootsvermieter mit offenen Motorbooten angesiedelt. In Burghausen liegt zudem ein Haus-Partyboot, das für Charterfahrten gemietet werden kann. Fremdbootsbesitzer haben derzeit nur in Günthersdorf unter der Autobahn die Möglichkeit, über eine zwar funktionierende, aber nur bedingt nutzergerechte Slipanlage, ihr motorisiertes Sportboot ins Wasser zu lassen (Kanuten auch in Burghausen). Immer häufiger auf dem Kanal zu beobachten sind Stand-Up-Paddler, zum einen weil der Kanal für diese Sportart gute Gewässerbedingungen bietet (wenig Wind und Wellen), zum anderen aufgrund der vgl. unproblematischen Einstiegsmöglichkeiten. In den Sommermonaten wird der Kanal verbotenerweise in geringem Umfang als Badegewässer frequentiert (Baden durch den Gewässereigentümer und Unterhalter, dem Wasserschiffahrtsamt Magdeburg, im Kanal nicht

erlaubt. Die Hauptgründe für die derzeit geringe Nutzung des Kanals durch Sportboote liegt in der fehlenden Infrastrukturerschließung und vor allem in der fehlenden schiffbaren Vernetzung mit Leipzig/Lindenauer Hafen. Beides bedeutet für Touren auf dem Kanal einen erheblichen Attraktionsverlust. Im Fazit ist festzustellen, dass der Saale-Elster-Kanal aktuell aufgrund der begrenzten Gewässerattraktivität, der unzureichenden Infrastruktur und vor allem des fehlenden schiffbaren Anschlusses an den Lindenauer Hafen als Freizeitgewässer für Bootstouren eine nur geringe Bedeutung hat (siehe Abb. 5).

2.3 Landseitige Attraktivität

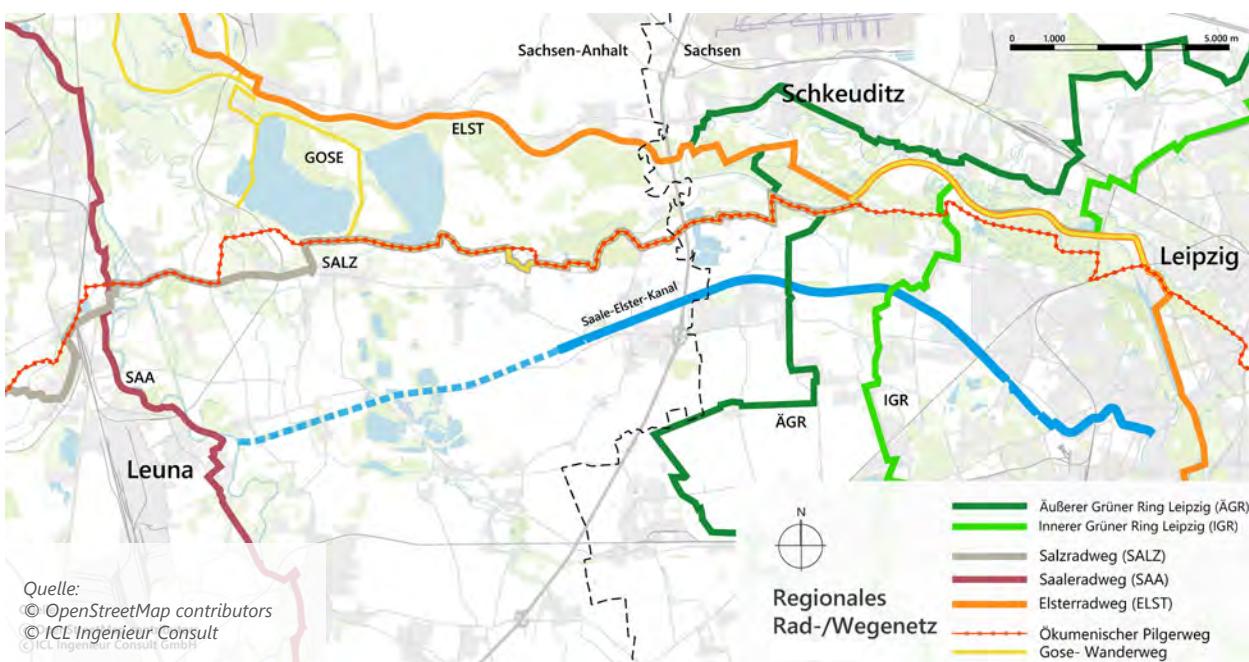
Vor allem im unvollendeten Teil des Kanals gibt es im direkten Umfeld der ehemals geplanten Kanaltrasse nur wenige Siedlungen, während es am realisierten Kanalabschnitt mit Rückmarsdorf, Burghausen, Döllzig, Günthersdorf und Kötzschlitz immerhin fünf Anrainerorte gibt. Insgesamt weist der gesamte Korridor nur einige wenige Sehenswürdigkeiten mit maximal lokaler Bedeutung auf. Einzig die Schleusenruine Wüsteneutzsch ist durch ihre besondere Geschichte in Verbindung mit dem Bauwerk eine regionale Besucherattraktion. Sehenswürdigkeiten mit mindestens regionaler Strahlkraft befinden sich aber im weiteren Kanalumfeld vor allem in Merseburg und Leipzig. Ein Besuchsgrund ist der Kanal als technisches Bauwerk (Schleuse Wüsteneutzsch, Sperrbauwerke Ost und West), allerdings vorwiegend für Fachinteressierte und weniger für ein Breitenpublikum (siehe Abb. 6).

Eine Besonderheit des Kanals ist sein Lage an gleich zwei Einkaufszentren: Nova Eventis in Günthersdorf und Löwencenter in Leipzig-Rückmarsdorf. Vor allem Nova Eventis zieht auch Tagesbesucher aus dem weiteren regionalen Umfeld an. Derzeit gibt es aber keinerlei Vernetzung bzw. positive Wechselwirkung zwischen dem Kanal und Nova Eventis. Im Umfeld des Kanals befinden sich es zahlreiche Reiterhöfe, darüber hinaus aber kaum weitere Freizeitangebote (Gokartbahn in Döllzig sowie Spielplatz und Kletterpark integriert in das Einkaufszentrum Nova Eventis). Zumindest im Umfeld des ausgebauten Kanals ist ein gut ausgebautes Gastronomieangebot vorhanden. In allen Anrainerorten gibt es mehrere Gaststätten, allerdings nicht mit direkter Wasserlage. Insgesamt bietet der Kanal und sein näheres Umfeld aber bislang wenige POI's (Points of Interest) und damit auch kaum Besuchsgründe, so dass der gesamte Kanalkorridor derzeit für Einwohner aus den etwas entfernt liegenden einwohnerstarken Städten Halle (Saale) und Leipzig als Ausflugsregion derzeit kaum eine Rolle spielt und wenn, dann nur durch Querung des Kanals im Rahmen einer Radtour auf den beiden den Kanal passierenden Radrouten Äußerer und Innerer Grüner Ring. Darüber hinaus ist der Kanal durch keine weiteren Radwege erschlossen, wie aus Abb. 7 ersichtlich wird. Das gilt im Besonderen für die Kanaltrasse auf dem Gebiet von Sachsen-Anhalt.

Abb. 4 Landschaftsausstattung (ohne Maßstab)**Abb. 5** Wassertouristische Infra- und Angebotsstruktur (ohne Maßstab)

Saale-Elster-Kanal Fakten (ermittelt auf Basis des WMS-Server Geoportal Sachsenatlas):

- » **ca. 18.900m** Gesamtlänge des Kanals (beginnend Lyoner Straße bis Einmündung Saale)
- » **ca. 11.400m** davon geflutet und **ca. 7.500m** ungeflutet
- » **ca. 7.650m** davon in Sachsen
- » **ca. 11.250m** davon in Sachsen-Anhalt

Abb. 6 Umfeld des Saale-Elster-Kanals (ohne Maßstab)**Abb. 7 Regionales Rad- und Wegenetz des Saale-Elster-Kanals (ohne Maßstab)**

Die beidseitig des Kanals verlaufenden Betriebswege des WSA werden durch Naherholer (vor allem durch Läufer und Spaziergänger) genutzt, insbesondere im landschaftlich schönsten Bereich zwischen Burghausen und Döllzig. Aufgrund des überwiegend schlechten Ausbauzustands sind die Wege für Radfahrer derzeit (wenn überhaupt) nur sehr eingeschränkt nutzbar. Insgesamt sind die Betriebswege bislang als Freizeitwege

für Tagestouristen so gut wie nicht relevant, obwohl diese durch die attraktive Gewässerlage und die neun Querungsmöglichkeiten grundsätzlich ein sehr hohes Attraktionspotenzial bieten. (siehe Abb. 7).

2.4 Fazit Positionsbestimmung

Der Kanal bietet für ein Breitenpublikum derzeit weder wasser- noch landseitige Erlebnisse mit regionaler Ausstrahlung und damit kaum Besuchsgründe. Der gesamte Korridor ist derzeit weitestgehend (tages-)touris-

tisches Niemandsland. Der Frage, ob dies so bleiben muss bzw. ob die Attraktionspotenziale künftig eine intensivere Nutzung erlauben, soll im folgenden Gliederungspunkt nachgegangen werden.

Abb. 8 LHW-Deichverteidigungsweg bei Ostrau (Richtung Kreypau)



Abb. 9 Schwimmsteg Ruderverein Burghausen (Richtung Döllzig)



Abb. 10 Kanal nahe Straßenbrücke Kötzschau (Richtung Kanalende)



3 Entwicklungspotenziale des Kanals

Die Positionsbestimmung ist eine Bewertung des derzeitigen Zustands, sagt aber noch nichts über die Entwicklungsmöglichkeiten aus. Dazu bedarf es einer realistischen, ehrlichen Potenzialeinschätzung unter Betrachtung der themen- bzw. aktivitätsbezogenen Attraktions- und Eignungspotenziale vor Ort, der planungs- und eigentumsrechtlichen Rahmenbedingungen sowie der Markteinzugspotenziale.

3.1 Eigentums- und planungsrechtliche Rahmenbedingungen

Eigentumssituation

Der Kanal befindet sich im Eigentum des Bundes und ist als „Sonstige Binnenwasserstraße des Bundes“ klassifiziert. Dies gilt auch für die seinerzeit geplante, nicht realisierte Trasse zur Saale einschließlich der dazugehörigen Gebäude wie die Schleusentreppe Wüsteneutzsch. Die gesamte Unterhaltung obliegt dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Magdeburg (WSA), Außenstelle Merseburg. Der Bund hat die wasserseitige Nutzung reguliert. Möglich ist ein führerscheinfreies Befahren bis max. 15 PS-Motor (mit Sportbootführerschein bis 20 m Länge) und eine Geschwindigkeit mit maximal 8 km/h. Jegliche organisierte wasserseitige Nutzung und infrastrukturelle Erschließung des Kanals setzt das Einverständnis des WSA voraus. Bisherige nichtorganisierte Aktivitäten und Nutzungen wurden seitens des WSA bislang geduldet (Flöße, Baden). Für organisierte Nutzungen gab es vertragliche Vereinbarungen mit den Nutzern (Ruderverein, Bootsvermieter). Die land- und wasserseitige Entwicklung kann sich nicht mehr bloß auf Duldung seitens des WSA stützen, sondern muss künftig beiderseitig rechtssicher vertraglich fixiert werden. Das gilt auch für Veranstaltungen und jegliche bauliche Veränderung auf und an den Betriebswegen. Im Dammbereich und nahe der Sperrbauwerke ist eine wasserseitige Infrastrukturerschließung durch das WSA grundsätzlich ausgeschlossen. Das WSA steht gleichwohl einem Ausbau des Kanals und der Betriebswege für eine stärkere Freizeit- und Tourismusentwicklung grundsätzlich offen gegenüber, sofern dies nicht zu Lasten des WSA führt (Haftungsproblematik, Kosten). Das WSA ist, wie sich im Rahmen der Konzepterarbeitung gezeigt hat, Partner der weiteren Entwicklung und nicht „Verhinderer“.

Naturschutz

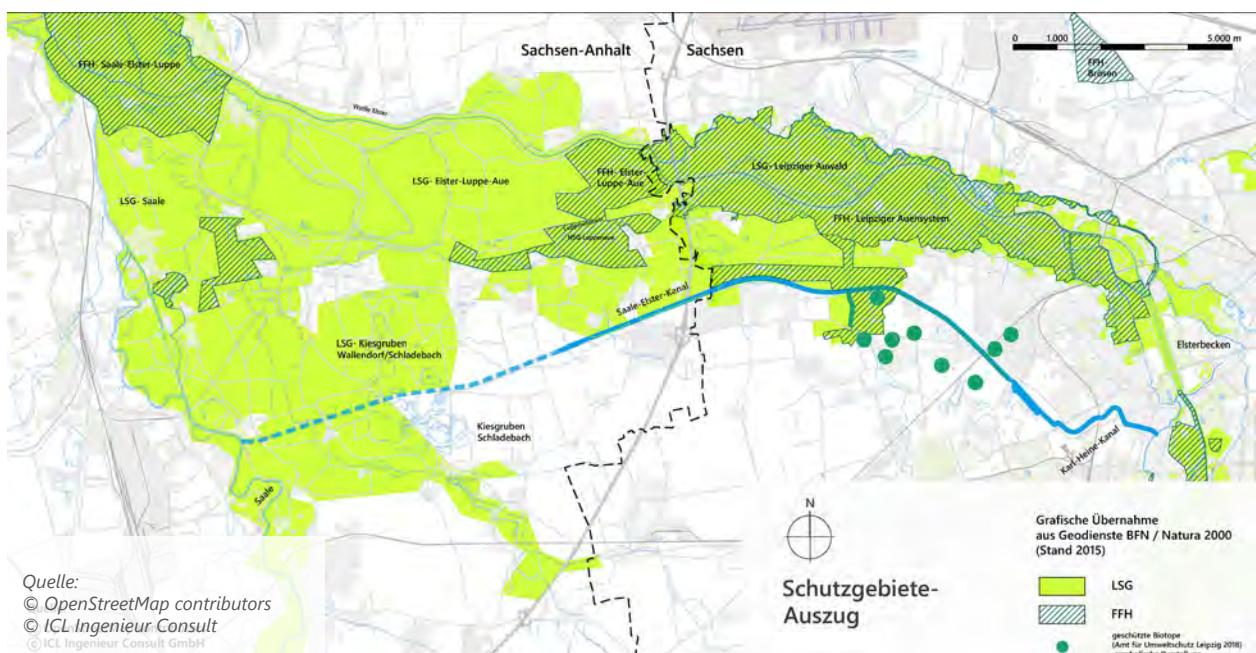
Wie die Abb. 11 zeigt, ist der bestehende Kanal mit Ausnahme des Abschnittes Bienitz-Dölzig (Flora-Fauna-Habitat „Bienitz und Moormergelgebiet“) sowie des Abschnittes Dölzig-Straßenbrücke B181 (Landschaftsschutzgebiet - kurz LSG „Elster-Luppe-Aue“ - als vergleichsweise am wenigsten einschränkender Schutzstatus) nicht von starken naturschutzrechtlichen Restriktionen betroffen. Im weiteren Verlauf der Kanaltrasse gibt es im Abschnitt Schladebacher Teiche-Kanalmündung bei Kreypau eine weitere solche Überlagerung (LSG „Kiesgruben Wallendorf/Schladebach“).

In den beiden vorgenannten LSG sind infrastrukturelle Erschließungsmaßnahmen und eine Freizeitnutzung zunächst nicht von vorherein auszuschließen, im FFH-Gebiet bedarf es jedoch einer tiefergehenden Prüfung. Grundsätzlich sollten sich jedoch die Inwertsetzung des Kanalraumes in Folge einer stärkeren Entwicklung des Kanals für Tourismus und Erholung sowie der Naturschutz in Einklang bringen lassen. Gleichwohl müssen einzelfallbezogen die Unteren Naturschutzbehörden (UNB) der beiden Landkreise sowie der Stadt Leipzig immer in alle Infrastrukturerschließungsmaßnahmen mit einbezogen werden.

Im Bearbeitungsprozess wurden die UNB des Saale-Landkreises, des Landkreises Nordsachsen und der Stadt Leipzig über die Vorhaben informiert und bereits erste informeller Gespräche geführt. Seitens des Saalekreis gibt es für die im Rahmen des Projekts entwickelte Radwegeverbindung bereits das Signal einer grundsätzlichen Genehmigungsfähigkeit, allerdings mit weiterem Abstimmungsbedarf für Teile des vorgeschlagenen Wegeverlaufs. Die Untere Naturschutzbehörde der Stadt Leipzig weist auf verschiedene geschützte Biotope hin, für welche im Zuge der sich anschließenden Umsetzungsplanungen die Schutzziele für die aufgeführten Biotope von Fall zu Fall abzuprüfen und daraus resultierende Konsequenzen zu ermitteln sowie die Vereinbarkeit einzelner Maßnahmen mit den Schutzziehen der Biotope zu prüfen sind. Diesbezügliche präzisierte und umsetzungsrelevante Aussagen kann die UNB aber erst mit Vorlage von konkreten Planungsunterlagen treffen.

Denkmalschutz

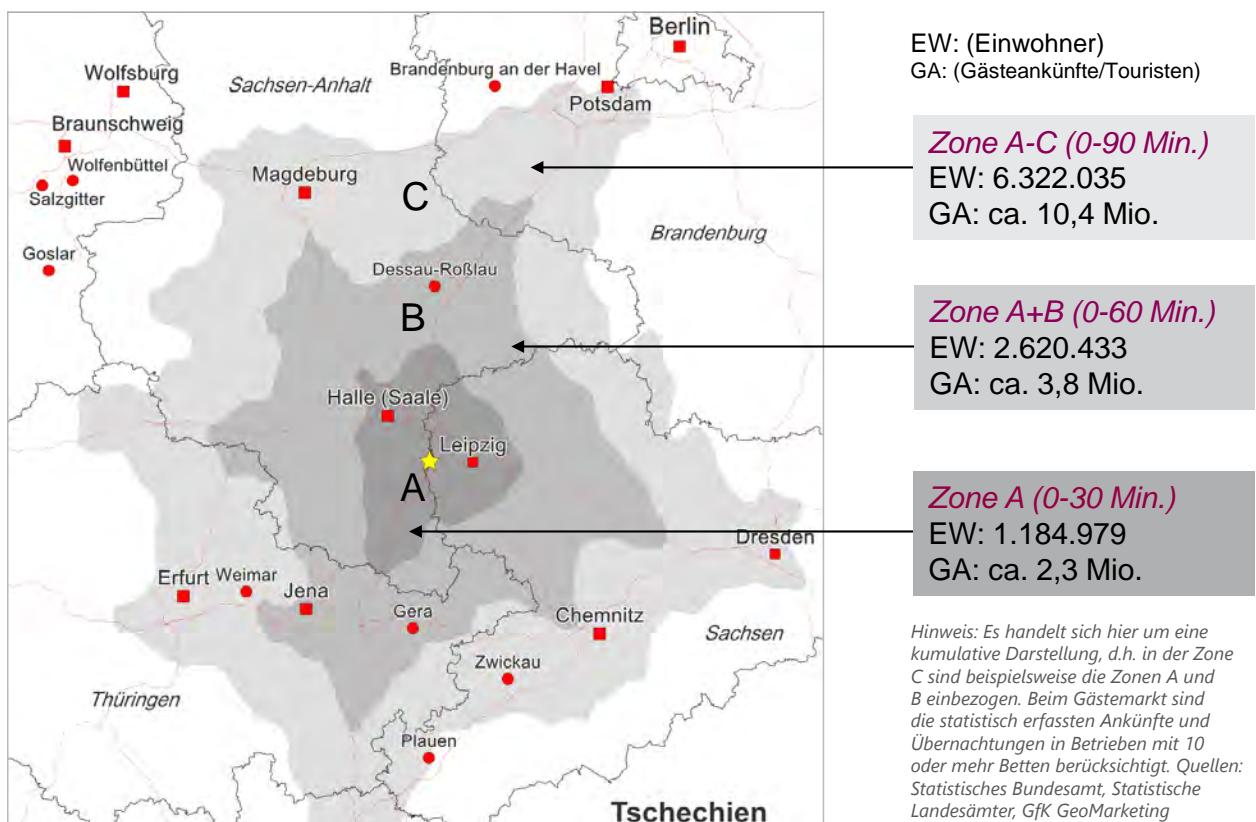
Die Schleusenruine und die beiden Sperrbauwerke stehen als Bauwerke unter Denkmalschutz. Unabhängig von der Genehmigung des Eigentümers Bund/WSA für eventuelle Freizeitnutzungen bedarf es deshalb auch stets einer Zustimmung durch die jeweils zuständige Denkmalschutzbehörde.

Abb. 11 Auszug aus den Schutzgebieten am Kanal und dessen Umfeld (ohne Maßstab)

3.2 Einwohner- Marktpotenziale

Die möglichen Nachfrage-Besucherpotenziale als Erholungs- und touristische Ausflugsregion sind gerade mit Blick auf privatwirtschaftliches Engagement eine entscheidende Größe. Die Obergrenze für Tagesausflüge im Primärmarkt liegt in der Regel bei 60 Minuten, bei ganz besonderen Attraktionen auch bei bis zu 90 Minuten. Die

folgende Karte bildet das theoretisch mögliche Einzugsgebiet ab. Das Einwohnerpotenzial unmittelbar entlang der Strecke und im nahen Umfeld liegt aufgrund der geringen Siedlungsdichte auf sehr niedrigem Niveau. Ein anderes Bild ergibt sich aber, wenn man den Radius auf den Einzugsbereich bis zu einer halben Stunde Anfahrtszeit erweitert. Durch die zentrale Lage des Kanals im Ballungsraum zwischen Leipzig im Osten und Halle (Saale) sowie

Abb. 12 Einwohner-Marktpotenziale des Saale-Elster-Kanals

im Westen und die gute Erreichbarkeit über die A 9 gibt es in diesem tagestouristisch besonders relevanten Einzugsgebiet mit fast 1,2 Mio. Einwohnern eine sehr hohe Primärmarktpotenzial. Das Sekundärmarktpotenzial (Urlauber in der Region) ist mit 2,3 Mio. Gäste zwar fast doppelt so hoch, aber gerade was die Städteurlauber von Halle (Saale) und Leipzig betrifft aufgrund deren Motivstruktur mit sehr viel geringerer Relevanz als Besucherpotenzial für den Kanal. Grundsätzlich gilt, je länger die Anreise, desto außergewöhnlicher müssen die Attraktionen und Erlebnisse sein, die der Kanal bietet. Vor allem die 1,2 Mio. Einwohner und in abgeschwächter Form die Urlauber in der ländlichen Region stellen eine gute Nachfragebasis dar, wenn es gelingt, den Kanal land- und wasserseitig attraktiver werden zu lassen, indem möglichst Attraktionen bzw. Angebote geschaffen werden, die es ansonsten in Mitteldeutschland nicht oder mindestens nicht in dieser Form und Qualität gibt. In welchen Themen der Kanal dafür entsprechende Eignungspotenziale zur Inwertsetzung hat, wird im folgenden Gliederungspunkt dargestellt.

3.3 Attraktions- und Eignungspotenziale

3.3.1 Potenziale für wasserseitige Freizeitnutzung

Als Freizeitgewässer (nicht Trainingssport) für muskelbetriebene Sportboote

Die Gewässerstruktur ohne größere Richtungsänderungen und durch die Eindeichung in weiten Teilen eingeschränkte Blickachsen machen den Kanal für Freizeitkanuten, für die nicht der sportliche Aspekt im Vordergrund steht, nur begrenzt attraktiv. Das bedeutet aber nicht, dass der Kanal für Kanuten vollkommen unattraktiv ist. Gerade mit Blick auf attraktivere Gewässer im regionalen Umfeld ist eine Vermarktung als Kanugewässer aber wenig erfolgversprechend. Die Kanupotenziale liegen in erste Linie in der Naherholung und den leichten Befahrungsbedingungen für Anfänger. Attraktiver ist der Kanal aufgrund seiner Windgeschütztheit und dem damit verbunden geringen Wellenschlag für Stand-Up-Paddling. Das zeigt auch die derzeit schon ohne jegliche Bewerbung vorhandene starke Frequenzierung durch diese Nutzergruppe.

Als Freizeitgewässer für motorisierte Sportboottouren

Aufgrund der geringen Distanz von 12 Kilometern ist der Kanal nur für kürzere Ausflugstouren geeignet. Die Anbindung an den Lindenauer Hafen würde die Strecke zwar nicht wesentlich verlängern, aber durch die Vernetzung mit den städtischen Gewässern würde der Kanal spürbar an Attraktivität gewinnen. Überregional wirksam wäre der Kanal aber erst durch die Herstellung einer schiff-

baren Verbindung zur Saale. Für die Naherholung und den Tagestourismus ist durchaus ein regionales Nachfragepotenzial zu erkennen, zumal eine Befahrung vieler Leipziger Gewässer durch Boote mit Verbrennungsmotoren nicht möglich ist. Bei realistischer Betrachtung ist gleichwohl eine größere Gewässerfrequentierung durch Motorboote ohne schiffbare Verbindung zur Saale eher nicht zu erwarten, selbst mit Realisierung nutzergerechter Anlegesituationen entlang des Kanals und an seine beiden Endpunkten. Dies gilt auch für das vergleichsweise junge Wassertourismussegment Flöße. Die Zielgruppe der Floßtouristen sucht, wie die umfangreiche Bootsurlauberbefragung in Brandenburg durch PROJECT M in 2016 aufgezeigt hat, vor allem Naturnähe in Form schöner Buchten zum Ankern und zum Baden, wie es der Kanal nicht bieten kann. Hinzu kommt ein gewisses Lärmkonfliktpotenzial mit den Anwohnern. Im Fazit ist für die motorisierte Sportbootschifffahrt festzuhalten, dass mit einem wasserseitigen Infrastrukturausbau (Schaffung von Gastanlegesituationen in den Anrainerorten) und vor allem der Herstellung einer schiffbaren Vernetzung mit dem Lindenauer Hafen eine Belebung der Sportbootschifffahrt auf dem Kanal erreicht werden kann, aber in einem überschaubaren Umfang ohne erkennbaren Bedarf für die Schaffung größerer Liegeplatzkapazitäten entlang des Kanals. Potenziale bietet der Kanal auch für Touren mit dem Fahrgastschiff (vor allem Charterverkehr für Gruppen) unter der Voraussetzung, dass zum einen die Verbindung zum Lindenauer Hafen hergestellt ist und zum anderen der Kanal landseitige Erlebnisse in Verbindung mit einer Schifffahrt vermitteln kann. Dies gilt im Besonderen mit dem Einkaufszentrum Nova Eventis in Günthersdorf (Shipping & Shopping). Für einen wasserseitigen Boots-Übernachtungstourismus sind ohne Verbindung zur Saale zunächst keine Potenziale erkennbar.

Als (Sport)Gewässer für Veranstaltungen

Aufgrund der sehr guten Einsehbarkeit, der geringen Frequenzierung durch Sportboote und der windgeschützten Lage mit wenig Wellenschlag bietet der Kanal eine hohe Eignung für Wettbewerbe/Regatten. Diese können durch die beidseitig verlaufende Uferwege besonders zuschauerfreudlich präsentiert werden und zudem ohne größeres Konfliktpotenzial mit Bootsverkehren. Die Kanalbreite von 32-37 Metern reicht allerdings nicht aus, um den Kanal als Regattastrecke für offizielle Leistungsregatten zu nutzen. Sowohl für Ruder- als auch Kanuregatten sind acht Bahnen und damit ein deutlich breiteres Gewässerprofil erforderlich. Mögliche Potenziale ergeben sich aber für Freizeitsportevents wie z. B. Rennen für Modellboote, Solarboote oder Hydrobikes, Stand-Up-Paddling, Bootskorsen oder ggf. auch Spaßveranstaltungen. Um diese Wassersport-Eventpotenziale zu erschließen, bedarf es eines geeigneten Streckenabschnitts mit auch landseitig besuchergerechter Infrastrukturausstattung. Die beiden Standorte Burghausen/Ruderzentrum und Günthersdorf bieten hierfür zumindest gute Standortpotenziale.

3.3.2 Potenziale für landseitige Freizeitnutzung

Für Sport- und Freizeitaktivitäten

Landseitige Entwicklungspotenziale liegen nachfrageorientiert vor allem in einer Nutzung der Betriebswege durch den Freizeitsport. Dies gilt im besonderen Maße für das Radfahren. Erfahrungsgemäß sind Radtouren auf Deichen wegen der Gewässernähe und des Ausblicks bei Radlern besonders beliebt. Die vielen Brückenverbindungen bieten zudem die Möglichkeit für mehrere Rundtouren. Hinzu kommt der störungsfreie Verlauf ohne größere Berührungen mit Pkw-Verkehr. Die Dammbreite liegt zwischen drei und vier Metern und ist damit ausreichend breit für einen Radwegeausbau (Empfehlung des ADFC für die Breite von Fernradwegen: zwei bis drei Meter). Die Überlegung, den Damm als Radschnellweg von Halle (Saale) nach Leipzig auszubauen, ist allerdings obsolet, da mittlerweile hierfür ein anderer (nördlicherer) Trassenverlauf verfolgt wird. Ein sehr hohes Attraktionspotenzial bietet der Kanal auch für Skater (Voraussetzung Asphaltierung), Spaziergänger, Wanderer, Nordic Walker und vor allem für Läufer. Letztere sind bereits aktuell die vermutlich stärkste Nutzergruppe am Kanal. Um Konfliktpotenziale zwischen den verschiedenen Nutzungen zu vermeiden bedarf es eines intelligenten, nutzergruppendifferenzierten Wegekonzepts. Eine weitere sportliche Nutzung in Kanalnähe ist der Reitsport (auf den Betriebswegen aufgrund des Schädigungsgefahren auch künftig ausgeschlossen).

Als „Kulturkanal“

Der Kanal bietet auch kulturelles Entwicklungspotenzial - zunächst selbst als technisches Bauwerk mit seinen Baurelikten Schleusenruine und den beiden Sperrtoren. Die informelle Aufbereitung der Kanalgeschichte und -technik ist eine unverzichtbare Maßnahme für eine Attraktivierung des Kanals für Besucher. Als zentrales Besuchsmotiv ist dies aber realistischerweise nur für einen kleineren Fachbesucherkreis relevant und ohne größere Breitenwirkung. Potenziale bieten auch die Orte am Kanal und in dessen Nähe mit ihren Sehenswürdigkeiten und gastronomischen Angeboten. Allerdings nicht als Hauptmotiv, da bis auf die Schleusenruine die einzelnen Attraktionspotenziale als Besuchsanlass für sich betrachtet nicht ausreichen, sondern im Zusammenhang mit einem (Rad)Ausflug zum Kanal bzw. in der Streckenverbindung Kanal und bedeutenderer Sehenswürdigkeiten im weiteren Umfeld. Potenziale bietet der Kanal auch für Kulturveranstaltungen. Hier bietet sich aufgrund des ungewöhnlichen Charakters die Schleusenruine Wüsteneutzsch an.

Als „Landschafts- und Naturkanal“

Das Landschaftserlebnis bietet mit Ausnahme des Bienitz keine ausreichenden Attraktionspotenziale als Hauptbesuchsmotiv. Die Potenziale von Natur und Landschaft liegen deshalb mit Blick auf Erholung und Tourismus in erster Linie in einer Kulissenfunktion für sportliche Aktivitäten (allem voran Radfahren), nicht aber als Hauptmotiv für einen Ausflug.

Abb. 13 Impressionen des Saale-Elster-Kanals: Bestandsweg
Kanalsüdseite Döllzig (Richtung Günthersdorf); Floßpartie
am Bienitz (Richtung Döllzig); Böschung auf Kanalnordseite
Döllzig (Richtung Kanalende)



3.4 Fazit Entwicklungspotenziale

- » Grundsätzlich ist festzustellen, solange die wasserseitige Verbindung zur Saale noch nicht hergestellt ist und auch die Schiffbarkeit zum Lindenauer Hafen nicht gegeben ist, sind die landseitigen Entwicklungspotenziale des Kanals größer und zudem auch zeitnäher zu realisieren als die wasserseitigen Entwicklungspotenziale. Um Letztere signifikant in Wert setzen zu können, müssen Kanal und Lindenauer Hafen zwingende für die Befahrung mit Sportbooten und Fahrgästsschiffen vernetzt werden.
- » Die in absehbarer Zeit größten landseitigen Entwicklungspotenziale liegen in der Inwertsetzung der Betriebswege am Kanal und weiter entlang des seinerzeit geplanten Trassenverlaufs bis zur Saale für den Freizeitsport, allen voran für eine radtouristische Nutzung, aber auch für andere Sportarten wie Laufen, Skaten, Nordic Walking usw.
- » Ein Kanal-Radweg in Verbindung der beiden Städte Leipzig und Leuna eröffnet für die „Kanalregion“ die Chance, sich als Radausflugsregion zu profilieren und tagestouristische Besucherpotenziale auch im größeren Umfang aus den Metropolen Leipzig und Halle (Saale) zu generieren.
- » Durch die tagestouristische Entwicklung werden in längerfristiger Hinsicht auch Impulse für den Übernachtungstourismus bewirkt und privatwirtschaftliche Investitionen im Beherbergungsbereich unterstützt.
- » Für den künftigen Markterfolg ist es von zentraler Bedeutung, den gesamten Kanalkorridor als Einheit zu betrachten und im Rahmen eines aufeinander abgestimmten Erlebnisraumkonzepts (Gesamtblick) zu entwickeln und nicht die Solitärentwicklung von Einzelprojekten in den Vordergrund zu stellen. Dazu zählt auch, potenziellen Besuchern zu vermitteln, wofür der Kanal steht bzw. was einen Besuch des Kanals lohnenswert macht. Vor dem Hintergrund der Potenzialeinschätzung sollte der Kanal in erster Linie als „Sportkanal“ entwickelt und profiliert werden. Sportliche Aktivitäten sind sowohl Hauptbesuchsanlass als auch Kommunikationsanlass (Profilierung).

Um den Kanal am Markt zu platzieren, bedarf es einer einheitlichen Bezeichnung. Aktuell werden -je nach „Botschafter“- unterschiedliche Namen verwendet, mal Saale-Elster-Kanal (Saale-Elster-Kanal), mal Elster-Saale-Kanal (E-S-K) oder auch der offizielle Kanalname des WSA Saale-Leipzig-Kanal (S-L-K).

In Anbetracht der bereits vorhandenen Ausschilderung auf der A 9 sowie weiterer bestehende Schilder entlang des Kanals sollte die Wasserachse künftig möglichst konsequent unter dem Namen „Saale-Elster-Kanal“ kommuniziert werden.

Abb. 14 *Impressionen des Saale-Elster-Kanals: Straßenbrücke B181 mit Beschilderung am Sperrbauwerk West; Bestandsweg am Kanal nahe Döllig (Richtung Günthersdorf); Richard-Leisebein-Straßenbrücke in Burghausen (Richtung Döllig)*



4 Entwicklungsperspektiven für den Kanal

4.1 Zielsetzungen für die Entwicklung des Kanals

4.1.1 Leitziel

Angestrebt wird die Entwicklung und Profilierung des Kanals und seines Umfelds als neue (Rad)Ausflugslandschaft der Region Leipzig/Schkeuditz/Leuna/Merseburg/Halle (Saale). Das bedeutet konkreter:

- » Zu einem Aushängeschild/Bekanntheitsträger nach außen und Identitätsträger nach innen für die Erholungslandschaft.
- » Zu einem räumlichen und inhaltlichen Bindeglied zwischen Leipzig und Schkeuditz nach Leuna-Merseburg-Halle (Saale) (land- und wasserseitig).
- » Zu einem attraktiven Erholungs- und Erlebnisraum für land- und wasserseitige Sport- und Freizeitaktivitäten.

Ziel ist eine nachhaltige Regionalentwicklung:

- » mit hohen regionalen Wertschöpfungseffekten
- » unter Beachtung hoher ökologischer Standards zum Erhalt und der Attraktivierung des Kanals als Naturraum
- » und einer Zugänglichkeit für alle Bevölkerungsgruppen/Erholungssuchende, ausdrücklich auch mobilitätseingeschränkte Menschen.

