

Die Wasserstadt Leipzig wird nun auch Hafenstadt

Am 20. August geht der Wasserkurs 1 in Betrieb, eine bootgängige Verbindung vom künftigen Leipziger Stadthafen zum Cospudener See. Das vier Millionen Euro teure innerstädtische Hafenprojekt am Elstermühlgraben nimmt damit Gestalt an. Denn mit der Kanalwand ist die Außenmole des Hafens schon fertig gestellt.

Unterdessen plant die Kommune bereits umfangreiche Grundstückskäufe am Lindenauer Hafen. Dort soll nach den Worten von Umweltbürgermeister Heiko Rosenthal (Linke) ein Sportboothafen mit jener Infrastruktur entstehen, für die in der City kein Platz ist – mit Werkstätten, Bootsanleger, touristischen Dienstleistungen.

FRAKTIONEN HABEN DAS WORT

Angesichts des milliardenschweren Investitionsstaus bei Schulen, Kindertagesstätten und Straßen stellt sich mancher Leipziger die Frage: Wozu braucht Leipzig neben dem Stadt- auch noch den Lindenauer Hafen? In unserer Politik-Reihe „Fraktionen haben das Wort“ reden heute Vertreter der sechs Stadtratsfraktionen zu diesem Thema Klartext.

LVZ erläutert zuvor, warum es bei den beiden Hafenprojekten geht:

► **Stadthafen:** An- und ablegen in der Innenstadt – so lautet das Motto des citynahen „Willkommenshafens“. Sein Becken wird nur 5000 Quadratmeter groß sein und entsteht auf einer Industriebrache (ehemals Stadtwerke, Klavierfabrikant Blüthner) am neu ausgebauten Elstermühlgraben zwischen Schreiber- und Friedrich-Ebert-Straße. Einen Baubeschluss fasste der Stadtrat schon im vorigen Jahr. Die Suche nach einem Betreiber läuft, eine Ausschreibung bereitet die Stadt derzeit vor. Das Vier-Millionen-Euro-Projekt soll nach Angaben des Amtes für Stadtgrün und Gewässer in den Jahren 2011 bis 2013 verwirklicht werden und beinhaltet lediglich die Schaffung einer technischen Grundinfrastruktur (Anleger für zehn Leipzig-Boote, Plätze für 25 kleine Charter- und 40 Padelboote,

Krananlage, Strom- und Gasanschlüsse) sowie gastronomische und Informationsangebote.

► **Sportboothafen Lindenau:** Er entsteht auf einem in den 1930/40er-Jahren entstandenen Industrieareal im Westen Leipzigs, fünf Kilometer von der Innenstadt entfernt, entlang der Plautstraße und ist Leipzigs Tor nach Sachsen-Anhalt. Mit 2,5 Hektar wird er wesentlich größer als sein City-Pendant. Neben Restaurants, Cafés, Geschäften und einer Jugendherberge soll dort die gesamte technische Infrastruktur eines Hafens mit Werftbetrieb, Reparaturwerkstätten, Segelmacherei, zahlreichen Anlegeplätzen und

