

► Fertigstellung des Saale-Elster-Kanals

Eine Zusammenfassung und Bewertung des Projektes

Roland Quester ► Stadtrat der Fraktion Bündnis90/Die Grünen ► 5/21/2013

Vorbemerkung Seite 1

Der Saale-Elster-Kanal Seite 2

Das Projekt der Fertigstellung Seite 2

Die wesentlichen Aussagen zum Status Quo Seite 3

Die Erwartungen bei Ausbau des Kanals Seite 4

Die erwarteten Nutzungen des Kanals Seite 5

Die erwarteten Kosten des Kanals und die Finanzierung Seite 8

Naturschutzfachliche und Aspekte der Naherholung Seite 11

Zusammenfassung Seite 11

Fertigstellung des Saale-Elster-Kanals

Eine Zusammenfassung und Bewertung des Projektes

Vorbemerkung

Mit der Stadtratsvorlage V/2851, „*Weiteres Vorgehen nach Vorlage der Touristischen Potenzialanalyse und Betrachtung der Grobvarianten der Trassen des Projektes ‚Anbindung des Saale-Elster-Kanals an die Saale‘*“, wird zum ersten Mal ein politisches Votum zur (Weiter)verfolgung dieses Projektes eingeholt, dass bereits seit mehreren Jahren auf Verwaltungsebene, insbesondere über den Grünen Ring Leipzig, bearbeitet wird.

Der Inhalt der Stadtratsvorlage allein ist jedoch bei weitem nicht ausreichend, um sich eine Vorstellung von dem Projekt, seinen Grundlagen, Rahmenbedingungen, möglichen Folgen und Implikationen sowie der Realisierbarkeit zu machen.

Dies ist nur bei Kenntnisnahme der zugrundeliegenden, umfangreichen Potenzialanalyse möglich, welche die Fraktionen - allerdings erst auf ihre Aufforderung hin - auf CD-ROM zur Verfügung gestellt bekommen haben.

Der Beschlusstext der Vorlage enthält keine explizite finanzielle Verpflichtung der Stadt Leipzig, jedoch ein prinzipielles Bekenntnis zur „*konzeptuellen und ideellen Fortführung des Projektes*“. Schon von daher muss man sich in Anbetracht des personellen wie finanziellen Aufwandes der weiteren Bearbeitung, Organisation und Betreuung des Projektes, bereits heute damit befassen, ob dies überhaupt ein sinnvollerweise anzustrebendes und

realistisches Projekt ist. Nur wenn dies zu bejahen ist, wäre eine Weiterarbeit an dem Projekt zu empfehlen.

Und auch wenn eine Antwort auf die Frage des Ob und Wieviel einer finanziellen Beteiligung Leipzigs an einer baulichen Realisierung der Kanalverbindung derzeit noch spekulativ bleiben muss, sprechen die bisherige Motorfunktion der Stadt(verwaltung) Leipzig(s) für das Projekt und die Aussagen der Potenzialanalyse zur Notwendigkeit der regionalen öffentlichen Finanzierung, schon heute dafür, dass die Realisierung des Kanalprojektes ohne relevanten Beitrag des größten regionalen Akteurs nicht realistisch erscheint.

Nachfolgend sollen die wichtigsten Aussagen zum Kanalprojekt aus den Leistungsphasen 1-4 der Potenzialanalyse zusammengefasst und bewertet werden. Dabei soll und kann nicht auf alle dort thematisierten Aspekte eingegangen werden – zur eigenen Auseinandersetzung und Überprüfung der hier zusammengefassten, wiedergegebenen und ausgesparten Aussagen sei deshalb ausdrücklich auf die Potenzialanalyse selbst verwiesen.

Der Saale-Elster-Kanal

- Dieser wurde als von der Saale abzweigender Stichkanal des sogenannten Südflügels des Mittellandkanals für die Frachtschifffahrt konzipiert.
- Der Kanal und sein Endpunkt Lindenauer Hafen wurden zwischen 1933-43 teilhergestellt.
- Der vorhandene und geflutete Abschnitt zwischen Lyoner Straße in Leipzig und Günthersdorf in Sachsen-Anhalt, ist ein stehendes Gewässer ohne Netzschluss nach Leipzig und zur Saale. Trotzdem ist er formal nach wie vor eine Bundeswasserstraße, die der Bund jedoch bereits in der Vergangenheit wegen Nicht-Bedarfs an die Länder Sachsen / Sachsen-Anhalt abgeben wollte. Diese haben die Übernahme abgelehnt, da sie selber keine Nutzung dafür haben und die Unterhaltskosten von derzeit 150.000 €/a - nicht übernehmen wollten.
- Der nicht geflutete Trassenabschnitt wurde damals auch bereits weitgehend profiliert. Er ist nach 70 Jahren Sukzession heute ein hochwertiger Biotop in einer ansonsten intensiv agrarisch genutzten Landschaft. Er kann aus Naturschutzgründen heute in seinem direkten Verlauf nicht mehr in Anspruch genommen werden.
- Bei Wüsteneutzsch, ca. 2 km vor der Saale, steht die ebenfalls teilhergestellte Schleuse(n-Ruine), die der Überwindung des dort rd. 22 Meter betragenden Höhenunterschieds zwischen Kanal und Saale dienen sollte.