4.1.2 Entwicklungsziele

Grundlage für die Inwertsetzung des Kanals ist die Erkenntnis, dass der Kanal nicht als Wasserweg der Besuchsanlass ist, sondern die Erlebnisse, die im Zusammenhang mit dem Kanal entwickelt werden:

- » Attraktive Radverbindung entlang des Kanals von Leipzig zur Saale/Leuna
- » Gut ausgebautes Freizeitwegenetz für Radfahrer, Spaziergänger, Skater, Läufer und weitere Sport-/Freizeitangebote
- » Schifffbare Verbindung vom Lindenauer Hafen bis Kanalende (als Vision weiter bis zur Saale)
- » Attraktive Zielpunkte mit nutzergerechten Anlegemöglichkeiten für Bootstouren
- » Fahrgastschifffahrt mit regelmäßigen Fahrten
- » Attraktive Gaststätten entlang des Kanals und im regionalen Umfeld
- » Erlebbare Geschichte und Technik des Kanals
- » Nachfragewirksame und profilgebende Sport-/Kulturveranstaltungen auf/am Kanal

4.1.3 Konzeptioneller Ansatz

Ein gemeinsamer Erlebnisraum in der Verbindung Kanal und Umfeld mit:

- » mehreren Erlebnisbereichen und -stationen entlang des Kanals zwischen Leipzig und Leuna
- » Wiedererkennungsmerkmalen in der Gästewahrnehmung
- » einheitlichen Qualitätsstandards
- » einer räumlichen Vernetzung über verbindende Wege entlang des Kanals und zwischen Kanal und Umfeld (horizontale und vertikale Verbindung)
- » einer inhaltlichen Vernetzung über gemeinsame Attraktionen/Angebote mit Mehrfachbesuch-Charakter

4.2 Strategische Vorgehensweise

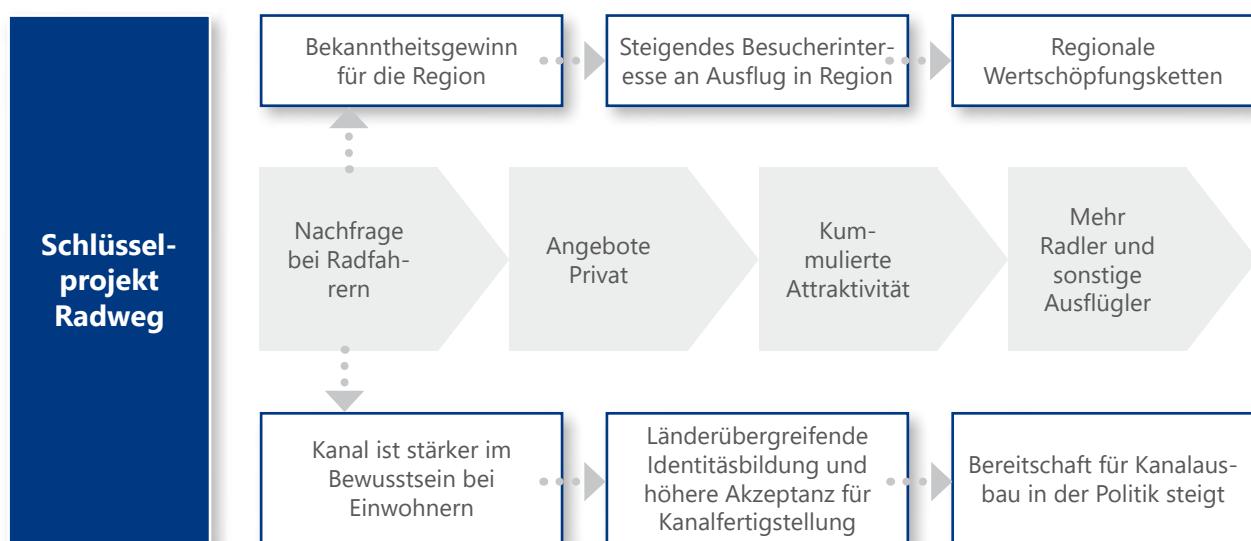
Die Inwertsetzung des Kanals ist ein langwieriger Prozess. Maßgeblich für diesen Inwertsetzungsprozess ist die folgende strategische Ausrichtung:

- » Etappenweiser, modularer Ausbau der Freizeitinfra- und Angebotsstruktur unter Beachtung der Erweiterungsfähigkeit und des Erhalts des Ziels einer schiffbaren Verbindung zur Saale.
- » Konzentration auf die Realisierung als Sportlandschaft - Keine inhaltliche und räumliche Verzettelung nach dem Motto „von jedem und überall etwas“.
- » Einschlagen zentraler Pflöcke, das bedeutet die Mittel gezielt dort einzusetzen, wo die höchsten Initial- und Folgeeffekte im Sinne der angestrebten nachhaltigen Entwicklung zu erwarten sind - Keine „Gießkannen-Strategie“.

» Vor diesem Hintergrund ist der Fokus auf die Realisierung der Radwegeverbindung entlang des Kanals zwischen Leipzig und Leuna zu legen.

Wie Abb. 15 zeigt, kommtt diesem Weg eine Schlüsselfunktion für die Inwertsetzung der Kanalpotenziale zu - sowohl direkt hinsichtlich der Generierung einer Besuchernachfrage, als auch indirekt für einen Bekanntheitsgewinn der Region und für die Identitätsbildung - auch mit Blick auf die Akzeptanz für die schiffbare Verbindnung. Die Realisierung eines „Saale-Elster-Kanal Radweges“ hat deshalb die mit Abstand höchste Priorität für den Umsetzungsprozess.

Abb. 15 Schlüsselpunkt Radweg

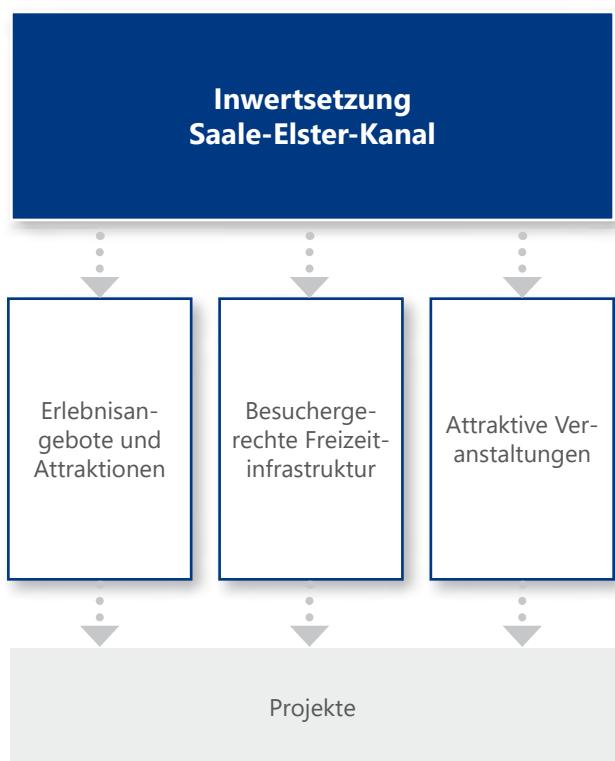


5 Entwicklungskonzept zur Inwertsetzung des Saale-Elster-Kanals

5.1 Handlungsfelder und Projektauswahl

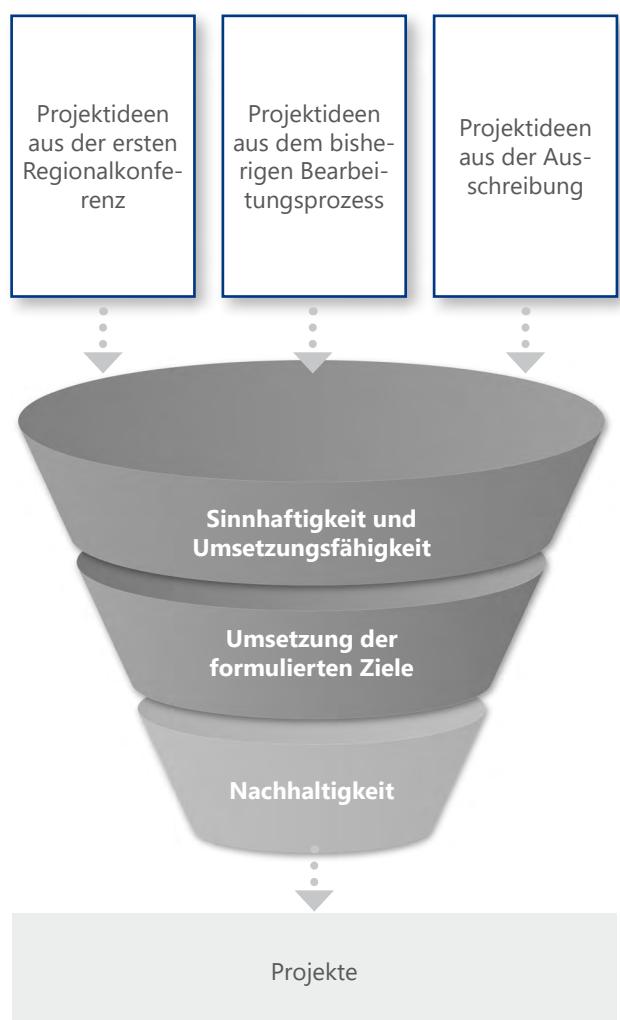
Aus den Zielen und der strategischen Ausrichtung ergeben sich folgende Handlungsfelder (siehe Abb. 16):

Abb. 16 Handlungsfelder



Grundlage für eine erfolgreiche Inwertsetzung ist der Aufbau einer „Besuchergerechten Freizeitinfrastruktur“, ergänzt durch die Schaffung von „Erlebnisangeboten/Attraktionen“ und der Durchführung von „attraktiven Veranstaltungen“. Die Projektauswahl erfolgte anhand der in Abb. 17 dargestellten Vorgehensweise.

Abb. 17 Projektauswahl



Zur Bewertung wurden folgende Kriterien herangezogen:

- » *Ankerfunktion und Schlüsselcharakter für die weitere Entwicklung und Profilierung des Saale-Elster-Kanal Raumes*
- » *Hohe Öffentlichkeitswirkung für den Kanal*
- » *Absehbare Realisierbarkeit - gute Erfolgschancen unter den bestehenden Rahmenbedingungen:*
 - » *Zeitnahe Nachfrageeffekte - Generierung von Besucherpotenzialen*
 - » *Betreibung/Unterhaltung kann wahrscheinlich sichergestellt werden*
 - » *Grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit scheint gegeben*
 - » *Finanzierbarkeit ist erkennbar*

Im Ergebnis wurden in Abstimmung mit der projektabgleitenden Arbeitsgruppe ein Schlüsselprojekt und neun Initialprojekte definiert und diese im weiteren Projektverlauf vertiefend bearbeitet:

- 1 | Saale-Elster-Kanal Radweg (Schlüsselprojekt)**
- 2 | Entwicklung Erlebnisstationen**
- 3 | Sportlandschaft Saale-Elster-Kanal**
- 4 | (Wasser)Sport-Eventkanal:-Saale-Elster-Kanal Sportfest**
- 5 | Wasserseitige Erschließung des Kanals**
- 6 | Informations- und Wegeleitsystem**
- 7 | Adäquate touristische Inwertsetzung des Industriekulturdenkmals Schleusenruine Wüsteneutzsch**
- 8 | Wort-Bild-Marke für Saale-Elster-Kanal (Ausarbeitung eines Logo-Vorschlags)**
- 9 | Schiffbarkeit zum Lindenauer Hafen (keine vertiefende Bearbeitung, da als separates Projekt im Auftrag der Stadt Leipzig bereits parallel in Bearbeitung)**

Abb. 18 Schleusenruine Wüsteneutzsch



Abb. 19 Bestandsweg nahe Nova Eventis (Richtung Döllitz)



Abb. 20 Lindenauer Hafen mit Speichergebäuden (Richtung Saale-Elster-Kanal)



5.2 Projektbeschreibungen

5.2.1 Saale-Elster-Kanal Radweg

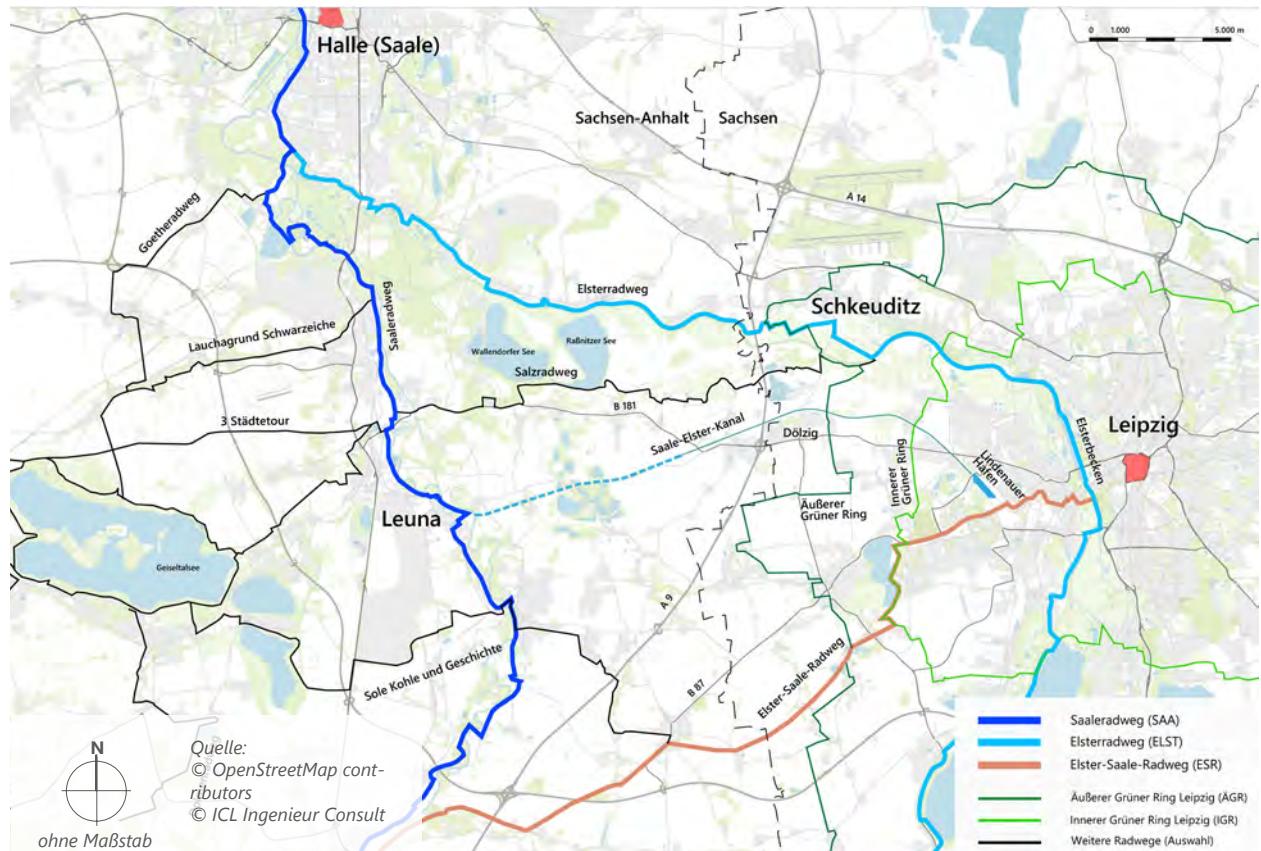
Beschreibung, Begründung und Zielsetzung

Wie in der touristischen Potenzialanalyse Saale-Elster-Kanal (2012) herausgearbeitet wurde, liegen die Entwicklungspotenziale des Kanals in kurz- und mittelfrisriger Hinsicht vor allem in seiner Erschließung für landseitige Aktivitäten. Insbesondere für das Radfahren bietet der Kanal auch in touristischer Hinsicht ein hohes Attraktions- und Entwicklungspotenzial, das derzeit aufgrund der fehlenden bzw. unzureichenden Wegeinfrastruktur entlang des Kanals aber nicht in Wert gesetzt werden kann. Das gilt nicht nur für den Streckenbereich entlang des Kanals, sondern auch im Hinblick auf regionale Vernetzungspotenziale. Die kürzeste Verbindung zwischen Leipzig und der Saale liegt bei Leuna/Merseburg und in genau diesem Korridor gibt es bislang keine direkte Radwegeverbindung. Radler mit dem Ziel Saale bzw. in umgekehrter Richtung nach Leipzig müssen deshalb entweder den weiter nördlich gelegenen Elsterradweg nutzen (36 km) oder aber den weiter südlich verlaufenden Elster-Saale-Radweg befahren (35 km).

Beide Streckenvarianten haben den Nachteil, dass sie aufgrund der langen Distanz (unter Einbindung des Saale-Radweges 104 km) keine tagestouristisch relevanten Rundtourenoptionen darstellen. Der Salzradweg als mögliche Kombinationsstrecke ist aufgrund seines Ausbauzustands, der abschnittsweisen Straßennähe und seiner kleinteiligen Wegeföhrung nur sehr eingeschränkt dafür geeignet. Das bedeutet, wer gegenwärtig eine Radtour von Leipzig nach Leuna/Merseburg oder umgekehrt machen will, muss nicht nur die lange Distanz über einen der beiden Fernradwege in Kauf nehmen, sondern auch dieselbe Strecke zurückfahren, was deutlich unattraktiver ist als eine Rundtour. Ein direkter Radweg zwischen Leipzig und Leuna/Merseburg würde vor diesem Hintergrund nicht nur den Kanal und sein Umfeld radtouristisch in Wert setzen, sondern führt zu einer radtouristischen Aufwertung des gesamten Raums zwischen Leipzig – Schkeuditz – Leuna – Merseburg– Bad Dürrenberg– Halle (Saale). Durch den Radweg ergeben sich unter Einbindung des Saale-Radweges gleich mehrere neue regionale radtouristisch sehr attraktive Kombinationsmöglichkeiten (siehe Abb. 22; Entfernungswerte in Leipzig Start/Zielpunkt Lindenauer Hafen):

- » 25 km bzw. 50 km als Einwegstrecke nach Bad Dürrenberg bzw. nach Halle (Saale) (Rückweg mit der Bahn)

Abb. 21 Regionales Radwegenetz ohne den Saale-Elster-Kanal Radweg



- » 83 km bzw. 61 km langer Rundweg in Kombination mit dem Elster-Radweg (Nordflügel bzw. dessen Abkürzung)
- » 66 km langer Rundweg in Kombination mit dem Elster-Saale-Radweg (Südflügel)
- » 116 km bzw. 103 km lange Zweitagestouren als attraktive Vernetzung mit dem Geiseltalsee (Geiseltalrunde Nord- bzw. Geiseltalrunde Süd)
- » Diverse kürzere Rundtouren auf sächsischer Seite durch die Kombination mit Innerem und Äußenen Grünen Ring und im Bereich Sachsen-Anhalt durch 3 neue, noch auszuweisende Nord-Süd-Verbindungen (Aktuell wird das Radverkehrskonzept LEADER-Region „Montanregion Sachsen-Anhalt-Süd“ durch die Planer vom StadtLabor Leipzig erarbeitet. Für den beiderseits beplanten Saale-Elster-Kanal-Raum wurden intensive Abstimmungen mit dem Ziel durchgeführt, ein aufeinander abgestimmtes Wegekonzept zu erarbeiten.).

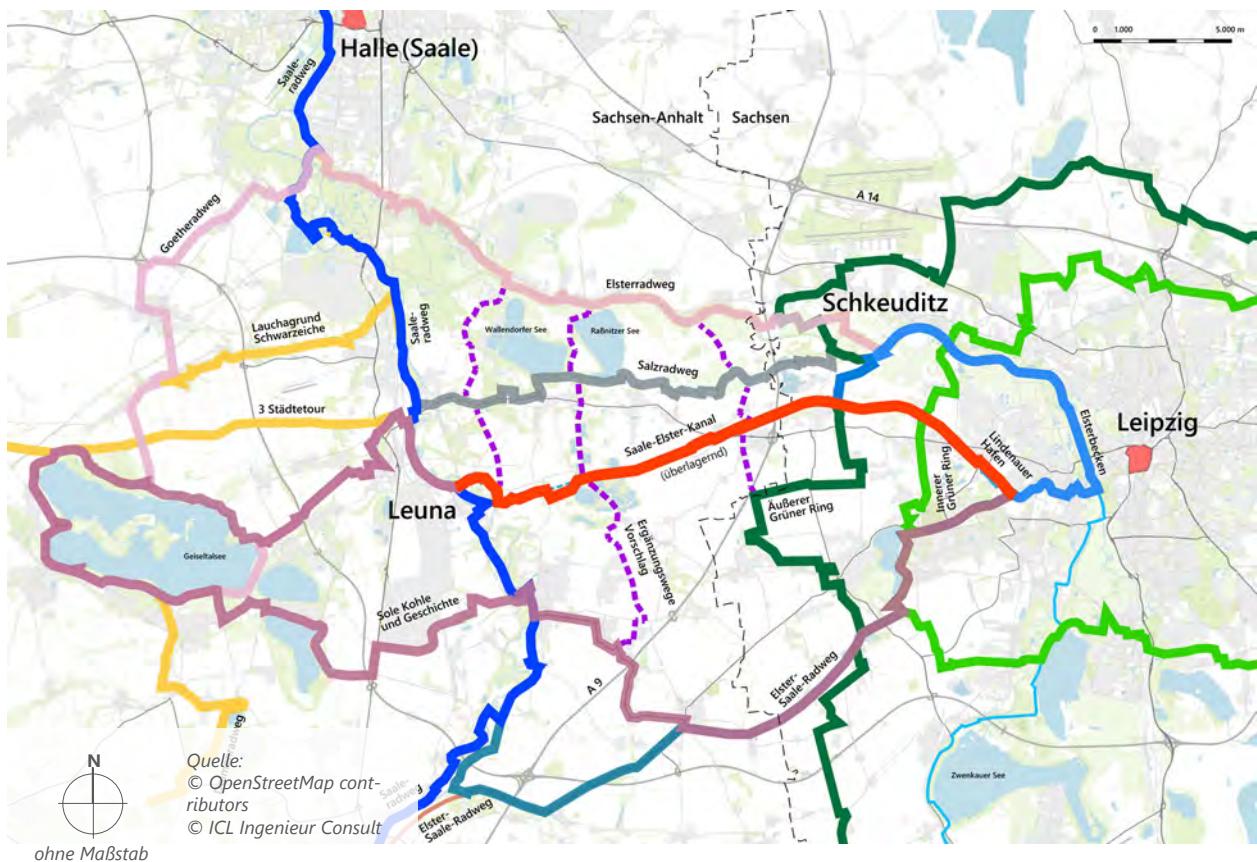
Die kartografische Darstellung in Abb. 22 verdeutlicht, dass durch den Saale-Elster-Kanal Radweg nicht nur der entlang der Strecke liegenden Korridor profitiert, sondern sich damit die einmalige Chance eröffnet, den gesamten für Erholung und Tourismus bislang wenig erschlossenen Raum zu einer auch (über-)regionalen ausstrahlenden Radregion mit zahlreichen Tourenkombination und mit der Anbindung an drei Fernradwege zu entwickeln.

Der 20 km lange Saale-Elster-Kanal Radweg bietet bereits für sich allein betrachtet ein sehr hohes Attraktivionspotenzial für Naherholer, Tagestouristen und Urlauber.

Attraktivitätsfaktoren des Radweges

- » Eine landschaftlich sehr reizvolle Streckenführung entlang des Kanals (attraktiver Gewässerbezug) mit weiten Blickachsen von der Deichkrone und einer ruhigen Landschaft zwischen Kanalende und Leuna
- » Ein weitestgehend störungsfreier Verlauf ohne Beeinträchtigung durch Straßen
- » Mit Leipzig auf der einen Seite und Leuna/Merseburg/Bad Dürrenberg auf der anderen Seite attraktive Start- und Zielpunkte

Abb. 22 Regionales Radwegenetz mit dem Saale-Elster-Kanal Radweg



- » Mit Rückmarsdorf/Burghausen, Döllig, Günthersdorf/Kötzschnitz und Kreyau Anrainerorte mit Versorgungsinfrastruktur (Gastronomie, Übernachtungsmöglichkeiten, Einkaufsmöglichkeiten, WC-Anlagen)
- » Mit der Schleusenruine Wüsteneutzsch einen ganz besonderen Attraktionspunkt
- » Hohe Synergien für Nutzung durch andere Freizeitaktivitäten (Laufen; bei asphaltiertem Ausbau auch für Skaten sowie für mobilitätseingeschränkte Nutzer)

Vor dem Hintergrund dieser hohen Attraktionspotenziale und der zahlreichen Kombinationsmöglichkeiten kann eine sehr hohe Akzeptanz und Nachfrage des Radweges bei Naherholern, Tagestouristen und Urlaubern erwartet werden. Gleichzeitig dient er damit als echte Alternative zu Entlastung des an Wochenende stark beanspruchten Raumes vom Leipziger Neuseenland.

Fazit

Der Saale-Elster-Kanal Radweg ist **das Initial** für die Entwicklung des Kanals und des regionalen Umfeldes. Vor diesem Hintergrund kommt ihm eine Schlüsselfunktion für die angestrebte Inwertsetzung des Kanals zu. Er ist wegen seiner großen direkten und indirekten Nutzen- und Folgeeffekte (siehe Abb. 15). das Projekt mit der höchsten regionalen Entwicklungsriorität. Durch den Radweg wird ein nachhaltiger Entwicklungsprozess initiiert, der:

- » privatwirtschaftliches Engagement mobilisiert,
- » große Chancen für die Entwicklung des gesamten Raums als Erholungs- und Tourismusregion mit überregionalen Nachfrageeffekten bietet,
- » der Region mit dem Kanal eine Identität verleiht,
- » Leipzig, Schkeuditz und Leuna länderübergreifend spürbar zusammenrücken lässt,
- » die Akzeptanz und das Ziel für einen schiffbaren Ausbau des Kanals bis zur Saale befördert.

Die Realisierung des Radweges sollte vor diesem Hintergrund für Anrainer und die gesamte Region -analog der folgenden Vorstellungen- mit höchster Priorität und aller Kraft und vorgetrieben werden.

Abb. 23 Schleusenruine Wüsteneutzsch (Richtung Kreypau)



Abb. 24 Feldweg zur Schleusenruine Wüsteneutzsch



Abb. 25 Wegweiser zur Schleusenruine Wüsteneutzsch



Konzept

Planungsgrundlage für den Ausbau des Radweges bilden auf sächsischer Seite das SachsenNetz Rad, indem das touristische Hauptnetz der Radwege in Sachsen abgebildet ist, darunter auch der Saale-Elster-Kanal Radweg. Auf Seite Sachsen-Anhalts ist der Radweg im Entwurf der aktuell in Bearbeitung befindlichen Fortschreibung des Regional-

planes Halle (Saale) als geplanter „Regional bedeutsamer Radweg“ mit aufgenommen.

Abb. 26 Regionale Infrastruktur und Radwegenetz mit dem Saale-Elster-Kanal Radweg



Ausbauziele

Um die Attraktionspotenziale des Radweges im angestrebten Umfang erschließen zu können, ist folgender Ausbaustandard anzustreben:

- » Durchgängige feinporige Asphaltierung - Nutzung auch als Skaterstrecke.
- » Mindestbreite 3 Meter (vor allem in dem am stärksten frequentierten Bereich zwischen Leipzig

und Günthersdorf auch 4 Meter, sofern geländetechnisch möglich) sowie Ausweichstellen auf dem Deich zwischen Döllitz und Günthersdorf.

- » Hohe Pausenqualität - hohe Rastplatzdichte.
- » Ein Netz an Einstiegspunkten mit „Saale-Elster-Kanal Besucherparkplätzen“ in allen Anrainerorten.



- » Integration in die bestehende Radwege-Wegweisung (Wegweisung nach FGSV-Standard, in Sachsen-Anhalt derzeit in der Überarbeitung/Verfeinerung).
- » Information über Kanalgeschichte und Sehenswürdigkeiten/Orte am und im Umfeld vom Kanal.

Streckenführung

Zielsetzung für die Trassenführung ist eine höchstmögliche Nutzerattraktivität, d.h. hohe landschaftliche Attraktivität, die Einbindung von Versorgungs- und Attraktionspunkten sowie ein möglichst niveaufreier Verlauf ohne Berührungs punkte mit Pkw-Verkehr. Dem Rechnung tragend wird von den Projektpartnern folgende Trassenführung favorisiert (siehe Abb. 27).

Die Trasse beginnt im Lindenauer Hafen mit direkter Anbindung an den aus Richtung Leipziger City kommenden Karl-Heine-Kanal Radweg und führt immer am nördlichen Kanalufer entlang bis zur Möritzscher Brücke. Um das Attraktions- und Versorgungspotenzial von

Günthersdorf bzw. Nova Eventis optimal mit einzubinden, wechselt die Streckenführung bis zur nächsten Brücke (Straßenbrücke L185) auf das Südufer, um dann wieder entlang des Nordufers bis zum Sperrbauwerk West und weiter bis zum Kanalende zu verlaufen.

Da aus naturschutzfachlichen Überlegungen der weitere Verlauf nicht über die ehemals geplante Kanaltrasse führen sollte, wird eine südlich davon liegende Streckenführung über landwirtschaftliche Wege bis hin zur Schleusenruine vorgeschlagen. Von dort aus wäre die für Radler attraktivste Streckenführung bis zur Saale weiterhin die ehemals geplante Kanaltrasse. Aufgrund des hohen naturschutzfachlichen Wertes wird aber empfohlen, die Streckenführung unmittelbar nördlich davon entlang des Ackerrandes anzulegen. Nach Querung der Merseburger Straße verläuft die Trasse auf einem vorhandenen Weg bis zum Betriebsweg des Landesbetriebes für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft (LHW), an welchem der Weg planmäßig endet. Die Fortführung bis zur geplanten Kanaleinmündung in die Saale bzw. nach Leuna/Saaleradweg (nördlich) bzw. Bad Dürrenberg (südlich) erfolgt über die bereits ausgebauten bzw. im Laufe des Jahres 2019 auszubauenden Betriebswege des LHW.

Abb. 27 Streckenführung Saale-Elster-Kanal Radweg



Detaillierte Darstellungen der Streckenführung sind dem Gliederungspunkt „5.2.2 Erlebniskette“ für den dort jeweils abgebildeten Bereich zu entnehmen.

Abstimmungs- Erkenntnisstand zum Streckenverlauf:

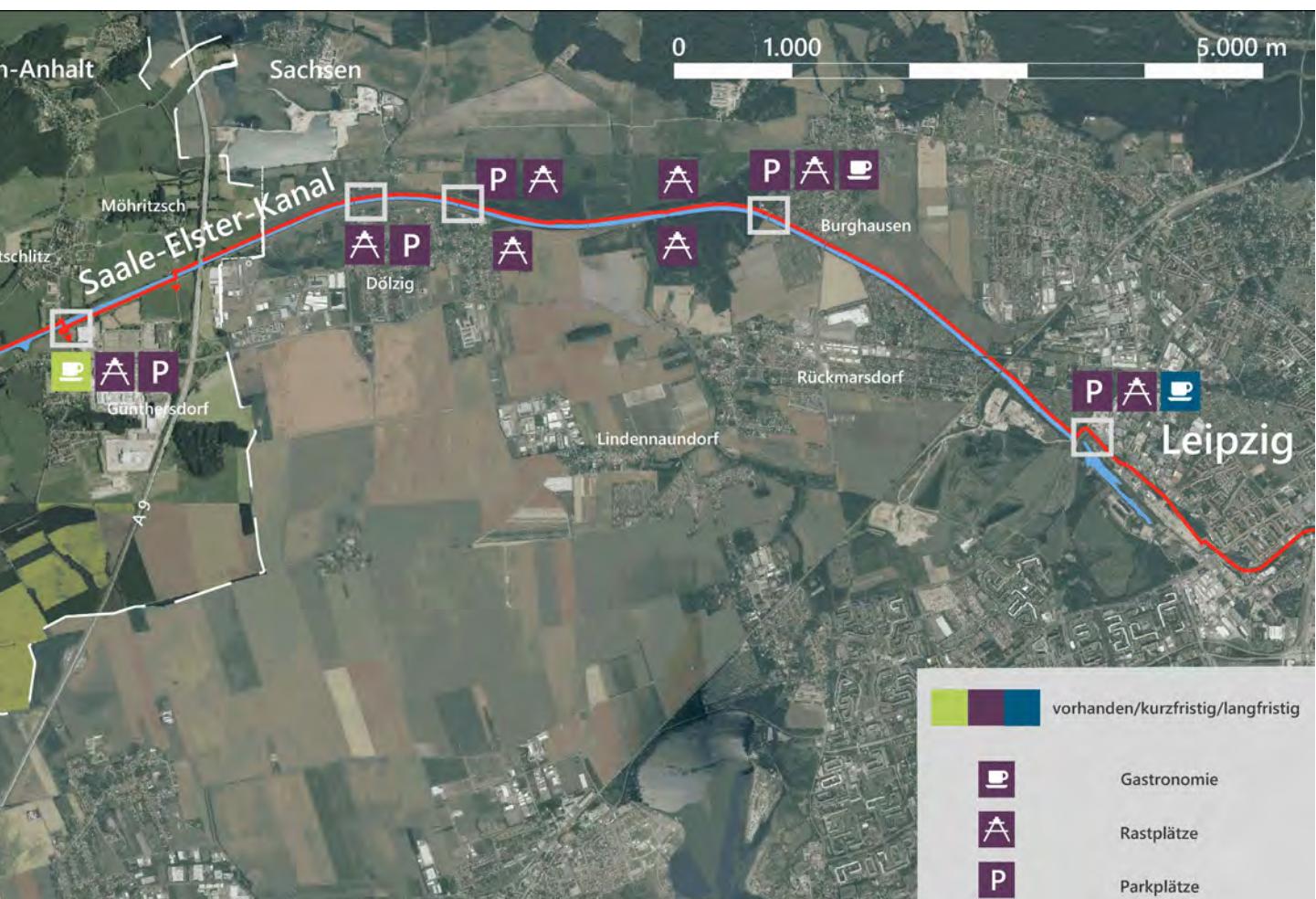
Im Rahmen der Projektbearbeitung gab es zum Streckenverlauf Abstimmungsrunden mit der UNB des Landkreises Saalekreis und dem Wasserschiffahrtsamt Magdeburg (WSA). Die Strecke entlang des bestehenden Kanals führt nahezu durchweg über Betriebswege des WSA, d.h. der Bund ist damit bis auf wenige Ausnahmen der Flächeneigentümer. Unter der Voraussetzung eines Nutzungsvertrages zur Übernahme der Baulast und Unterhaltung durch die Kommunen steht das WSA dem Streckenausbau seines Betriebsweges als Radweg positiv gegenüber.

Grundsätzlich positive Signale für den Radweg gibt es auch von der UNB Landkreis Saalekreis, allerdings mit kritischen Hinweisen insbesondere hinsichtlich der Streckenführung ab Wüsteneutzsch. Hier bedarf es noch einer vertiefenden Abstimmung im Rahmen der anstehenden Vorplanung.

Der Streckenabschnitt zwischen Burghausen und Döllitz führt durch „FFH Bienitz und Moormergelgebiet“. Die UNB Leipzig ist derzeit auf Grundlage des vorliegenden Ausarbeitungsstandes erst im Rahmen einer verbindlichen Vorplanung zu einer Stellungnahme bereit.

Im Zuge der Projektbearbeitung wurde auch die Eigentumssituation für die Streckenabschnitte geprüft. Aufgrund der sehr unterschiedlichen Art und Qualität der übergebenen Unterlagen für die drei Kommunen war eine Auswertung nur bedingt möglich, die Angaben haben daher eher orientierenden Charakter und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit! Im Zuge der weiteren Umsetzungsplanungen sind diese Aussagen daher auf jeden Fall zu validieren und ggf. anzupassen.

Für das Stadtgebiet von Leipzig scheinen sich alle relevanten Flurstücke im Eigentum des WSA bzw. der Stadt Leipzig zu befinden, lediglich ein einzelnes privates Flurstück wird auf einer Länge von ca. 100 m durchquert. Innerhalb des Stadtgebietes von Schkeuditz befinden sich alle relevanten Flurstücke im Eigentum des WSA.



Für das Stadtgebiet von Leuna ist die Eigentümersituation entlang der Trasse des geplanten Saale-Elster-Kanal Radweges am differenziertesten: Nach Auswertung der kartografisch wie inhaltlich nicht ganz passlichen Unterlagen scheinen sich mindestens 50 der hierfür erforderlichen Flurstücke im privaten Eigentum zu befinden. Schwerpunktmaßig liegend diese im Bereich zwischen Zschöchergen und Landesstraße L184, vereinzelt sind aber auch Flurstücke des sich daran anschließenden Bereiches bis Kreypau betroffen. Allerdings handelt es sich hierbei mitnichten um streckenweise reine private Eigentumsverhältnisse, vielmehr wechseln sich diese immer wieder mit Flurstücken des WSA, der Stadt Leuna oder der Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH (BVVG) ab. In der weiteren Umsetzungsplanung kommt der liegenschaftlichen Bearbeitung eine zentrale Rolle zu (umgehende vertiefende Auseinandersetzung mit der Eigentumssituation und zeitnahe Gespräche mit den Eigentümern).

Ausstattung und Servicemarkmale entlang der Strecke

Ein bedeutendes Qualitätsmerkmal eines Radwegs ist die Ausstattung mit Rastplätzen. Diese sollten folgende Ausstattungsmerkmale aufweisen:

- » Schutzhütte als Regenschutz. Als einheitliches System mit Alleinstellungs- und Wiedererkennungscharakter (Identitätsbildung) sowie als Reminiszenz und Symbol für den ursprünglich geplanten Kanal als Güterverkehrsweg nach Hamburg wird die Verwendung von Schiffsccontainern als ausgebauter „Schutzcontainer“ vorschlagen. Diese sind nicht teurer als qualitativ hochwertige Holzbauten und deutlich robuster gegenüber Vandalismus.
- » Zusätzlich mindestens eine Bank-Tisch-Kombination ohne Überdachung und ggf. weitere Sitzbänke
- » Infotafeln, die über den Kanal und die Region informieren
- » Kleinere Abfallbehälter mit Größenbegrenzung hinsichtlich des einzuwerfenden Mülls
- » Radabstellanlagen (Bügel)
- » Optionales Angebot eines Wasserhahnes zum Händewaschen. Bei Standorten in Kanalnähe könnte das Wasser aus diesem per Handschwenkpumpe bzw. mittels elektrischer Pumpe in Kombination mit einer PV-Anlage auf dem Schutzhüttendach verfügbar gemacht werden. Standorte ohne Kanalwasserressourcen könnten

ggf. entweder ans Trinkwasser angeschlossen werden oder aber mittels eines Brunnens versorgt werden.

Sofern sich die Möglichkeit bietet, sollten die Rastplätze an Standorten angelegt werden, die auch von Bootsfahrern mit genutzt respektive wasserseitig erschlossen werden können. In der Summe ergibt dies 12 Rastplätze (siehe Tabelle 1).