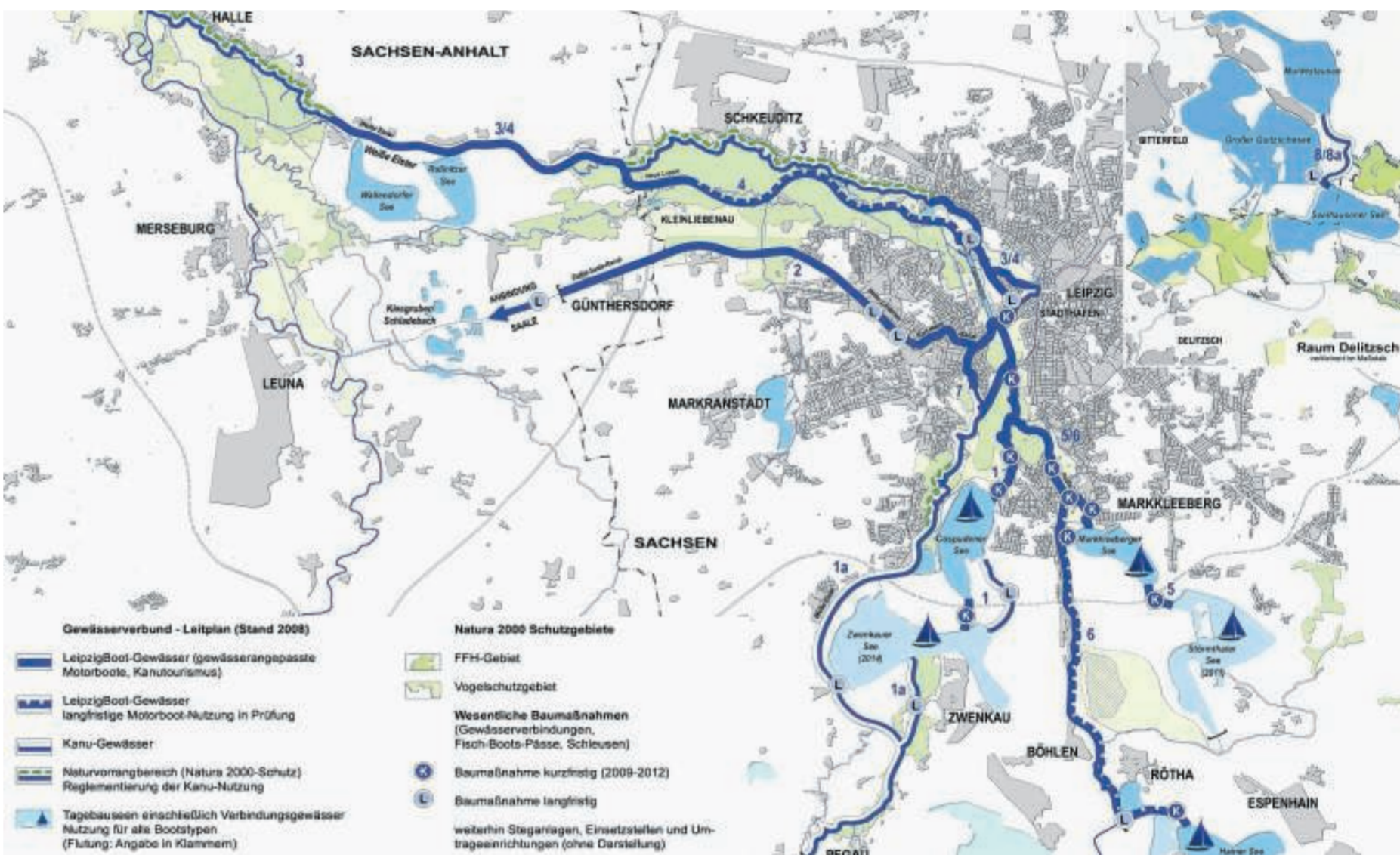
auch Winterliegeplätzen konzentriert werden. Im vergangenen Jahr beschloss der Stadtrat zunächst, den noch fehlenden Anschluss des Lindenauer Hafens an den Karl-Heine-Kanal (siehe Stichwort unten) und damit an das Leipziger Gewässernetz herzustellen. Die Arbeiten an der 665 Meter langen Verbindung (Kosten: 8,8 Millionen Euro) beginnen nach Information des Amtes für Stadtgrün und Gewässer noch in diesem Jahr und werden 2013 abgeschlossen sein. Darüber hinaus erwägt die Stadtverwaltung, das gesamte Gelände des Lindenauer Hafens (rund 60 Hektar) aufzuwerten. Im August soll die Ratsversammlung daher noch über den Ankauf von Grundstücken im Wert von knapp einer Million Euro entscheiden. Einschließlich der Gestaltung der Umfeldflächen werden für die Neugestaltung des Areals 22 Millionen Euro veranschlagt. Strategisch interessant ist der Lindenauer Sportboothafen, dessen Eröffnung für 2015 vorgesehen ist, auch in puncto Anschluss Leipzigs an überregionale Wasserstraßen. Lediglich 75 Meter fehlen noch, um den Hafen an den Elster-Saale-Kanal anzudocken – dann wären elf Kilometer bis ins anhaltische Günthersdorf von Leipzig aus mit dem Boot befahrbar. Für eine Anbindung an die Saale und damit an die Nordsee fehlen dann noch mal 7,8 Kilometer Wasserweg. Klaus Staebert



Der Ausbau des Elstermühlgrabens zwischen Schreiber- und Friedrich-Ebertstraße ist fast abgeschlossen. Rechts davon entsteht der Stadthafen. Foto: Wolfgang Zeyen