Das Projekt der Fertigstellung

- Es umfasst die Fertigstellung des insgesamt rd. 19 km langen Kanals zwischen Leipziger Gewässernetz und Saale mit:
 - Anschluss des Lindenauer Hafens zum Karl-Heine-Kanal (in Bau) einerseits und zum Altkanal andererseits (Durchstich + Brücke Lyoner Straße) – beide Anschlüsse werden im Projekt nicht weiter betrachtet, sondern als „So-wieso-Maßnahme“ der Stadt Leipzig behandelt,
 - Kanalneubau (+ Sperrtore) zwischen Ende Altkanal westlich Günthersdorf bis zur Saale in direkter Seitenlage zum profilierten und zum Biotop gewordenen Alt-Verlauf und
 - Neubau eines einzigartigen Schiffshebewerks bei Wüsteneutzsch, 2 km vor der Saale, zur Höhenüberwindung.
- Zusätzlich / z.T. unabhängig enthält es
 - den Ausbau wassertouristischer Infrastruktur wie Bootsliche- und Rastplätze,
 - den Ausbau der landseitigen Erschließung, insbesondere des Schiffshebewerks (Straße, Parkplatz, Gastronomie, ...),
 - den kanalbegleitenden und anbindenden Ausbau des Radwegenetzes und
 - die Einrichtung einer Draisinen-Bahn auf der stillgelegten Bahnstrecke Leipzig-Merseburg.

Die wesentlichen Aussagen zum Status Quo

- Das sogenannte Kerngebiet zwischen Leipzig und Saale ist keine Tourismusregion:
 - Es ist *„touristisch betrachtet Grenzgebiet und in der Außendarstellung und Gästewahrnehmung kaum präsent“*
 - *„landseitige touristische Attraktivität ... ist insgesamt sehr gering“*
 - *„Radtourismus kaum entwickelt“*
 - *„wandertouristisch nur schwach frequentiert“*
 - *„Sehenswürdigkeiten von geringer Ausstrahlungskraft“*
 - *„Betten- und gastronomische Kapazität gering“*
 - *„Urlaubsbetrieb im Kerngebiet in keinem nennenswerten Umfang“*
 - *„bislang nur wenige Gründe, einen Ausflug in das Kerngebiet zu machen“*
 - Hinzufragen wäre:

Der Kanal verläuft größtenteils mitten durch landwirtschaftliche Nutzflächen, ohne jegliches Attraktionspotenzial. Er ist im bisher gefluteten Bestand tief eingeschnitten, so dass selbst von Fahrgastschiffen bestenfalls vom Oberdeck in Teilen ein Ausblick in die Landschaft möglich wäre. Deshalb empfiehlt die Studie auch, die Dämme des vorhandenen Abschnittes in Teilen abzutragen. Dies wäre aber überhaupt nur dort möglich, wo der Kanal nicht (wie das im Stadtgebiet Leipzigs der Fall ist) in das Gelände eingeschnitten, sondern in Höhenlage aufgeschüttet wurde. Dies ist aber genau dort der Fall, wo der zu gewinnende Ausblick auf Ackerflächen so gar nicht mit dem konkurrieren kann, was
 - Schiffspassagiere z.B. von der Elbeschiffahrt in Dresden und der Sächsischen Schweiz als ‚Referenzerlebnis‘ im Hinterkopf haben dürften. Negativer Höhepunkt in dieser Hinsicht dürfte die Vorbeifahrt an den großflächigen Parkplatzanlagen von nova I eventis und unter der Bundesautobahn 9 mit ihrer schon auf größere Distanz wahrnehmbaren Lärmabstrahlung sein.
 - Auch die bisherige Nutzung der Gewässer zwischen Leipzig und Saale ist seit Jahren minimal:
 - Der Kanal wird im Bereich Burghausen vom Bundesstützpunkt Rudern des SC DHFK als Trainingsgewässer genutzt und ansonsten nur von wenigen privaten Bootsbesitzern befahren.
 - Die Weiße Elster – Leipzig und die Saale bereits verbindend - wird im Jahresverlauf nur von einigen wenigen Paddlern und vereinzelt, geführten Kanutouren befahren.
 - Auch die wassertouristische Infrastruktur und Nutzung der unteren Saale selbst ist gering.
 - Auf der Saale (z.B. zwischen Halle und potentieller Kanalanbindung bei Kreyppau) müssen mehrere Schleusen durchfahren werden, deren Betriebszeiten die geringe Nutzung wieder spiegeln: Feste Betriebszeiten gibt es dort nur zwischen 1. Mai bis 15. Oktober und nur von Freitag bis Sonntag sowie Feiertags (<http://wtg.vivawasser.de>)
-