Tabelle 1 Rastplätze am SEK-Radweg

Standort Rastplatz	Beschreibung
Lindenauer Hafen	<p>1 Im Bereich der künftigen MARINA, kombiniert für Landnutzer und Wasserwanderer</p>
Burghausen	<p>2 Am Ruderverein, (Sport- und Tourismuszentrum) kombiniert für Landnutzer und Wasserwanderer</p> <p>3 Rastplatz Sperrbauwerk Ost – Nordufer, nur für Landnutzer mit Fitnessstation</p> <p>4 Rastplatz Sperrbauwerk Ost – Südufer, nur für Landnutzer mit Fitnessstation</p>
Dölzig	<p>5 Nordufer, nur für „Landnutzer“, am östlichen Beginn des Deiches (Dölzig-Ost)</p> <p>6 Südufer, kombiniert für Landnutzer und Wasserwanderer, vor Beginn des Deiches (Dölzig-Ost - WCs in örtlichen Gaststätten)</p> <p>7 Südufer, nur für „Landnutzer“, am westlichen der beiden Treppenaufstiege (Dölzig-West) an den drei weiteren Treppenaufstiegen im Bereich Dölzig nur Sitzbänke ohne sonstige Ausstattungsmerkmale</p>
Günthersdorf	<p>8 Südufer vor Brücke L 185, kombiniert für Landnutzer und Wasserwanderer</p>
Sperrbauwerk West	<p>9 Nordufer, kombiniert für Landnutzer und Wasserwanderer</p>
Schladebacher Teiche	<p>10 südliche Brückenböschung der ehemaligen Straßenbrücke in der Verbindung Schladebach-Zscherneddel</p>
Wüste-neutzsch	<p>11 vor der Schleusenruine, hier wird WC zwingend notwendig</p>
Kreypau	<p>12 Einmündung in die Saale, südlich vom technischen Betriebsgebäude des LHW</p>

Für alle Nutzer, die ohne Rad die Strecke nutzen wollen (Spaziergänger, Läufer, Skater, mobilitätseingeschränkte Menschen) oder das Rad mit dem Pkw transportieren sind zum Streckeneinstieg verschiedene Besucherparkplätze am Saale-Elster-Kanal zu errichten. Die Haupteinstiegspunkte sind in Leipzig der Lindenauer Hafen und für den Bereich Leuna/Merseburg die Schleusenruine Wüsteneutzsch. Entlang der Kanalstrecke verdichten weitere Parkplätze in Burghausen, Döllitz (2x), Nova Eventis (bereits vorhanden), Straßenbrücke L 185 und am Sperrbauwerk West dieses Angebot (siehe Detailkarten Gliederungspunkt Erlebnispunkte). An allen o. g. Standorten sollten zur Orientierung auch Infotafeln stehen.

Betreibung/Unterhaltung

Die Unterhaltung des Radwegs obliegt jeweils zunächst den drei Kommunen Leipzig, Schkeuditz und Leuna für „ihre“ Streckenabschnitte (Baulastträgerschaft). Für den Bereich entlang des Kanals bedarf es des bereits erwähnten Nutzungsvertrags mit dem WSA. Dieser überträgt die Verkehrssicherungspflicht und damit einhergehend die Haftung auf die Gemeinden. Das WSA ist allerdings weiter für alle Unterhaltungsmaßnahmen zuständig, die nicht die Oberfläche, sondern den Baugrund betreffen. Nach Bildung einer gemeindeübergreifenden, zentralen Trägerstruktur (siehe Gliederungspunkt Organisationsstruktur/Projektleitung) sollte die Unterhaltung des Radweges -wie auch der gesamten öffentlichen Infrastruktur am Kanal- sinnvollerweise durch diese wahrgenommen werden.

Investitionskosten – Finanzierung

Die Bruttoinvestitionskosten sind zum jetzigen Erkenntnisstand grob mit 5.627.000 € zu beziffern. Hierbei handelt es sich um einen überschlägigen Orientierungswert auf Basis von Erfahrungswerten ähnlich gelagerter Projekte. Diese Werte wurden mit konkret quantifizierbaren Parametern multipliziert (Wegefläche, Rampendimension, Anzahl Ausstattungsobjekte,...). In den weiteren Planungen müssen Dimensionierungen und Qualitäten abgeprüft und konkretisiert werden sowie ggf. nach oben oder unten angepasst werden. Der errechnete Kostenrahmen lässt sich in folgende Blöcke zusammenfassen (siehe Tabelle 2).

» **Hinweis:** Dieser Bruttokostenrahmen umfasst zwar pauschalierte 20% Planungskosten, jedoch keinen Grunderwerb und auch keine naturschutzspezifischen Ausgleichsmaßnahmen!

Tabelle 2 Investitionskosten für den Saale-Elster-Kanal Radweg

Investitions-kosten	Beschreibung
4.086.000 €	für den Wegebau
947.000 €	für Verkehrs- und Erschließungsanlagen sowie Ingenieurbauwerke
362.000 €	für Rastplätze
176.000 €	für Parkplätze
38.000 €	für WC-Container
18.000 €	für Radwegausschilderung
5.627.000 €	Summe

Die Kommunen sind aufgefordert, Fördermittel einzuwerben. In Betracht kommen verschiedene Förderprogramme auf Bundes- und Landesebene:

1| Förderung durch den Bund

Seit 2015 gibt es für den Ausbau von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen zu Radwegen im Bundeshaushalt einen extra Haushaltstitel. Die Treidel- und Deichwege entlang des Kanals gelten als Betriebswege. Der Bund übernimmt 50% der Kosten für den radgerechten Ausbau (Asphaltierung), darunter auch die Planungskosten, Bauumsetzung, Bauüberwachung usw. Keine Förderung gibt es für den Fall einer neuen Wegefährung, für bauliche Veränderungen wie Rampen, Deichverbreiterung sowie für begleitende Infrastruktur (Rastplätze, Schilder). Voraussetzung ist der Abschluss des bereits erwähnten Gestaltungs- Nutzungervertrages mit den Kommunen. Für den gesamten vorhandenen Kanal von Leipzig bis zu dessen Ende (auf 11.430 m) ist vor diesem Hintergrund eine sehr hohe Wahrscheinlichkeit einer 50% prozentigen Bundesförderung gegeben. In Tabelle 2 wurden Gesamtkosten für den Wegebau von ca. 4 Mio. € ermittelt. Daraus ergeben sich Investitionskosten für den Abschnitt Lindenauer Hafen bis zum realisierten Kanalende von ca. 2,4 Mio. €. Das bedeutet, dass der Finanzierungsanteil der Kommunen für dieses Teilstück bei 1,2 Mio. € liegt. Bei der vorgenannten Summe handelt es sich um die reinen Herstellungskosten der Wegeverbindung inklusive der ebenfalls förderfähigen Planungskosten (hier pauschaliert auf 20%). Nicht inkludiert sind die begleitende Infrastruktur (Rastplätze, Parkplätze, Beschilderung) sowie der (diesbezüglich in beschränktem Umfang erforderlich werdende) Grunderwerb und naturschutzspezifischen Ausgleichsmaßnahmen!

2| Förderung durch die Länder

Die verbleibenden 4,4 Mio. € sind mit dem Ziel eines möglichst geringen Eigenanteils im höchstmöglichen Umfang durch Förderprogramme der Länder zu finanzieren. Dabei müssen länderbezogen Unterschiede berücksichtigt werden.

In **Sachsen** gibt es eine spezielle Radwegefördernung im Rahmen der Richtlinie „Förderung Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger“. Förderfähig sind Planung und Bau des Radweges sowie dazugehöriger Einrichtungen wie Rastplätze, Wegweisung/Infotafeln, Parkplätze. An dieser Stelle unterstellt wird eine Förderfähigkeit der WC-Container am Lindenauer Hafen und in Wüsteneutzsch. Für die förderfähige Breite von Radwegen gelten die einschlägigen Planungsrichtlinien (z.B. ERA, RAST, RAL). Eine Breite über 3 Meter ist möglich, muss aber gut begründet werden durch ein hohes Radverkehrsaufkommen oder eine starke Mischnutzung. Beides trifft auf den Saale-Elster-Kanal Radweg zu.

Die Förderung des Bundes ist lt. Auskunft des zuständigen Ministeriums SMA unschädlich, sofern die Kommunen Baulastträger sind, was durch den Nutzungsvertrag gegeben ist. Die Förderhöhe liegt bei 90 Prozent für Radwegeausbau, für die Radwegweisung möglicherweise sogar bei 100 Prozent. Bei der ausstehenden Finanzierung in Höhe von 741.000 € verbleibt für die Stadt Leipzig ein Finanzierungsanteil in Höhe von 74.000 €. Innerhalb der Stadt Schkeuditz verbleibt bei einem Volumen in Höhe von 1,1 Mio. € ein Finanzierungsanteil in Höhe von 112.000 €. Beide Kommunen müssen aber einen gemeinsamen Förderantrag stellen.

In **Sachsen-Anhalt** gibt es kein spezielles Radförderprogramm analog Sachsen, d.h. für die 2.560.000 € im Länderbereich Sachsen-Anhalt erfolgt die Förderung von Radwegen über die gängigen Förderprogramme Regionalentwicklung, regionale ländliche Entwicklung (RELE) und Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW). Letzteres kommt für den Saale-Elster-Kanal Radweg nicht in Betracht, da GRW grundsätzlich keine Bundeswege und regionale Radwege fördert. Beides trifft auf den Saale-Elster-Kanal zu. Vorstellbar wäre also eine GRW-Förderung nur bei kompletter Übernahme des Kanals und seiner Uferflächen in kommunales Eigentum und bei einem erfolgreichen Trassenveränderungsverfahren des überregionalen Salzradweges auf die Trasse des Saale-Elster-Kanal Radweges. Letztendlich bedeutet dies, dass GRW als Förderprogramm nicht in Frage kommt. Dies gilt aufgrund der max. Förderung von 80.000 € faktisch auch für eine Förderung aus der Regionalentwicklung. Die einzige realistische Chance für eine Förderung bietet RELE, in der Neubau und Qualifizierung von Radwegen zur Erschließung landwirtschaftlicher und touristischer Entwicklungspotenziale explizit aufgeführt sind und weil die Streckenführung über private Flächen oder Flächen des Bundes kein

Tabelle 3 Zusammensetzung des Eigenanteil für die Stadt Leuna

Eigenanteil	Steckenteil	Förderung
(659.696 €) Anteil mit Förderung: 329.700 €	Von der Landesgrenze Sachsen bis zum Kanalende	50% Förderung durch Förderprogramm „Betriebswege WSA“
(1.038.074 €) Anteil mit Förderung: 259.500 €	Vom Kanalende bis Ortseingang Wüsteneutzsch	75% Förderung durch Förderprogramm „ländlicher Wegebau RELE“
26.700 €	Ausbau Dorfstraße Wüsteneutzsch	keine Förderung
336.200 €	Neubau Geh- und Radweg von Wüsteneutzsch bis Einmündung Saale bei Kreypau	keine Förderung
403.000 €	Kostenannahme für Begleitende Infrastruktur; Rastplätze; Parkplätze; WC-Container; Radwegausschilderung	keine Förderung
+20%	Planungskosten	
1.626.000 €	Summe	

Ausschlusskriterium darstellen. Gefördert werden ländliche Wege typischerweise 3,0 m breit + beidseitig 0,5 m Bankett (= 4,0 m Gesamtbreite), Ausweichstellen sowie mit Kopfstein gepflasterte Feldauffahrten gehören ebenfalls zur üblichen Ausstattung. Eine Verbreiterung des Fahrwegs auf mehr als 3 m ist in begründeten Fällen durchaus möglich. Rastplätze und Beschilderung werden im üblichen Rahmen mitgefördert. Die Förderquote liegt bei 65 Prozent, bei Verankerung im Integrierten ländlichen Entwicklungskonzept (ILEK) sogar 75 Prozent. Voraussetzung hierfür ist, dass der Landkreis Saalekreis den Bezug zum ILEK herstellt, was dem Vernehmen nach durchaus möglich sein sollte. Die Fördersumme ist nach oben nicht gedeckelt. Bei einer 75%-igen Förderung läge der Eigenanteil für die Stadt Leuna bei ca. 1,6 Mio. € unter Berücksichtigung einer 50%-igen Beteiligung des Bundes für den Streckenabschnitt von Günthersdorf bis zum Kanalende. Die Zusammensetzung des Eigenanteils für die Stadt Leuna ist in Tabelle 3 detailliert dargestellt.

Umsetzungszeitraum/Umsetzungsabschnitte

Der Ausbau des 19,7 km langen Radweges lässt sich vermutlich nur etappenweise realisieren. Zeitliche Zielsetzung dabei ist der fertige Ausbau des gesamten Radweges bis zur Eröffnung der LAGA am 16. April 2022 in Bad Dürrenberg. Daher lautet die Empfehlung, bei Umsetzung der Radwegeverbindung diese in drei funktional wie räumlich ausdifferenzierte Abschnitte zu gliedern:

Abschnitt 1: Lindenauer Hafen ► Kanalende 11,4 km, davon 7,7 km in Sachsen und 3,7 km in Sachsen-Anhalt

Bei dieser Maßnahme handelt es sich um den gemeinsamen Ausbau des vorhandenen Treidelpfades als Betriebsweg des WSA in Kombination mit einer öffentlichen Nutzung als Radweg der Kommunen Leipzig, Schkeuditz und Leuna. Dabei verläuft der Weg entweder im Einschnitt auf der Mittelberme des Kanalprofiles oder auf der Deichkrone (Zschampert-Damm, Döhliger Damm, Günthersdorfer Damm). Funktional handelt es sich um eine Einheit, da die Mitbenutzung durch das WSA als Betriebsweg für ihre Unterhaltungszwecke eine wesentliche zu beachtende Komponente für Planung, Umsetzung und Betreibung darstellt. Administrativ ist dieser Abschnitt der weitaus komplizierteste, da er sich über 2 Bundesländer erstreckt, gleichzeitig aber auch 2 Städte in zwei verschiedenen Landkreisen sowie eine Großstadt umfasst. Die thematische Klammer ist daher an allererster Stelle der Eigentümer BUND/WSA, was im Sinne eines schnellen Projekterfolges der Projektabwicklung zum Vorteil gereichen könnte. Dem Abschnitt kommt in Folge seiner Erschließungsfunktion für die landseitigen Potenziale des Kanals höchste Priorität zu, da die parallel am Kanal verlaufenden Betriebswege des WSA in ihrem jetzigen Ausbauzustand in weiten Teilen gar nicht - oder wenn überhaupt - nur sehr eingeschränkt mit dem Rad befahrbar sind. Die Umsetzung sollte daher möglichst bis April 2022 erfolgen.

Abschnitt 2: Kanalende ► Schleusenruine Wüsteneutzsch (6,3 km in Sachsen-Anhalt)

Die Maßnahme beinhaltet einerseits den Ausbau landwirtschaftlicher Wege zur gemeinsamen Nutzung durch die Landwirtschaft und die Öffentlichkeit als Radwegverbindung der Stadt Leuna, andererseits (in deutlich untergeordneter Form) die Einbeziehung einer vorhandenen Straße in den Radweg. Funktional handelt es sich um das Bindeglied zwischen den beiden anderen Abschnitten, welches überwiegend über landwirtschaftlich geprägte Flächen, aber auch entlang naturnaher Freiräume verläuft. Die Strecke ist anders als der Abschnitt 1 aktuell bereits mit dem Rad befahrbar, allerdings nur unter Inkaufnahme der sehr unbefriedigenden Wegequalität bis hin zur zeitweilig eingeschränkten Befahrbarkeit nach Regenfällen. Der Radweg als Ganzes kann daher nur mit Vollendung dieses Mittelstückes seine volle Impulswirkung erzielen.

Abschnitt 3: Schleusenruine Wüsteneutzsch ► ehemals geplante Kanalmündung in die Saale (2,0 km in Sachsen-Anhalt)

Die Maßnahme umfasst schwerpunktmäßig den Komplettneubau des Radweges auf 1,7 km zur Verbindung der Dorfstraße Wüsteneutzsch mit der Merseburger Straße sowie weiterhin die Asphaltierung eines vorhanden Feldweges auf 0,3 km bis zum Anschluss an das Wegesystem des LHW zur Deichverteidigung, wobei letzteres im kommenden Jahr im Rahmen der Deichsanierung ebenfalls noch asphaltiert werden soll.

Funktional ist dieser Abschnitt eigenständig, da mit dem Ausbau der sich südlich anschließenden LHW-Betriebswege der Lückenschluss zwischen dem Landesgartenschau (LAGA) Gelände in Bad Dürrenberg und der Schleusenruine Wüsteneutzsch hergestellt wird. Mit Blick auf die LAGA 2022 ist die Realisierung dieses Abschnitts bis April 2022 zwingend.

Der Saale-Elster-Kanal Radweg endet zwar an den Deichverteidigungswegen des LHW, über diese ist aber eine Weiterführung in nördliche und in südliche Richtung gesichert: Nordwärts gelangt man nach Kreypau sowie über die Saalebrücke nach Leuna, südwärts ist die Stadt Bad Dürrenberg direkt angebunden.

Umsetzungsschritte

- » Klärung wer als Antragsteller für die Projektförderung auftritt.
- » Vorbereitung und Abschluss eines Nutzungsvertrages mit dem Bund/WSA (förmliches Verfahren), zunächst Übergabe von Planungsunterlagen (Konzept, planerische Darstellung, Grobkosten).
- » Abstimmung mit Naturschutz zur Prüfung konkreter standortbezogener Auflagen insbesondere für die Bereiche Bienitz und Wüsteneutzsch.
- » Auswahl und Beauftragung eines Ingenieurbüros zur Projektierung/Projektsteuerung/Projektaussetzung.
- » Liegenschaftsmanagement: Ermittlung der privaten Eigentümer mit nachfolgender Abstimmung hinsichtlich der Wegerechte, ggf. Grunderwerb.

» Länderbezogene Fördermittelantragstellung. Vor Antragstellung ist auf sächsischer Seite keine baufachliche Stellungnahme des LASuV einzuholen. Diese ist erst bei einer Zuwendung von über 1,5 Mio. € notwendig. Der sächsische Fördermittelantrag ist rechtzeitig vor Baubeginn bei der Bewilligungsbehörde jeweils bis zum 31. Oktober für das Folgejahr einzureichen (sofern

Antragsstellung durch Leipzig, ist Antrag beim LASuV einzureichen, wenn Stadt Schkeuditz dann zunächst beim Landkreis Nordsachsen).

- » Durchführung sämtlicher erforderlicher Genehmigungsverfahren.
- » Ausschreibung Bauleistungen und Umsetzung.

Abb. 28 Umsetzungsschritte zur Streckenführung Saale-Elster-Kanal Radweg



Saale-Elster-Kanal Radweg Fakten:

- » **19.670m Gesamtstrecke** des Saale-Elster-Kanal Radweg
- » Davon **7.670m im Freistaat Sachsen** (Kanalbeginn Leipzig - Landesgrenze Sachsen/Sachsen-Anhalt)
- » Davon **12.000m im Land Sachsen-Anhalt** (Landesgrenze Sachsen/Sachsen-Anhalt - Saalemündung Kreypau)



5.2.2 Erlebniskette

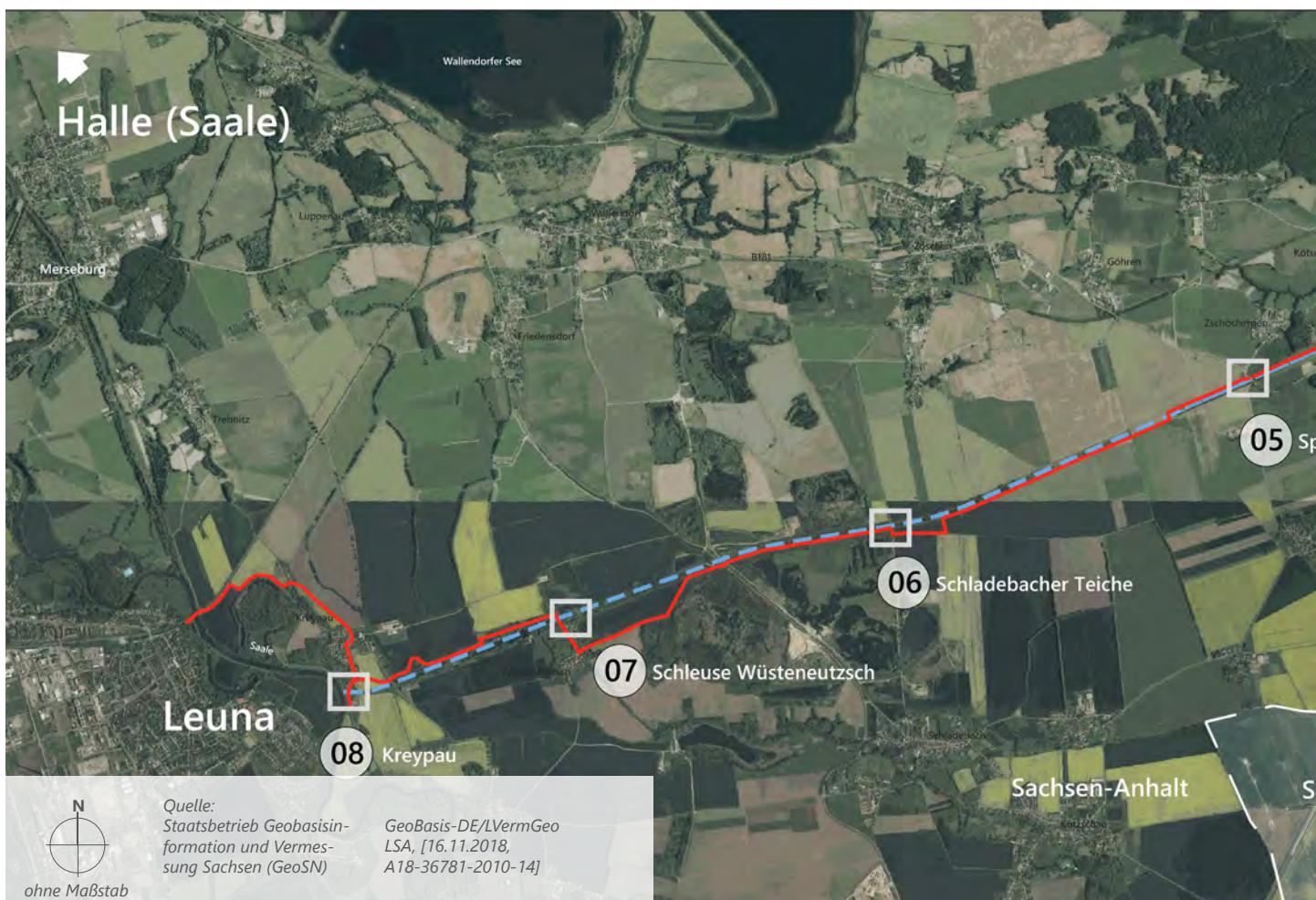
Kurzbeschreibung, Begründung und Zielsetzung

Die erfolgreiche Inwertsetzung des Saale-Elster-Kanals funktioniert nur als gemeinsamer Erlebnisraum. Dies beinhaltet eine räumliche und inhaltliche Vernetzung über verbindende Freizeitwege entlang des Kanals sowie zwischen Kanal und Umfeld und ein aufeinander abgestimmtes Netz an Erlebnisbereichen/Attraktionspunkten entlang des gesamten Kanals zwischen Leipzig und Leuna. Aktuell verfügt der Kanal weder über die räumliche Vernetzung noch -abgesehen von der Schleusenruine Wüsteneutzsch und dem Landschaftsgebiet Bienitz- über landseitige Erlebnispunkte mit ausreichend Attraktionspotenzial als Besuchs- und Kommunikationsanlass für Tagestouristen und Urlauber. Vor diesem Hintergrund muss es Ziel sein, eine Art „Perlenkette“ mit mehreren attraktiven wasser- und landseitig erschlossenen Ziel- und Erlebnispunkten am Kanal zu entwickeln, respektive die Erschließung/Qualifizierung von Standorten mit einem entsprechenden Attraktionspotenzial am Standort selbst und in seinem direkten Umfeld.

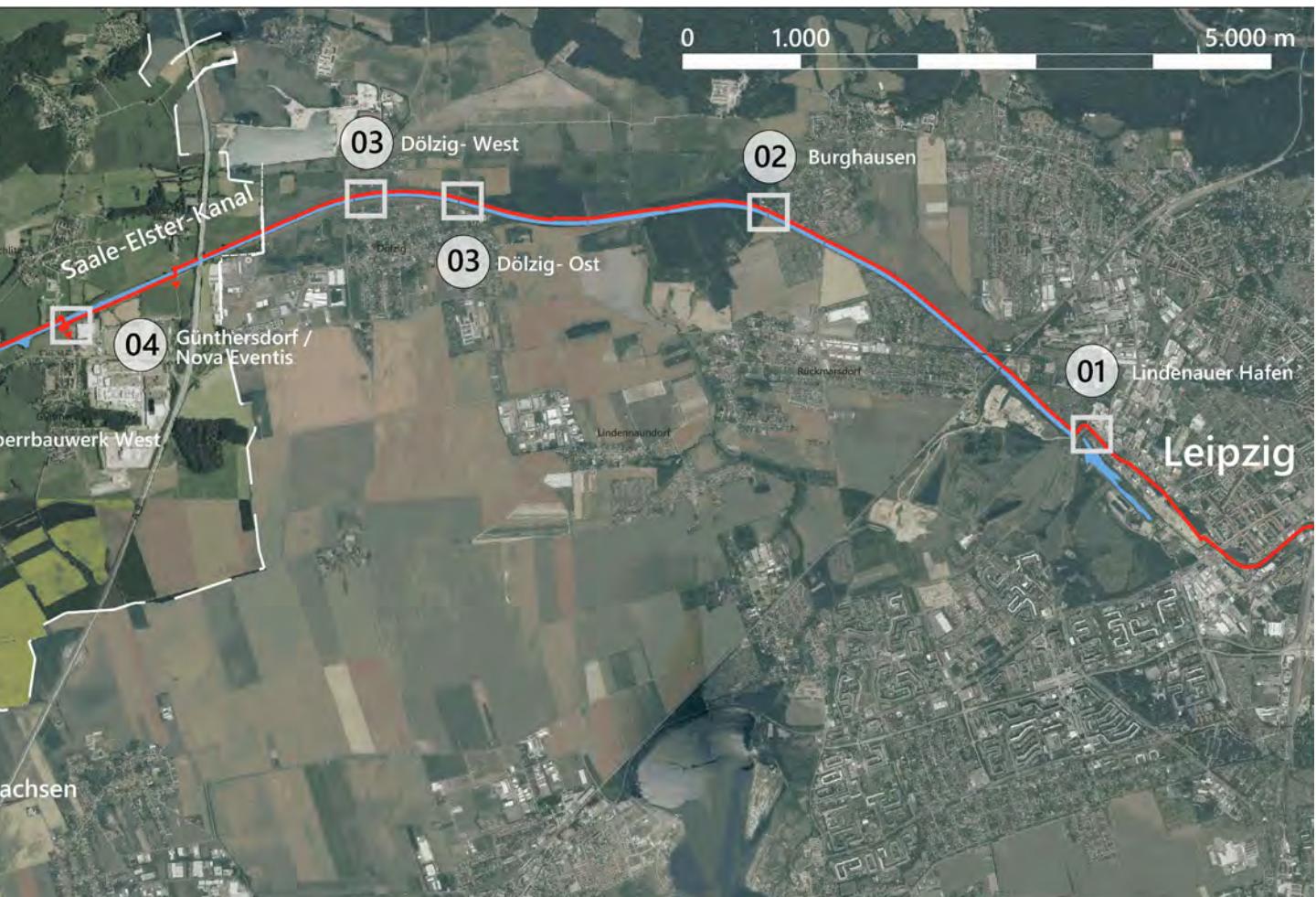
Tabelle 4 Standortprofile am SEK-Radweg

Standort	Erlebnisprofil und Funktionen
standortübergreifend	alle Standorte mit Rastplatzfunktion und Infotafeln <ul style="list-style-type: none"> » Gewässerverbindung Saale-Elster-Kanal » Visitenkarte der Wasserstadt Leipzig » Hauptstart- und -endpunkt für Touren auf dem Saale-Elster-Kanal Radweg und für Bootstouren » Knotenpunkt/Torfunktion für weitergehende Touren in die bzw. aus der Leipziger Innenstadt und weiter in das Leipziger Neuseenland
1 Lindenauer Hafen	<ul style="list-style-type: none"> » Gewässerverbindung Saale-Elster-Kanal » Visitenkarte der Wasserstadt Leipzig » Hauptstart- und -endpunkt für Touren auf dem Saale-Elster-Kanal Radweg und für Bootstouren » Knotenpunkt/Torfunktion für weitergehende Touren in die bzw. aus der Leipziger Innenstadt und weiter in das Leipziger Neuseenland

Abb. 29 Erlebniskette Saale-Elster-Kanal



Standort	Erlebnisprofil und Funktionen	Standort	Erlebnisprofil und Funktionen
2 Burghausen	<ul style="list-style-type: none"> » DAS Sportzentrum am Kanal und Veranstaltungsort für Regatten » DER Läufertreff- und Startpunkt für Fitness Trail » Knotenpunkt zum Auwald » Naturerlebnis Bienitz – Wanderungen » Gastronomie » Kanalgeschichte (Sperrbauwerk Ost sowie Entlastungsanlage) 	4 Günthersdorf / Nova Eventis *	<ul style="list-style-type: none"> » Erlebniswelt Shoppen & Sport Freizeit & Gastronomie » Start- und Zielpunkt für Rad- und Bootstouren nach Leipzig bzw. von Leipzig » Westlicher Skatereinstieg » WC-Versorgungspunkt » (Sport)Veranstaltungsort
3 Döllig	<ul style="list-style-type: none"> » DAS Kanaldorf » Drehschreibe für Hauptradwege » Skatereinstieg » Tor zum Auenwald » Gastronomie/Versorgung 	<p>* Korrekterweise gehört Günthersdorf verwaltungspolitisch zum Ortsteil Kötschütz der Stadt Leuna. Da in der Öffentlichkeit für die geografische Zuordnung von Nova Eventis durchweg Günthersdorf verwendet wird, ist es sinnvoll, dies auch in den folgenden Ausführungen so zu handhaben.</p>	



Standort	Erlebnisprofil und Funktionen
5 Sperrbauwerk West	<ul style="list-style-type: none"> » Ausflugsziel mit Rad und Boot » Gastronomie » Kanalgeschichte (Sperrbauwerk West)
6 Schladebacher Teiche	<ul style="list-style-type: none"> » Naturerlebnis Teichlandschaft
7 Schleusenruine Wüste-neutzsch	<ul style="list-style-type: none"> » (über)regional ausstrahlendes Ausflugsziel und touristisches Aushängeschild des Kanals » Kanalgeschichte mit KanallInfo-punkt » Veranstaltungsort » Gastronomie » Außenstandort Landesgartenschau 2022
8 Kreypau	<ul style="list-style-type: none"> » Scharnier zur Saale, nach Leuna und Bad Dürrenberg » Knotenpunkt Saale-Radweg » Kanalgeschichte » Gastronomie

Standortkonzepte

Im Folgenden werden die für die einzelnen Standorte empfohlenen Entwicklungsszenarien beschrieben und kartografisch dargestellt. Die inhaltliche Beschreibung erfolgt im Zusammenhang mit den relevanten Initialprojekten.

Die Standortkonzepte sind als planerische Ideen mit **Vorschlagscharakter** zu verstehen und sollen eine konzeptionelle Grundlage für die nachfolgend notwendige Umsetzungsplanung bilden, in der die Vorschläge genehmigungstechnisch, finanziell und hinsichtlich der genauen Verortung der einzelnen Module weiter konkretisiert und ggf. angepasst werden müssen. Kostenschätzungen werden nur angegeben, wenn dies mit dem aktuellen Erkenntnisstand ausreichend belastbar möglich ist. Zur überblickhaften Orientierung hinsichtlich der zu erwartenden Aufgaben und Themenfelder sind im Anhang Fachkarten beigefügt, welche für jeden der vorgeschlagenen Standorte Auskünfte hinsichtlich Eigentum und Schutzgebieten geben.

1| Lindenauer Hafen - Anbindung an den Saale-Els-ter-Kanal

Dem Lindenauer Hafen kommt nicht nur eine Schlüsselfunktion für die wasserseitige Erschließung und Belebung des Kanals zu, vielmehr ist er im östlichen Teil zugleich Haupteinstiegs- oder Zielpunkt für Touren entlang des Kanals. Vor diesem Hintergrund bedarf es einer dafür geeigneten Infrastrukturerschließung, wie in Abb. 34 abgebildet.

Die Grundlage der im Folgenden genannten Vorschläge bildet der im Auftrag der Stadt Leipzig erarbeitete „Rahmenplan Lindenauer Hafen“ von den Landschaftsarchitekturbüros astoc + bgmr. Die touristische Entwicklung des Standortes als Scharnier zwischen Saale-Elster-Kanal und Start- oder Zielpunkt des Saale-Elster-Kanal Radweges steht im engen kausalen Zusammenhang mit der frühestens für 2022 zu erwartenden schiffbaren Verbindung zum Saale-Elster-Kanal respektive der Schaffung einer auch landseitigen Unterführung Lyoner Brücke für Radfahrer und Spaziergänger. Hierfür wurde durch die Stadt Leipzig 2018 eine Architektenstudie zur Gestaltung der Brückenbauwerke über die künftige Gewässerverbindung vom Lindenauer Hafen zum Saale-Elster-Kanal beauftragt. Im Ergebnis wurden vier Brückenvarianten unter dem Anspruch, ein städtisches Eingangs- und Ausgangsportal von und in die Leipziger Gewässer zu bilden, erarbeitet. Variante 1 der Brückenbauten konzentriert sich auf eine optische Überlagerung der beiden Brückenbauten (siehe Abb. 30), die Entwürfe 2 (siehe Abb. 31) und 4 (siehe Abb. 33) stellen eine Beziehung zu Bauwerken im Leipziger Umfeld her. Variante 3 (siehe Abb. 32) verfolgt die Idee eines „Steinwurfs“ und verbindet damit symbolisch Leipzig mit dem Meer. Mit Schaffung eines attraktiven Bauwerkensembles zur Überführung der Lyoner Straße und der Museumsfeldbahn erfolgt eine weitere Aufwertung des gesamten Areals. Die Ergebnisse der Architekturstudie sind Gegenstand des weiteren Abstimmungsprozesses, der mittelfristig die Findung einer Vorzugsvariante zum Ziel hat.

Abb. 30 Brückenvariante 1: Künftige Gewässerverbindung vom Lindenauer Hafen zum Saale-Elster-Kanal**Abb. 31** Brückenvariante 2: Künftige Gewässerverbindung vom Lindenauer Hafen zum Saale-Elster-Kanal**Abb. 32** Brückenvariante 3: Künftige Gewässerverbindung vom Lindenauer Hafen zum Saale-Elster-Kanal**Abb. 33** Brückenvariante 4: Künftige Gewässerverbindung vom Lindenauer Hafen zum Saale-Elster-Kanal

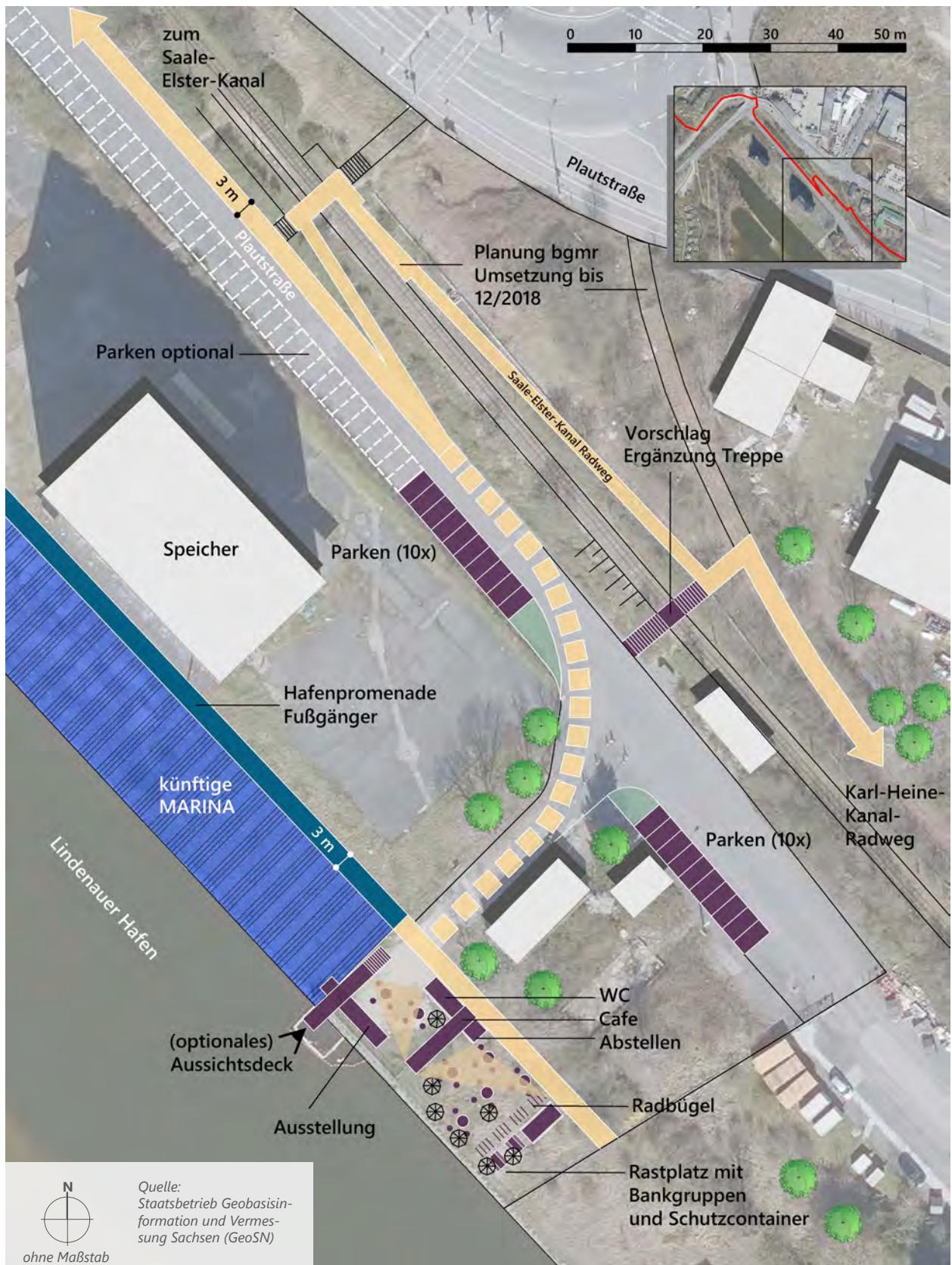
Aufgrund seiner Lagequalität und möglicher Synergie- und Nachhaltigkeitseffekte für die Realisierung der MARINA, bietet die sich östlich direkt an den geplanten Marinastandort anschließende Fläche die höchsten Eignungspotenziale als touristischer Empfangsraum und Ausgangspunkt für weitergehende Touren nach Leipzig in Verbindung mit dem Karl-Heine-Kanal-Radweg und Saale-Elster-Kanal Radweg an. Vor diesem Hintergrund macht es auch Sinn, dort die Serviceinfrastruktur mit WC-, Imbiss- und Ausstellungscontainer zu errichten und diese als „Keimzelle“ perspektivisch in die MARINA zu überführen. Funktional komplettiert werden könnte der Standort durch einen luftig überschatteten Freisitz, ausreichend großzügig dimensionierte Radabstellanlagen, evtl. einen Radverleih sowie eine in das Hafenbecken hineinkragende Aussichtsplattform. Nördlich angrenzend sind für Ausflügler, die mit Pkw anreisen, Parkmöglichkeiten auszuweisen, die später auch als Parkplatz für die MARINA genutzt werden können.