Nach der Anbindung des Lindenauer Hafens an das städtische Gewässersystem will die Stadt hier 2014/15 einen Sportboothafen etablieren. Foto: Wolfgang Zeyen



Das touristische Nutzungskonzept für die Leipziger Region: Der Leitplan von 2008 zeigt die Vernetzung der Gewässer rund um die Messestadt und die Rolle, die dabei den beiden Leipziger Häfen zukommt. Die Zahlen geben die Nummern der Wasserkurse an, der Kurs 1 vom Stadthafen zum Cospudener See wird am 20. August eröffnet. Grafik: Stadt Leipzig

STICHWORT

Karl-Heine-Kanal

Vor 150 Jahren begann der Ausbau einer 24 Kilometer langen Schiffverbindung zwischen der Weißen Elster und der Saale. Lediglich die Hälfte davon ist heute geflutet. Die Idee zum Kanalbau stammt von Karl Heine, der 1887, ein Jahr vor seinem Tod, die Fertigstellung der ersten beiden Kilometer miterlebte und nach dem ein Teil des künstlichen Flusssarmes benannt wurde.

Zwischen 1933 und 1943 wurden für die rege Bautätigkeit im gründerzeitlichen Leipzig umfangreiche Sand- und Kiesvorkommen in Lindenau ausbeutet. Es entstand dadurch ein Hafenbecken. Aus Materialmangel kamen die Kanalarbeiten 1943 jedoch zum Erliegen. Auf sächsischem Territorium blieben die Hafenanlagen mit drei Speichergebäuden

– der heutige Lindenauer Hafen entlang der Plautstraße – und ein gefluteter Kanal mit Dammtoeren zurück.

Nördlich und südlich des Lindenauer Hafens fehlen bis heute zwei Durchstiche (zum Karl-Heine- und zum Elster-Saale-Kanal). In Sachsen-Anhalt befinden sich nur ungeflutete Teile der lediglich im Rohbau fertig gestellten Kanalarinne sowie bei Wüsteneutzsch die monumentalen Reste eines begonnenen Schiffshewerkes.

Erst nach dem Ende der DDR griffen einige Leipziger die Idee einer Wasser-Verbindung von der Messestadt über die Saale und die Elbe zur Nordsee wieder auf und engagieren sich seitdem für die beiden Kanaldurchstiche in die Lützner und Lyoner Straße. K. S.

Wozu braucht Leipzig neben dem Stadthafen auch noch den Lindenauer Hafen?

CDU
Infrastruktur können Private entwickeln



Ursula Grimm

Die Flüsse und Seen in und um Leipzig sind ein großer Reichtum. Am Wasser zu wohnen oder die Freizeit zu verbringen, ist für viele Leipziger sehr reizvoll und ein Stück Lebensqualität. Durch einen funktionierenden Gewässerverbund können wir unser Leipzig noch attraktiver machen. Die Grundlagen dafür zu schaffen, ist Aufgabe der Stadt. Deshalb unterstützt die CDU-Fraktion auch den Durchstich des Karl-Heine-Kanals zur Anbindung der Wasserfläche des Lindenauer Hafens an das Gewässernetz.

Wir sind der Auffassung, dass die für einen funktionierenden Gewässerverbund unabdingbar notwendigen Arbeiten jetzt getan werden müssen. Das sind insbesondere Grunderwerbs-, Brückenbau-, Wasserbau-, Wegebau- und Leitungsverlegungsmaßnahmen. Die Entwicklung von Wohngebieten, exzessive Grundstückskäufe und gestalterische Maßnahmen, gehören jedoch nicht dazu.

Die Stadt hat immer weniger Geld, weniger als jemals zuvor. Wir wollen aber, dass Kindergärten, Schulen und Straßen saniert werden. Der Stadtrat sollte unter diesem Gesichtspunkt auch nochmals über den geplanten Stadthafen nachdenken. Die Entwicklung von Wohngebieten und touristischer Infrastruktur am Wasser können wir gestrotraktivem Engagement oder kommenden Generationen überlassen.

Linke
Hafen verbindet Stadtteile und Region



Siegfried Schlegel

Im Zusammenhang mit der Bewerbung um die Ausrichtung der Olympischen Spiele wurde das Gebiet Lindenauer Hafen für das Olympische Dorf stadträumlich beplant mit Gewässerverbindung, Bebauung auf der Lindenauer Seite

und temporären Bauten auf der Grünauer Seite. Das Hafengebiet mit grüner Westseite sowie Bebauung auf der Nordseite für Wohn-, touristische und Gewerbenutzung wird die Stadtteile Lindenau und Grünau funktional und mit Wegen verbinden.