- Die Saale hat zudem in den Jahren 2001-2008 durchschnittlich nur zwischen 100 und 196 Tagen im Jahr ausreichend Wasser geführt, um das Befahren mit Fahrgastschiffen zu ermöglichen: d.h., es war an 31% der Tage zwischen 1.4.-31.10. eines Jahres keine Fahrgastschiffahrt möglich. Dies betrifft insbesondere die wassertouristisch relevanten Sommermonate. Durch den Klimawandel wird längerfristig mit einer Verschärfung der Situation gerechnet. Die Konsequenz ist bereits seit Jahren: *„Aufgrund der Wasserstände sind fast nur Sportboote unterwegs.“* (Focus, 2008, über einen Saaleschleuse-Wärter in Calbe)
- Der männliche Bevölkerungsanteil mit eigenem Motorboot liegt in der Region mit 0,09 % deutlich unter dem Bundesdurchschnitt von 2 %; viele Boote von Eigentümern aus der Region haben ihren Liegeplatz zudem im Potsdam/Brandenburger Revier.
- Für eine zukünftige Gewässernutzung bei einer Verbindung Saale / Leipziger Gewässer gilt:
 - Eine stärkere Nutzung der vorhandenen Verbindung zur Saale über die Weiße Elster/Neue Luppe ist u.a. wegen naturschutzrechtlicher Restriktionen nur eingeschränkt und auch nur für muskelbetriebene Boote möglich; die Verbindung ist darüber hinaus auch wegen zu geringer Wasserstände nicht für Fahrgastschiffe befahrbar.
 - Eine Nutzung einer (fertiggestellten) Kanalverbindung für die Frachtschiffahrt ist schon seit Jahrzehnten nicht mehr wirtschaftlich realistisch, auch die Saale sollte durch den Bund man-

gels Verkehrsbedeutung bereits zur „Restwasserstraße“ herabgestuft werden. Ein Interesse und eine Finanzierung auf Bundesebene können und müssen damit ausgeschlossen werden.

- Eine Verbindung für den Wassertourismus, die den vorhandenen Kanalabschnitt mit einem schienengebundenen Landtransport von Booten und Schiffen über den fehlenden Kanalabschnitt kombiniert, wird in der Studie - aus nachvollziehbar dargestellten Gründen - ausgeschlossen.

Die Erwartungen bei Ausbau des Kanals

- Als Folge des Kanalausbaus erwartet die Potenzialanalyse vor allem:
 - *„erhebliche direkte und indirekte Effekte für den Übernachtungstourismus und den Tagestourismus“* ,
 - für *„motorisierten Wasserwander- und Bootstourismus“* und die
 - *„Fahrgastschiffahrt“* , weil dann
 - *„Leipzig als attraktiver Zielpunkt“* erreicht werden kann. Trotzdem gilt dies nur
 - *„bei Realisierung eines Schiffshebewerkes“* als architektonisch herausragendes *„touristisches Top-Highlight im gesamten mitteldeutschen Raum“* , dass auch
 - in erheblichem Maße landseitigen Tourismus generieren soll.

Die erwarteten Nutzungen des Kanals

- **Keine relevante Nutzung durch Paddler:**
„Wie schon deutlich gemacht wurde, weist der Kanal aufgrund seines schnurgeraden Streckenverlaufs und der durch die Eindeichung stark eingeschränkten Fernsicht für die große Mehrheit der Kanuten ein wenig attraktives Streckenprofil auf. Daran ändert letztendlich auch die damit erreichte Gewässerverbindung zwischen Saale und Leipzig wenig, denn im Kanutourismus gilt im besonderen Maße der Satz ‚der Weg ist das Ziel‘. Wenn der Weg unattraktiv ist, kann dies auch nicht durch ein attraktives Ziel kompensiert werden. Vor diesem Hintergrund sind bei realistischer Betrachtungsweise keine nennenswerten kanutouristischen Effekte ... zu erwarten.“
- **Nutzungsrelevant: motorisierte Privatboote regionaler Eigner**
(angenommener Anstieg der Quote von 0,09 [300 Boote] auf 1 % [3.300 Boote], bei „durchschnittlichen Anschaffungskosten von 26.000 €“; Liegeplatz nötig – „durchschnittliche Herstellungskosten 15.000 €“; Betrieb nur bis/ab Lindenauer Hafen zulässig)
- **motorisierte Privatboote aus dem Berlin-/Potsdam-/Brandenburger Raum und motorgetriebene Charterboote**
(Nutzung hauptsächlich in der Urlaubszeit; nur bis/ab Lindenauer Hafen)

Es wird ausgeführt: Mehr als drei Viertel aller Charterkunden seien zwischen einem Tag und einer Woche unterwegs, Privateigentümer sogar durchschnittlich mehr als zwei Wochen, bei Tagesetappen zwischen 50 und 100 km.

Für Gewässer, die sich als Zielrevier für den motorisierten Bootsverkehr profilieren wollen, sei vor dem Hintergrund des Distanzverhaltens die Gesamtlänge ein wichtiges Verkaufsargument. Ein Ausbau des Kanals hätte eine Gesamtlänge des befahrbaren Wasserwanderweges von 147 km zur Folge (Saale von der Elbe bis Leuna sowie Elster-Saale-Kanal), mit Hin- und Rückweg knapp 300 km:

„Damit weist das Revier in Bezug auf das Längenprofil chartergeeignete Bedingungen auf, wäre aber auch für Eigner interessant. Allein die Verlängerung der befahrbaren Strecke ist aber nur ein Attraktivitätsgewinn. Viel entscheidender sind die qualitativen Effekte, die mit der wasserseitigen Erschließung der Stadt Leipzig erzielt werden. Die Einbindung von Leipzig hätte eine signifikante Aufwertung der Landgangattraktivität zur Folge ... Attraktive (Etappen)Ziele sind ... zusätzlich zum Naturerlebnis ein wichtiges Attraktionsmerkmal mehrtägiger Touren [für den motorisierten Wasserwandertourismus].“