Solange die angestrebte durchgängige Wegeführung vom Lindenauer Hafen bis zum Saale-Elster-Kanal mit Brückenunterführung noch nicht existiert, bedarf es für die Lenkung der Radfahrer einer kostengünstigen, einfach umzusetzenden Zwischenlösung. Der Radweg sollte vom Erlebnisstandort aus über den vom Hafen heraus führenden Arm der Plautstraße bis hin zur Lyoner Straße führen, diese dann über die anzupassende Mittelinsel queren, um dann auf der nördlichen Straßenseite westwärts über die Zufahrtsstraße Papenburg bis kurz vor den Beginn des Saale-Elster-Kanals geführt zu werden. Aufgrund des dortigen Lkw-Wirtschaftsverkehrs zu Papenburg ist dieser Abschnitt für Radler nicht optimal, aber übergangsweise leider ohne (finanziell darstellbare) Alternative. Radler sind daher sicherheitshalber mit Warnschildern auf die Gefahrensituation hinzuweisen. Das WSA plant bereits für 2019 den Bau einer Rampe von dieser Zufahrtsstraße aus herunter auf die Mittelberme des Kanals, um so mit ihren Betriebsfahrzeugen den Kanal erreichen zu können. Diese Rampe kann künftig auch von Radfahrern idealerweise mitgenutzt werden (siehe Abb. 34).

Eigentumsverhältnisse sowie Informationen zu Schutzgebieten am Standort sind den Anlagen zu entnehmen.



Abb. 34 Standortkonzept Lindenauer Hafen/Verbindung



2| Burghausen

Mit dem Landschaftsgebiet Bienitz am Südufer und dem Sport- und Tourismuszentrum Saale-Elster-Kanal (siehe Gliederungspunkt Sportkanal) erfüllt Burghausen eine zentrale Erholungsfunktion für Einheimische, Tagestouristen und Urlauber. Dies setzt eine Qualifizierung der aktuellen Situation analog der folgenden Vorstellungen voraus:

- » Erweiterung Ruderzentrum als Sport- und Tourismuszentrum mit Wasserwander-Rastplatz und Biwakplatz, Radlerherberge, Trainingsstätte für Gruppen, Bootsverleih)
- » Errichtung eines öffentlichen WCs für wasser- und landseitige Nutzer/Sportler des Kanals
- » Erweiterung Parkplatzkapazitäten - Ausweisung Saale-Elster-Kanal Besucherparkplatz
- » Errichtung Ladestation für E-Boote und E-Bikes
- » Schaffung einer Imbissversorgung
- » Qualifizierung Lehrpfad Bienitz (Infotafeln)

Eigentumsverhältnisse sowie Informationen zu Schutzgebieten am Standort sind den Anlagen zu entnehmen.

Abb. 35 Standortkonzept Burghausen





3| Döllig

Döllig ist DAS Dorf am Saale-Elster-Kanal mit einer im Kern noch bestehenden, historischen Siedlungsstruktur und vor allem einer sehr guten Gastronomieausstattung. Vor diesem Hintergrund sollte das Dorf sowohl land-, als auch wasserseitig erschlossen werden. Mit den beiden Kanalunterführungen hat Döllig zudem auch eine wichtige radtouristische Knotenfunktion und mit der geplanten beidseitigen Asphaltierung auch eine weitere als Skatereinstieg. Der Bau einer für Skater nutzbaren Rampe zum Radweg auf der Deichkrone ist für die betrieblichen Belange des WSA nicht notwendig und würde damit auch nicht anteilig finanziert werden. Die Zufahrt der Skater muss deshalb über den nördlichen Dammeinschnitt erfolgen. Da die aktuellen vorhandenen Treppen zur Dammkrone nur bedingt nutzerfreundlich und zudem genehmigungsrechtlich problematisch sind, bietet es sich an, im Rahmen der Radwegplanung die Treppenzugänge als Instandsetzungsmaßnahme einzuordnen. Im Zuge ihrer Ertüchtigung sind sie nicht nur den technischen Richtlinien entsprechend anzupassen, sondern möglichst noch zu verbreitern und mit einem Seitenstreifen zum Schieben des Rades auszustatten. Eine größere Aufschüttung der Dammfläche für einen Rastplatz würde erhebliche Baukosten versuchen, an denen sich Bund/WSA nicht beteiligen würde. Auch wenn ein solcher Rastplatz aus Nutzersicht durchaus begrüßt wäre, sollte aufgrund des hohen kommunalen Finanzierungsbedarfs darauf verzichtet werden und stattdessen an den vier Treppenmündungen zumindest jeweils eine Bank errichtet werden, welche sich entweder in Folge einer sehr kleinräumigen Aufschüttung oder aber durch eine geeignete Fundamentierung am Rande des Hanges einordnen lässt. Die Erschließung Dölligs beinhaltet zusammenfassend folgende Maßnahmen:

- » Schaffung einer Anlegesituation für Sportboote im Einschnitt am Südufer,
- » Ausweisung jeweils eines Besucherparkplatzes als Einstieg zum Saale-Elster-Kanal Radweg
- » (Nordufer an der östlichen Unterführung und Südufer an der westlichen Unterführung),
- » Ausweisung eines Ortsspaziergangs mit Erläuterungstafeln zur Geschichte des Ortes und zu historisch interessanten Gebäuden.

Eigentumsverhältnisse sowie Informationen zu Schutzgebieten am Standort sind den Anlagen zu entnehmen.

Abb. 36 Standortkonzept Döllig Ost

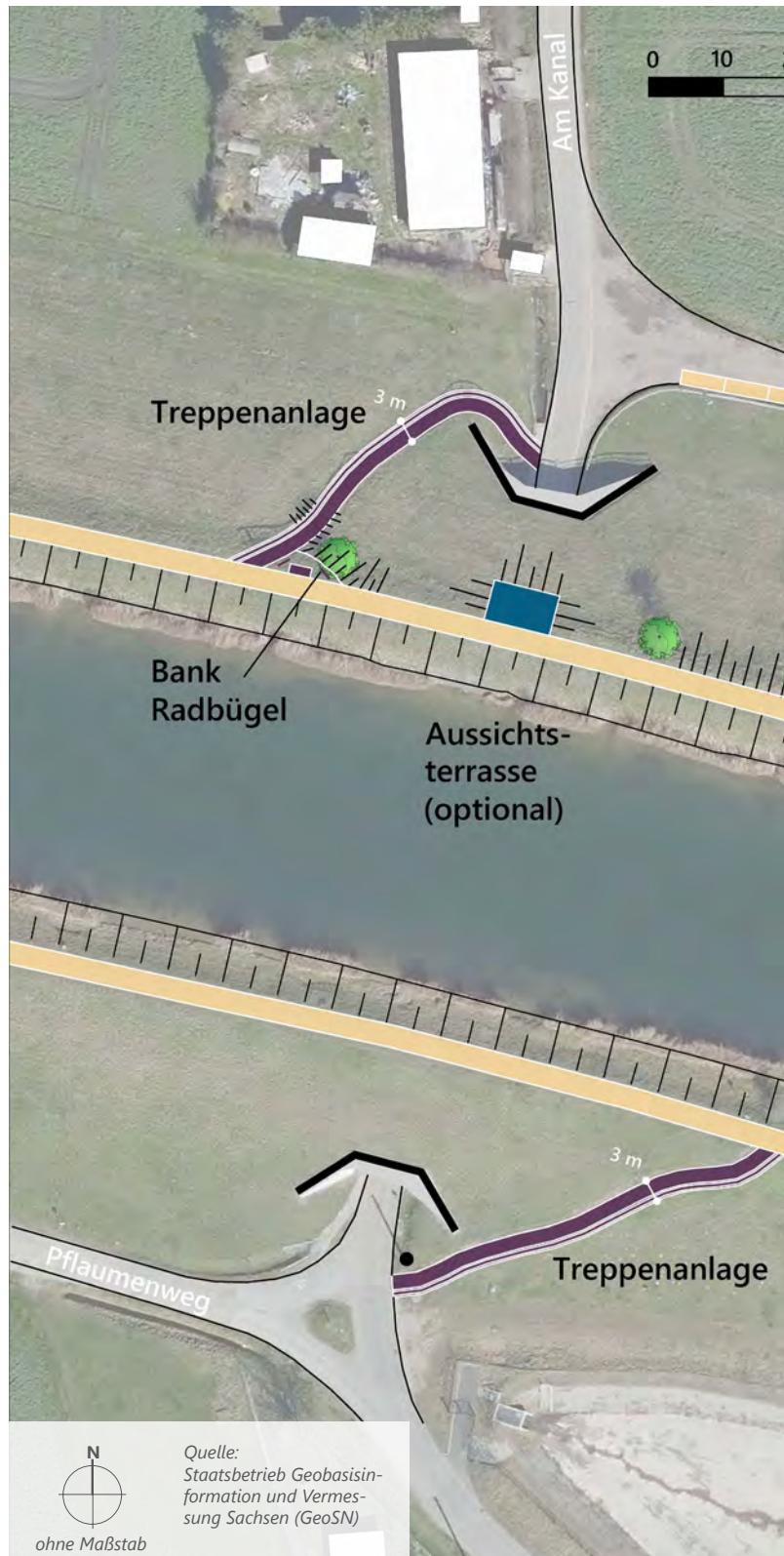
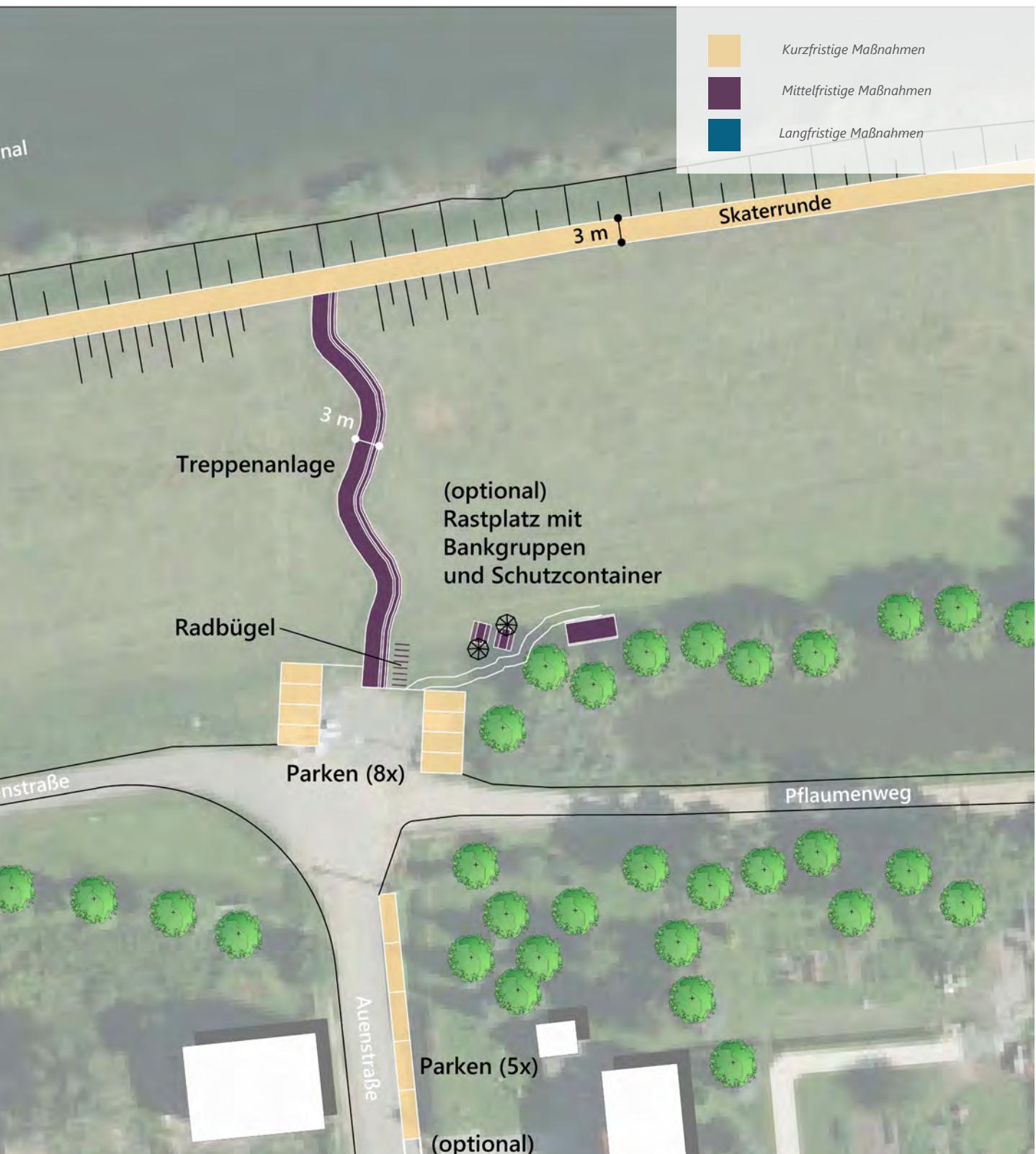




Abb. 37 Standortkonzept Döllitz West





4| Günthersdorf / Nova Eventis

Der Standort bietet durch sein Angebotsprofil in der Mischung aus Shopping, Sportangeboten, Kinderspielplatz, Gastronomie und mehreren WC-Anlagen ein hohes (touristisches) Attraktionspotenzial, das nach Vorstellung der Betreiber künftig durch den Aufbau einer Sporterlebniswelt noch eine zusätzliche Erlebnisqualität erfahren soll. Die land- und wasserseitige Erschließung des Kanals ist vor diesem Hintergrund mit hoher Priorität voranzubringen. Das beinhaltet neben der wasserseitigen Infrastruktur (Stegsanlagen für motorbetriebene Sportboote und Barkassenverkehr „Shipping & Shopping“ sowie Kanutreppe) auch die Errichtung eines Wasserwanderrastplatzes in Verbindung mit einem Rastplatz für die Radler auf dem Saale-Elster-Kanal Radweg.

Eigentumsverhältnisse sowie Informationen zu Schutzgebieten am Standort sind den Anlagen zu entnehmen.

Abb. 38 Standortkonzept Günthersdorf / Nova Eventis





5| Sperrbauwerk West

Der Standort Sperrbauwerk ist in mehrfacher Hinsicht für eine touristische Inwertsetzung interessant: Zum einen durch seine geografische Position faktisch am Ende des schiffbaren Kanals (konkret 600 m davor), zum anderen durch das Sperrbauwerk selbst sowie dessen attraktive Lage und Erreichbarkeit. In der Kombination daraus ergeben sich gute Potenziale zur Entwicklung des Standorts als land- und wasserseitiges Ausflugsziel und insbesondere im Zuge der Realisierung des Saale-Elster-Kanal Radweges Chancen für ein privatwirtschaftlich darstellbares gastronomisches Engagement mit einem zumindest in den Sommermonaten betriebenen Imbiss. Ein Ausbau des Sperrbauwerks für gastronomische Zwecke ist nicht genehmigungsfähig, da das WSA als Eigentümer eine künftige Nutzung im ursprünglichen Sinne (als Sperrbauwerk) nicht ausschließen will (gilt auch für das Sperrbauwerk Ost). Wie auf dem folgenden Plan dargestellt, sollte der Imbiss daher alternativ auf dem Parkplatz errichtet werden, der Rastplatz kann sich westlich daran, sehr attraktiv unter Linden gelegen, anschließen. Die wasserseitige Erschließung mit einer Steganlage für motorisierte Boote und einer Kanutreppe ist westlich der Brücke bzw. des Sperrbauwerks zu errichten. Die Schaffung einer Anlegesituation direkt an den vorhandenen Spundwänden ist seitens des WSA nicht genehmigungsfähig. Insgesamt werden folgende Erschließungsmaßnahmen vorgeschlagen:

- » Anlegesituation für Sportboote und Barkassenverkehr sowie Kanutreppe
- » Schaffung einer Imbissversorgung (nach Fertigstellung Saale-Elster-Kanal Radweg)
- » Errichtung/Ausweisung eines Besucherparkplatzes

Eigentumsverhältnisse sowie Informationen zu Schutzgebieten am Standort sind den Anlagen zu entnehmen.

Abb. 39 Standortkonzept Sperrbauwerk West





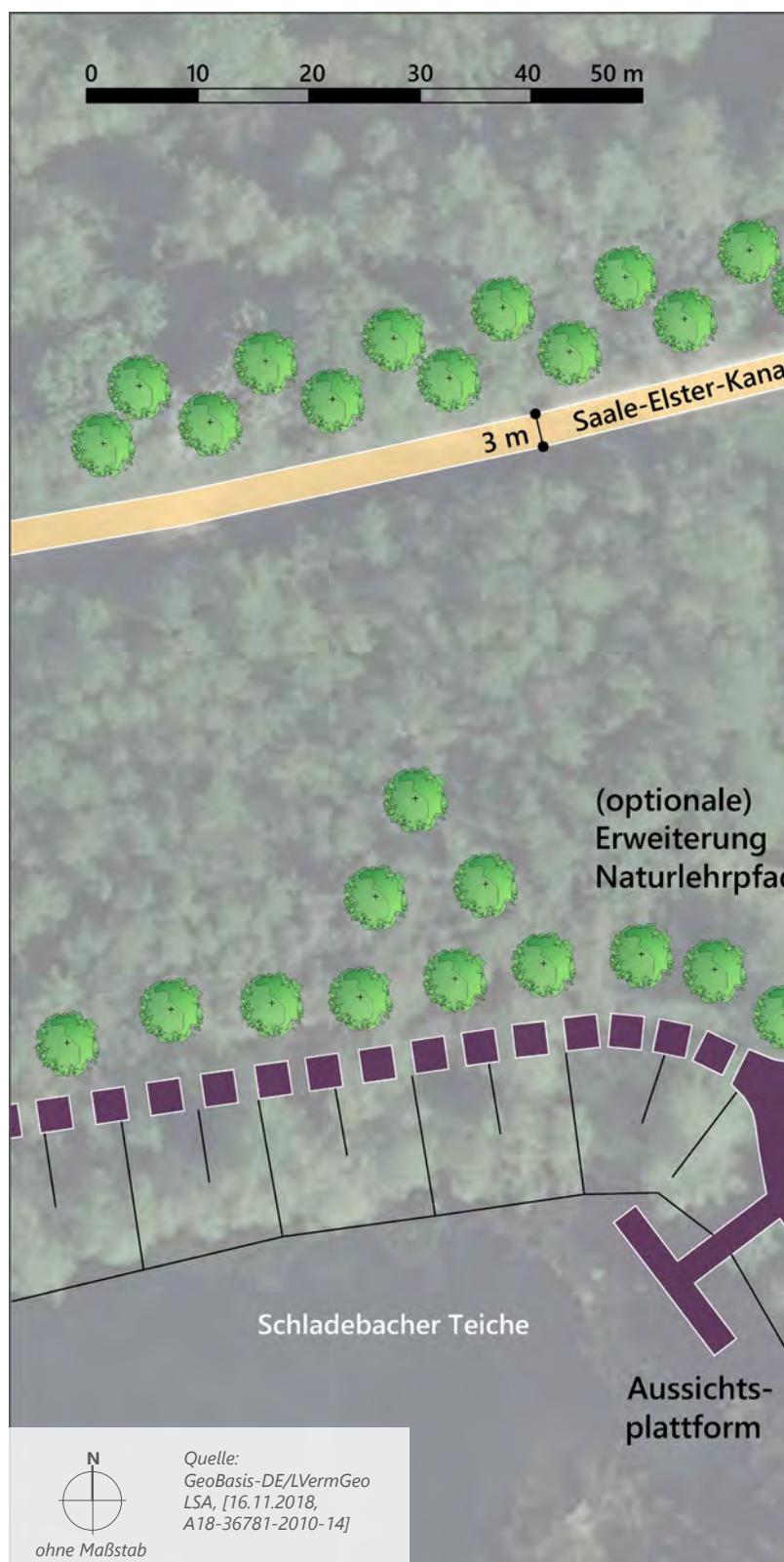
6| Schladebacher Teiche

Die Schladebacher Teiche sind das Resultat jahrzehntelanger Baustoffabbau (Kies- und Sandabbau), wobei der Betrieb an dieser Stelle in Zukunft ausläuft. In der Folge entsteht eine attraktive Naturlandschaft, die als solche auch in Wert gesetzt werden soll. Aus touristischer Sicht und mit Blick auf den Saale-Elster-Kanal Radweg wird dort die Errichtung eines Rastplatzes sowie eines Naturerlebnispfades empfohlen. Folgende Elemente werden diesbezüglich vorgeschlagen:

- » Entwicklung eines Naturlehrpfades mit den Landschaftstypen Offenland-Waldaufforstung-Teich incl. Aussichtsplattform sowie mit einem Infocontainer „Naturerlebniswelt Schladebacher Teiche“ als Anlaufpunkt
- » Rastplatz mit Schautafeln zum Naturschutz sowie Infotafeln zum ehemaligen Brückenstandort

Eigentumsverhältnisse sowie Informationen zu Schutzgebieten am Standort sind den Anlagen zu entnehmen.

Abb. 40 Standortkonzept Schladebacher Teiche





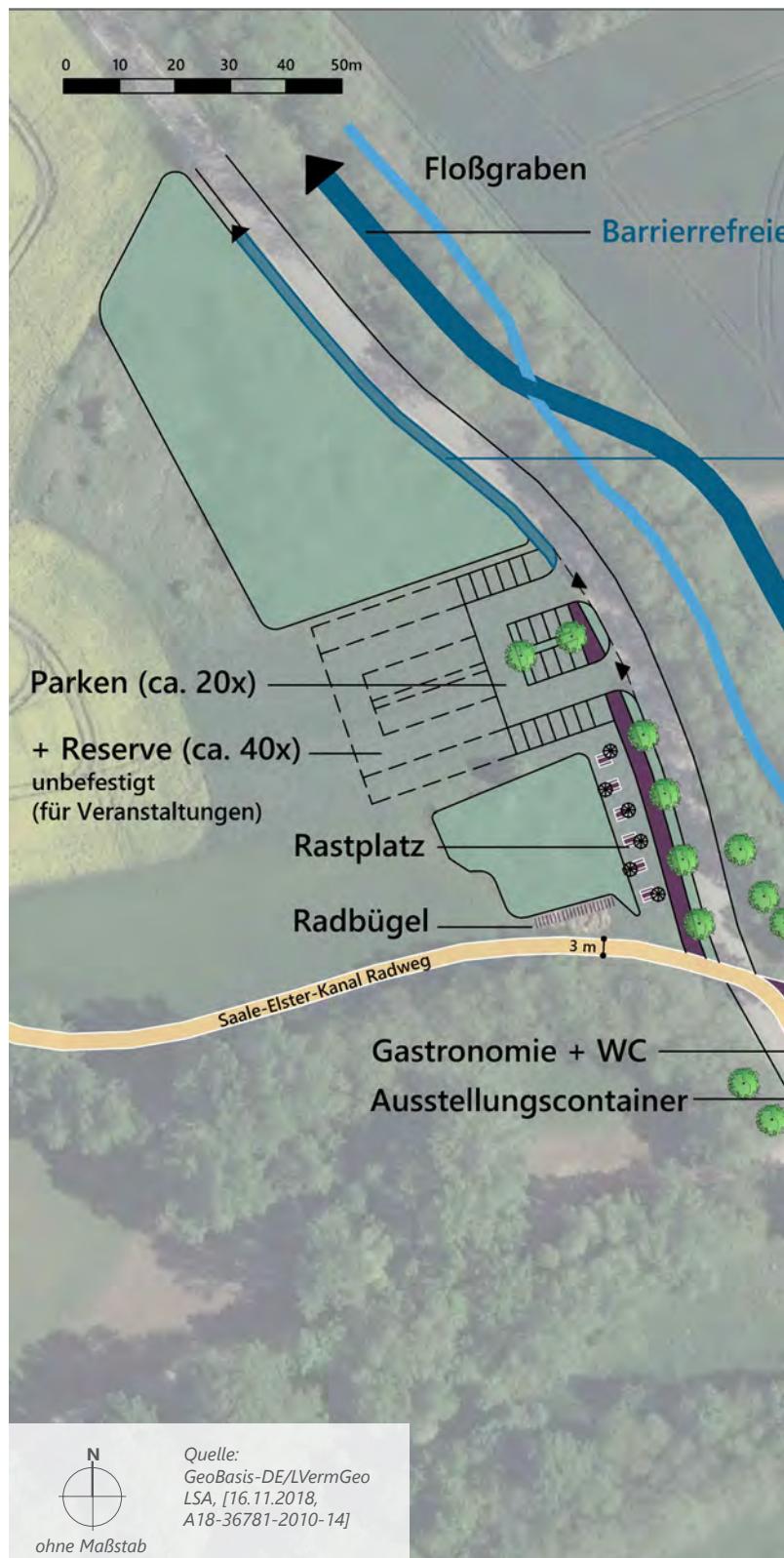
7| Schleusenruine Wüsteneutzsch

Auf die hohe Bedeutung der Schleusenruine Wüsteneutzsch als Besuchermagnet und Aushängeschild für den Saale-Elster-Kanal Radweg wurde bereits mehrfach an anderer Stelle hingewiesen (Konkretere Beschreibung siehe Projektbeschreibung 5.2.7 auf Seite 70). Um die Standortpotenziale touristisch adäquat in Wert zu setzen, muss dieser wie folgt infrastrukturell ertüchtigt werden:

- » Besucherparkplatz mit angeschlossenem Rastplatz
- » Erforderliche Medienanschlüsse (Strom, Wasser, Abwasser)
- » WC-/Sanitäranlage
- » Imbiss (idealerweise in Kombination mit WC-Anlage, evtl. als mobile Anlage „Foodtruck“)
- » Ausstellungscontainer zum Kanal
- » Wünschenswert Rundweg um die Schleusenruine mit Aussichtspunkt „Skywalk“
- » Wünschenswert: Ausstattung für Kulturveranstaltungen (Bühne, Leinwand) und Kinderspielbereich

Eigentumsverhältnisse sowie Informationen zu Schutzgebieten am Standort sind den Anlagen zu entnehmen.

Abb. 41 Standortkonzept Schleusenruine Wüsteneutzsch





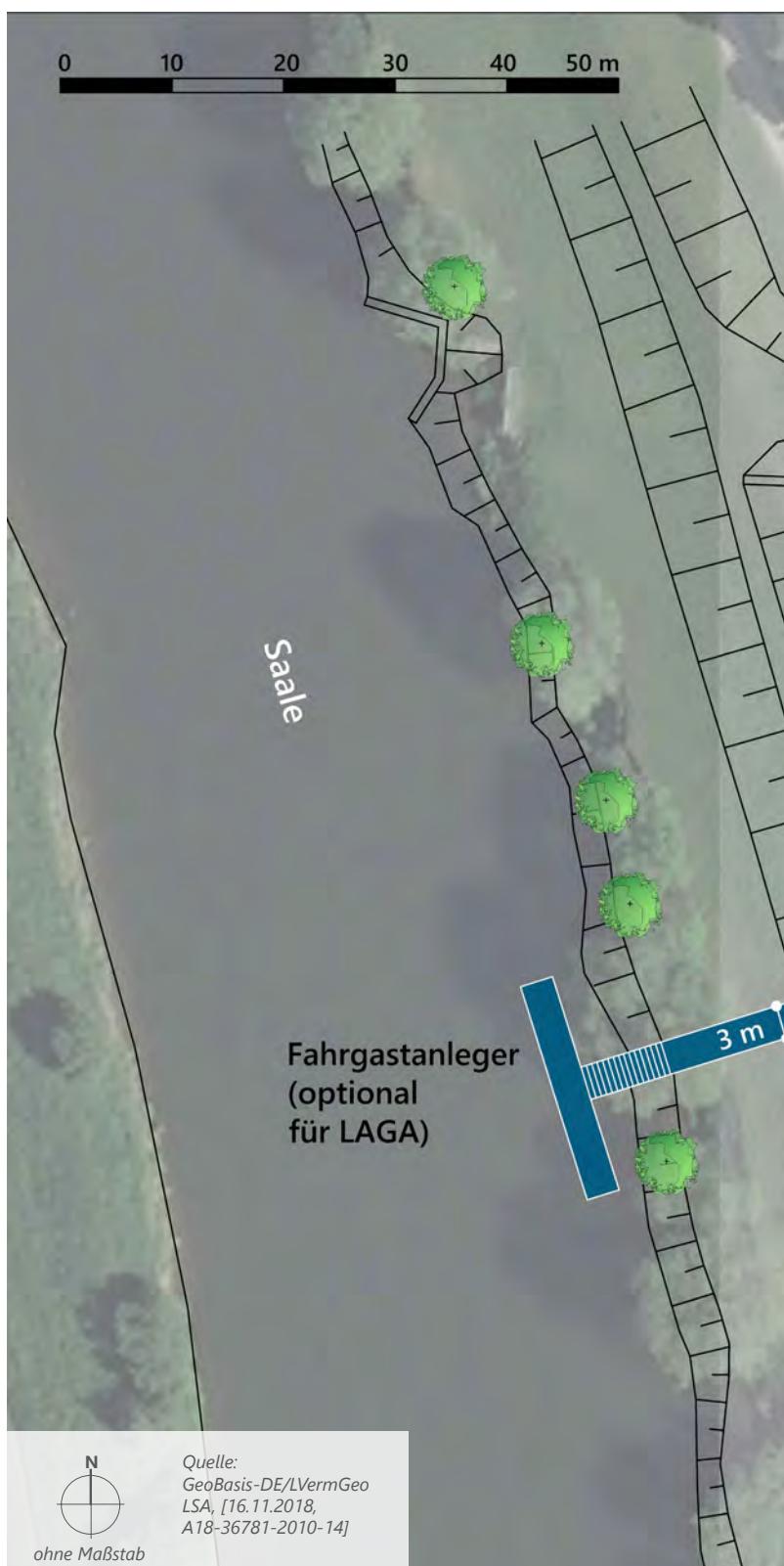
8| Kreypau

Südlich des Ortes Kreypau sollte, nach den Planungsvorstellungen aus den 1930er Jahren, der Saale-Elster-Kanal in die Saale münden. Diese historische Dimension, in Zusammenhang mit der landschaftlich ausgesprochen reizvollen Lage an der Saale, prädestiniert den Standort als Rastplatz. Funktional kommt ihm auch daher Bedeutung bei, da hier am Ende des Saale-Elster-Kanal Radweges ein Knotenpunkt zu LHW-Deichradwegen mit Fortführungen in Richtung Leuna bzw. Bad Dürrenberg entsteht. Außerdem ist folgende weitere Ausstattung zu empfehlen:

- » Optional: Landmarke bzw. „Leuchtturm“ aus 1-2 hochkant aufgestellten Seecontainern – ggf. ausgebaut als Radverleih und Schiffsticketverkauf (ggf. in Verbindung mit LAGA-Außenstandort Wüsteneutzsch)
- » Ggf. Fahrgastanleger auf Saale (ggf. in Verbindung mit LAGA-Außenstandort Wüsteneutzsch)

Eigentumsverhältnisse sowie Informationen zu Schutzgebieten am Standort sind den Anlagen zu entnehmen.

Abb. 42 Standortkonzept Kreypau - Einmündung Saale





5.2.3 Sportlandschaft Saale-Elster-Kanal

Beschreibung, Begründung und Zielsetzung

Die Entwicklungspotenziale des Kanals liegen in erster Linie in seiner Erschließung als Erlebnisraum für sportlichen Aktivitäten auf und vor allem entlang des Kanals. Durch die beidseitige Nutzbarkeit und der weitestgehend störungsfreien Wegeverläufe ohne Berührungspunkte mit dem Pkw-Verkehr bietet der Kanal hierfür ideale Voraussetzungen. Der sportliche Charakter des Kanals soll dessen künftiges Profil prägen („Der Sportkanal“) und ihn für Anwohner, Tagestouristen und Urlauber in Wert setzen. Damit die sportlichen und touristischen Potenziale erschlossen werden können, bedarf es einer attraktiven, räumlich und zwischen den verschiedenen Nutzerinteressen aufeinander abgestimmten, landseitigen Freizeitwegeinfrastruktur für verschiedene Nutzergruppen, insbesondere für Radfahrer, Spaziergänger, Skater, Läufer, Nordic Walker, mobilitätseingeschränkte Sportler sowie weiterer Sport-/Freizeitangebote am Kanal und in dessen Umfeld. Die beidseitig am Kanal verlaufenden Betriebswege des WSA und einzelne Standorte wie das Ruderzentrum in Burghausen und Günthersdorf / Nova Eventis sind dafür entsprechend zu qualifizieren.

Konzept

Freizeitwege

Die beidseitige Nutzbarkeit des Kanals für sportliche Aktivitäten eröffnet die Möglichkeit, verschiedene Nutzerinteressen zu berücksichtigen. Die Anforderungen durch Spaziergänger werden durch die in weiten Teilen wassergebundene Wegedecke auf der südlichen Kanalseite gut bedient. Das Rückgrat für die Freizeitaktivitäten bildet aber der bis Günthersdorf nördlich des Kanals verlaufende, durchgängig asphaltierte Radweg (siehe Schlüsselprojekt Saale-Elster-Kanal Radweg), der nicht nur Radfahrern, Skatern und mobilitätseingeschränkten Spaziergängern und Sportlern ideale Bedingungen bietet, sondern auch für Läufer und Nordic Walker attraktiv ist. Erfahrungen vielerorts zeigen, dass immer mehr Läufer vor dem Hintergrund der fortgeschrittenen Technikkonzepte bei den Laufschuhen und der geringeren Verletzungsgefahr asphaltierten Untergrund bevorzugen. Durch die vielen Brücken und die beiden Unterführungen in Döllzig ergibt sich entlang des Kanals ein „Lauf-Eldorado“ mit 10 unterschiedlich langen Rundkursen, so dass Läufer je nach individueller Kondition eine große Auswahl an Rundkursen erhalten (Wabenkonzept).

Der Streckenabschnitt zwischen der Richard-Leisebein-Brücke in Burghausen und der Ochsenbrücke bildet den Mittelpunkt des Streckenkonzepts für fußbezogene Sportaktivitäten (Kernrunde). Durch die hohe landschaftliche Attraktivität (Bienitz), den Ausbau des Ruderklubge-

ländes als Servicestation für Läufer und andere Sportler sowie die gute Erreichbarkeit bietet dieser Streckenabschnitt das höchste Attraktionspotenzial und damit auch die stärkste Frequentierung, was sich wiederum positiv auf das subjektiv empfundene Sicherheitsgefühl bei vielen Sportlern auswirkt. Diese Kernrunde sollte im Sportprofil des Kanals besonders hervorgehoben werden. Dazu ist dort zusätzlich zur Qualifizierung der Wege und des Ruderzentrums ein Sport- und Fitnessparcours mit vier robusten Fitnessstationen zur muskulären Stärkung und Mobilisierung der Beweglichkeit zu errichten (Ruderclub Burghausen, Rastplatz Sperrbauwerk Ost - Nordseite, Ochsenbrücke und Rastplatz Sperrbauwerk Ost - Südseite).

Durch den feinporig asphaltierten Bodenbelag ist der Saale-Elster-Kanal Radweg grundsätzlich auch für Skater sehr gut nutzbar. Um den Kanal für diese Nutzergruppe noch attraktiver zu machen, wird vorgeschlagen, den Wegeabschnitt auf der südlichen Kanalseite zwischen Ochsenbrücke und Günthersdorf / Möritzscher Brücke ebenfalls zu asphaltieren. Damit erhalten Skater einen rund 7,5 km langen Rundkurs und das WSA einen besseren Zugang zur Deichunterhaltung.

