

Stellungnahme zur Entwicklung des Saale-Elster-Kanals (SEK)

Die Leipziger Stadtverwaltung beabsichtigt die Anbindung des Saale-Elster-Kanal (SEK) zum Lindenauer Hafen sowie weitere Maßnahmen zur Entwicklung des Saale-Elster-Kanals und hat hierzu verschiedene Vorlagen in den Stadtrat eingebracht. Die BUND Regionalgruppe nimmt hiermit Stellung zu den Vorlagen und gibt Empfehlungen für die demokratischen Fraktionen im Stadtrat.

Wir möchten davon abraten, den SEK-Durchstich im Vorgriff der anstehenden Fortschreibung des WTNK (Aufstellungsbeschluss [VII-DS-00234](#)) zu forcieren oder gar festzulegen.

Grundsätzlich ist es nachvollziehbar, den Lindenauer Hafen an den SEK anzuschließen. Seit Jahren treibt das ASG dieses, durchaus spannende Thema mit reichlich Ressourcen und Personal voran. Nach unserer Einschätzung besteht das Problem jedoch in der **unklaren Legitimation und unzureichenden Entscheidungsgrundlagen**. Es liegen weder ein Beschluss zur Fortschreibung des wassertouristischen Nutzungskonzepts (WTNK) noch belastbare Angaben zu Auswirkungen, Aufwendungen und Priorisierung im Kontext mit weiteren WTNK-Projekten vor. Auch der aktuelle [Verwaltungsstandpunkt](#) bleibt hier vage.

Die Vorlage wirft dabei grundsätzliche Fragen auf, die insbesondere vor dem Startschuss großer WTNK-Projekte zu klären sind: Welche Gewässerentwicklungen sind im Leipziger Raum an welcher Stelle mit welchen Konsequenzen und Wechselwirkungen "zielführend" möglich? Welche naturräumlichen und wasserwirtschaftlichen Ziele und Verpflichtungen sind dabei künftig maßgebend? Welche "wassertouristische Nutzung" passt mit den Bedürfnissen einer nachhaltigen Stadtentwicklung und Naherholung zusammen. Welche Aufwendungen wollen und können sich Stadt und Region leisten? Zu diesen Fragen hat der BUND bereits Position bezogen und Vorschläge unterbreitet (Siehe auch unser Vortrag [„Das Verfahren zur WTNK – Fortschreibung aus Sicht der Umweltverbände“](#)).

Wir werden sehen, ob und wie das laufende WTNK-Verfahren diese Fragen beantwortet. Dabei ist die Federführung der Gewässer- und Auenentwicklung gegenüber dem WTNK bereits jetzt [Beschlusslage](#). Bis die Auenkonzepte bzw. abgeleitete Gewässerentwicklungskonzepte vorliegen, sollten deshalb **zunächst die unstrittigen Maßnahmen des bestandsnahen, "kleinen" WTNK** erfolgen. Das sind neben zahlreichen kleinen Maßnahmen (Rastplätze, Stege, Umtrageeinrichtungen) mit der vollständigen Offenlegung des Elster- und Pleißemühlgrabens (ohne Anschluss zur Parthe) und dem Neubau des Stadthafens anspruchsvolle Vorhaben, die viele Jahre in Anspruch nehmen und die Wasserstadt Leipzig prägen werden.

Die Diskussion zu weiteren Maßnahmen, wie dem SEK-Durchstich, empfehlen wir im Rahmen des WTNK- und Auenentwicklungskonzept-Verfahrens zu führen und zunächst die erforderlichen Entscheidungsgrundlagen umfassend beizubringen. Aus unserer Sicht ist dann **durch den Stadtrat eine Priorisierung** der Mittel vorzugeben. Hierbei müssen, auch angesichts begrenzter Ressourcen, wasserwirtschaftliche bzw. gewässerökologische Pflichtaufgaben Vorrang vor reinen Gewässertourismus- oder Stadtgestaltungsprojekten (Kür) haben. Natürlich sind bei allen Projekten Synergieeffekte für die wassersportlichen Nutzungen zu berücksichtigen.