Und:

„Mit der Kanalverbindung würden sich für Halle und Leipzig vollkommen neue Perspektiven für einen Besuch der beiden Großstädte im Verständnis von Städte- und Kultururlaub mit dem Boot auftun. Nur mit einer solchen Marktpositionierung lassen sich in der notwendigen Abgrenzung zum Gewässersystem in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern überregional Wettbewerbsvorteile erzielen, denn in Punkto Gewässerslänge und Naturerlebnis besitzt das Revier auch mit der Kanalverbindung klare Wettbewerbsnachteile.“

Meine Einschätzung:

Abzüglich der 19 km Kanal, stehen heute bereits auf der gegenüber dem Kanal landschaftlich attraktiveren Saale 128 km der 147 km zur Verfügung – die jedoch kaum genutzt werden. Der zusätzliche Längeneffekt ist gering, die zusätzliche Strecke landschaftlich unattraktiv.

Ebenso bleibt das Manko der Ein-Linienverbindung bestehen, d.h., es muss als Rückweg dieselbe Strecke des Hinweges absolviert werden, was Wasserwanderer meiden. Ein geeignetes Längenprofil kann daher nach wie vor nicht erkannt werden, zumal die bescheidene Gesamtlänge auch nur dann erreicht wird, wenn sie von Endpunkt (Barby) zu Endpunkt (Leuna) zu Endpunkt (Leipzig) und zurück befahren würde – eine wenig praxistaugliche Annahme.

Der Attraktivitätsgewinn durch die Erreichbarkeit Leipzigs wird ebenfalls für nicht ausreichend signifikant erachtet, da a) attraktive Ziele nur zusätzlich zum Naturerlebnis Relevanz haben, b) mit dem Motorboot nur der Lindenauer Hafen, die Peripherie Leipzigs erreicht werden kann, an dem keine Leipzig-Tourismustypischen Ziele liegen und diese c) besser und schneller mit normaler Anreise per Bahn, Bus, PKW erreicht werden, was sich regional durch den City-Tunnel noch einmal weiter verbessern wird.

Das Interesse von Leipzig-Besuchern auch Halle zu besuchen, scheint zudem wenig ausgeprägt: In der Leipzig-Besucherbefragung 2012 gaben von den Leipzig Besuchern als weiteres Nebenreiseziel nur 7% Halle an, aber 47 % Dresden. Auch Berlin,

Erfurt und Wittenberg rangierten noch vor Halle.

Das sich die Anzahl von Motorbooten regionaler Eigner mit ständigem Liegeplatz in der Region durch den Kanal gegenüber heute, laut Studie, verelffachen würde (von 300 auf 3.300), scheint ebenfalls ein wenig begründeter Optimismus: wer in der Region wohnt und Leipzig einmalig besuchen will, wird sich dafür kein Motorboot anschaffen, wer dies regelmäßig tun möchte, wird dafür wohl eher nicht wiederholt die zeitaufwändige Bootsahrt über einen mäßig attraktiven Kanal mit Endstation Lindenauer Hafen wählen.

Für den motorisierten Bootstourismus, der aus entfernten anderen Revieren (NRW, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern) in das hiesige Revier vorstoßen würde, sieht auch die Studie auf Grund von Entfernung sowie schwierig schiffbarer und in Gegenströmung zu befahrender Elbe, wenig Potential.

Mehr Potential sieht sie dafür im näheren Berliner und Brandenburger Raum. Relativ ist dies auf Grund der größeren Nähe sicher richtig, eine signifikante Größenordnung aber wohl auch eher unwahrscheinlich: Nicht umsonst liegen heute andersherum viele Boote hiesiger Eigner mit ständigem Liegeplatz in den zur Erholung attraktiveren und vielfältigeren Potsdamer und Brandenburger Gewässern und es findet von dort über die Elbe zur Saale praktisch kaum Motorboottourismus statt.

- **Fahrgastschifffahrt als Linienverkehr, Charterverkehr, Eventverkehr**
(bedingt durch das Maß der Saaleschleusen max. Schiffsgrößen 45 m x 5,1 m x 1,5 m, nur bis/ab Lindenauer Hafen)

Die Studie sieht hier vor allem Potentiale in einer regelmäßigen Linienverbindung Merseburg-Leipzig, die *„insbesondere an den Wochenenden sehr stark frequentiert sein dürfte“*. *„Ein weiterer Potenzialansatz liegt in speziellen Einkaufs-Erlebnisfahrten zum Einkaufszentrum nova I eventis.“* Von besonderer Bedeutung wären jedoch *„Kurzfahrten auf dem Kanal im Zusammenhang mit der Höhenüberwindung“* – sprich: Fahrten, die stattfinden, um die Passage eines möglichst spektakulären Schiffshebewerkes zu erleben. Als Beispiele werden die Schiffshebewerke in Lüneburg und Niederfinow mit 1.000 bzw. 1.200 Fahrten und geschätzten 100.000 Passagieren/Jahr aufgeführt. Diese Werte seien auch am Elster-Saale-Kanal *„durchaus realistisch“*.