Abb. 43 Konzept zur Sportlandschaft Saale-Elster-Kanal



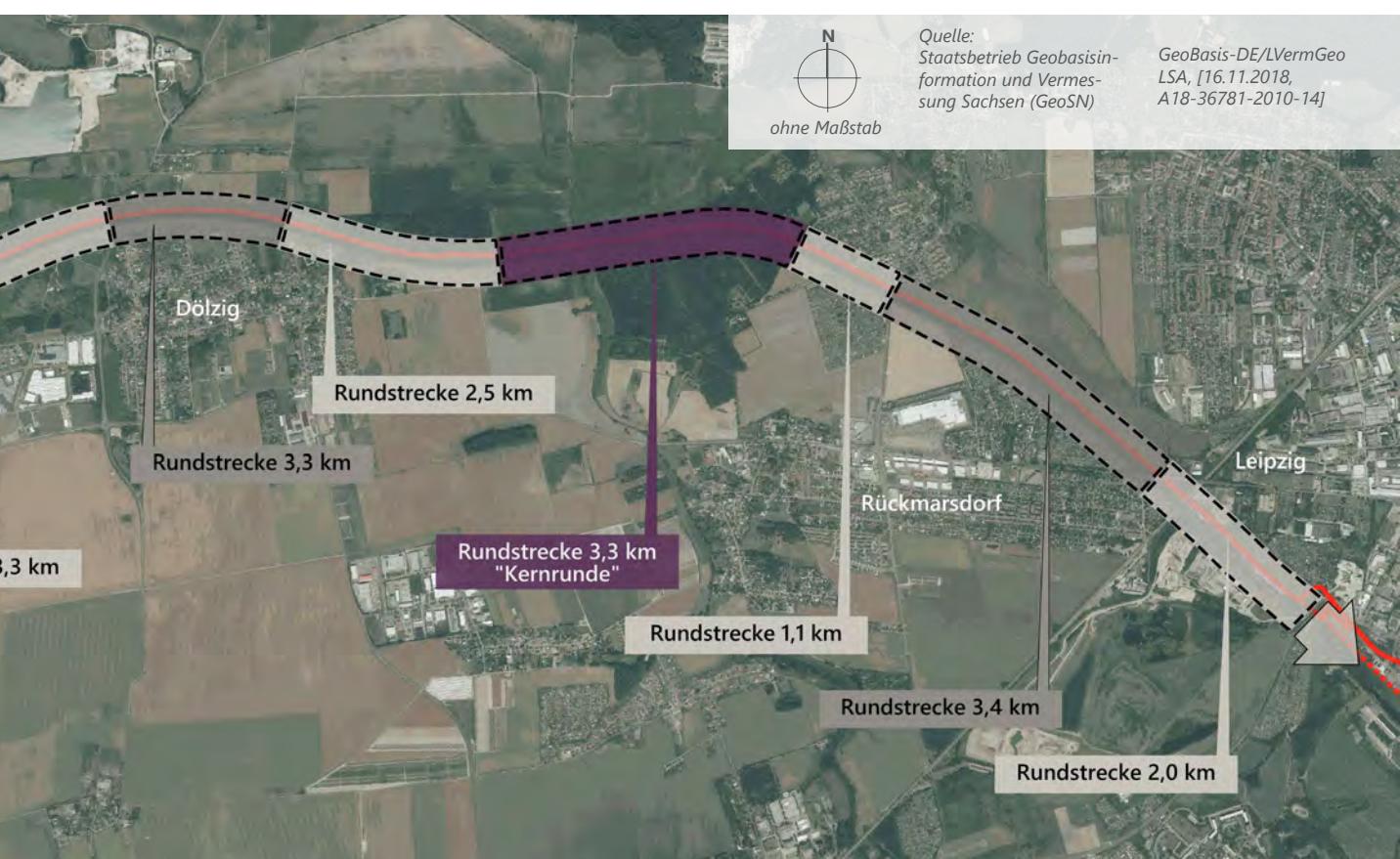
Sport- und Tourismuszentrum Saale-Elster-Kanal (Ruderstützpunkt Burghausen)

Um die Attraktions- und Nachfragepotenziale der Freizeitwege am Kanal für Anwohner, Tagesausflügler und Urlauber voll umfänglich erschließen zu können, bedarf es eines Versorgungsstandortes, der die Anforderungen der Sportler und Touristen in Bezug auf Serviceinfrastruktur und Sportangebote bedienen kann. Ideale Bedingungen bietet hierfür der Standort des Ruderclubs (SC DHfK Leipzig e.V., Abteilung Rudern): Zum einen durch seine Lagegunst und zum anderen durch die dort bereits in Teilen vorhandene Infra- und Angebotsstruktur (Zimmer für Übernachtungen, Trainingshalle, Fläche zum Zelten, Anlegesituation für muskelbetriebene Boote). Auf dieser Grundlage bietet der Standort ideale Voraussetzungen, diesen für weitere auch touristische Nutzungen im Zusammenhang mit dem Sportkanal zu entwickeln/qualifizieren und unter den Namen „Sport- und Tourismuszentrum Saale-Elster-Kanal“ zu einem überregional ausstrahlenden Sport- und Tourismusstützpunkt zu entwickeln. Dazu ist in Ergänzung zu seiner bleibenden Funktion als Landesstützpunkt für Ruderleistungssport und Freizeitrudersport ein integrierter Gesamtansatz mit folgenden Angebotsprofil zu verfolgen:

- » Wasserwanderrast- und Biwakplatz als Übernachtungsstandort für motorisierte und muskelbetriebene Wassersportler

- » Radherberge für Radtouristen auf dem Saale-Els-ter-Kanal Radweg
- » Trainingscamp mit Übernachtungsangebot für interessierte Sportgruppen (sowohl Wassersportler als auch „Landsportler“) und Kinder-Jugendgruppen (Ferienlager)
- » Sport-Veranstaltungszentrum für Sportveranstaltungen auf dem Wasser (Regatten) und landseitige Sportveranstaltungen wie z.B. Laufveranstaltungen
- » Ausgangs- und Zielpunkt als Service- und Versorgungspunkt für Sportler, Spaziergänger und Touristen am Saale-Elster-Kanal mit Sanitäranlage und Imbissversorgung
- » Vermietungsstation muskelbetriebene Boote (evtl. auch Räder/E-Bikes)

Die aufgeföhrten Nutzungsbereiche ergänzen den bisherigen Nutzungsschwerpunkt Ruderzentrum ohne diesen zu beeinträchtigen und korrespondieren nicht nur miteinander, sondern befürchten sich gegenseitig (hohe Synergieeffekte), so dass damit nachhaltige wirtschaftliche Effekte für den Standort selbst und den Saale-Elster-Kanal sowie die Region erschlossen werden.



Um die angestrebte Entwicklung als Sport- und Tourismuszentrum Saale-Elster-Kanal zu erreichen, bedarf es folgender Maßnahmen:

- » Errichtung einer Steganlage für motorisierte Sportboote und einer Slipanlage als Bestandteil des Wasserwanderrastplatzes mit Medienanschluss und Ertüchtigung des Treppenzugangs
- » Schaffung eines öffentlichen Versorgungsgebäudes als Teil des Wasserwanderrastplatzes und Biwakplatzes mit Sanitärtrakt, Aufenthaltsraum und Teeküche durch Teilumbau des Bootshauses
- » Ausweisung einer Regattastrecke zwischen den beiden Brücken mit dafür notwendiger Technik
- » Erweiterung der Übernachtungskapazitäten durch Modernisierung der alten Baracken oder deren Abriss und Ersetzung durch ein neues Gebäude
- » Schaffung/Gestaltung eines öffentlichen Saale-Elster-Kanal Rastplatzes im Außenbereich mit mehreren Sitzplätzen
- » Ausbau/Qualifizierung der Parksituation
- » als privatwirtschaftliche Ergänzung Imbissversorgung und Bootsvermietung
- » Errichtung einer Ladestation für E-Boote und E-Bikes.

Sporterlebniswelt Günthersdorf / Nova Eventis

Neben Burghausen bietet Günthersdorf / Nova Eventis ebenfalls sehr gute Potenziale für eine weitergehende sportliche Profilierung mit touristischen Effekten. Mit dem Kletterpark gibt es bereits ein erstes attraktives Sportangebot. Weitere sollen nach aktuellen Vorstellungen des Centerbetreibers hinzukommen, darunter ein Skaterpark und eine Indoor-Sports-Arena. Diese Kombination hätte deutschlandweit Alleinstellungscharakter, was auch das sportliche Profil des Kanals erheblich aufwerten würde.

Damit wird es möglich, neue Zielgruppen für den Standort zu erschließen und diesen touristisch zu entwickeln und zu profilieren. Davon würde nicht nur das Einkaufszentrum profitieren, sondern im hohen Maße der Kanal und die gesamte Region. Unter regionalwirtschaftlichen Gesichtspunkten und im Hinblick auf die angestrebte Entwicklung des Saale-Elster-Kanals sind diese Planungsideen deshalb unbedingt zu unterstützen.

Eine bessere Vernetzung zwischen der Skater-Runde und Nova Eventis ermöglicht eine wirksame Synergie. Aus diesem Grund ist es dringend zu empfehlen, die Verbindung zwischen dem Saale-Elster-Kanal Radweg und Nova Eventis zeitnah zu asphaltieren. Hierfür würde sich der vorhandene Weg östlich der Firma SLG anbieten, welcher südwärts zum Ausweichparkplatz und weiter durch die Unterführung direkt in das Shoppingcenter führt.

Betreibung

- » Freizeitwege: Die Unterhaltung der Freizeitwege obliegt in der bestehenden Gemeindestruktur den jeweils zuständigen Kommunen Leipzig, Schkeuditz und Leuna für die Wege entlang des Kanals - in Zusammenarbeit mit dem WSA (siehe Schlüsselprojekt Saale-Elster-Kanal Radweg). Wie im Initialprojekt Organisationsstruktur vorgeschlagen, ist es sinnvoll, die Unterhaltung der Freizeitwege von kommunaler Seite in die Regie einer ortsbürgerefreifenden, zentralen Betreiberstruktur für die land- und wasserseitige Infrastruktur am Kanal zu übertragen.
- » Fitnessparcours: Errichtung und Unterhaltung der vier Fitnessstationen obliegen der Stadt Leipzig. Zu überlegen wäre, die Unterhaltung dem Ruderverein im Rahmen eines Dienstleistungsauftrags zu übertragen. Auch eine spätere Übertragung in die Regie der zentralen Betreiberstruktur ist -analog den Freizeitwegen- zu prüfen.
- » Sport- und Tourismuszentrum Saale-Elster-Kanal: Da der Ruderclub den Standort bereits seit vielen Jahren erfolgreich betreibt und vor dem Hinter-

Abb. 44 Inliner und Skaterkonzept zur Sportlandschaft Saale-Elster-Kanal



grund der möglichen Synergieeffekte macht es am meisten Sinn, die am Standort neu hinzukommenden Nutzungen/Angebote im Rahmen eines Dienstleistungsauftrages mit entsprechender Vergütung ebenfalls in die Regie des Vereins zu legen. Vorstellbar ist, dass dieser die Bewirtschaftung einzelner Aufgaben an Dritte überträgt (z.B. Verleih und Imbiss). Dabei muss aber sichergestellt sein, dass dies mit dem integrierten Gesamtansatz für den Standort korrespondiert.

- » Günthersdorf / Nova Eventis: Die Errichtung/ Investition und Betreibung der Sporterlebniswelt Nova Eventis erfolgt in privatwirtschaftlicher Regie.

Investitionskosten – Finanzierung – Förderung

Die Kosten für die Qualifizierung/Inwertsetzung der Betriebswege zu Freizeitwegen sind grob kalkuliert mit 649.000 € anzusetzen. Für die Finanzierung sollte, wie unter dem Gliederungspunkt „Schlüsselprojekt Saale-Elster-Kanal Radweg“ ausführlich dargestellt, für die Freizeitwege ein Fördermittelmix aus Mitteln des Bundes für den fahrradtauglichen Ausbau der Betriebswege, dem Radwegeföderungsprogramm des Freistaats Sachsen und für den Streckenabschnitt in Sachsen-Anhalt (wenn möglich) die Förderung des ländlichen Wegebaus angestrebt werden. Unter der Annahme einer 50%-igen Förderung seitens des WSA auf beiden Seiten sowie einer 90%-igen Förderung Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger für die sächsische Seite ergeben sich theoretisch folgende realen Aufwendungen für die beiden berührten Kommunen: Schkeuditz 25.000 € und Leuna 70.000 €. Die Grobkosten für den Fitnessparcours liegen bei etwa 8.000 €. Die Investition hierfür ließen sich aus dem Leipziger Stadt-Sportprogramm „Sport + Bewegung im öffentlichen Raum 2024“ finanzieren.

Die Ermittlung der Gesamtkosten für die Qualifizierung/Erweiterung des Ruderzentrums Burghausen als „Sport- und Tourismuszentrum Saale-Elster-Kanal“ ist erst auf Grundlage einer vertiefenden Folgeplanung möglich. Aus GRW-Infra lassen sich die Maßnahmen mit überwiegend öffentlicher touristischer Ausrichtung fördern (Voraussetzung unentgeltliche Nutzung) wie die Errichtung der Bootsanlegestellen, des öffentlichen Versorgungstraktes mit Sanitäranlage und die Rastplatzsituation, nicht aber in erster Linie privatwirtschaftliche, einnahmeschaffende Angebote wie Übernachtungskapazitäten (Radherberge), der Imbiss und der Bootsverleih. Die Förderquote beträgt hierbei bis zu 85% der zuwendungsfähigen Kosten.

Die Finanzierung der Sporterlebniswelt Nova Eventis ist eine privatwirtschaftliche Aufgabe. Vor dem Hintergrund der erheblichen positiven regionalwirtschaftlichen Effekte sollte das Projekt jedoch -soweit dies möglich ist- aus vorhandenen Förderprogrammen unterstützt werden (vor allem GRW).

Umsetzungszeitraum

Die Qualifizierung/Inwertsetzung der Freizeitwege sollte in einem etappenweisen Prozess möglichst bis 2022 erreicht werden, die Realisierung des Fitnessparcours -ebenso wie die Schaffung der Rastsituation mit öffentlichem WC in Burghausen- bereits möglichst bis 2020.

Umsetzungsmaßnahmen

Die nächsten Umsetzungsschritte hinsichtlich Freizeitwegen, Fitnessparcours und (Wasserwander-)Rastplatz Burghausen sind Aufgabe eines Steuerungsmanagements in 2019. Diese beinhalten folgende Aktivitäten:

Freizeitwege/Fitnessparcours:

- » Vertiefende Abstimmung mit WSA im Hinblick auf die Genehmigungserlangung
- » Abstimmung mit Naturschutz zur Prüfung konkreter standortbezogener Auflagen
- » Fördermittelbeantragung - in Zusammenarbeit mit den jeweils zuständigen Kommunen
- » Durchführung der Genehmigungsverfahren
- » Ausschreibung und bauliche Umsetzung

Sport- und Tourismuszentrum Saale-Elster-Kanal:

- » Abstimmung Standortkonzept „Sport- und Tourismuszentrum Saale-Elster-Kanal“ zwischen Ruderverein und Stadt Leipzig zur Klärung der Trägerschaft
- » Dialogfortführung mit Landesdirektion Sachsen (Regionale Wirtschaftsentwicklung und -förderung) zwecks Fördermittelprüfung und -beantragung
- » Vertiefende Abstimmung mit WSA im Hinblick auf die Genehmigungserlangung

- » Abstimmung mit Naturschutz zur Prüfung konkreter standortbezogener Auflagen
- » Auswahl und Beauftragung eines Ingenieurbüros zur Umsetzungsplanung

5.2.4 (Wasser)Sport-Eventkanal: Saale-Elster-Kanal Sportfest

Beschreibung, Begründung und Zielsetzung

Erklärtes, im Leitbild für den Kanal explizit formuliertes Ziel ist es, den Saale-Elster-Kanal zu einem „Sportkanal“ für land- und wasserseitige Sportaktivitäten zu entwickeln und als solchen in der Region und nach außen hin zu profilieren. Damit dies gelingt, bedarf es nicht nur der Errichtung einer breiten und hochwertigen Freizeitinfrastruktur, sondern idealerweise auch einer Untersetzung durch profilierte Sportveranstaltungen entlang (landseitig) und auf dem Kanal (wasserseitig). Dieser bietet hierfür in mehrfacher Hinsicht sehr gute Potenziale: für wassersportliche Veranstaltungen aufgrund des geringen Bootsverkehrs und der wind- und wellengeschützten Gewässerstruktur, für landseitige Veranstaltungen -anders als viele andere Freizeitwege in der Region- durch den weitestgehend störungsfreien Verlauf, d.h. ohne Querung/Nutzung öffentlicher Straßen und damit der Notwendigkeit aufwendiger Sperrungen. Hinzu kommen mit dem Gelände des Rudervereins in Burghausen und von Günthersdorf / Nova Eventis zwei Standorte mit attraktiven Bedingungen als Austragungsort. Für Wassersportveranstaltungen ist insbesondere der Streckenabschnitt in Burghausen zwischen den beiden Brücken aufgrund der Distanz von etwa 500 Metern und der guten Einsehbarkeit von beiden Brücken ideal, zumal der Trend bei Wassersportregatten immer mehr zu Kurzstrecken mit dieser Distanz geht. Vor diesem Hintergrund bietet es sich an, diesen Streckenabschnitt als Regattastrecke zu entwickeln. Günthersdorf verfügt insbesondere durch seinen großen, bislang weitestgehend ungenutzten Parkbereich und die Grünflächen nördlich der B 181 über ein großes Flächenangebot als landseitiger Veranstaltungsräum.

Ziel ist der Aufbau und die schrittweise Erweiterung eines auch ein Breitenpublikum interessierendes Sportveranstaltungsprogramms. Damit soll zum einen der von der

breiten Öffentlichkeit bislang wenig beachtete Kanal in der Region stärker in den Fokus gerückt und damit auch eine identitätsstiftende Wirkung für die Region erzielt werden. Zum anderen sollen Kanal und Region durch die Teilnahme von Sportlern mit Wohnsitz außerhalb der Region auch überregional an Bekanntheit und Profil gewinnen

Eventkonzept

Der Aufbau eines profilierten Sportveranstaltungsprogramms ist ein auf lange Sicht ausgerichteter Prozess. Wichtig ist es, als Initial dazu möglichst zeitnah ein sich jährlich wiederholendes Sportveranstaltungsformat zu entwickeln, das dem Saale-Elster-Kanal ein Gesicht als Eventkanal gibt und die o.g. Ziele unterstützt. In diesem Kontext ist der Vorschlag für den Aufbau eines Veranstaltungsformats „Saale-Elster-Kanal-Sportfest“ zu verstehen. Das Sportfest soll analog des best practice „Wasserfest Leipzig“ jährlich an einem festen Wochenendtermin stattfinden und zu einem Markenzeichen des Kanals aufgebaut werden. Dazu bedarf es der inhaltlichen Untersetzung mit einzelnen jährlich wiederkehrenden Sportveranstaltungen als Wiedererkennungsmerkmal des Sportfestes, die den Markenkern des Sportfestes ausmachen. Die Sportveranstaltungen sollten gemäß der o.g. Zielsetzungen:

- » möglichst für ein Breitenpublikum interessant sein,
- » in dieser Form einen Neuigkeitscharakter für die Region haben,
- » im Verständnis des länderübergreifenden Charakters des Kanals auch eine Gebietskulisse mit beiden Ländern umfassen und
- » idealerweise sowohl auf, als auch entlang des Kanals stattfinden.

Vor diesem Hintergrund werden die beiden folgenden Sportveranstaltungen vorgeschlagen:

- 1|** Auf dem Kanal: Stand-Up-Paddling-Rennen (SUP)
- 2|** Entlang des Kanals: Saale-Elster-Kanal-Staffellauf

Die beiden Veranstaltungen können an einem Tag oder auch an zwei Tagen durchgeführt werden, entweder beide an einem Standort und dann jährlich alternierend zwischen Burghausen und Günthersdorf oder verteilt zwischen beiden Standorten (SUP-Rennen in Burghausen, Staffellauf in Günthersdorf).

Das SUP-Rennen hat für den gesamten Raum einen Alleinstellungscharakter und greift einen Trendsport auf, dessen Entwicklung nach Einschätzung der Branche bei weitem noch nicht am Ende angelangt ist. Durch sein wind- und wellengeschütztes Gewässerprofil bietet der Kanal eine hohe Eignung für das SUP, was sich bereits in der aktuellen starken Frequentierung des Kanals durch SUP-Paddler zeigt. Der Charakter der Regatta sollte sich an den typischen „Jedermann-Rennen“ mit Rad oder als Lauf orientieren, d.h. neben dem sportlichen Charakter auch einen Spaßcharakter für ein möglichst breites Teilnehmerfeld aufweisen.

Der Saale-Elster-Kanal Staffellauf hat in dieser Form trotz der zahlreichen Laufveranstaltungen in Leipzig ebenfalls einen gewissen Alleinstellungscharakter. Im Vordergrund des Laufes steht zunächst weniger der Leistungsge danke, sondern die imagebildende Wirkung nach Innen. Mitwirken sollen Teams aus dem gesamten Raum Leipzig – Schkeuditz – Leuna – Merseburg – Bad Dürrenberg – Halle (Saale), angefangen bei Schulen über Betrieben bis hin zu Stadtverwaltungen. Für den Streckenverlauf des Staffelrennens sind mit dem Start- und Zielpunkt Günthersdorf zwei Varianten vorstellbar: Zum einen die Gesamtstrecke (ca. 40 km) zwischen Leipzig und Leuna (beidseitig des Kanals sowie entlang der nicht realisierten Kanaltrasse), zum anderen eine Begrenzung auf den Streckenabschnitt entlang des vorhandenen Kanals (ca. 24 km). Unter symbolischen Gesichtspunkten ist die längere Variante entlang der angestrebten Gesamttrasse bis zur Saaleeinmündung höher zu bewerten. Unter organisatorischen Aspekten ist die kürzere Variante vorteilhafter und zudem auch publikums-

freundlicher. Da Günthersdorf zur Stadt Leuna gehört, wäre trotzdem der länderübergreifende, verbindende Charakter gegeben. Ein geeigneter Termin wäre das 4. Wochenende im Juni, das in der Regel nicht in die Sommerferien fällt und an dem in Leipzig keine größeren konkurrierenden Sportveranstaltungen stattfinden.

Betreibung/Durchführung

Der Erfolg des Projekts hängt entscheidend davon ab, ob es gelingt, hierfür eine bestehende Veranstalterstruktur zu nutzen, die die dafür notwendige Kompetenz besitzt und möglichst über personelle Ressourcen verfügt. Die Durchführung von Sportveranstaltungen ist, wie viele Beispiele aus der Leipziger Region zeigen, häufig auch privatwirtschaftlich organisiert. Dies kann in der längerfristigen Perspektive durchaus auch eine Option für das Saale-Elster-Kanal-Sportfest sein, nicht aber kurz- bis mittelfristig. Beide Sportveranstaltungen sind aufgrund ihres Neugießerscharakters und der zunächst realistischerweise zu erwartenden überschaubaren Teilnehmerzahl für private Veranstalter vermutlich (vorerst) wenig interessant.

Mindestens für die Erstdurchführung und vermutlich auch für die Folgejahre ist deshalb ein hohes öffentliches Engagement sowohl im Hinblick auf die Finanzierung als auch die Organisation unverzichtbar. Ideal wäre es, die Veranstaltung in eine bereits als Sportveranstalter erfahrene Organisation wie dem Verein Wasserstadt Leipzig e.V. zu integrieren. Der Verein besitzt durch die langjährige erfolgreiche Durchführung des Leipziger Wasserfestes und des Brückenlaufs die hierfür notwendige fachliche Kompetenz. Hinzu kommt, dass die Entwicklung des Saale-Elster-Kanals auch explizit ein Vereinsziel darstellt. Allerdings verfügt der Verein nicht über die erforderlichen personellen Ressourcen für die Vorbereitung und Durchführung der Veranstaltung. Es ist deshalb zwingend notwendig, dem Verein Finanzmittel zur Verfügung zu stellen, mit denen er zur Unterstützung der vorhandenen personellen Fachkompetenz temporär zusätzliche personelle Ressourcen für die operativen Aufgaben finanzieren kann. Um den länderübergreifenden Charakter des Sportfestes herauszustellen sollte der in Sachsen-Anhalt verwurzelte Saale-Elster-Kanal

Förderverein als Mitveranstalter auftreten. Da der Verein eine rein ehrenamtliche Struktur aufweist und anders als der Wasserstadt Leipzig e.V. keinerlei Erfahrungen als Veranstalter besitzt, hat der Verein in erster Linie eine unterstützende Aufgabe, insbesondere hinsichtlich organisatorischer und kommunikativer Aufgaben für den Bereich Sachsen-Anhalt.

Investitionskosten – Finanzierung – Förderung

Die Investitionskosten sind mit dem jetzigen Erkenntnisstand schwer zu beziffern. Um die notwendigen personellen Ressourcen für den Wasserstadt Leipzig e.V. zu schaffen (Vorbereitung und Veranstaltungsorganisation), sollte eine Summe von mindestens 7.000 € veranschlagt werden. Hinzu kommen die Kosten, die unmittelbar im Zusammenhang mit der Durchführung entstehen. Anders als bei der Infrastruktur gibt es hierfür kein geeignetes Förderprogramm. Das bedeutet, die Mittel müssen aus der Region durch einen Mix aus Sponsoringmitteln und öffentlichen Mitteln/Zuschüssen aus den relevanten Kommunen selbst aufgebracht werden. Mit der Sparkasse, die mit der Sparkassen-Challenge seit Jahren als Förderer des Sports für Leipzig und die Region auftritt, gibt es möglicherweise einen geeigneten Hauptsponsor auf sächsischer Seite. Als Pendant in Sachsen-Anhalt kommt durch den engen räumlichen Bezug Nova Eventis oder/und einer der anderen am Standort Günthersdorf aktiven Firmen in Betracht. Um der Veranstaltung mehr Gewicht in der öffentlichen Wahrnehmung zu geben und damit auch die Chancen für die Gewinnung von Sponsoren zu verbessern, ist eine deutliche politische Unterstützung aus den Kommunen wichtig, idealerweise durch die Verwaltungsspitze. In dieser Konstellation sollte es möglich sein, die Finanzierung der Veranstaltung sicherstellen zu können.

Umsetzungszeitraum

Als Vorbereitungszeit für die Erstdurchführung sollte mindestens ein Zeitraum von 8 Monaten kalkuliert werden. Eine erstmalige Veranstaltung 2019 ist vor diesem Hintergrund kaum möglich, so dass das Sportfest realistischerweise erstmals im Jahr 2020 durchgeführt werden sollte.

Umsetzungsmaßnahmen

- » Beschlussfassung des Wasserstadt Leipzig e.V.
- » Vorstellung in den relevanten Gremien der Partnerstädte durch die zuständigen Mitglieder der pAG
- » Gespräche mit den möglichen Hauptsponsoren Sparkasse und Nova Eventis sowie ggf. weiterer Sponsoren
- » Befristete Beschäftigung einer Arbeitskraft zur inhaltlichen und organisatorischen Vorbereitung des Sportfestes (evtl. Student aus Sportstudium als Abschlussarbeit, o.ä.)

5.2.5 Wasserseitige Erschließung des Kanals

Beschreibung, Begründung und Zielsetzung

Auch ohne schifffbare Verbindung zur Saale bietet der Kanal wassersportliche und wassertouristische Potenziale. Vor dem Hintergrund der aktuell nur rudimentär entwickelten wasserseitigen Infrastruktur, ist dieser in den nächsten Jahren durch einen **schrittweisen Ausbau** für bessere wasserseitige Nutzung zu erschließen. Ziel der Stadt Leipzig ist es, eine schifffbare Verbindung zum Lindenauer Hafen möglichst bis 2022 herzustellen, da sich damit die wassersportlichen Nutzungspotenziale des Kanals signifikant verbessern. Trotzdem sollte es kurz- bis mittelfristiges Entwicklungsziel sein, den gesamten Kanal auch ohne Verbindung zum Lindenauer Hafen für den Bootsverkehr attraktiver zu machen. Dies gilt nicht nur für muskelbetriebene Boote, sondern mit Blick auf die angestrebte Verbindung zum Lindenauer Hafen (sowie langfristig zur Saale) auch für motorisierte Boote. Aufgabe der nächsten Jahre ist daher der Aufbau geeigneter Anlegemöglichkeiten in allen Anrainerorten für kleinere motorisierte Sportboote, muskelbetriebene Boote (Rudern, Kanu) und punktuell für ein kleineres Fahrgastschiff/Barkasse für temporäre Aufenthalte (Gastliegeplätze, keine Dauerliegeplätze). Solange die Schiffbarkeit zum Lindenauer Hafen noch nicht hergestellt ist, ist eine volumnfängliche Infrastrukturerschließung aller relevanten Standorte nach dem „Gießkannenprinzip“ den aktuellen Potenzialen nicht angemessen. Die Strategie sollte daher ein etappenweiser Infrastrukturausbau sein, unter Berücksichtigung eines gezielten Mitteleinsatzes dort, wo in kurz- bis mittelfristiger Hinsicht die höchsten Effekte zu erwarten sind und wo sich idealerweise auch Synergien mit landseitigen Aktivitäten (vor allem Rastplätzen) erzielen lassen. Dem Rechnung tragend sollte die Priorität -auch in zeitlicher Hinsicht- auf die infrastrukturelle Erschließung/ Qualifizierung von Günthersdorf und Burghausen gelegt werden. Damit werden zunächst überhaupt erst einmal attraktive Start- und Zielpunkte für (motorisierte) Bootstouren geschaffen und der Grundstein für mehr Bootstouren auf dem Kanal gelegt. Insbesondere Günthersdorf bietet durch sein Angebotsprofil (Gastronomie, Einkaufen, Sportangebote) ein hohes Attraktionspotenzial als Ziel für individuelle Bootstouren, ggf. aber auch für organisierte Barkassentouren unter dem Motto „Shipping & Shopping“.

Infrastrukturkonzept

Standortübergreifend gilt, solange der Bund Eigentümer des Kanals und der Uferflächen ist, bedarf es für jede Infrastrukturmaßnahme der Zustimmung durch das WSA (Außenstelle Merseburg). Dieses hat eine Errichtung von Steganlagen in Dammbereichen für sich bereits ausgeschlossen.

Bei Bundeswasserstraßen müssen Steganlagen (für motorisierte Boote) einen Mindestabstand zu Brücken aufweisen. Die konkrete Sachlage bei dem hiesigen Gewässer ist mit dem WSA im Zuge der Umsetzungsplanung vertiefend abzustimmen.

Aus Sicht der Naturschutzbehörden ist ein Eingriff in vorhandene Schilfbestände nach Möglichkeit zu vermeiden bzw. zu minimieren. Die infrastrukturelle wasserseitige Erschließung umfasst folgende Standorte:

- » Lindenauer Hafen (Nordseite)
- » Burghausen Ruderclub (Nordseite Gewässerkilometer 15,6 bis 15,8)
- » Döllig (Südseite Gewässerkilometer 13,6 bis 13,7)
- » Günthersdorf (Südseite Gewässerkilometer 9,6 und 9,8)
- » Sperrbauwerk West (Nordseite Gewässerkilometer 8,3)
- » Räumlich nicht verbunden, dafür aber thematisch hier einzuordnen ist folgender Anleger: Kanalende Kreypau an Saale (Südseite Gewässerkilometer 0,1)

Form und Dimensionierung der Anlegesituation lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt nur grob skizzieren und müssen im Rahmen der im nachfolgenden Entwicklungsprozess zu beauftragenden Umsetzungsplanung weiter konkretisiert werden. Übergreifend gilt eine nutzergerechte Ausrichtung der Infrastruktur auf die standortrelevanten Nutzergruppen. Das bedeutet für muskelbetriebene Boote Steganlagen mit einer max. Höhe von 20 cm oder Kanutreppen, für motorisierte Boote in etwa 0,50 Meter.

Maßnahmen

Lindenauer Hafen

Seitens der Stadt Leipzig gibt es einen Masterplan für den Lindenauer Hafen, welcher u. a. einen Sportbootshafen vorsieht und hierzu Ausbaustandards definiert. Aus Sicht des Projekts „Inwertsetzung Saale-Elster-Kanal“ bedarf es dazu keiner weiteren inhaltlichen Untersetzung. Der Standort hat hohe Priorität bei einer mittel- bis langfristigen Umsetzungsperspektive (Grundlage: Herstellung der schiffbaren Verbindung zum Saale-Elster-Kanal).

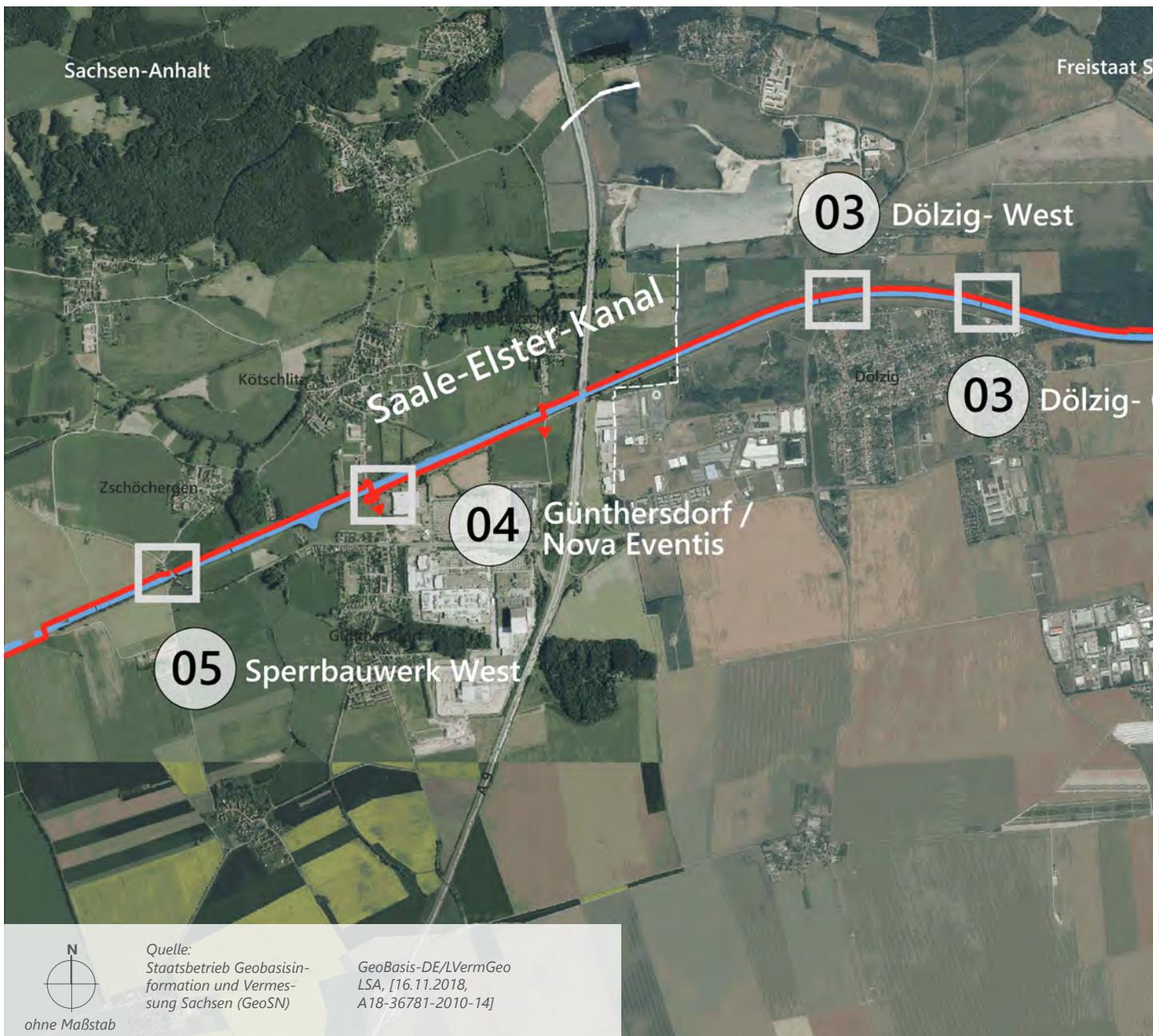
Burghausen

Durch den Ruderclub gibt es bereits eine für muskelbetriebene Boote nutzbare Schwimmstegelanlage, aber keine Anlegemöglichkeiten für motorisierte Boote.

Außerdem fehlt eine Slipanlage, um auch motorisierte Boote ins Wasser bringen zu können. Zur Qualifizierung des Standortes sind folgende Infrastrukturmaßnahmen zu verfolgen:

- » Ausweisung als öffentlicher Wasserwander- rastplatz/Biwakplatz. Das bedeutet neben der wasserseitigen Erschließung auch die Schaffung einer landseitigen Serviceinfrastruktur, v. a. einer öffentlich nutzbaren Sanitäranlage.
- » Errichtung einer Steganlage in einer Länge von 25 Meter (etwa fünf motorisierte Sportboote) im westlichen Anschluss an den vorhandenen Schwimmsteg. Solange die schiffbare Verbindung zum Lindenauer Hafen nicht hergestellt ist, sollten diese Kapazitäten ausreichen. Mittel- bis langfristig lässt sich weiterer Bedarf für den Ausbau der Liegeplatzkapazitäten erwarten.
- » Ergänzung der wasserseitigen Infrastruktur mittels einer 15 m langen Steganlage für Barkassen östlich des Ruderclub-Bootshauses.
- » Aufgrund der fehlenden Fläche für die Zu- und Abfahrt von PKW in Verbindung mit dem vorhandenen Gefälle ist eine einfache Slipanlage in Form einer Rampe am Standort nicht realisierbar. Es besteht daher nur die Möglichkeit, Boote mittels eines schienengebundenen Slipwagens auf

Abb. 45 Überblick zu den wasserseitigen Standorten



Schienen zu Wasser zu bringen. Diese Slipanlage ist zwischen Bootshaus und Schwimmsteg zu errichten.