Der Kanal-Durchstich ist nicht nur hinsichtlich künftiger Bootsverkehre mit dem Leipziger Gewässersystem verknüpft. Eine wasserrechtliche Genehmigung müsste sich auch mit der **Wasserspiegeldifferenz** (ca. 30 cm) zwischen SEK und Stadelster auseinandersetzen. Eine Absenkung des städtischen Gewässersystems ist ebenso wenig trivial, wie eine etwaige Auffüllung des Kanals, dessen Dichtung dann höher beansprucht wird. Mit Blick auf Kosten und Zuständigkeit dürfte insbesondere die **bautechnische Standsicherheit und Nutzungsdauer** des SEK eine zentrale Frage sein, wie die weitere Kanalzukunft einzuschätzen ist. Zudem wäre vorab zu klären, wie der Kanal-Durchstich auf das **Leistungssportzentrum Burghausen** wirkt und welche Optionen dann tatsächlich zur Verfügung stehen. Eine Verlegung des Ruderzentrums ins Elsterbecken, wie im Sportprogramm 2024 als Aufgabe des Freistaates beschrieben, dürfte höchst unwahrscheinlich sein.

Deshalb werben wir beim SEK für eine **schrittweise Entwicklung und Evaluierung** als Naherholungsgebiet. Bereits der erste Schritt, die „Inwertsetzung“ als Sportkanal ohne schiffbare Verbindung [1], wird kontrovers reflektiert. Einerseits bietet der **geplante Radweg** ([VII-DS-02330](#)) wichtige Verknüpfungen und Aktivitäten für Alltag, Sport und Freizeit im Leipziger Westen. Andererseits ist der Asphalt-Wegebau anstelle eines Naturpfades abschnittsweise mit Eingriffen in den Gehölzbestand verbunden. In der Gesamtbilanz überwiegen für uns jedoch die Vorteile. Die Investitionen in eine solche **Aktivachse und Vernetzung bis zur Saale** sind angesichts überschaubarer Kosten auch tourismuswirtschaftlich sehr gut darstellbar. Zumal das **Attraktionspotenzial** „insbesondere für die **Perspektive vom Land auf den Kanal** und in abgeschwächter Form auch für die wasserseitige Nutzung (monotone Gewässerstruktur und eingeschränkte Sicht durch die Deichanlagen)“ besteht [1]. Zudem bleibt die ruhige, überwiegend muskelgetriebene Sportnutzung auf dem Wasser weiterhin intakt, obgleich bereits jetzt von Lärmbelästigung durch Motorboote berichtet wird.

Ein etwaiger Durchstich zum Lindenauer Hafen würde, wie oben beschrieben, zu deutlich anderen Auswirkungen und Nutzungskonflikten bei deutlich höheren Kosten führen. Deshalb sollte dieser Schritt sorgfältig bedacht und erst nach ergebnisoffener Diskussion der WTNK-Fortschreibung (VII-DS-00234) in der Stadtgesellschaft und mit den Anwohnern*innen erfolgen. Die Priorisierung sollte dabei auch in **Abwägung mit anderen WTNK-Maßnahmen** erfolgen und die zentralen Aufgaben der blauen Infrastruktur, zu der vorrangig eine intakte Gewässerlandschaft des Auenentwicklungskonzeptes zählt, im Fokus behalten.

Im Übrigen ist auch ohne Durchstich eine touristisch attraktive Verbindung zum SEK möglich. Vorstellbar wäre eine Verlängerung der Musemsfeldebahngleise an den Kanal und ans Hafenbecken, um so einen Übergang für Kanu und Ruderboote als **Bootsschleppe mittels Lore** zu schaffen. Dafür gibt es interessante Beispiele:

<https://de.wikipedia.org/wiki/Bootsschleppe>
<https://www.flussinfo.net/obere-havel/galerie/12165-umtragestelle-lorenbahn-granzin/>
<http://b.mtbb.de/2014/07/10/bau-einer-bootsschleppe-an-der-schleuse-canow/>
<https://jugendrudern.wordpress.com/2016/05/26/neckar-wanderfahrt/>

[1] [Konzeption zur Inwertsetzung des bestehenden Saale-Elster-Kanals, Grüner Ring, 2019](#)