Meine Einschätzung:

Auch hier ist zu hinterfragen, wie groß ein sicherlich vorhandenes Fahrgastpotential tatsächlich ist: Nutzer (Merseburg-Leipzig) müßten zuerst nach Merseburg reisen und haben dann eine rd. Dreistündige, auf dem Kanal weitgehend unattraktive und allein von der Passage des Schiffshebewerkes gekrönte Schiffspassage nach Leipzig vor sich, um hier an der Peripherie im Lindenauer Hafen anzulanden. Da es hier in fußläufiger Distanz keine touristisch relevanten Attraktionen gibt, heißt es umsteigen auf die Straßenbahn oder weiteres Sitzen in kleineren Booten, die das Leipziger Gewässernetz befahren können und dürfen. Die Rückreise ist gleich aufwändig oder al-

ternativ von Leipzig aus mit der Bahn mit mindestens einmaligem Umsteigen (Leipzig – Halle – Merseburg) verbunden. Eine ausgesprochen vielfältige Wege- und Verkehrsmittelkette mit hohem Koordinierungs- und Zeitaufwand. In Gegenrichtung dürfte das Interesse noch begrenzter sein: der Merseburger Dom ist wohl für nur einen kleinen Teil der Leipziger ein ausreichendes Ziel für eine Tagestour mit dem Schiff. Die wasserstandsbedingten Beschränkungen der Fahrgastschifffahrt auf der Saale an fast einem Drittel der Saison-tage, ist dabei noch nicht berücksichtigt. Das größte Potential könnten demnach tatsächlich Fahrten zur reinen Höhenüberwindung haben: Ein kurzes Stück Saale- und Kanalfahrt mit Nutzung des Schiffshebewerkes bei Wüsteneutzsch als Attraktion. Abgesehen davon, wie groß hieran eigentlich das spezifische Interesse Leipzigs ist, ist die grundsätzliche Frage, worin der Sinn eines Bauwerkes liegt, das weniger Zweck als Selbstzweck hat? Im Unterschied z. B. zum Schiffshebewerk Niederfinow, das bis 1934 zur Realisierung der Güterschifffahrt errichtet wurde und bis heute diesem Zweck dient (2009 begann der Bau eines neuen, größeren Hebewerkes, um größere Schiffe und bis zu 4,4 Mio. Gütertonnen Fracht im Jahr bewegen zu können) und bei dem sich die heutige touristische Attraktion zusätzlich aus dem realen Bedarf ergibt, hätte ein erst neu zu bauendes Schiffshebewerk Wüsteneutzsch die Hauptfunktion, ein Event zu sein und dadurch überhaupt erst Nutzung zu generieren. Praktisch eine Fahrattraktion eines Vergnügungsparks, nur in diesem Falle öffentlich finanziert und unterhalten – samt der auch landseitig nötigen Infrastruktur, um in einem ansonsten touristisch attraktionsfreien Raum

im wesentlichen stundenweise (PKW-orientierte) Schaugäste anzuziehen. Und um auch darauf einzugehen: ein Angebot von Einkaufsfahrten nach nova I eventis - unterstellt, es gäbe dafür überhaupt eine Nachfrage - wäre ganz sicher nicht im Interesse von Leipzig, Halle und den anderen Mittelstädten der Region.

- **Flusskreuzfahrten**
(Schiffsgrößen entsprechend Fahrgastschiffahrt begrenzt, nur bis/ab Lindenauer Hafen)

Auf Basis einer telefonischen Befragung von Reedereien zur „*prinzipiellen Einstellung/Bereitschaft zur Entwicklung solcher Angebote*“, wurde für Fahrten auf der Saale nach Leipzig „*grundsätzlich*“ ein „*großes Interesse*“ ermittelt. Es „*wurden dabei noch keine spezifischen nautischen Gegebenheiten erörtert (Schleusenmaße etc.)*“.

Meine Einschätzung:

Für ein frühestens in 15 Jahren zu realisierendes Angebot und ohne Rahmendaten kann sicher nur ein allgemeines und damit praktisch nicht belastbares Interesse ermittelt werden. Die in der Studie aufgeführten aktuellen Realitäten lassen eher keine signifikante Nutzung für Flusskreuzfahrten erwarten: die heute die Elbe befahrenden Kreuzfahrtschiffe sind bereits doppelt so groß wie die Saaleschleusen zulassen, auf der Saale wurden daher bisher auch nur „*vereinzelt ... kleinere Kabinenschiffe gesichtet*“, es sind derzeit überhaupt deutschlandweit (!) nur „*5 Schiffe dieser Maße bei Reedereien vorhanden*“ und der Trend geht generell aus wirtschaftlichen Gründen zu größeren Einheiten.