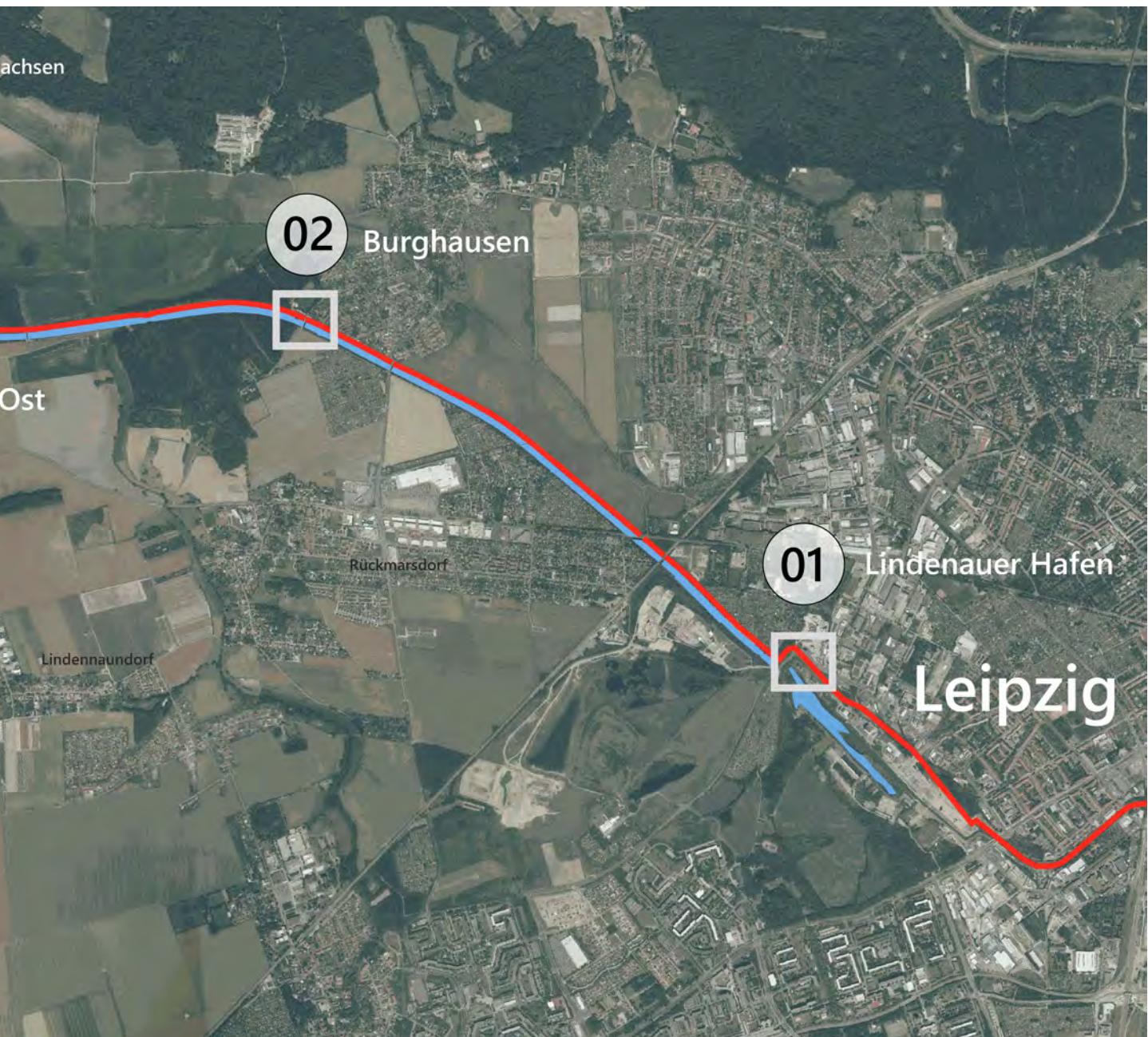
Döllzig

Döllzig als „Kanaldorf“ mit attraktiver Gastronomieausstattung sollte mittelfristig am Südufer wasserseitig erschlossen werden (einfache Steganlage ohne Service-merkmale). Da der Kanal in Höhe der Ortslage als Damm ausgebildet ist, kann die Errichtung einer Steganlage lt. Aussage des WSA aus statischen Gründen als ausgeschlossen betrachtet werden. Es besteht daher nur die Möglichkeit, im sich weiter östlich anschließenden Kanal-

einschnitt eine Anlegemöglichkeit in einer Länge von 20 Meter für zunächst etwa drei Sportboote sowie einen Kanueinstieg zu schaffen. Diese sollte in Verbindung mit einem landseitigen Rastplatz ausgeführt werden.

Günthersdorf

Die wasserseitige Erschließung von Günthersdorf als attraktiver Start- und Zielpunkt für Bootstouren hat eine Schlüsselfunktion für die Erschließung der wassersportlichen und wassertouristischen Potenziale. Aufgrund der zwischen den Straßenbrücken Kötschitz und Möritzsch in weiten Teilen vorhandenen Dammlage des Kanals ist die Errichtung von Steganlagen unter Beachtung des erfor-



derlichen Abstands zur Brücke nur im Einschnitt zwischen Gewässerkilometer 9,6 und 9,8 möglich. Um den Fußweg zum Einkaufs- und Versorgungsbereich möglichst kurz zu halten, ist die Steganlage an der Kanalsüdseite zu errichten. Die Errichtung sollte auf Grundlage eines modularen Konzepts mit Erweiterungsmöglichkeit erfolgen. Die Steganlage sollte kapazitätsmäßig in einer ersten Ausbauphase (ohne schifffbare Anbindung Leipzig/Lindenauer Hafen) mit etwa 30 m Länge für etwa 4 Sportboote und eine Barkasse ausgerichtet sein. Nach wasserseitigem Lückenschluss zum Lindenauer Hafen ist ein Bedarf für eine Erweiterung der Liegeplatzkapazitäten zu erwarten. Dazu kann entweder die Steganlage in östlicher Richtung verlängert oder als Fingerstegelanlage mit Querboxen erweitert werden. Für Kanuten ist idealerweise ein separater Ein- und Ausstieg über eine Kanutreppe zu schaffen. Die Errichtung landseitiger Servicemeerkmale ist in Anbetracht der fußläufigen Erreichbarkeit mehrere WC-Anlagen in der umliegenden Gastronomie nicht unbedingt erforderlich. Um Synergien mit dem Radtourismus zu erreichen, ist die Steganlage in einen Rastplatz des direkt vorbeiführenden Saale-Elster-Kanal Radwegs zu integrieren.

Die aktuell einzige Slipanlage am Kanal befindet sich unter der Autobahnbrücke. Sie ist zwar funktionsfähig, aber nur bedingt nutzerfreundlich, so dass eine Qualifizierung analog der Slipanlage Saale/Kreypau empfohlen wird. Im Zusammenhang mit der Umsetzungsplanung ist die Ausweisung/Errichtung einer Parkfläche entlang der Zuwegung zur Slipstelle bzw. der Straße nach Möritzsch zu prüfen, damit die Bootsnutzer ihr Auto mitsamt Trailer in fußläufiger Entfernung parken können.

Sperrbauwerk West

Bis auf weiteres bildet das Sperrbauwerk West den wassertouristischen Abschluss des Kanals, auch wenn das eigentliche Kanalende erst etwa 600 Meter westlich davon liegt. Eine wasserseitige Erschließung dieses Standortes ist mit Blick auf eine vollumfängliche wassersportliche und wassertouristische Nutzung des Kanals unbedingt zu empfehlen. Hinzu kommt die avisierte landseitige Inwertsetzung des Standortes durch Gastronomieansiedlung und einen Saale-Elster-Kanal Radweg Rastplatz. Für die Steganlage sollte in der ersten Ausbauphase eine Länge von etwa 20 Metern ausreichen. Um der Distanzanforderung des WSA in Bezug auf die Brücke zu genügen, muss die Steganlage soweit westlich errichtet werden, dass sie bereits den Bereich mit Schilfbeständen berührt. Um diese zu schützen, bedarf es -anders als an den anderen Standorten- einer vom Ufer abgerückten Bauweise mit Zugangssteg. Für Kanuten hingegen kann die Kanutreppe etwas näher an die Brücke und somit außerhalb etwaiger Schilfbestände errichtet werden.

Betreibung

Die Betreibung der Steganlagen liegt zunächst in der Verantwortung der jeweils zuständigen Kommune. Die Unterhaltung für den Standort Burghausen liegt damit bei der Stadt Leipzig (sinnvoll hier wäre ein Dienstleistungsauftrag für den Ruderverein), für den Standort Dölzig bei der Stadt Schkeuditz und für Günthersdorf sowie dem Sperrbauwerk West bei der Stadt Leuna. Ob die Unterhaltung mit eigenem Personal ausgeführt wird oder diese ggf. im Rahmen einer Beauftragung einem Dritten übertragen wird, liegt in der kommunalen Entscheidung der jeweils verantwortlichen Gebietskörperschaft.

In der Perspektive, nach eventueller Bildung einer gemeinsamen Trägerstruktur für den Kanal, ist es in jedem Fall effektiver und kostengünstiger, wenn die Unterhaltung aller Steganlagen an die Trägerorganisation übertragen wird, die dann dafür durch die Kommunen mit einem entsprechenden Budget ausgestattet werden muss.

Investitionskosten – Finanzierung – Förderung

Die konkrete Bezifferung der Investitionskosten lässt sich erst auf Grundlage einer Umsetzungsplanung vornehmen. Der jetzige Erkenntnisstand lässt lediglich einen ersten Kostenrahmen (abzuschätzende Baukosten inkl. 20% Planungskosten) zu:

Tabelle 5 Investitionskostenschätzung Wasserseitige Erschließung des Kanals

Standort	Maßnahme	Kosten (brutto)
Burghausen	» Steganlage für motorisierte Sportboote in Verlängerung des bestehenden Schwimmstegs	85.000 €
	» Steganlage östlich Bootshaus	52.000 €
	» Slipanlage	96.000 €
Dölzig	» Steganlage für motorisierte Sportboote mit integriertem Kanueinstieg	68.000 €
Günthersdorf	» Errichtung/Qualifizierung der Slipanlage	24.000 €
	» Steganlage für motorisierte Sportboote	101.000 €
	» Kanutreppe	20.000 €
Sperrbauwerk West	» Steganlage für motorisierte Sportboote	68.000 €
	» Kanutreppe	20.000 €

Bei den enannten Werten handelt es sich um eine erste orientierende Größe! Erst nach erfolgter Vorplanung sowie Vorlage von Baugrunduntersuchungen sowie unter Einbeziehung der Forderungen von WSA, Naturschutzbehörde sowie weiterer Beteiligter lassen sich diesbezügliche konkrete Aussagen erbringen!

Die notwendigen Investitionen obliegen der jeweils zuständigen Kommune. In beiden Bundesländern ist die Errichtung von Bootsanlegestellen über das Förderprogramm „GRW-Infra“ förderfähig, sofern diese unentgeltlich genutzt werden können und eine überwiegend touristische/tagestouristische Bedeutung erkennbar ist. Letzteres ist klar gegeben, da es erklärt Ziel der wasserseitigen Erschließung ist, durch die Steganlagen am Kanal den gesamten Raum direkt und indirekt touristisch zu erschließen. Die Schaffung von Bootsanlegestellen ist hierfür unabdingbare Voraussetzung und bildet die Grundlage, um damit wirtschaftliche Effekte erzielen zu können. Der Regelfördersatz für touristische Infrastrukturvorhaben beträgt grundsätzlich 60 % der förderfähigen Kosten. Unter der hier zutreffenden Voraussetzung einer interkommunalen Kooperation oder einer regionalen Entwicklungsstrategie ist auch eine Förderquote bis zu 90% möglich.

Umsetzungsschritte

Die aufgeführten Umsetzungsschritte liegen in der Verantwortung der Kommunen. Diese sollten -wie in „Initialprojekt Organisationsstruktur“ vorgeschlagen- durch Beauftragung eines Projektmanagements geleistet werden.

- » Für Sport- und Tourismuszentrum Saale-Elster-Kanal wichtig: Beantragung einer Erweiterung der Pachtfläche bis zur Brücke durch den Verein, damit keine Privatsteganlagen in diesem Bereich die angestrebte öffentliche Entwicklung verhindern
- » Für Sperrbauwerk West wichtig: Kauf/Pachtverhandlung mit dem privaten Eigentümer
- » Vertiefende Abstimmungen mit dem WSA und den Naturschutzbehörden
- » Beauftragung von Planungsleistungen durch die jeweiligen Kommunen
- » Beantragung von Fördermitteln

Umsetzungszeitraum

Wie bereits deutlich gemacht wurde, sollte sich die Errichtung der Infrastruktur schrittweise in zwei Etappen vollziehen:

- » Phase 1: Ziel Infrastrukturerschließung im Sport- und Tourismuszentrum Saale-Elster-Kanal und Günthersdorf zu 2020
- » Phase 2: Ziel für Infrastrukturerschließung in Döllig und Sperrbauwerk West idealerweise im Einklang mit Saale-Elster-Kanal Radweg nach 2022

5.2.6 Informations- und Leitsystem

Beschreibung, Begründung und Zielsetzung

Derzeit erhalten Individualbesucher am Kanal kaum Informationen zum Kanal und seiner Geschichte (Ausnahme Informationstafel des Fördervereins Saale-Elster-Kanal in Wüsteneutzsch). Die einzige Möglichkeit, die Kanalgeschichte vor Ort wirklich zu erleben, besteht in den periodisch stattfindenden Exkursionen. Nirgendwo am Kanal gibt es derzeit eine Wegeausschilderung sowie Informationen über attraktive Ziele am Kanal und in den umliegenden Orten. Um die avisierte (tages-)touristische Profilierung des Kanals zu erreichen, ist die Errichtung eines kanalbegleitenden Informations- und Leitsystems unverzichtbar. Zielstellung des Leitsystems ist:

- » die Vermittlung der Kanalgeschichte und -technik sowie die angestrebten Entwicklungsziele der schiffbaren Verbindung zur Saale
- » die gezielte Lenkung der Kanalbesucher v. a. der Radfahrer am Kanal mit Informationen zum jeweiligen Standortumfeld
- » die Vernetzung des Kanals mit dessen Umfeld - Informationen zur Region/Entdeckertipps
- » Wiedererkennungseffekte und Identitätsbildung durch einheitliche Schilder entlang des gesamten Radweges zwischen Leipzig und Leuna

Konzept

Vorgeschlagen wird ein Informations- und Leitsystem bestehend aus:

- 1] Infopunkten mit Beschilderung/Infotafeln entlang des Kanals an allen Rastplätzen und Kanalattraktionen
- 2] Ausstellungspunkten zur Kanalgeschichte und zu den künftigen Planungen am und für den Kanal.

Infopunkte

Im Hinblick auf möglichst niedrige Investitions- und Unterhaltungskosten sollten alle vier o.g. Zielstellungen in ein Beschilderungssystem integriert werden. Das heißt die Infotafeln sollten über den Kanal selbst informieren, über die unmittelbar angrenzenden Standorte und die gesamte Region zwischen Leipzig – Schkeuditz – Leuna – Merseburg – Bad Dürrenberg – Halle (Saale) und dabei einheitlich gestaltet sein. Die Vermittlung der Inhalte erfolgt über fünf Module: (siehe Abb. 46).

Abb. 46 und folgende Ausführungen sind als Vorschläge für die nachfolgend notwendige Umsetzungsplanung zu verstehen. Eine abweichende grafische Anordnung und inhaltliche Sortierung ist möglich, sofern damit die formulierten inhaltlichen Ansprüche erfüllt werden.

- » Modul 1 vermittelt die historischen Informationen zum Kanal, erläutert Technik und Bauwerke.
- » Modul 2 informiert darüber, was der Kanal aktuell zu bieten hat und über die regionale Zielstellung des Ausbaus bis zur Saale.
- » Modul 3 zeigt den Kanal in seinem bestehenden Verlauf und der angestrebten künftigen Trasse. Durch textliche Markierung und ggf. auch fotografische Abbildungen sind die Attraktionenpunkte am Kanal und im näheren Umfeld abgebildet sowie die Freizeit-Radwege mit Distanzangaben und touristische Infrastrukturen mittels Piktogrammen verortet (Gastronomie, gewerbliche Übernachtungseinrichtungen, Rastplätze und WCs entlang des Kanals), aber auch Ansprechpartner in den Anrainergemeinden verzeichnet. Für die Standorte Lindenauer Hafen, Burghausen, Döllig, Günthersdorf, Wüste-neutzsch und Kreypauist standortbezogen eine Ausschnittsvergrößerung abzubilden.
- » Die Regionskarte Modul 4 stellt den Kanal in seinem regionalen Kontext dar. Abgebildet werden sollten die Top-Highlights (Kultur, Freizeit, Natur) mit deutlich erkennbarer Verortung auf der Karte, verbindende lokale Radwege und vor allem die Vernetzung mit den überregionalen Radwanderwegen Saale-Radweg, Elster-Radweg, Elster-Saale-Radweg.
- » Modul 5 soll Radfahrer dazu animieren, einen Abstecher in die nah gelegenen Orte zu unternehmen. Dazu müssen die dortige touristische Freizeitinfra- und Angebotsstruktur inklusive Badestellen und die POI's (Points of Interest) abgebildet werden (kulturell und landschaftlich).

Die Module 1, 2 und 4 sind standortübergreifend für alle Tafeln einheitlich. Auch das Modul 3 (Karte des Kanals) ist immer gleich, lediglich die Ausschnittsvergrößerung der Anrainerorte ist aufgrund ihrer Standortbezo-genheit unterschiedlich. Dies gilt auch für Modul 5 aufgrund der Abbildung der POI's in den jeweils umliegenden Orten.

Abb. 46 Modulvorschlag Infopunkte

Saale-Elster-Kanal

Modul 1
Historische Kanalbeschreibung:
Geschichte, Technik und Bauwerke

Modul 2
Aktuelle Kanalbeschreibung, was der Kanal bietet mittels Text und Fotos

Modul 4
Regionskarte

Modul 5
Entdeckertipps

Modul 3 Karte Kanal und sein direktes Umfeld mit Ausschnittsvergrößerung für die Anrainerorte

Informationspavillon

Da die Geschichte des Kanals auf den Infotafeln aufgrund der limitierten Fläche nur grob präsentiert werden kann, wird vorgeschlagen, möglichst an zwei prominenten Standorten die Kanalgeschichte und die künftigen Planungen im Rahmen einer Ausstellung umfassender zu präsentieren. Die Errichtung fester Gebäude hierfür ist - wenn überhaupt - nur in langfristiger Perspektive vorstellbar. Vor diesem Hintergrund wird die Verwendung der beschriebenen Schiffscontainer als Ausstellungscontainer vorgeschlagen. Diese sind vergleichsweise kostengünstig sowie sehr robust und reduzieren daher das Risiko von Schäden durch Vandalismus erheblich. Außerdem sind sie transportabel und damit räumlich flexibel, d.h. im Bedarfsfall ist auch ein Standortwechsel möglich.

Als Standorte bieten sich die Schleusenruine Wüsteneutzsch und der Lindenauer Hafen am künftigen Marinastandort an. Wüsteneutzsch ist bereits aktuell eine regional ausstrahlende Attraktion und das ganz ohne informelle und infrastrukturelle Aufbereitung und Bewerbung. Durch die angestrebte Inwertsetzung des Standortes dürfte der Standort noch erheblich an Attraktivität gewinnen, so dass dort künftig deutlich mehr Besucher zu erwarten wären. Für den Standort Lindenauer Hafen spricht vor allem seine Rolle als Start- oder Zielpunkt des Saale-Elster-Kanal Radweges, aber auch dessen künftige Bedeutung als wasser- und landseitiges Ausflugsziel in der Stadt Leipzig. Die kommunalen Planungen sehen u. a. eine schifffbare Verbindung zum Saale-Elster-Kanal und die Errichtung eines Sportboothafens vor. Für beide Standorte gilt, dass aufgrund der dort zu erwartenden hohen Besucherfrequenz gute Chancen für die Ansiedlung einer für den

Zeitraum der Sommermonate wirtschaftlich tragfähigen gastronomischen Versorgung gegeben sind, was Möglichkeiten/Synergien für die Betreibung der Ausstellungen bietet.

Betreibung/Unterhaltung

Infopunkte: Eigentümer der Infotafeln sind je nach Platzierung die drei Kommunen, die damit auch für deren Unterhaltung zuständig sind. In der Perspektive sollte die Unterhaltung im Zusammenhang mit der Wegeunterhaltung an die noch zu bildende, gemeindeübergreifende zentrale Betreiberorganisation übertragen werden.

Ausstellungspunkte: Das Eigentum und damit auch die Verantwortung der Unterhaltung liegen bei den beiden Städten Leuna und Leipzig. Eine Betreibung durch die beiden Kommunen dürfte vermutlich schwer realisierbar sein. Bei realistischen Öffnungszeiten nur am Wochenende wäre eine ehrenamtliche personelle Besetzung im Lindenauer Hafen durch den Verein Wasserstadt Leipzig e.V. und in Wüsteneutzsch durch den Förderverein Saale-Elster-Kanal e.V. wünschenswert und/oder durch Beteiligung des am Standort ansässigen Imbiss-Gastronomiebetreibers. Ein mögliches Szenario für den Infopavillon am Lindenauer Hafen wäre eine Doppel- bzw. Kombinutzung des Containers mit einer Ausstellung zum geplanten Ausbau des noch zu entwickelnden Nordbereichs des Lindenauer Hafens auf Grundlage der vorliegenden Planungen („Schaustelle“). In diesem Fall wäre evtl. eine Betreibung durch den sich verantwortlich zeichnenden Projektentwickler vorstellbar.

Investitionskosten – Finanzierung – Förderung

Für die inhaltliche, grafische und bauliche Umsetzung der Infotafeln kann mit dem jetzigen Erkenntnisstand grob kalkuliert eine Summe von 50.000 € veranschlagt werden. Die Kosten je Infotafel sind mit etwa 2.500 € anzusetzen. Bei insgesamt 14 Rastplätzen zwischen Lindenauer Hafen und Kanaleinmündung in die Saale bei Kreypau ergibt dies eine Summe von 35.000 €. Für die inhaltliche und grafische Ausarbeitung ist grob mit einer Summe von 15.000 € zu kalkulieren. Als Bestandteil des Saale-Elster-Kanal Radwegs bzw. der Rastplätze sind die Infotafeln im Zusammenhang mit der Radwegförderung mit 90 % förderfähig. Dies gilt mit geringerer Förderquote von 75 % auch für die angestrebte Förderung des Saale-Elster-Kanal Radwegs in Sachsen-Anhalt im Rahmen der Förderung ländlicher Wegebau (RELE), ggf. auch über LEADER.

Die Komplettkosten für einen Ausstellungscontainer einschließlich Innenausbau und Ausstellungskonzept sind mit gut 70.000 € zu veranschlagen. Somit müssen insgesamt für beide Standorte 140.000 € aufgebracht werden. Als „unentgeltliche Informationspunkte“ bestehen möglicherweise Chancen einer Förderung über GRW-Infrastruktur. Da es sich bei dem Kanal um Eigentum des Bundes handelt, sollte eine finanzielle Beteiligung des WSA geprüft werden. Eine weitere Möglichkeit der Kofinanzierung könnte sein, den Staffellauf des Saale-Elster-Kanal Sportfestes mit einem Spendenaufruft zu verbinden.

Umsetzungszeitraum

Die Infotafeln sind im zeitlichen Zusammenhang mit dem etappenweisen Ausbau des Saale-Elster-Kanal Radweges respektive der dazugehörigen Rastplätze zu errichten, also in dem Zeitraum von 2020 bis 2022. Idealerweise sollte die Vorplanung bis dahin abgeschlossen sein. Aufgrund der höheren Förderquote ist es sinnvoll, zunächst den sächsischen Förderantrag zu stellen und das Leitsystem entweder in einem Gesamtprojektantrag für die komplette Umsetzung des Radweges zu integrieren oder was grundsätzlich auch möglich ist, als vor- oder nachgelagertes eigenständiges Projekt mit eigenem Projektantrag. Die inhaltlichen und grafischen Ergebnisse könnten dann für einen zeitlich nachgelagerten Förderantrag in Sachsen-Anhalt verwendet werden.

Der Ausstellungspunkt (Infocontainer) an der Schleusenruine Wüsteneutzsch könnte nach geklärter Finanzierung umgehend aufgestellt werden. Dadurch würde dieses lokale Highlight eine erste Aufwertung erfahren und für (Tages-)Touristen noch interessanter werden.

Für den Infopavillon am Lindenauer Hafen sind zuerst einige Voraarbeiten zu leisten. So muss die vorgesehene Fläche vom Wildwuchs befreit, zum Hafenbecken hin absturzsicher gestaltet sowie gegenüber den benachbarten Privatgrundstücken eingefriedet werden. Durch seine besondere Position als Nukleus des Teilbereiches

Abb. 47 Gestaltungsvorschlag Infopavillon



Nord vom Lindenauer Hafen ist eine baldige Umsetzung trotzdem bzw. erst recht wünschenswert. Sobald die neue Radwegeverbindung von der Straße „Hafentor“ bis zum Haltepunkt der Hafenbahn eröffnet ist, macht die Eröffnung des Infopavillons auch Sinn, anzugeben wäre das Jahr 2022.

Umsetzungsschritte

Infotafeln:

- » Länderspezifische Klärung der Förderung. In Sachsen zusätzlich zu klären, ob als integrierter Bestandteil eines Gesamtprojekts Saale-Elster-Kanal Radweg oder ggf. als Solitärprojekt mit besonderer Beauftragung.
- » Im Ergebnis Festlegung eines Umsetzungsfahrplans differenziert für beide Länder.
- » Fördermittelantragstellung länderspezifisch.
- » Ausschreibung/Vergabe der Leistung und Umsetzung.

Ausstellungscontainer:

- » Klärung der Betreibung
- » Auswahl/Beauftragung eines Ingenieurbüros zur Projektierung/Projektsteuerung/Projektumsetzung
- » Fördermittelantragstellung
- » Planung Ausbau Prototyp durch das Ingenieurbüro
- » Studentischen Gestaltungswettbewerb zur Außen-gestaltung und zum Innenausbau
- » Genehmigungsverfahren (als Eigenleistung der jeweiligen Kommune)
- » Ausschreibung Ausbau und Umsetzung

Abb. 48 Gestaltungsvorschlag Bistropavillon



5.2.7 Industriekulturdenkmal Schleusenruine Wüsteneutzsch: Inszenierung als Besuchermagnet und Aushängeschild für den Saale- Elster-Kanal

Beschreibung, Begründung und Zielsetzung

Der Standort mit seinem einzigartigen Industriekulturdenkmal, der Schleusenruine Wüsteneutzsch, steht wie kein anderer Standort am Saale-Elster-Kanal für dessen Unfertigkeit und die ursprünglichen Planungen des Anschlusses Leipzigs an das deutsche Wasserstraßennetz. Das besondere Flair dieses Standortes im Zusammenspiel außergewöhnliches Industriekulturdenkmal in reizvoller naturnaher Umgebung eröffnet ein hohes touristisches Attraktionspotenzial als regional ausstrahlender Ausflugsstandort/Besuchsanlass für den Saale-Elster-Kanal sowie als Image- und Bekanntheitsträger in der Außenwahrnehmung (Kommunikationsanlass). Vor diesem Hintergrund kommt diesem Standort für die Inwertsetzung und Profilierung des Kanals eine ganz besondere Bedeutung zu. Um die hohen touristischen Potenziale des Standortes adäquat in Wert setzen zu können, bedarf es dort unter Berücksichtigung seines hohen naturschutzfachlichen Wertes zwingend einer besuchergerechten Infrastrukturerschließung, einer besseren Erlebbarkeit der Schleusenruine sowie idealerweise ergänzender Angebote insbesondere Gastronomie. Eine entsprechende Standortqualifizierung verspricht in Verbindung mit dem Saale-Elster-Kanal Radweg und der entstehenden Radwegevernetzung mit Bad Dürrenberg eine deutliche Zunahme der Besucherfrequentierung. Besucherpotenziale für den Standort Wüsteneutzsch ergeben sich auch aus der 2022 in Bad Dürrenberg stattfindenden Landesgartenschau.

Im September 2020 ist die Stadt Leipzig Ausrichter der World Canals Conferenz (WCC) mit Teilnehmern aus der ganzen Welt. Die Geschichte des Saale-Elster-Kanals und die künftigen Entwicklungsvorstellungen werden dabei eine zentrale Rolle einnehmen. Der Standort Wüsteneutzsch wird ein bedeutender Bestandteil des konferenzbegleitenden Exkursionsprogramms sein. In diesem Zusammenhang sollte gezielte Anstrengungen vorgenommen werden, den Standort ausreichend präsentabel zu qualifizieren und ggf. auch mit einer Kulturveranstaltung zu inszenieren.

Konzept

Die Infrastrukturausstattung beinhaltet im Kern:

- » die Schaffung/Ausweisung eines PKW-Parkplatzes sowie einer Radabstellanlage
- » die Errichtung einer attraktiven Rastsituation mit WC-Anlage
- » eine möglichst umfassende Vermittlung der Geschichte des Saale-Elster-Kanals
- » die Möglichkeit den Standort für Veranstaltungen zu nutzen, z. B. für Kinoaufführungen oder Konzerte
- » die Ausweitung eines Rundweges rund um die Schleusenruine

Die Verortung der genannten Infrastrukturmerkmale ist in der Abb. 41 auf Seite 50 Erlebnispunkte abgebildet. Wünschenswert wäre zudem eine Spielfläche für Kinder und die Ansiedlung einer Imbissversorgung, zumindest für die Sommermonate. Die Dimensionierung der Infrastruktur ist einerseits an der dauerhaft zu erwartenden Besucherfrequentierung auszurichten, muss andererseits aber auch ausreichende Kapazitäten für die höhere Besucherfrequentierung bei evtl. Kulturveranstaltungen sicherstellen. Das bedeutet für die Parkplatzgestaltung, dass auf Dauer ein befestigter Parkplatz mit ca. 20 Stellflächen ausreichen müsste, der durch eine unbefestigte Erweiterungsfläche temporär auf bis zu 60 Fahrzeuge erweitert werden kann. Hinsichtlich der WC-Kapazitäten dürften dauerhaft insgesamt vier Toiletten sowie zwei Urinale ausreichen, die bei künftig dort stattfindenden Veranstaltungen ggf. mit weiteren mobilen Toiletten zu ergänzen sind. Die Toiletten sind, wie auch Ausstellung und Imbiss, in Containern mit einheitlichem Design untergebracht.

Eine Begehung der Schleusenkammer wird aus Sicherheitsüberlegungen seitens des Eigentümers WSA nicht realisierbar sein. Um Besuchern außer der Vorderansicht auch noch andere Blickperspektiven auf die Schleusenruine zu ermöglichen, sollten die „Trampelpfade“ rund um die Ruine als Spazierwege ertüchtigt und um einen Steg auf der Südseite der Schleusenruine ergänzt werden. Im Ergebnis ist eine vollständige Umrundung der Schleusenruine möglich, was eine zentrale Zielstellung zur Inwertsetzung des Baudenkmals darstellen sollte. Darüber hinaus wäre eine Aussichtsplattform („Skywalk“), von der aus Besucher auf der Ostseite von oben in die Schleusenruine schauen können, ein absolutes Highlight. Weiterhin ist es auch denkbar, an der bereits stark angeschütteten Nordseite der Ruine weitere Einblicke in das Bauwerk zu

ermöglichen, indem Besucher entsprechend hoch gelegen über eine Art „Wehrgang“ direkt entlang der Schleusenkammer geführt werden. Für die „Schauseite“ im Westen empfiehlt es sich, zwischen den beiden Brückenwiderlagern die Voraussetzung für eine mobile Bühnenplattform zu errichten sowie eine flexible Lösung für eine Großbildleinwand vorzuhalten.

Die etwa 6 km lange Radwegverbindung führt, ausgehend von der Schleusenruine Wüsteneutzsch, über das neu geplante Teilstück des Saale-Elster-Kanal Radweges, weiter niveaufrei unter der Bahn- und Straßenbrücke hindurch und am Schiffsanleger vorbei bis direkt an den Borlachturm und somit an einen der Eingänge ins LAGA-Gelände.

Betreibung

Die Bewirtschaftung des Standortes liegt in der Verantwortung der Stadt Leuna. Wie auch bei der Radwegeunterhaltung ist es sinnvoll, wenn die Standortunterhaltung der künftigen Betreiberorganisation für den Saale-Elster-Kanal übertragen wird. Da das Eigentum für die Schleusenruine beim Bund/WSA liegt, bedarf es für die touristische Inwertsetzung des Standortes nicht nur dessen Zustimmung, sondern den Abschluss eines Nutzungsvertrages.

Investitionskosten – Finanzierung – Förderung

Aufwendungen für den Parkplatz und das WC sind bereits im Schlüsselpunkt „Saale-Elster-Kanal Radweg“ enthalten, d für die Ausstellungscontainer unter dem Initialprojekt „Informations- und Leitsystem“. Für eine Förderung kommen grundsätzlich mehrere Programme in Frage:

- » Zuwendungen der Regionalentwicklung in Sachsen-Anhalt (konzeptionelle, planerische Vertiefung), max. Förderhöhe 80.000 €,
- » Zuwendungen zur Förderung der regionalen ländlichen Entwicklung (RELE) für Infrastrukturmaßnahmen (Rundweg, Parkplatz),
- » Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur ebenfalls für Infrastrukturausstattung.

Es ist Aufgabe der im nächsten Schritt erforderlichen Vorplanung, in Zusammenarbeit mit der künftigen Projektsteuerung, den für die beabsichtigte Standortentwicklung idealen Fördermix herauszuarbeiten.

Umsetzungszeitraum

Die Zeitschiene für die Qualifizierung des Standortes sollte sich zum einen an der im September 2020 stattfindenden World Canals Conference und zum anderen am Landesgartenschau Veranstaltungsjahr 2022 orientieren. Die touristische Basisinfrastrukturerschließung (geordnete Parkmöglichkeit, Rastplatz mit zumindest temporäre mobiler WC-Anlage) und touristische Erlebbarkeit der Schleusenruine (thematische Aufbereitung Geschichte des Standortes und idealerweise Rundweg) sollten für 2020 angestrebt werden, die vollumfängliche Standortqualifizierung für 2022 als Zieljahr für die Fertigstellung des Saale-Elster-Kanal Radweges und als Veranstaltungsjahr der nahen Landesgartenschau. Das bedeutet, im Jahre 2019 müssen zentrale Fragestellungen u. a. hinsichtlich Eigentum, Naturschutz, Verkehrssicherheit geklärt und ein Vorentwurf erarbeitet sowie ein Nutzungsvertrag mit dem WSA abgeschlossen werden. Für 2020 stehen dann die vertiefenden Abstimmungs- und Planungsleistungen bis hin zu grundbuchrechtlichen Konsequenzen, verkehrssicherungsseitigen Vereinbarungen und haushalttechnischen Vereinbarungen an.

Umsetzungsmaßnahmen

- » Zusammenarbeit mit der Kunsthochschule Leipzig - Möglichkeiten der künstlerischen Inszenierung des Standorts prüfen (mit Blick auf World Canals Conference in 2020)
- » Weitere naturschutzrechtliche Prüfung im Planungsprozess
- » Abschluss eines Nutzungsvertrages mit dem WSA
- » Abstimmung mit den weiteren relevanten Eigentümern der Schleusenruine und der erforderlichen umliegenden Flächen
- » Entwurfs-, Genehmigungs- und Ausführungsplanung
- » Ausschreibung der Planungs- und Bauleistung

5.2.8 Wort-Bild-Marke für den Kanal

Beschreibung, Begründung und Zielsetzung

Der Kanal soll gemäß der im Leitbild definierten Zielsetzungen zu einem Leitprojekt und touristischem Leuchtturm der Region aufgebaut werden. Um dies zu erreichen, bedarf es deshalb neben der infrastrukturellen Inwertsetzung des Kanals auch einer einheitlichen Kommunikation. Dazu ist in der künftigen Außendarstellung des Kanals durch die Partner bzw. die Region konsequent die Wortmarke „Saale-Elster-Kanal“ zu verwenden. Der in Leipzig mitunter noch vorzufindende Name „Elster-Saale-Kanal“ ist künftig nicht weiter zu nutzen, entsprechende Schilder an der B 181 an der Kanalquerung sind möglichst zeitnah auszutauschen. Der offizielle Gewässername des Bundes bzw. des WSA „Leipzig-Saale-Kanal“ ist nur in den internen Verhandlungen mit dem WSA zu verwenden und nicht in der Außendarstellung.

Um den Kanal ein gestalterisches Wiedererkennungsmerkmal zu geben, ist die Wortmarke durch ein sympathisches Logo mit hohem Wiedererkennungswert zu ergänzen. Das Logo und die darin verwendeten Farben müssen sich nicht nur in künftigen Marketingmaßnahmen wiederfinden, sondern auch entlang des Kanals an den Rastplätzen (entsprechende Farbgestaltung der Schutzcontainer) und den Infotafeln sowie ggf. im Zusammenhang mit Einrichtungen entlang des Kanals (z.B. dem Sport- und Tourismuszentrum Saale-Elster-Kanal).

Ein mit der projektbegleitenden Arbeitsgruppe zuvor abgestimmter Logo-Entwurf von ICL wurde im Mai erstmals auf der 2. Regionalkonferenz in Leuna einem größeren Publikum vorgestellt und dort durch die Teilnehmer im Grundsatz durchweg positiv bewertet. Die von den Teilnehmern geäußerten Optimierungsvorschläge im Hinblick auf die Ausrichtung und Farbzuordnung wurden im Nachgang eingearbeitet und mit der projektbegleitenden Arbeitsgruppe abgestimmt. Diese schlägt vor, dass im Folgenden dargestellte Logo einheitlich in der künftigen Kommunikation des Kanals einzusetzen. In Ableitung des Logos wurde ein spezielles, auf Radfahrer zugeschnittenes Logo für den Saale-Elster-Kanal Radweg mit hohem Wiedererkennungscharakter entworfen.

Abb. 49 Vorschlag zum Logo Saale-Elster-Kanal



Abb. 50 Vorschlag zum Logo Saale-Elster-Kanal Radweg



5.2.9 Schifffbare Verbindung zum Lindenauer Hafen

Beschreibung, Begründung und Zielsetzung

Die Lyoner Straße in ihrer derzeitigen Dammlage trennt den Saale-Elster-Kanal von den Stadtgewässern bzw. dem Lindenauer Hafen, so dass es derzeit nicht möglich ist, mit dem Boot vom Kanal bis nach Leipzig/Lindenauer Hafen bzw. in umgekehrter Richtung zu fahren. Um diese Barriere zu überwinden ist es erforderlich, den vorhandenen Damm abzutragen und stattdessen eine Straßen- sowie eine Eisenbahnbrücke für die Museumsfeldbahn über das Gewässer zu errichten.