Die erwarteten Kosten des Kanals und die Finanzierung

- Prognostiziert werden 151 Mio. Euro Gesamtkosten:
 - 39 Mio. für Wasserbau
 - 38 Mio. für das Schiffshebewerk
 - 29 Mio. für Straßen-, Wegebau, Ingenieurbau, Grunderwerb und Naturschutz
 - 45 Mio. für wasserseitige Infrastruktur (Häfen, Liegeplätze)
- Dazu kämen prognostizierte jährliche Unterhaltungskosten von 1,1 Mio. Euro.
- Während einerseits ausgeführt wird, mit der Studie lägen „*erstmalig belastbare*“ Aussagen zu den Kosten des Projektes vor, wird gleichzeitig betont, sie sei keine Wirtschaftlichkeitsberechnung.
- Den Investitions- wie den Unterhaltungskosten wird eine „*regionale Wertschöpfung*“ gegenübergestellt, die einen bestimmten Anteil der Kosten annimmt die in der Region verbleiben, woraus wiederum eine regionalwirtschaftliche Legitimation bzw. Sinnhaftigkeit des Projektes geschlußfolgert wird.
- Da der Bund kein Nutzungsinteresse des Kanals als Wasserstraße mehr hat und sich eine private Investition nicht rentiert, müßte die Finanzierung aus der Region erfolgen: „*Ein privatwirtschaftliches Engagement mit dem Ziel einer Rendite bzw. Kapitalverzinsung kann unter den beschriebenen Bedingungen ausgeschlossen werden. Dies bedeutet in der Konsequenz, dass ein öffentliches Engagement für die Finanzierung / Realisierung des Kanals un-*

verzichtbar ist. In der bisherigen Berechnung noch unberücksichtigt geblieben ist die Einbeziehung von Kapitalkosten. Realistischerweise muss davon ausgegangen werden, dass die Investition zumindest in Teilen durch Kredite finanziert werden muss. Damit entstehen Kapitalkosten, die in der Folge zu höheren laufenden Kosten (Unterhaltungskosten) führen. Ausgehend von einer angenommenen Kredithöhe von 60 Mio. €, einem Zinssatz von 5 % und einer Laufzeit von 30 Jahren würden im Jahr Mehrkosten in Höhe von etwa 4 Mio. € für Zins und Tilgung entstehen.“

Meine Einschätzung:

Die Kosten stellen mit Sicherheit im besten Falle eine untere Größenordnung tatsächlicher Kosten dar.

Insbesondere auf der Ebene der derzeit nur prinzipiellen Projektebene ist es nötig, nicht mit Kostenangaben von - Genauigkeit suggerierenden - Endwerten zu operieren, sondern mit Kostenkorridoren und Sensitivitätsanalysen, um die Bandbreite möglicher Kosten je nach Eintreffen unterschiedlicher Eingangsannahmen darzustellen.

Nimmt man z.B. an, dass die Kosten des Hebewerkes nicht die des Durchschnitts anderer Hebewerke sind (37,9 Mio.), sondern, da ein architektonisches „Highlight“ mit Alleinstellungsmerkmal geschaffen werden soll, eher an den Kosten des jüngsten Hebewerks Falkirk Wheel zu orientieren sind + einer Kostensteigerung von je 3% über nur 10 Jahre, die bis zu einer Realisierung mindestens vergehen würden, ist man nur für diese Position bereits bei 60,2 Mio. Euro: ein Plus von über 50% gegenüber dem jetzigen Ansatz.

Generell wären die Baukosten mit einem Index der Preissteigerung über den erwarteten Realisierungszeitraum von 10-15 Jahren anzusetzen und mit einem allgemeinen Zuschlag zu versehen: in anderen Ländern ist dies z.B. bei Großprojekten mittlerweile für die Unschärfe der frühen Projektierungsphase in Höhe von 40% vorgeschrieben. Und im eigenen Land geschaut: bei der Hamburger Elbphilharmonie, dem Flughafen Berlin-Brandenburg oder dem City-Tunnel Leipzig wäre man über nur 40% Mehrkosten gegenüber der Ursprungsplanungen (die um ein vielfaches genauer waren als diese Studie) ausgesprochen froh.

Nicht zuletzt: der Kanalausbau wurde vor 20 Jahren in einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung von PLANCO zum Saaleausbau bereits mit Kosten von umgerechnet 215 Mio. Euro veranschlagt. Diese galten zwar für einen größeren Querschnitt, dafür aber ohne die tourismusbedingten Infrastrukturaufwendungen und mit damaligen Baupreisen.

Deutlich wurde zudem bereits in der Studie selbst, dass die Kosten nicht unwesentlich von der Finanzierungsform abhängen: Müssen die Investitionskosten wie angenommen zu einem erheblichen Anteil über Kredite finanziert werden, haben sie sich über den Zins in der Kreditlaufzeit schnell verdoppelt.

Der Kreditfähigkeit der regionalen kommunalen Akteure, insbesondere auch vor dem Hintergrund der im relevanten Zeitraum massiv zurückgehenden Transfermittel aus der EU und des Solidarpaktes der Bundesrepublik, soll hier gar nicht konkreter nachgegangen werden – sie dürfte tendenziell eher ab- als zunehmen.

Es genügt, sich die Schwierigkeit aktueller Investitionen in die Infrastruktur schon vorhandener touristischer (Gewässer-)Projekte sehr viel geringeren Umfangs anzusehen, die ohne Fördermittel nicht angefaßt oder wo eine Veränderung der kommunalen Selbstbeteiligung von 10 auf 25 % nicht mehr gestemmt werden kann: von der Verbindung des Zwenkauer Sees mit dem Cospudener See über den Harthkanal (ein einstelliger Millionenbetrag) über die im Stadtrat umstrittenen Kosten der Erschließung des Lindenauer Hafens, wo es nur um 3,8 Mio. Eigenmittel und ein Grundstücksvermarktungsrisiko ging, bis zur Schwierigkeit Großpösnas, eine Erschließung des Störmthaler Ufers von 2,5 Mio. Euro ohne Förderung von mindestens 1 Mio. zu realisieren, die es mittlerweile nur noch für touristische Übernachtungsangebote gäbe.

Nicht zuletzt soll in diesem Zusammenhang auf den „Argumentationskniff“ verwiesen werden, die Investitions- und Unterhaltungskosten (der öffentlichen Hand) auf der Gegenseite großenteils als regionale Einnahmen (z.B. von Bootsvermietern, Gastronomie, Handwerks- und Baubetrieben) wieder gutzuschreiben.

Zum Ersten: Wenn „die größten gewässerbezogenen tourismuswirtschaftlichen Effekte durch Neuverkehre aus der Region bzw. dem regionalen Umfeld bewirkt [werden]“, entstehen die regionalen Einnahmen vor allem durch Ausgaben der Regionsbevölkerung. Dies kann jedoch nur in dem Umfang regionalwirtschaftlich gutgeschrieben werden, wie sie ansonsten außerhalb der Region getätigt werden würden: wer dann z.B. statt des Schiffshebewerks in Niederfinow das in Wüsteneu-

tzsch besucht, gäbe sein Geld dann in der Region statt außerhalb aus. Wer jedoch an einem Wochenende nur den Besuch des Leipziger Zoos, des Markkleeberger Kanuparks oder den Halleschen Stadtbesuch gegen eine Fahrt zum Schiffshebewerk tauscht, verändert die regionale Wertschöpfung nicht.

Zum Zweiten: Auch für die öffentlichen Investitionskosten gilt, dass sie nur dann und in dem Umfang als regionalwirtschaftlicher Nutzen diesem Projekt gutgeschrieben werden können, wenn alternativ mit den öffentlichen Mitteln zu realisierende Investitionen zu einem geringeren Teil in der Region verbleiben würden.

Die regionalwirtschaftlichen Effekte sind also nicht (allein) aus den Kosten und induzierten Ausgaben des Kanalprojektes ermittelbar, sondern nur in der Differenz des Vergleichs mit dem anderweitig möglichen Einsatz der öffentlichen Gelder (was auch für Fördermittel gälte) und des privaten Ausgabeverhaltens. Und somit gilt für die wirtschaftliche Betrachtung des Kanalprojektes ganz generell, was in der Potenzialanalyse selbst steht:

„Die Frage, ob der Kanalausbau aus wirtschaftlicher Sicht empfohlen werden kann, lässt sich gleichwohl allein aus fachlicher Sicht nicht eindeutig beantworten. Eine wirtschaftliche Bewertung der beschriebenen regionalwirtschaftlichen Effekte ist nur im regionalen Gesamtkontext möglich und abhängig von der politisch gewollten Ziel- und Schwerpunktsetzung für die Regionalentwicklung. Vor dem Hintergrund der regionalen finanziellen Ressourcen und ggf. alternativer Schwerpunkte lautet die Schlüsselfrage deshalb: ‚Wie viel ist der Kanalausbau der Region wert?‘“

Naturschutzfachliche, sportliche und Aspekte der Naherholung

Der Kanal durchschneidet und tangiert im Bestand wie im Neubauabschnitt verschiedene ausgewiesene wie geplante Naturschutzgebiete mit unterschiedlichem Schutzstatus und z.T. hochwertiger Gebietsausstattung von Flora und Fauna. Eine Genehmigungsfähigkeit eines rein freizeittouristischen Zwecken dienenden Bauwerkes muss u.a. vor dem Hintergrund der Genehmigungspraxis bereits einfacher Infrastrukturen, wie z.B. Radwege in FFH-Schutzgebieten, als sehr fraglich angesehen werden, zumal sich auch bereits mehrerer Umweltvereine in Leipzig entsprechend kritisch und ablehnend zu diesem Vorhaben geäußert haben (siehe hierzu insbesondere die detaillierte Stellungnahme des Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V.)

Insbesondere zwischen dem Lindenauer Hafen und Dölzig ist der Kanal in Teilen gesäumt von nur wenige Meter entfernt anliegenden Kleingartenanlagen, Wochenendgrundstücken und Wohnbebauung. Heute ist der Kanal dort eine Idylle vor allem für Spaziergänger und Angler und praktisch ohne Lärmbelastung für das Umfeld. Eine Akzeptanz dauerhaft vom Kanal ausgehenden Boots- und Schiffsmotorenlärms, gerade in den Sommermonaten, dürfte bei der Mehrzahl der Anlieger und Erholungsnutzer nicht vorhanden und auch hier erhebliches Konflikt- und Widerstandspotential zu erwarten sein.

Der Bundesstützpunkt Rudern des SC DHFK liegt am Kanal in Burghausen und profitiert von dieser hier einzigartigen Situation eines bisher praktisch unbefahrenen und geradlinigen Gewässers ausreichender Breite. Ein allgemeiner Motorbootverkehr dürfte damit nicht vereinbar sein.