Es wurde bereits deutlich gemacht, dass der schiffbaren Verbindung von Leipzig/Lindenauer Hafen zum Saale-Elster-Kanal für die wasserseitige Inwertsetzung des Kanals eine essentielle Bedeutung zukommt. Die Möglichkeit, Bootstouren vom bzw. zum Lindenauer Hafen zu unternehmen, würde die Attraktivität des Kanals für die Sportbootschifffahrt und Fahrgastschifffahrt signifikant erhöhen. Somit kommt der Gewässervernetzung des Saale-Elster-Kanals mit den Stadtgewässern eine Schlüsselfunktion für die beabsichtigte Inwertsetzung des Kanals zu. Angestrebgt werden sollte die Herstellung der schiffbaren Verbindung möglichst bis 2022 zur erwarteten Fertigstellung des Saale-Elster-Kanal Radwegs.

Um der besonderen Bedeutung einer schiffbaren Verbindung für den Saale-Elster-Kanal und Leipzig gerecht zu werden, wurde durch die Stadt Leipzig 2018 eine Architektenstudie zur Gestaltung der Brückenbauwerke über die künftige Gewässerverbindung vom Lindenauer Hafen zum Saale-Elster-Kanal beauftragt. Im Ergebnis wurden vier Brückenvarianten unter dem Anspruch, ein städtisches Eingangs- und Ausgangsportal von und in die Leipziger Gewässer zu bilden, erarbeitet. Variante 1 der Brückenbauten konzentriert sich auf eine optische Überlagerung der beiden Brückenbauten, die Entwürfe 2 und 4 stellen eine Beziehung zu Bauwerken im Leipziger Umfeld her. Variante 3 verfolgt die Idee eines „Steinwurfs“ und verbindet damit symbolisch Leipzig mit dem Meer.

Mit Umsetzung einer der o.g. Planungsvarianten bekommt die Verbindung des Lindenauer Hafens mit dem Saale-Elster-Kanal Radweg eine völlig andere Qualität – sicher, niveaufrei und gewässernah.

Abb. 51 Lageplan Variante 1 + 2



Abb. 52 Lageplan Variante 3



5.3 Umsetzungsmanagement – Organisationsstrukturen

Das vorliegende Konzept ist Arbeitsauftrag für einen dauerhaft und nachhaltig ausgerichteten Entwicklungsprozess des Kanals. Sämtliche Projektplanungen im Zusammenhang mit der weiteren Kanalentwicklung müssen deshalb über die Gemeindegrenzen hinaus aufeinander abgestimmt werden. Um dies leisten zu können, bedarf es zwingend einer zentralen Projektsteuerung, die aktiv und lenkend die verschiedenen Prozesse anstößt, koordiniert bzw. zusammenführt und die Entwicklung nachhaltig absichert. Sowohl das vorliegende Konzept als auch die Absichtserklärung der Gebietskörperschaften haben in der Öffentlichkeit einen Spannungsbogen und eine Erwartungshaltung aufgebaut, dass die für den Kanal angestrebte Entwicklung gezielt vorangetrieben und in absehbarer Zeit auch Erfolge sichtbar werden. Dies gilt deshalb im besonderen Maße für das Schlüsselprojekt Saale-Elster-Kanal Radweg, für dessen Realisierung ein hohen Handlungsdruck gibt. Bei einem Scheitern wäre es kaum vorstellbar, Politik und Bevölkerung noch glaubhaft die Realisierung des ungleich schwierigeren Gewässerausbau zur Saale vermitteln zu können. Der Saale-Elster-Kanal Radweg ist deshalb mehr als nur ein Infrastrukturprojekt, sondern auch eine Bewährungsprobe für die Ernsthaftheit der Zusammenarbeit und die Erfolgsaussichten im Hinblick auf die angestrebte Kanalentwicklung. Ziel muss es daher sein, schrittweise eine Bearbeitungs- und Organisationsstruktur aufzubauen, die die erforderlichen Entwicklungsprozesse voranbringt, insbesondere die Realisierung des Radweges.

Konzept – Aufgabenportfolio

Abb. 53 Konzept – Aufgabenportfolio



Die Aufgabenschwerpunkte in der kurz- bis mittelfristigen Perspektive liegen:

- » in der Installierung eines verstetigten Bearbeitungsprozesses (Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung von Abstimmungsrunden mit den Projektpartnern).
- » in der Projektbearbeitung und -steuerung, allen voran des Radweges einschließlich der begleitenden Service- und Infrastrukturmerkmale und der wasserseitigen Erschließung an den Hauptstandorten Burghausen und Günthersdorf sowie dem damit zusammenhängenden Fördermittel- und Genehmigungsmanagement.
- » in der Kommunikation des Kanals im Rahmen eines zentralen Internetauftritts.

Die Aufgaben nur unter der Voraussetzung einer intensiven Mitarbeit und Unterstützung durch die Partner zu leisten. Das umfasst die inhaltliche Unterstützung auf Arbeitsebene ebenso wie die politische Unterstützung durch die Verwaltungsspitzen.

Betreibung – Struktur

Hinsichtlich der Betreiberstruktur wird ein zweistufiges Modell vorgeschlagen:

- » Stufe 1: Arbeitsstruktur möglichst unter Beteiligung aller Partner mit zentraler Projektsteuerung im Rahmen einer Projektgruppe „Interessengemeinschaft (IG) Saale-Elster-Kanal“
- » Stufe 2: Institutionalisierung der Arbeitsstrukturen im Rahmen einer gemeinsamen juristischen Organisationseinheit

Stufe 1

Mitglieder der IG-Projektgruppe sind die hinter der Absichtserklärung stehenden Gebietskörperschaften. Die Projektgruppe (PG) hat zum einen die Aufgabe, als Scharnier zwischen der Projektsteuerung und den Partnerverwaltungen zu fungieren und damit die Projektsteuerung zu unterstützen und zu entlasten. Zum anderen besteht die Aufgabe der PG darin, sich inhaltlich einzubringen sowie Entscheidungen bzw. Entscheidungsprozesse vorzubereiten und zu unterstützen. Im Interesse einer hohen Schlagkraft und Kontinuität ist es notwendig, dass der Teilnehmerkreis möglichst dauerhaft aus dem selben Personenkreis besteht. Für den Fall einer Teilnahmeverhinderung muss jeder Partner einen personellen Ersatz sicherstellen können. Jeder Partner sollte mit zwei Personen vertreten sein, idealerweise eine Kombination aus Arbeits- und Entscheidungsebene. Für den Außenauftritt sollte die IG eine Vorsitzende oder einen Vorsitzenden aus dem Kreis der Bürgermeister wählen.

Aufgabe der Projektsteuerung ist es, die in den nächsten beiden Jahren quartalsmäßig stattfindenden Projektgruppensitzungen vorzubereiten, zu moderieren und Protokoll zu führen. Ziel der ersten PG-Sitzung ist die Erstellung eines kontinuierlich anzupassenden Maßnahmenkataloges auf Grundlage des Inwertsetzungskonzeptes mit klarer Aufgabenzuordnung und -verteilung. Für die Projektsteuerung sind verschiedene Modelle denkbar:

- 1|** Eine rein interne Lösung, d.h. die Aufgabenwahrnehmung erfolgt durch ein Mitglied, das hierfür die erforderlichen Personalressourcen bereitstellt.
- 2|** Eine „halbinterne“ Lösung durch Integration der Aufgaben in eine bestehende Organisationsstruktur wie den Grünen Ring Leipzig, der dafür dann mit entsprechenden zusätzlichen Mitteln ausgestattet werden müsste. Der Vorteil dieses Modells liegt darin, dass zum einen Leipzig und Schkeuditz Mitglied des Grünen Rings Leipzig sind und zum anderen dieser über Strukturen und Erfahrungen mit Radwegeplanung verfügt. Erforderlich für dieses Modell ist sowohl die Zustimmung des Grünen Rings, in dem der überwiegende Anteil der Mitglieder keinen direkten Bezug zum Kanal hat, und die Integration und Zustimmung der Partner aus Sachsen-Anhalt. Die Zustimmungsfähigkeit ist zeitnah zu prüfen.
- 3|** Eine externe Lösung durch Vergabe an ein privates Dienstleistungsbüro. Dieses Modell hat den Vorteil, dass ein externes Büro verwaltungsunabhängiger agieren kann und eine Beauftragung ohne Berücksichtigung der Interessen von Drittakten, die wie im Fall von Variante 2 kein eigenes Interesse am Kanal haben, möglicherweise unkomplizierter und zielführender ist.

Welches Modell letztendlich zum Tragen kommt, sollte möglichst zeitnah zwischen den Partnern abgestimmt werden. Für alle Modelle gilt, dass diese durch die Partner anteilig zu finanzieren sind.

Stufe 2

In der mittel- bis langfristigen Perspektive ist es sinnvoll, das Aufgabenportfolio um die zentrale Unterhaltung der geschaffenen Infrastruktur zu erweitern. Dies gilt im besonderen Maße für den Fall, dass der Kanal in regionale Regie/Trägerschaft übertragen wird. Aber auch bei einer Beibehaltung des Status Quo spricht vieles für die Schaffung einer rechtlich selbständigen Organisationseinheit/Trägerschaft. Eine gemeinsame Organisation zentralisiert die bis dato dezentral geleisteten Unterhaltungsaufgaben für den Erhalt der land- und wasserseitigen Infrastruktur, kann ortsübergreifend effektiver arbeiten, reduziert den Abstimmungsbedarf und ist besser geeignet, gemeinsame Qualitätsstandards sicherzustellen. Die Bildung einer solchen Organisationseinheit ist für den Zeitpunkt nach erfolgreicher Realisierung des Radweges und der wasserseitigen Infrastrukturerschließung ratsam. Hierfür sind grundsätzlich zwei Organisationsmodelle vorstellbar, eine Kommunale Arbeitsgemeinschaft (KAG) oder ein Zweckverband. Das KAG-Modell belässt Eigentum und Planungshoheit bei den Partnergemeinden. Das sichert den Gemeinden zwar einen höheren Einfluss, macht eine KAG aber weniger schlagkräftig als ein Zweckverband, da diesem sinnvollerweise nicht nur die Planungshoheit, sondern auch das Eigentum an der Infrastruktur übertragen werden sollte. Eine eindeutige Aussage zugunsten eines Modells ist zum jetzigen Zeitpunkt weder notwendig noch machbar. Lediglich für den Fall einer Übertragung des Kanals in regionales Eigentum ist das Zweckverbandsmodell alternativlos. Die Vorbereitung einer gemeinsamen Trägerschaft ist zum geeigneten Zeitpunkt Aufgabe der Projektsteuerung respektive der Projektgruppe.

Investitionskosten – Finanzierung – Förderung

Für die Projektsteuerung grob veranschlagt werden kann hierfür ein Jahresbudget in Höhe von etwa 40.000 €. Eine Förderung der Projektsteuerung dürfte nur schwer realisierbar sein, so dass auch vor dem Hintergrund des Zeitdrucks eine Umlagefinanzierung durch die Partner empfohlen wird. Bei einer paritätischen Verteilung wären dies etwa 5.000 € je Partner.

Für die Stufe 2 einer gemeinsamen Trägerschaft ist mit dem jetzigen Erkenntnisstand keine belastbare Zahl zu nennen. Voraussetzung hierfür ist ein intern oder extern noch zu erstellendes Nutzungs- und Betreiberkonzept.

Umsetzungszeitraum

Die Grundlage für den weiteren Bearbeitungsprozess bildet das „Inwertsetzungskonzept“, das Ende des Jahres 2018 abgestimmt mit den Partnern vorliegen wird. Ziel sollte es sein, möglichst Ende des ersten Quartals 2019 (spätestens 2. Quartal) die Auftaktsitzung der PG durchzuführen. Bis dahin sollte geklärt sein, ob die Projektsteuerung intern wahrgenommen werden kann oder im Fall einer externen Beauftragung, welches Büro diesen Auftrag erhält. Letzteres setzt eine vorgezogene Ausschreibung voraus.

Da derzeit nicht klar ist, bis zu welchem Zeitpunkt die Infrastrukturerschließung weitestgehend abgeschlossen ist, kann hinsichtlich Stufe 2 nur das für die Fertigstellung des Saale-Elster-Kanal Radwegs avisierte Jahr 2022 herangezogen werden. Ein früherer Zeitpunkt erscheint aus jetzigem Sachstand unwahrscheinlich.

Umsetzungsschritte

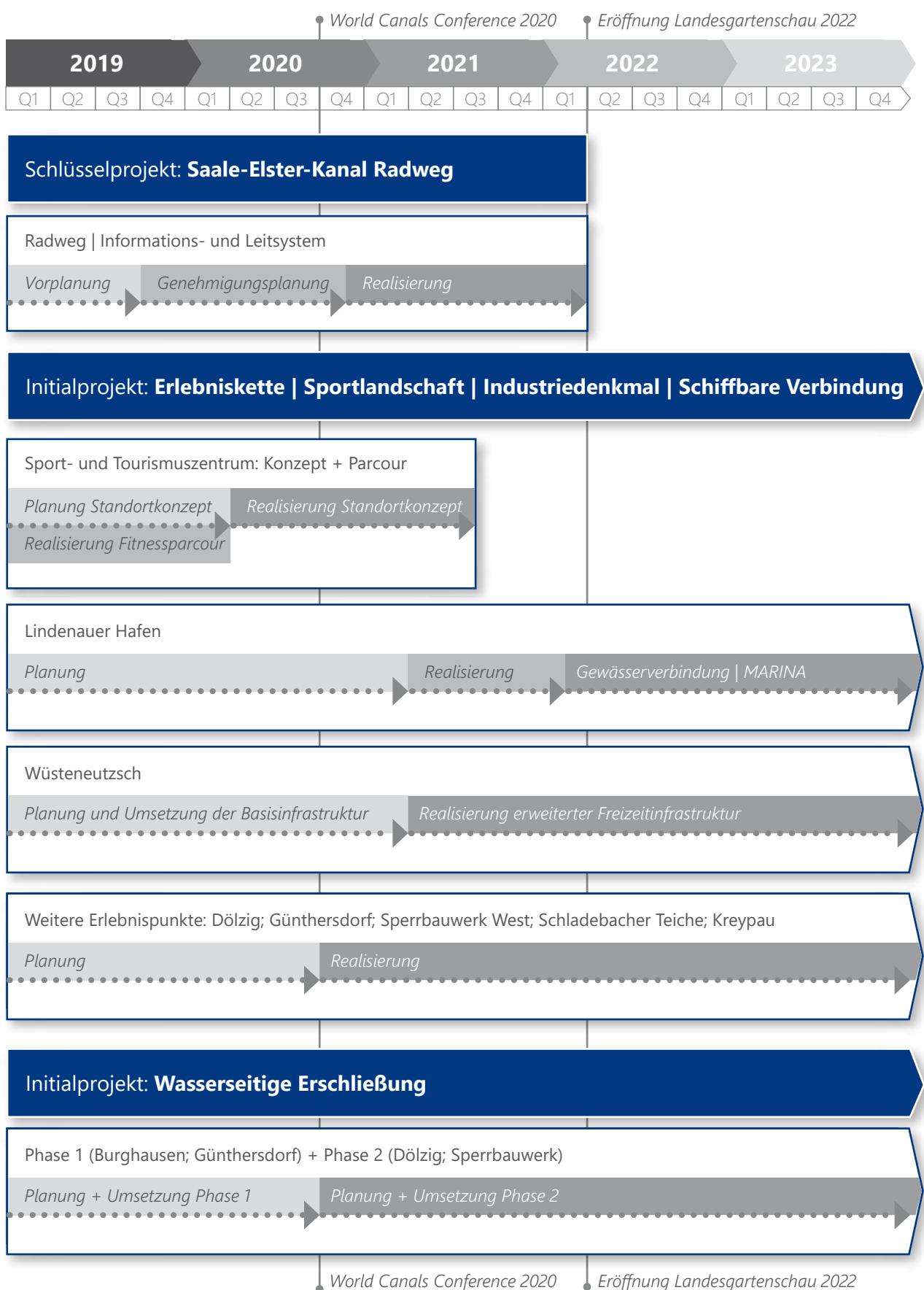
- » Bildung der Projektgruppe in Folge der Absichtserklärung (personalisierte Klärung der Teilnehmer, Wahl eines Vorsitzenden) im 1.Quartal 2019
- » Grundsätzliche Klärung, ob interne oder externe Projektsteuerung im 1. Quartal 2019
- » Bei externer Beauftragung zeitnahe Ausschreibung und Auswahl Projektsteuerer möglichst bis spätestens Ende März 2019
- » April 2019 Auftaktsitzung der Projektgruppe mit Erstellung eines Aufgaben- und Maßnahmenkataloges
- » Bis Ende 2020 Positionsbestimmung der Region für Verhandlungen mit dem Bund zwecks Übertragung des gesamten Kanals
- » Für Stufe 2: Ausarbeitung eines Nutzungs- und Betreiberkonzepts (2019/2020)

5.4 Ausblick

Mit dem vorliegenden Konzept zur Inwertsetzung des Saale-Elster-Kanals verfügt die Region über eine fundierte Arbeitsgrundlage für die nachhaltige Entwicklung des Saale-Elster-Kanals. Auf Grundlage der aufgezeigten Potenziale und strategischen Vorgehensweise muss der erzeugte Spannungsbogen zur künftigen Entwicklung des Kanals aufrechterhalten werden und mit vereinten Kräften die Umsetzung der Initialprojekte vorangebracht werden, allen voran das Schlüsselprojekt Saale-Elster-Kanal Radweg. Dieses ist, wenn man so will, die „Nagelprobe“ für die angestrebte interkommunale Entwicklung des Kanals und nach erfolgter Umsetzung ein Nachweis für eine erfolgreiche länderübergreifende Zusammenarbeit in Mitteldeutschland. Voraussetzungen hierfür sind:

- » Die politische Unterstützung durch die Städte und die jeweiligen Verwaltungsspitzen sowie durch den Bund - respektive Wasser- und Schiffahrtsamt.
- » Die Bereitschaft der relevanten Verwaltungsbereiche und Genehmigungsbehörden in den Kommunen und Landkreisen für eine konstruktive Zusammenarbeit mit Blick über ihren „Tellerrand“ hinaus im Sinne des „großen Ganzen“.
- » Die Ausstattung mit ausreichenden Finanzmitteln für die Umsetzungsplanung durch eine bestmögliche Fördermittelunterstützung in Kombination mit ausreichender Bereitstellung von Eigenmitteln der Kommunen.
- » Die zielführende Koordination und Steuerung des komplexen, vernetzten und auf Dauer angelegten Entwicklungsprozesses.

Die in Abb. 54 aufgeführten Handlungsschritte bis zur Realisierung der Schlüssel und Initialprojekte umfassen sowohl planerisch-technische, als auch organisatorische-Aufgaben. Die angegebenen Zeiträume dienen dabei als Orientierungswert und können bei der Realisierung abweichen bzw. in Planungsverfahren angepasst werden.

Abb. 54 Zeitstrahl zur Realisierung des Entwicklungskonzeptes

6 Zusammenfassung

Aufgaben- und Zielstellung

Untersuchungsgegenstand: Welche Entwicklungspotenziale bietet der Saale-Elster-Kanal in seinem aktuellen Ausbauzustand ohne eine schifffbare Verbindung zur Saale und was muss getan werden, um diese zu erschließen?

Zielstellung: Aufzeigen kurz- bis mittelfristiger Entwicklungsperspektiven für den Saale-Elster-Kanal im Hinblick auf seine Inwertsetzung für Naherholung und Tourismus und als identitätsstiftendes Bindeglied und Katalysator für eine länderübergreifende Entwicklung des Raums Leipzig – Schkeuditz – Leuna – Merseburg – Bad Dürrenberg – Halle (Saale).

Zentrale Erkenntnisse Entwicklungspotenziale

Die Potenziale des Saale-Elster-Kanals als Besuchsanlass liegen nicht in seiner Ausstrahlung als Kanal, sondern in Erlebnissen, die im Zusammenhang mit dem Kanal entwickelt werden müssen. Solange die wasserseitige Verbindung zur Saale noch nicht hergestellt ist und auch keine Schiffbarkeit zum Lindenauer Hafen gegeben ist, sind die landseitigen Entwicklungspotenziale des Kanals größer und auch zeitnäher zu realisieren als die wasserseitigen Entwicklungspotenziale. Die in absehbarer Zeit größten landseitigen Entwicklungspotenziale liegen in der Inwertsetzung der Betriebswege am Kanal und weiter entlang des seinerzeit geplanten Trassenverlaufs bis zur Saale für den Freizeitsport, allen voran für eine radtouristische Nutzung, aber auch für andere Sportarten wie Laufen, Skaten, Nordic Walking usw.

Für den künftigen Markterfolg ist es von zentraler Bedeutung, den gesamten Kanalkorridor als Einheit zu betrachten und im Rahmen eines aufeinander abgestimmten Erlebnisraumkonzepts zu entwickeln und nicht die Solitärentwicklung von Einzelprojekten in den Vordergrund zu stellen. Dies beinhaltet auch, Besuchern zu vermitteln, wofür der Kanal steht bzw. was einen Besuch des Kanals lohnenswert macht. Dies sind vor allem die sportlichen Attraktionspotenziale sowohl als Hauptbesuchsanlass wie auch als Kommunikationsanlass (Profilierung). Vor diesem Hintergrund sollte der Fokus bei der künftigen Entwicklung des Saale-Elster-Kanals auf die Inwertsetzung als „Sportkanal“ gelegt werden.

Konzeptioneller Ansatz

Entwicklung eines orts- und länderübergreifenden gemeinsamen Erlebnisraums mit mehreren Erlebnisbereichen und -stationen, mit einheitlichen Wiedererkennungsmerkmalen und Qualitätsstandards, einer räumlichen Vernetzung über verbindende Wege entlang des Kanals und zwischen Kanal und Umfeld sowie einer inhaltlichen Vernetzung über aufzubauende Attraktionen/Angebote mit Mehrfachbesuch-Charakter.

Im Einzelnen:

- » Attraktive Radverbindung entlang des Kanals von Leipzig zur Saale/Leuna
- » Gut ausgebautes Freizeitwegenetz für Radfahrer, Spaziergänger, Skater, Läufer und weitere Sport-/Freizeitangebote
- » Schifffbare Verbindung vom Lindenauer Hafen bis Kanalende (als Fernziel/Vision weiter bis zur Saale)
- » Attraktive Zielpunkte mit nutzergerechten Anlegemöglichkeiten für Bootstouren
- » Fahrgastschifffahrt von Leipzig Lindenauer Hafen nach Günthersdorf/Nova Eventis (Shipping & Shopping)
- » Attraktive Gaststättenausstattung entlang des Kanals und im regionalen Umfeld
- » Erlebbare Geschichte und Technik des Kanals
- » Nachfragewirksame und profilgebende Sport-/Kulturveranstaltungen auf/am Kanal

Entwicklungsstrategie

- 1** Etappenweiser, modularer Ausbau der Freizeitinfra- und Angebotsstruktur unter Beachtung der Erweiterungsfähigkeit und des Erhalts des Ziels einer schiffbaren Verbindung zur Saale
- 2** Konzentration auf die Realisierung als Sportlandschaft (keine inhaltliche und räumliche Verzettelung nach dem Motto „von jedem und überall etwas“)
- 3** Gezielter Mitteleinsatz dort wo die höchsten Initial- und Folgeeffekte im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung zu erwarten sind (Einschlagen zentraler Pflöcke, keine Gießkannen-Strategie)

» *Schlüsselstrategie: Vor diesem Hintergrund ist der Fokus auf die Realisierung der Radwegeverbindung entlang des Kanals zwischen Leipzig und Leuna zu legen. Diese hat eine Schlüsselrolle für die Inwertsetzung der Kanalpotenziale, sowohl direkt hinsichtlich der Generierung größerer Besuchernachfrageeffekte, als auch indirekt für einen Bekanntheitsgewinn der Region und für eine länderübergreifende Identitätsbildung.*

Projektvorschläge für die Inwertsetzung des Saale-Elster-Kanals

Die Projektauswahl erfolgte anhand folgender Kriterien:

- » Ankerfunktion und Initialcharakter für die weitere Entwicklung und Profilierung des Saale-Elster-Kanal
- » Hohe Öffentlichkeitswirkung für den Saale-Elster-Kanal
- » Absehbare Realisierbarkeit unter den bestehenden Rahmenbedingungen (zeitnahe Nachfrageeffekte - Generierung von Besucherpotenzialen, Betreibung/Unterhaltung kann wahrscheinlich sichergestellt werden, grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit scheint gegeben, Finanzierbarkeit ist erkennbar)

Im Ergebnis wurden in Abstimmung mit der projektabgleitenden Arbeitsgruppe ein Schlüsselprojekt und acht Initialprojekte definiert und diese anschließend vertiefend bearbeitet:

- 1 | Saale-Elster-Kanal Radweg (Schlüsselprojekt)**
- 2 | Entwicklung Erlebnisstationen**
- 3 | Sportlandschaft Saale-Elster-Kanal**
- 4 | (Wasser)Sport-Eventkanal-Saale-Elster-Kanal Sportfest**
- 5 | Wasserseitige Erschließung des Kanals**
- 6 | Informations- und Wegeleitsystem**
- 7 | Adäquate touristische Inwertsetzung des Industriekulturdenkmals Schleusenruine Wüsteneutzsch**
- 8 | Wort-Bild-Marke für Saale-Elster-Kanal (Ausarbeitung eines Logo-Vorschlags)**
- 9 | Schiffbarkeit zum Lindenauer Hafen (keine vertiefende Bearbeitung, da als separates Projekt im Auftrag der Stadt Leipzig bereits parallel in Bearbeitung)**

7 Impressum

» Auftraggeber:

Stadt Leipzig
Neues Rathaus
Martin-Luther-Ring 4-6
04109 Leipzig

» Ansprechpartner:

Fr. Angela Zábojník
Amt für Stadtgrün und Gewässer,
Leiterin der Abteilung Wasserwirtschaft/Flächen-
management,
Tel. 0341-123 1611

» Mitglieder projektbegleitenden Arbeitsgruppe in alphabetischer Anordnung:

Stadt Leipzig (Amt für Stadtgrün und Gewässer)

Stadt Leuna

Stadt Halle (Saale)

Landkreis Saalekreis

Landkreis Nordsachsen

Stadt Schkeuditz

Regionaler Planungsverband Leipzig-Westsachsen

Regionale Planungsgemeinschaft Halle (Saale)

Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSA)
Magdeburg, Außenstelle Merseburg

Leipzig Tourismus und Marketing GmbH

Tourismusverband Sächsisches Burgen- und
Heideland e. V.

Anlassbezogen:

Amt für Sport der Stadt Leipzig

Landesamt für Straßenbau und Verkehr des
Freistaates Sachsen

Metropolregion Mitteldeutschland GmbH

Stadtmarketing Halle (Saale) GmbH

Verkehrs- und Tiefbauamt der Stadt Leipzig

Ruderzentrum Burghausen

Auftragnehmer:

Project M GmbH
Gurlittstraße 28
20099 Hamburg
Telefon: +49 40 4 19 23 96 - 0
Telefax: +49 41 4 19 23 96 - 29
hamburg@projectm.de
www.projectm.de

ICL Ingenieur Consult GmbH
Diezmannstraße 5
04207 Leipzig
Telefon: +49 341 41541 - 0
Telefax: +49 341 41541 - 11
office@icl-ing.com
www.icl-ing.com

» Projektleitung:

Matthias Wedepohl

» Projektteam

Dipl.-Ing. Patrick Wiederanders
Dipl.-Ing. Gudrun Gerhardt
Eric Toussaint M.Sc.
Ronny Kunde

» Alle Abbildungen und Fotos im Bericht wurden
von Patrick Wiederanders (ICL), Eric Toussaint
(ICL), Ronny Kunde (ICL) und Matthias Wedepohl
(Project M) angefertigt.

» November 2018

8 Anlagen

Anlage: Bilddokumentation Saale-Elster-Kanal 2018

Abb. 55 LHW-Deichverteidigungsweg bei Ostrau (Richtung Bad Dürrenberg)



Abb. 56 Kanalende Saale-Elster-Kanal mit Pumpwerk



Abb. 57 Saaleeinmündung



Abb. 58 Durchlass LHW-Verteidigungsweg



Abb. 59 Straßenbrücke Merseburger Straße bei Kreypau



Abb. 60 Dorfstraße Wüsteneutzsch nahe Schleusenruine

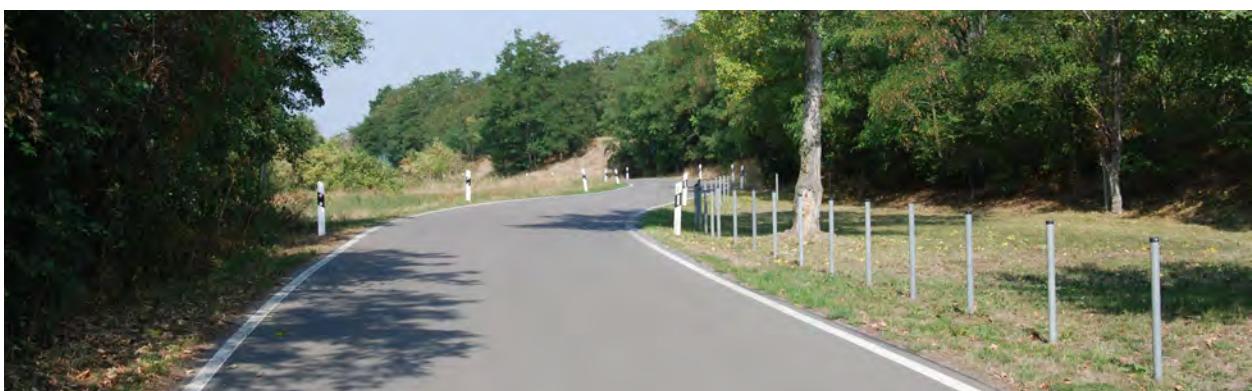


Abb. 61 Schleusenruine Wüsteneutzsch



Abb. 62 Feldweg entlang vorprofilierter Kanaltrasse (Richtung B181)



Abb. 63 Derzeitiges Kanalende westlich der B181



Abb. 64 Eingedeichter Kanal bei Döllzig (Richtung Günthersdorf)



Abb. 65 Straßenunterführung „Am Kanal“ in Döllzig



Abb. 66 Deichkrone bei Döllitz als „Sonnenterrasse“ (Richtung Günthersdorf)



Abb. 67 Ruderstützpunkt in Burghausen (Richtung Döllitz)



Abb. 68 Eingezäunter Lindenauer Hafen (Richtung Saale-Elster-Kanal)



Abb. 69 Eingezäunter Lindenauer Hafen (Richtung Saale-Elster-Kanal)

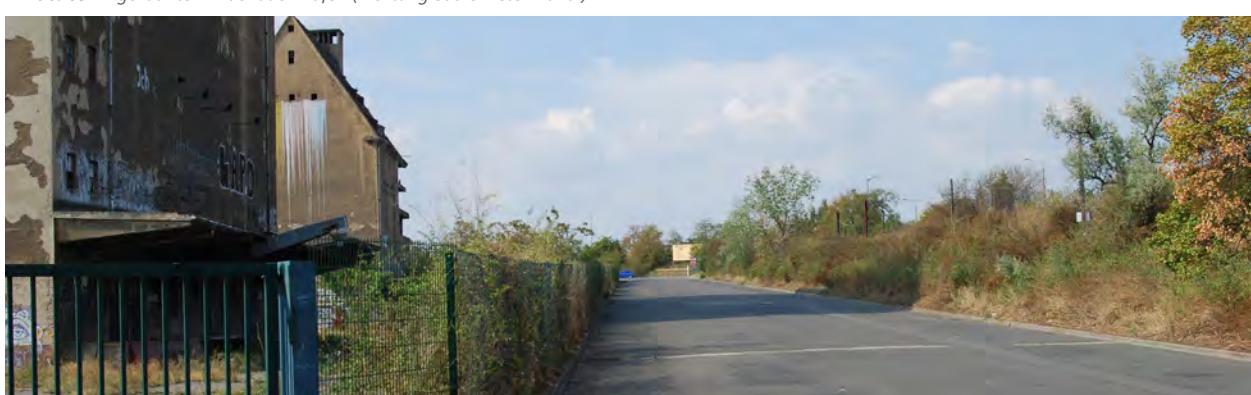


Abb. 70 Eingezäunter Lindenauer Hafen (Richtung Karl-Heine-Kanal)



Abb. 71 Bestands situation am Lindenauer Hafen



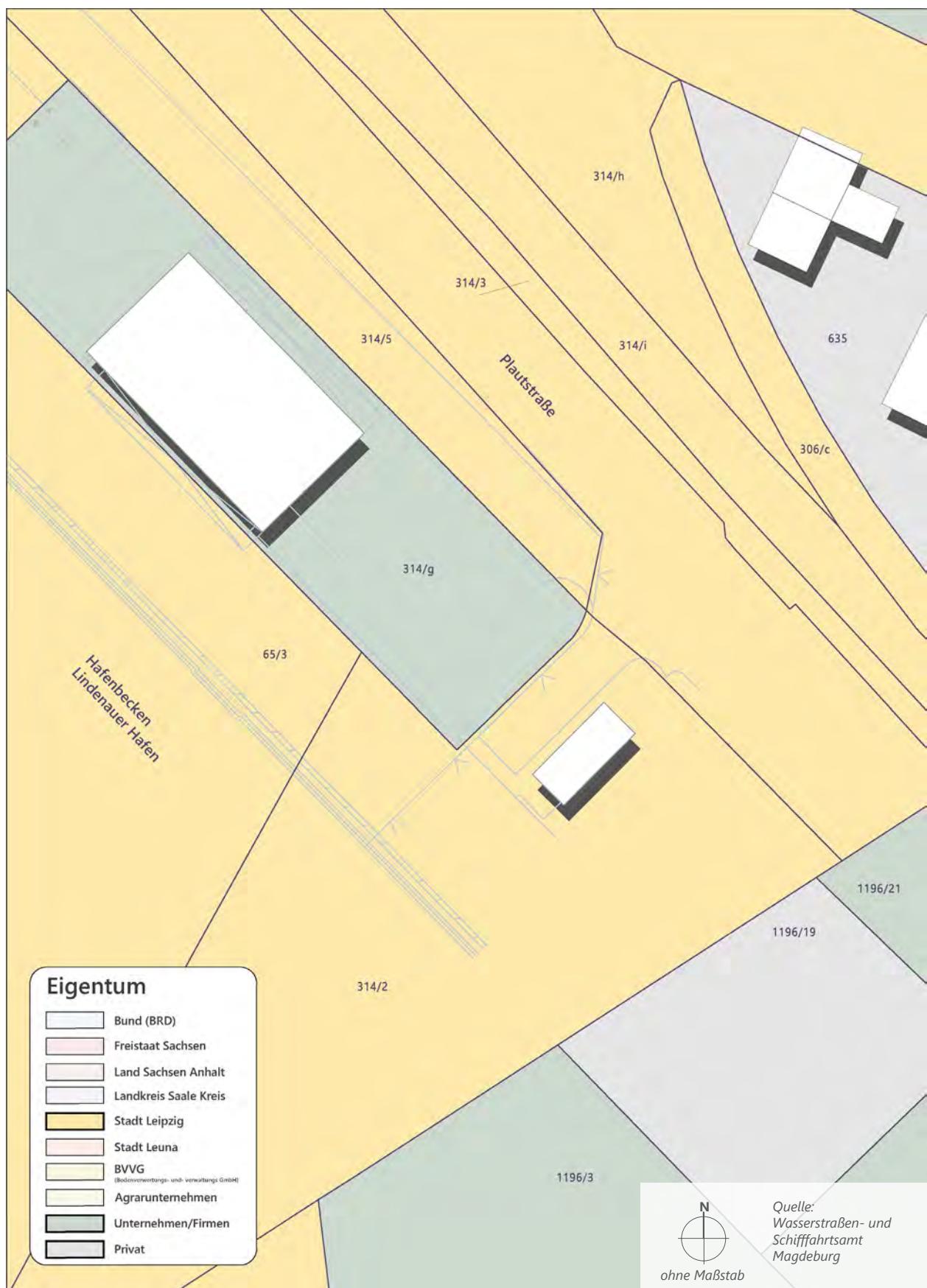
Abb. 72 Bestands situation am Lindenauer Hafen



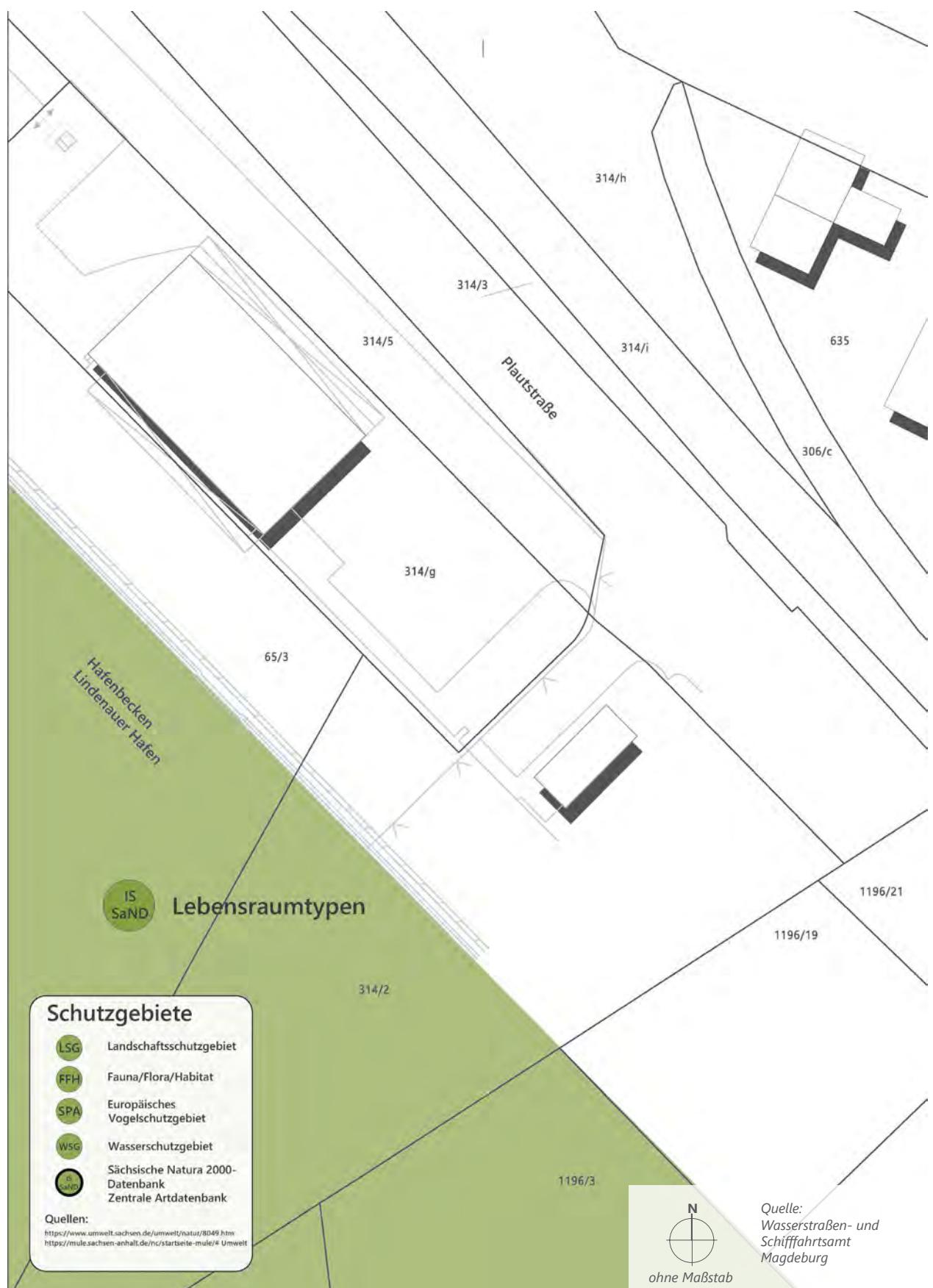
Abb. 73 Bestands situation am Lindenauer Hafen



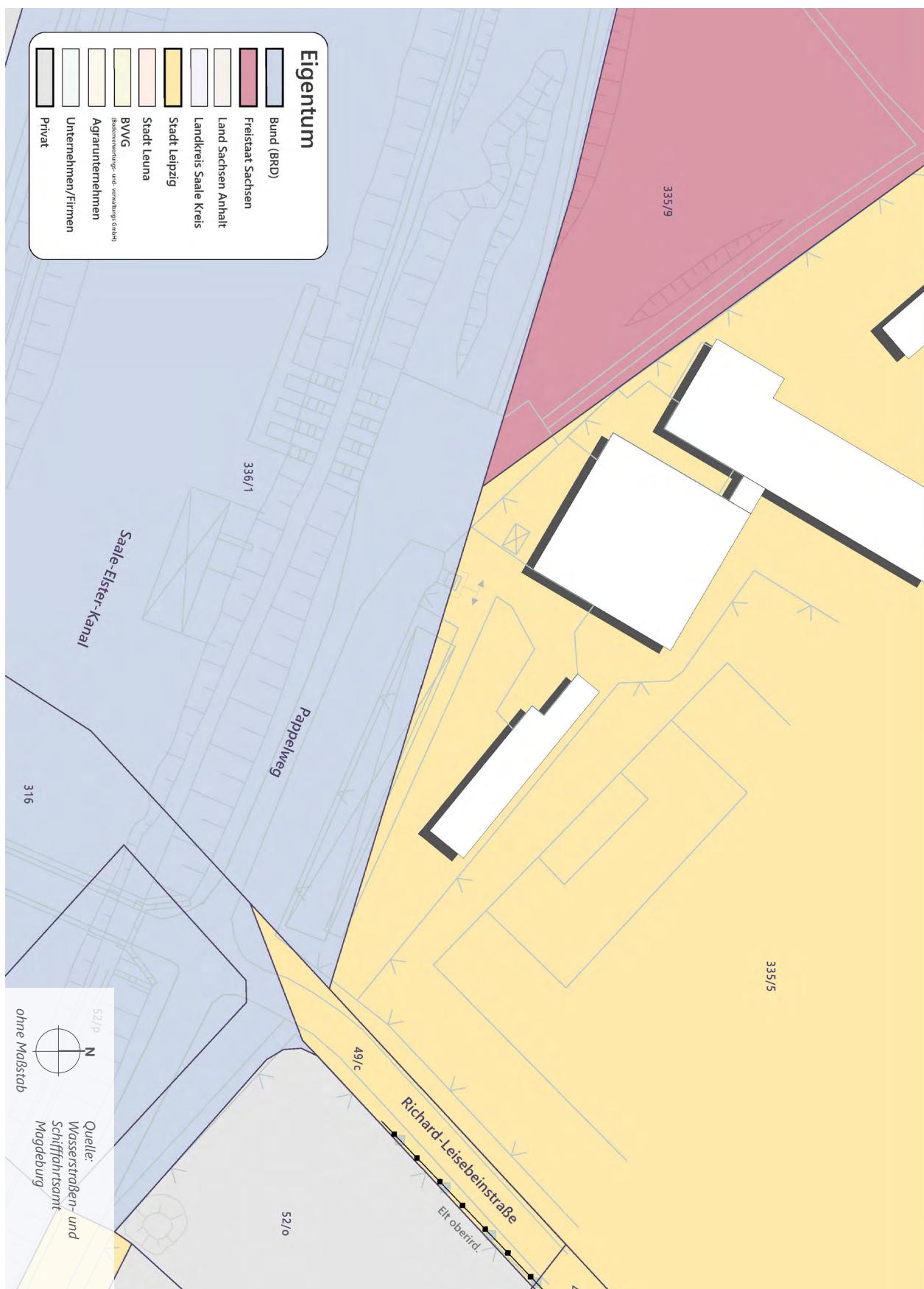
**Anlage: Eigentumsverhältnisse Standortkonzept
Lindenauer Hafen/Verbindung**



Anlage: Schutzgebiete Standortkonzept Lindenauer Hafen/Verbindung



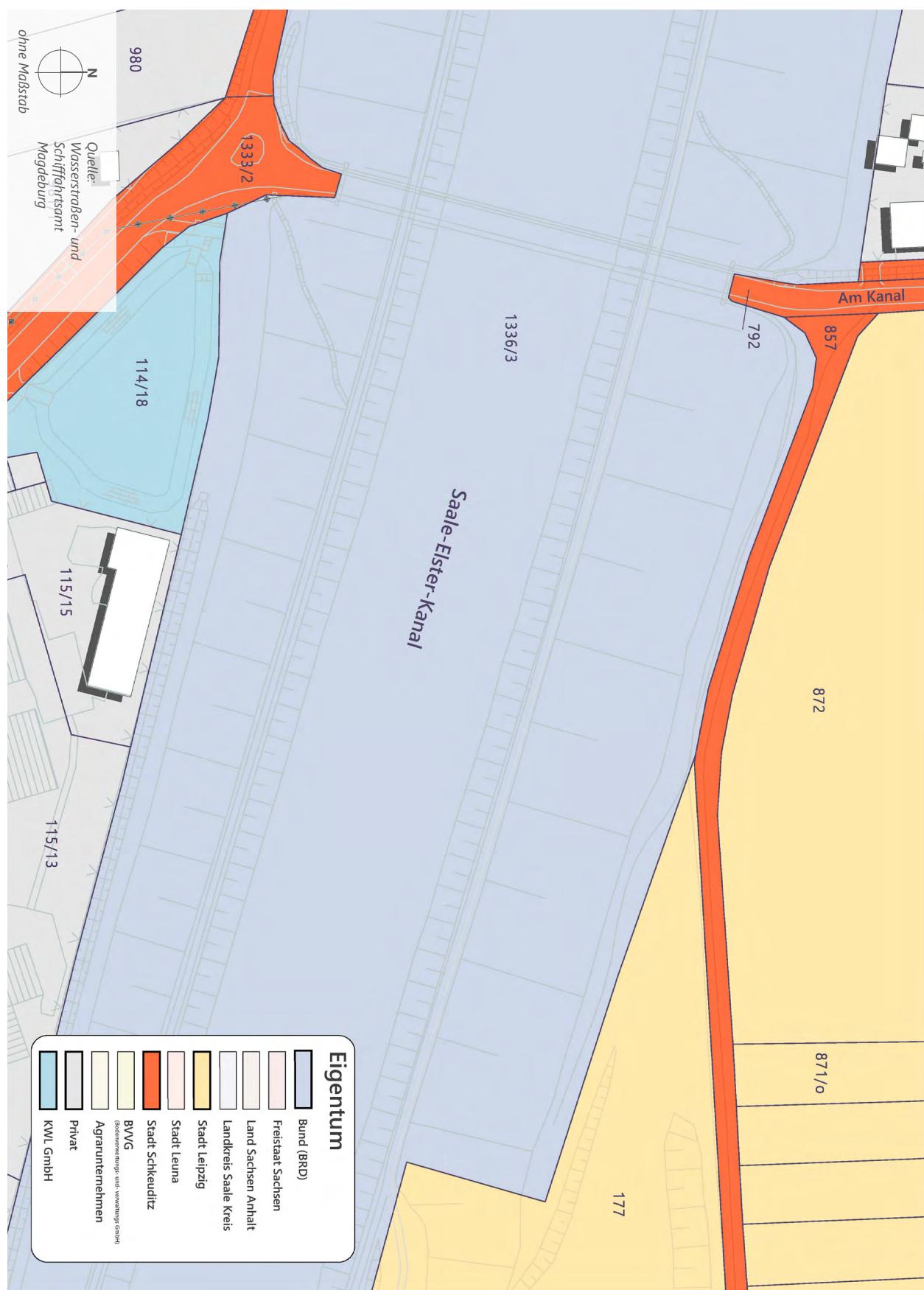
**Anlage: Eigentumsverhältnisse Standortkonzept
Burghausen**



Anlage: Schutzgebiete Standortkonzept Burghausen



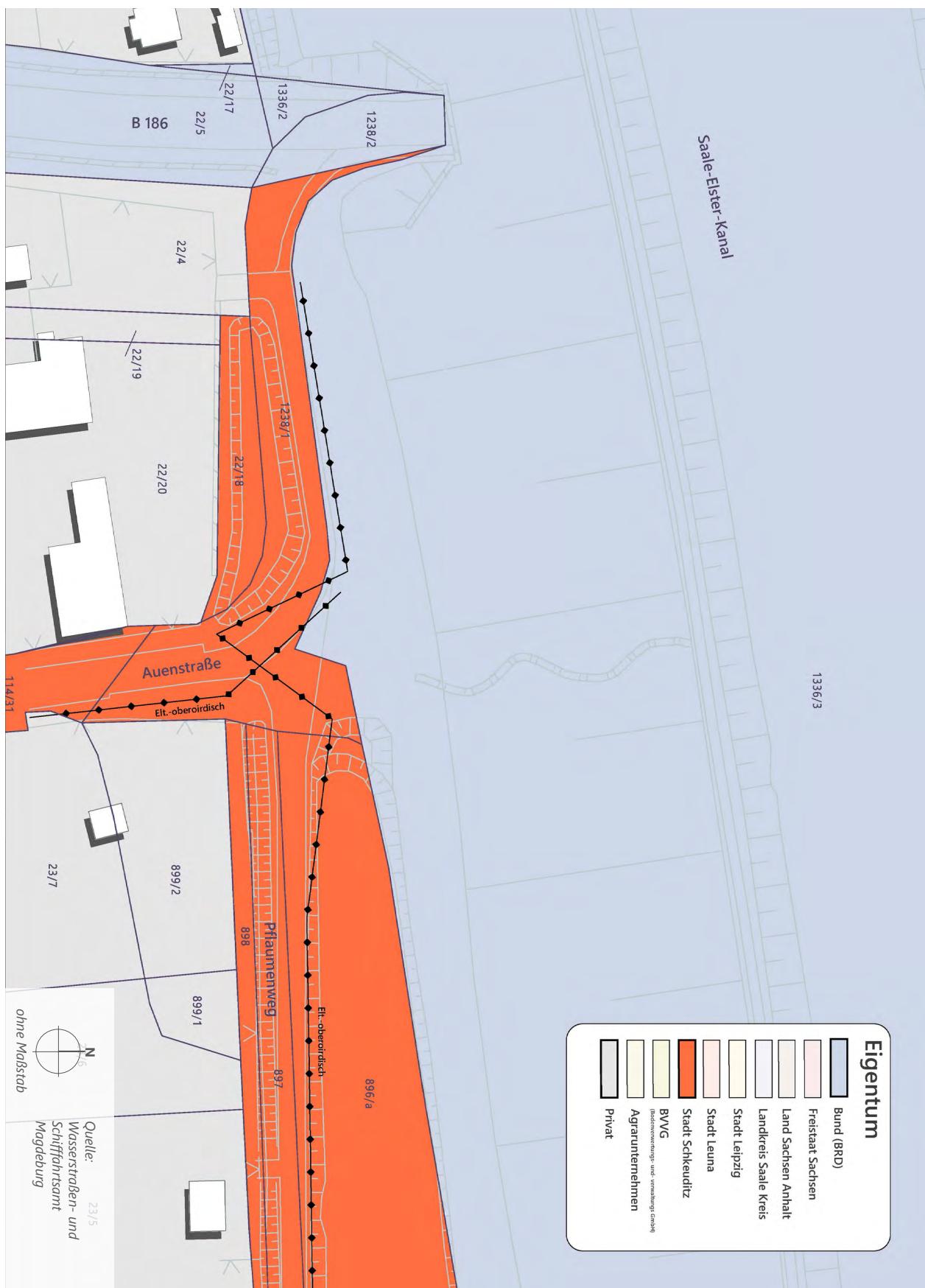
**Anlage: Eigentumsverhältnisse Standortkonzept
Döllig Ost**



Anlage: Schutzgebiete Standortkonzept Döhlitz Ost



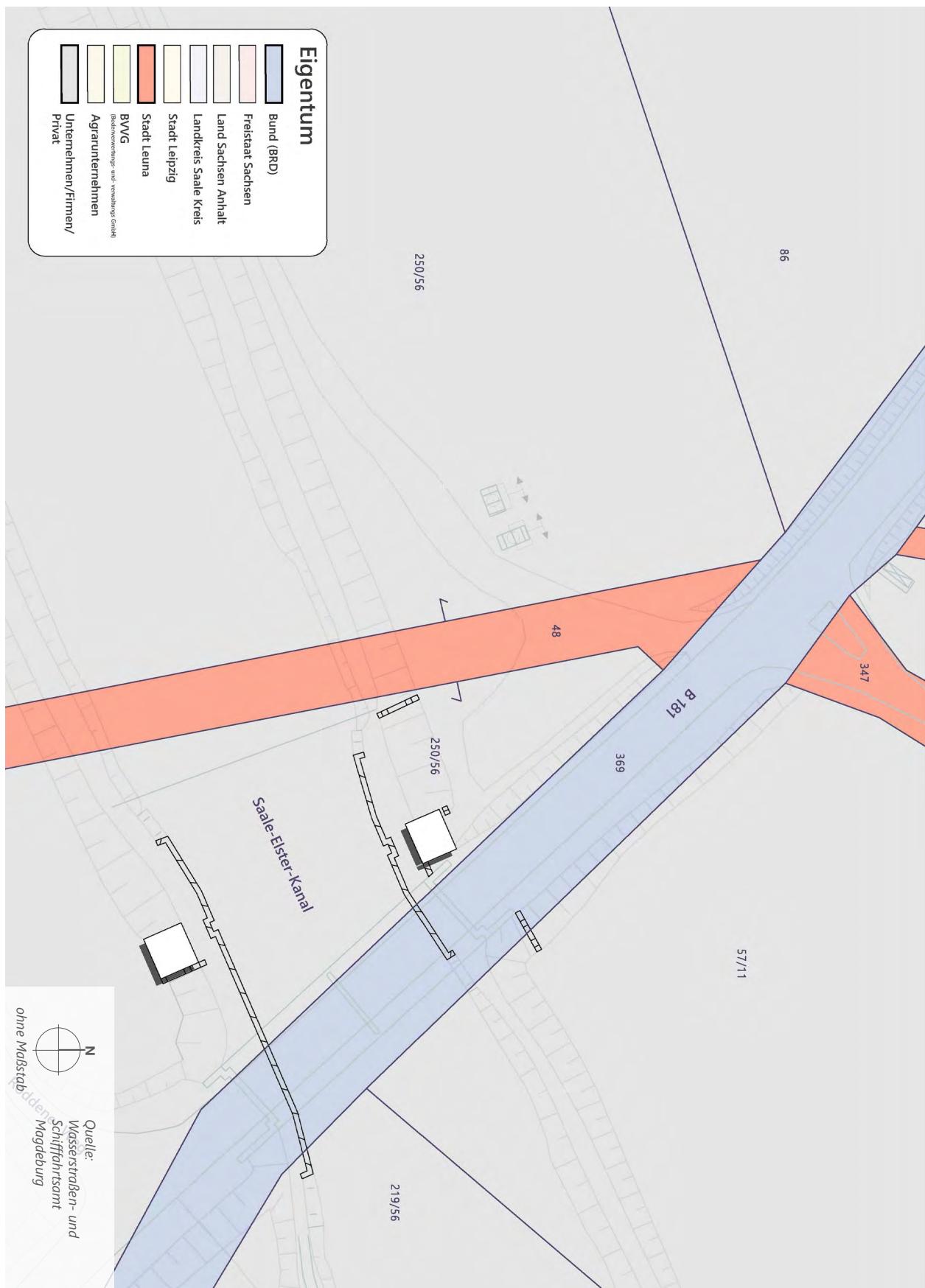
**Anlage: Eigentumsverhältnisse Standortkonzept
Döllitz West**



Anlage: Schutzgebiete Standortkonzept Döhlitz West



**Anlage: Eigentumsverhältnisse Standortkonzept
Sperrbauwerk West**



Anlage: Schutzgebiete Standortkonzept Sperrbauwerk West



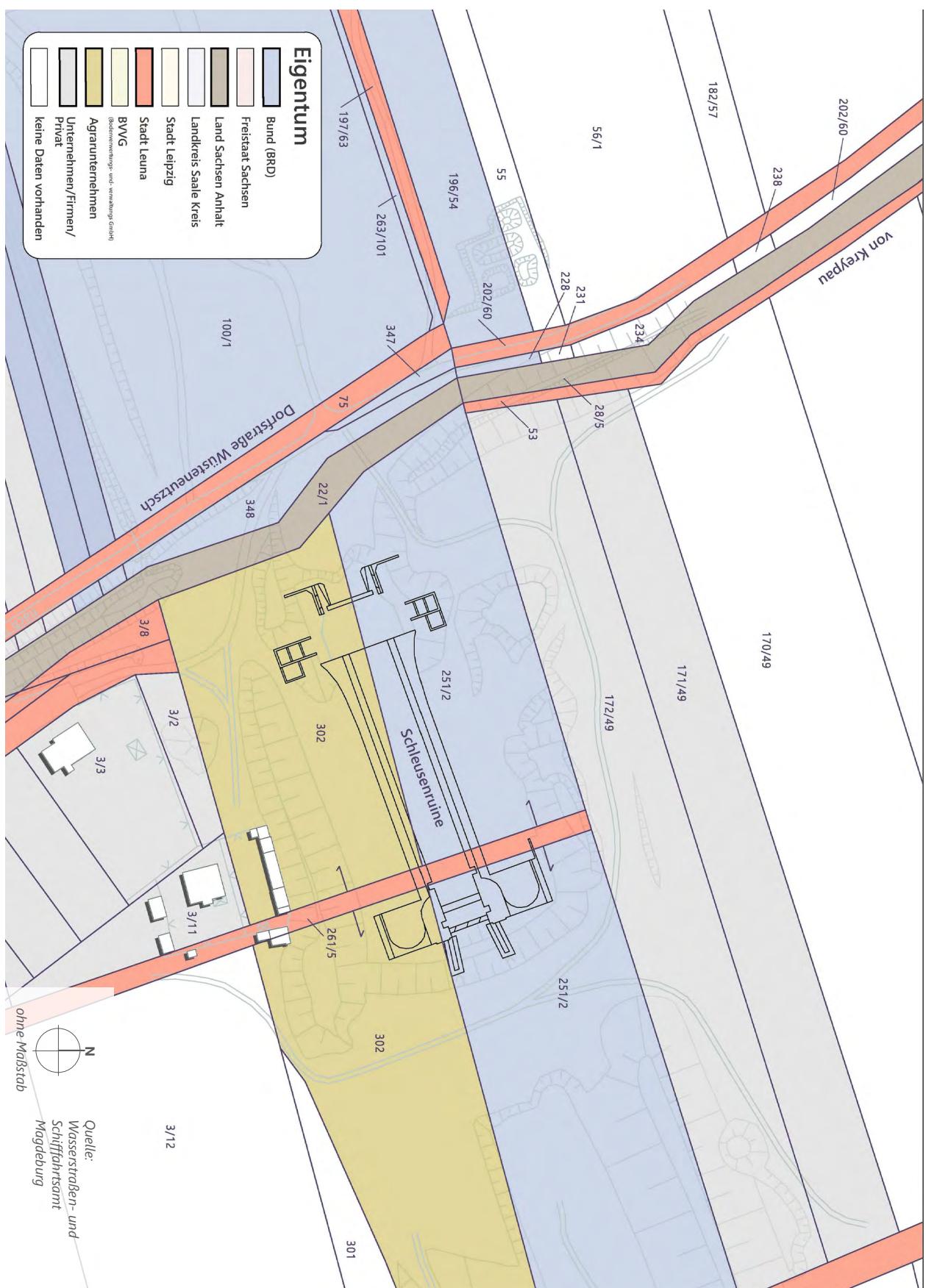
**Anlage: Eigentumsverhältnisse Standortkonzept
Schladebacher Teiche**



Anlage: Schutzgebiete Standortkonzept Schladebacher Teiche



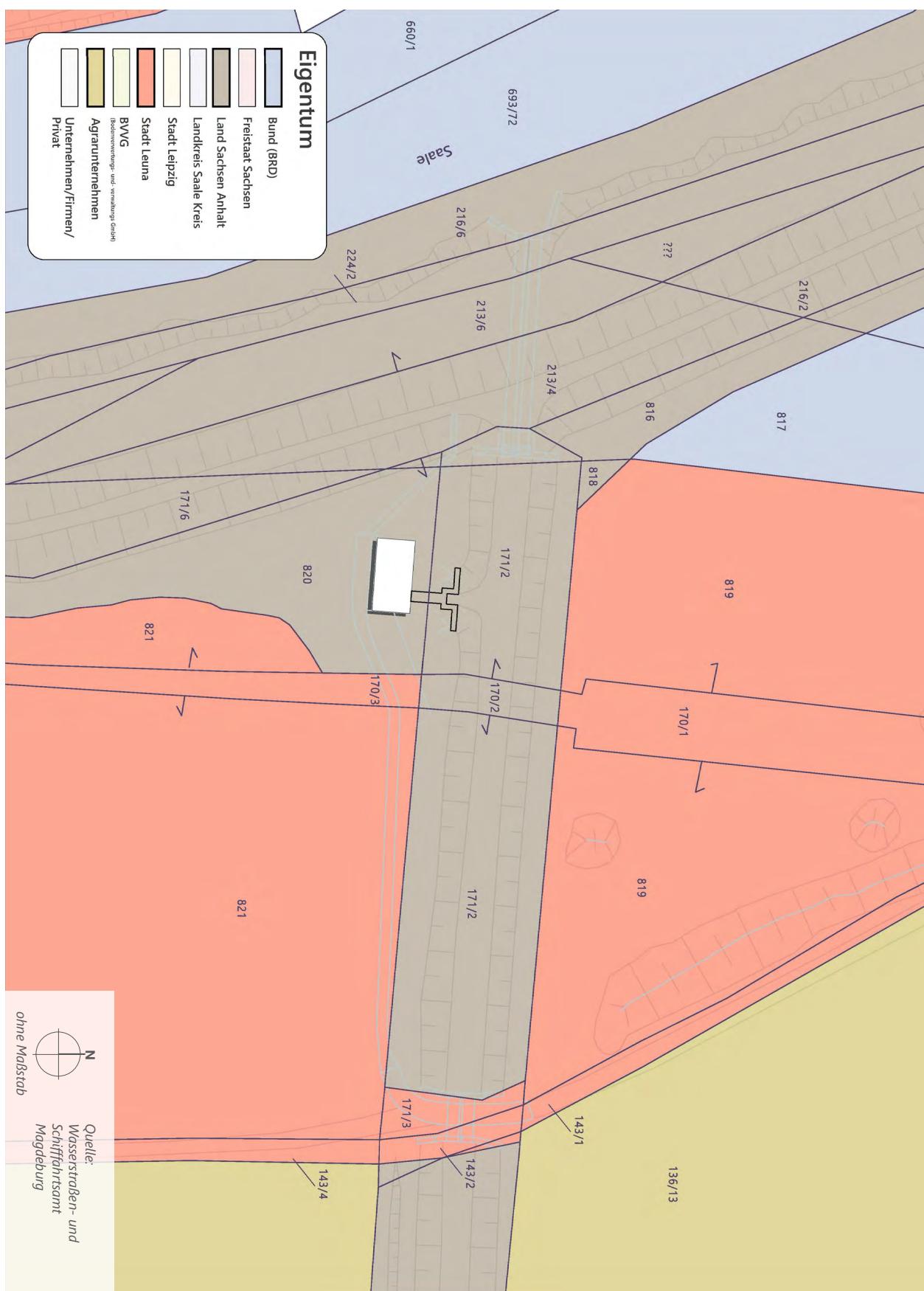
**Anlage: Eigentumsverhältnisse Standortkonzept
Schleusenruine Wüsteneutzsch**



Anlage: Schutzgebiete Standortkonzept Schleusen-ruine Wüsteneutzsch



**Anlage: Eigentumsverhältnisse Standortkonzept
Kreypau - Einmündung Saale**



Anlage: Schutzgebiete Standortkonzept Kreypau





Halle (Saale)

Sachsen-Anhalt

Raßnitzer See

Wallendorfer See

Luppenau

Wallendorf

B181

Zöschen

Zschöchergen

Kötschitz

Günthersdorf

Saale-Elster-Kanal

Saale

Leuna

Saalradweg

Wüsteneutzsch

Bad Dürrenberg

Schladebach

Kötzschau

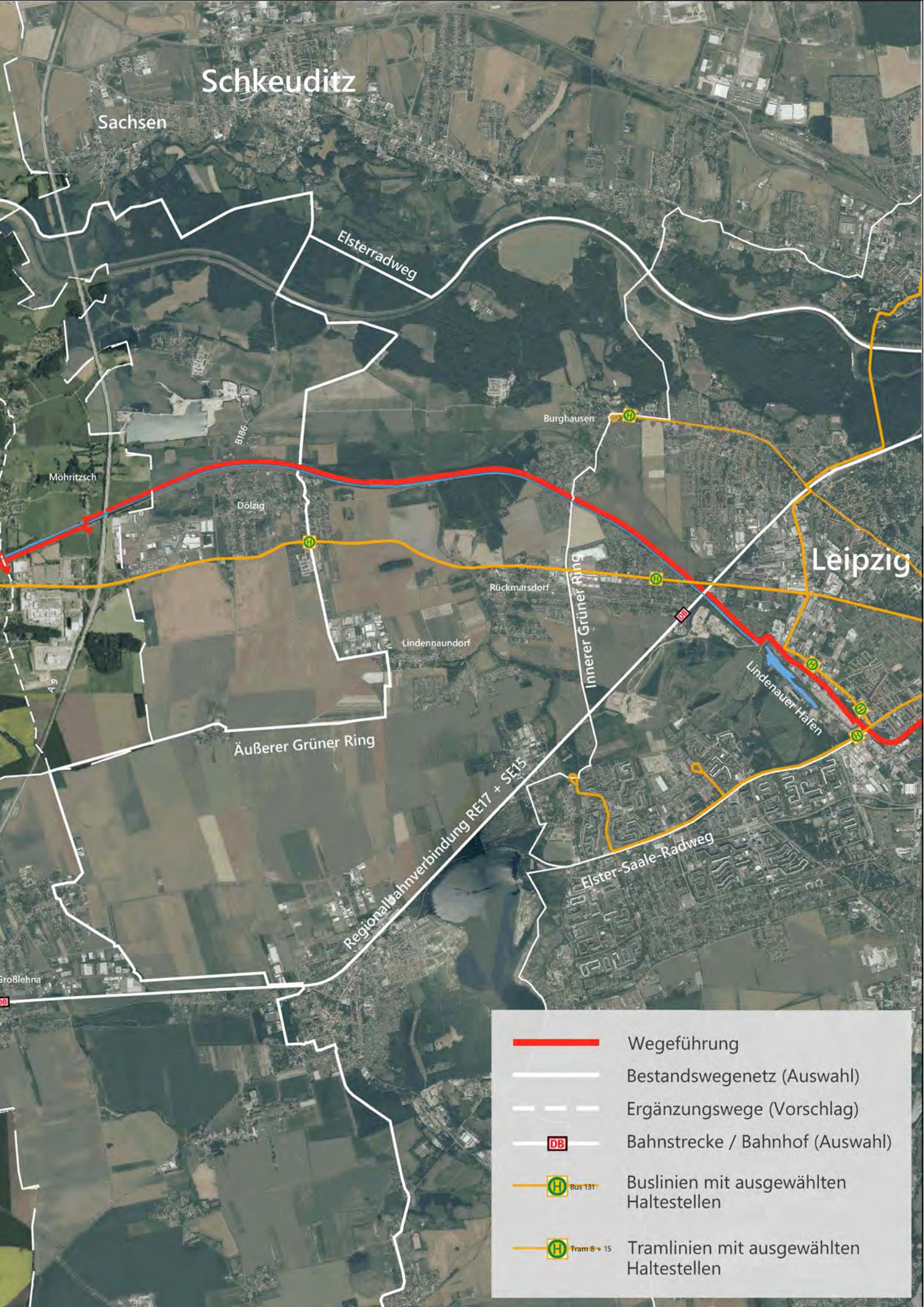
N
M: 1:50.000

Quelle:
Staatsbetrieb Geobasisin-
formation und Vermes-
sung Sachsen (GeoSN)

GeoBasis-DE/LVermGeo
LSA, [16.11.2018,
A18-36781-2010-14]

Anlage: Regionale Infrastruktur und Radwegenetz
mit dem Saale-Elster-Kanal Radweg - maßstäbliche
Darstellung

Schkeuditz



- Wegeführung
- Bestandswegenetz (Auswahl)
- Ergänzungswege (Vorschlag)
- Bahnstrecke / Bahnhof (Auswahl)
- Buslinien mit ausgewählten Haltestellen
- Tramlinien mit ausgewählten Haltestellen

9 Abbildungsverzeichnis

Abb. 1 Inwertsetzung des Saale-Elster-Kanals	4
Abb. 2 Regionale Ausstrahlungseffekte durch die Inwertsetzung des Saale-Elster-Kanals	5
Abb. 3 Projektbearbeitung	5
Abb. 4 Landschaftsausstattung (ohne Maßstab)	7
Abb. 5 Wassertouristische Infra- und Angebotsstruktur (ohne Maßstab)	7
Abb. 6 Umfeld des Saale-Elster-Kanals (ohne Maßstab)	8
Abb. 7 Regionales Rad- und Wegenetz des Saale-Elster-Kanals (ohne Maßstab)	8
Abb. 8 LHW-Deichverteidigungsweg bei Ostrau (Richtung Kreypau)	9
Abb. 9 Schwimmsteg Ruderverein Burghausen (Richtung Döllig)	9
Abb. 10 Kanal nahe Straßenbrücke Kötzschau (Richtung Kanalende)	9
Abb. 11 Auszug aus den Schutzgebieten am Kanal und dessen Umfeld (ohne Maßstab)	11
Abb. 12 Einwohner-Marktpotenziale des Saale-Elster-Kanals	11
Abb. 13 Impressionen des Saale-Elster-Kanals: Bestandsweg Kanalsüdseite Döllig (Richtung Günthersdorf); Floßpartie am Bienitz (Richtung Döllig); Böschung auf Kanalnordseite Döllig (Richtung Kanalende)	13
Abb. 14 Impressionen des Saale-Elster-Kanals: Straßenbrücke B181 mit Beschilderung am Sperrbauwerk West; Bestandsweg am Kanal nahe Döllig (Richtung Günthersdorf); Richard-Leisebein-Straßenbrücke in Burghausen (Richtung Döllig)	14
Abb. 15 Schlüsselprojekt Radweg	16
Abb. 16 Handlungsfelder	17
Abb. 17 Projektauswahl	17
Abb. 18 Schleusenruine Wüsteneutzsch	18
Abb. 19 Bestandsweg nahe Nova Eventis (Richtung Döllig)	18
Abb. 20 Lindenauer Hafen mit Speichergebäuden (Richtung Saale-Elster-Kanal)	18
Abb. 21 Regionales Radwegenetz ohne den Saale-Elster-Kanal Radweg	19
Abb. 22 Regionales Radwegenetz mit dem Saale-Elster-Kanal Radweg	20
Abb. 23 Schleusenruine Wüsteneutzsch (Richtung Kreypau)	21
Abb. 24 Feldweg zur Schleusenruine Wüsteneutzsch	21
Abb. 25 Wegweiser zur Schleusenruine Wüsteneutzsch	21
Abb. 26 Regionale Infrastruktur und Radwegenetz mit dem Saale-Elster-Kanal Radweg	22

Abb. 27 Streckenführung Saale-Elster-Kanal Radweg	24
Abb. 28 Umsetzungsschritte zur Streckenführung Saale-Elster-Kanal Radweg	30
Abb. 29 Erlebniskette Saale-Elster-Kanal	32
Abb. 30 Brückenvariante 1: Künftige Gewässerverbindung vom Lindenauer Hafen zum Saale-Elster-Kanal	35
Abb. 31 Brückenvariante 2: Künftige Gewässerverbindung vom Lindenauer Hafen zum Saale-Elster-Kanal	35
Abb. 32 Brückenvariante 3: Künftige Gewässerverbindung vom Lindenauer Hafen zum Saale-Elster-Kanal	35
Abb. 33 Brückenvariante 4: Künftige Gewässerverbindung vom Lindenauer Hafen zum Saale-Elster-Kanal	35
Abb. 34 Standortkonzept Lindenauer Hafen/Verbindung	37
Abb. 35 Standortkonzept Burghausen	38
Abb. 36 Standortkonzept Döllzig Ost	40
Abb. 37 Standortkonzept Döllzig West	42
Abb. 38 Standortkonzept Günthersdorf / Nova Eventis	44
Abb. 39 Standortkonzept Sperrbauwerk West	46
Abb. 40 Standortkonzept Schladebacher Teiche	48
Abb. 41 Standortkonzept Schleusenruine Wüsteneutzsch	50
Abb. 42 Standortkonzept Kreypau - Einmündung Saale	52
Abb. 43 Konzept zur Sportlandschaft Saale-Elster-Kanal	54
Abb. 44 Inliner und Skaterkonzept zur Sportlandschaft Saale-Elster-Kanal	56
Abb. 45 Überblick zu den wasserseitigen Standorten	62
Abb. 46 Modulvorschlag Infopunkte	67
Abb. 47 Gestaltungsvorschlag Infopavillon	68
Abb. 48 Gestaltungsvorschlag Bistropavillon	69
Abb. 49 Vorschlag zum Logo Saale-Elster-Kanal	72
Abb. 50 Vorschlag zum Logo Saale-Elster-Kanal Radweg	72
Abb. 51 Lageplan Variante 1 + 2	73
Abb. 52 Lageplan Variante 3	73
Abb. 53 Konzept – Aufgabenportfolio	74
Abb. 54 Zeitstrahl zur Realisierung des Entwicklungskonzeptes	77
Abb. 55 LHW-Deichverteidigungsweg bei Ostrau (Richtung Bad Dürrenberg)	81

Abb. 56 Kanalende Saale-Elster-Kanal mit Pumpwerk	81
Abb. 57 Saaleeinemündung	81
Abb. 58 Durchlass LHW-Verteidigungsweg	82
Abb. 59 Straßenbrücke Merseburger Straße bei Kreypau	82
Abb. 60 Dorfstraße Wüsteneutzsch nahe Schleusenruine	82
Abb. 61 Schleusenruine Wüsteneutzsch	82
Abb. 62 Feldweg entlang vorprofilierter Kanaltrasse (Richtung B181)	83
Abb. 63 Derzeitiges Kanalende westlich der B181	83
Abb. 64 Eingedeichter Kanal bei Döllig (Richtung Günthersdorf)	83
Abb. 65 Straßenunterführung „Am Kanal“ in Döllig	83
Abb. 66 Deichkrone bei Döllig als „SonnenTerrasse“ (Richtung Günthersdorf)	84
Abb. 67 Ruderstützpunkt in Burghausen (Richtung Döllig)	84
Abb. 68 Eingezäunter Lindenauer Hafen (Richtung Saale-Elster-Kanal)	84
Abb. 69 Eingezäunter Lindenauer Hafen (Richtung Saale-Elster-Kanal)	84
Abb. 70 Eingezäunter Lindenauer Hafen (Richtung Karl-Heine-Kanal)	85
Abb. 71 Bestandssituation am Lindenauer Hafen	85
Abb. 72 Bestandssituation am Lindenauer Hafen	85
Abb. 73 Bestandssituation am Lindenauer Hafen	85

» Alle Abbildungen und Fotos im Bericht wurden von Patrick Wiederanders (ICL), Eric Toussaint (ICL), Ronny Kunde (ICL) und Matthias Wedepohl (Project M) angefertigt.

10 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Rastplätze am SEK-Radweg	26
Tabelle 2 Investitionskosten für den Saale-Elster-Kanal Radweg	27
Tabelle 3 Zusammensetzung des Eigenanteil für die Stadt Leuna	28
Tabelle 4 Standortprofile am SEK-Radweg	32
Tabelle 5 Investitionskostenschätzung Wasserseitige Erschließung des Kanals	64