Zusammenfassung

- Der Kanal ist keine unglücklich unvollendet gebliebene „Vision“ unserer Vorfahren, sondern eine rein für den Güterverkehr geplante Wasserstraße, für die es seit Jahrzehnten keine Notwendigkeit mehr gibt und die aus diesem Grund unvollendet blieb.
- Die Kernregion zwischen Leipzig und Saale ist im Kanalverlauf keine touristisch in irgendeiner Form relevante Gegend, sondern im wesentlichen Ackerland. Es erscheint nicht zielführend, die Bemühungen und Kapazitäten für eine touristische Weiterentwicklung Leipzigs und seines Umlandes dahin zu lenken, wo im Vergleich die geringsten Potentiale zu heben sind.
- Die erwarteten touristischen Nutzungen sind im Wesentlichen regionaler Natur. Leipzig ist aber aus der Region mit Bahn, Bus, PKW und (eingeschränkt) Rad sehr gut erreichbar, die Nutzung der touristischen Sehenswürdigkeiten und Freizeitangebote findet über diese Verkehrswege in großem Umfang und für die Nutzer sehr flexibel statt. Eine zusätzliche Erreichbarkeit über den (wesentlich zeitaufwendigeren) Kanal per Boot / Schiff, generiert daher nur bedingt zusätzliche touristische Besuche, sondern wohl eher nur einen anderen Anreiseweg.
- Die Nutzung ist praktisch als rein motorbetriebene Schiffsnutzung zu erwarten, bei durchschnittlichen Anschaffungskosten privater Motorboote von 26.000 Euro und durchschnittlichen Liegeplatzinvestitionen von 15.000 Euro. Die Beförderung privaten Motorbootverkehrs für kleinste Bevölkerungsgruppen ist nicht zu erwarten.

rungskreise mit hohen öffentlichen Investitionen sollte jedoch kein Ziel sein.

- Auch die Erzeugung größeren landseitigen motorisierten Individualverkehrs zu einem ansonsten im Niemandsland liegenden Schiffshebewerk Wüsteneutzsch, ist kein erstrebenswertes Ziel. Der bereits erreichte Modal Split in der Freizeitmobilität der Leipziger Bevölkerung, in dem mittlerweile das umweltfreundliche Fahrrad dominiert, und der Ausbau der ÖPNV-Erschließung insbesondere der Seen im Umland, sollten als Zielrichtung gefördert werden. Zur touristischen Radverkehrsinfrastruktur liefert die Studie auch wertvolle Anregungen, die weiter verfolgt werden sollten.
- Die Potentiale der Fahrgastschiffahrt sehe ich als begrenzt an. Auch die Studie sieht den Frequenzbringer nicht im Kanal selbst oder den Orten, die er verbindet, sondern in einem spektakulären Schiffshebewerk kurz vor der Saale sowie eines wasser- wie landseitigen Tagestourismus dorthin, mit dem Ziel, das Schiffshebewerk zu erleben. Damit dreht sich praktisch der Zweck um: Das Hebewerk ist nicht so sehr Zweck, um die Gewässerverbindung zu ermöglichen, wie nun die Gewässerverbindung zum Zweck wird, das Hebewerk befahren zu können. Das ist wohl nicht Sinn einer öffentlichen Investition.
- Die Ankunft im Lindenauer Hafen ist für einen touristischen Besuch Leipzigs – insbesondere auch im Vergleich mit der Anreise per Bahn zur Innenstadt oder dem PKW zu jedem beliebigen Punkt in Leipzig – unattraktiv, da hier keins der touristischen Ziele Leipzigs in fußläufiger Entfernung liegt.
- Dies wird zu einem Druck führen, eine entsprechende „Vision“ ist bereits formuliert, auch die Gewässer vom Lindenauer Hafen stadteinwärts und bis in die Seen des Südraums für Motorboote freizugeben, um nun wiederum die erhebliche Investition des Kanals „in Wert“ zu setzen. Dies ist zum Erhalt der Naherholungs- und Naturqualität des innerstädtischen Gewässernetzes, das heute bereits an Belastungsgrenzen kommt, jedoch strikt abzulehnen.
- Die bisher errechneten Kosten von bereits 151 Mio. Euro liegen deutlich unter den realistischer Weise zu erwartenden Kosten. Eine regionale Finanzierung der öffentlichen Hand ist weder darstellbar noch, vor dem Hintergrund anderer touristischer wie allgemeiner Finanzierungsnotwendigkeiten, sinnvoll.
- Die ausgewiesene regionale Wertschöpfung ist bereits methodisch mit grundsätzlichen Mängeln behaftet, eine standardisierte Nutzen-Kosten-Analyse versucht sie erst gar nicht abzubilden. Sie kann generell nicht alleine Projektbezogen, sondern nur im Vergleich mit anderen potentiellen öffentlichen Investitionen erstellt werden.
- Aus der Sicht des Naturschutzes ist eine Realisierbarkeit, d.h. eine Genehmigungsfähigkeit des Projektes, vor sehr hohe Hürden gestellt.
- Eine Weiterverfolgung des Projektes sollte aus den aufgeführten Gründen nicht erfolgen. Die vorhandenen personellen wie finanziellen Kapazitäten sollten zur Weiterentwicklung relevanter, regionaltouristischer Schwerpunkte verwendet werden.