Das Neubaugebiet rückt näher an die Stadt heran. Bei Weiterführung des Kanals könnte man vom Südraum über Saale und Elbe mit kleinen Booten bis Hamburg gelangen.

Somit wird der neue Lindenauer Hafen als Bindeglied der mitteldeutschen Seenlandschaft eine wichtige Freizeit-, Erholungs- und touristische Funktion für die Stadt und die ganze Region haben.

Durch den vielfach kleineren Stadthafen kann man mit Booten direkt bis zur Innenstadt gelangen. Um dies umzusetzen, braucht die Stadt die Grundstücksverfügung zur Neuordnung sowie zur Erschließung des Areals.

SPD
Entwicklungsfenster steht nur jetzt offen



Ingrid Glöckner

Der Lindenauer Hafen ist für uns ein zentrales Projekt der Stadtentwicklung und das Fenster zu seiner Entwicklung ist wahrscheinlich nur jetzt offen. Es liegen positive Förderbescheide vor. Ob dies so noch einmal passiert, ist mehr als fraglich. Wenn wir

uns die Sparvorschläge der schwarz-gelben Bundes- und Landesregierung ansehen, werden wir in Zukunft von solchen Projekten nur träumen können.

Wir haben uns als Stadtrat mit dem Beschluss der ersten Rahmenvorlage zur Entwicklung des Lindenauer Hafens bekannt. Erste Bau- und Finanzierungsbeschlüsse liegen vor und es ist bereits viel Geld geflossen für die Baufeldfreimachung, die Vorbereitungen des Durchstichs zum Karl-Heine-Kanal und die notwendigen Grundstückskäufe.

Das Areal muss nun zügig für Investoren vorbereitet werden, damit wir unsere Aufwendungen wie geplant refinanzieren können und hier keine Investruine entsteht.

Wir sind überzeugt, am Lindenauer Hafen wird die Stadt ihrem Image als Wasserstadt und dem Anspruch an hochwertiges Wohnen am Wasser gerecht.

Grüne
Hafen bleibt ein schöner Traum



Norman Volger

Unstreitig ist der Traum, der mit der Olympiabewerbung entstand, den Lindenauer Hafen zu entwickeln, die Boote aus Hamburg willkommen zu heißen, schön. Leider wurde es mit Olympia nichts und auch von einer Wasser-Verbindung

zum Meer sind wir weit entfernt. Dennoch ist der lange beschlossene und finanziell gesicherte Durchstich zum Lindenauer Hafen sinnvoll, um das Areal zu entwickeln. Wie und was wir uns darüber hinaus leisten können, ist aber die Frage.

Die Entwicklungskonzeption ist wirklich gelungen. Leider sollen/können aber alle Maßnahmen (Hafenbecken, Marina, Hangkantenpark, Renaturierung des Westufers), die der Allgemeinheit und den Leipziguern zu Gute kämen, derzeit nicht finanziert werden. Beschlossen hat der Stadtrat lediglich, nach dem Durchstich ein Stück Ufer zu befestigen und Wege anzulegen, um damit ein Baugrundstück am Hafen zu erschließen. Leider wird dieses Baugrundstück nicht der Allgemeinheit zur Verfügung stehen, sondern für den privaten Wohnungsbau veräußert werden. Dafür nimmt sie zwei Millionen Euro in die Hand und bekommt zusätzlich viele Fördergelder. Trotzdem ist der Nutzen für die Leipziger gleich Null. Der Hafen und das schöne Freizeitareal bleiben ein schöner Traum. Daher ist unsere Fraktion aus Vernunftgründen dagegen.

FDP
Wir brauchen den Hafen nicht



René Hobusch

Der Lindenauer Hafen ist städtebaulich eine wunderbare Herausforderung. Er würde die Lücke zwischen Lindenau und Grünau schließen. Er wäre für Leipzig sicher das, was die HafenCity für Hamburg ist – nur einige Nummern kleiner.

Der gravierendste Unterschied: In Hamburg gab es von Beginn an ein breites öffentliches Interesse an der Entwicklung der HafenCity – verbunden mit der Bereitschaft, dort zu investieren. Baugesellschaften und -genossenschaften wollen Wohnraum in allen Preisklassen schaffen. Unternehmen wollen dort Niederlassungen einrichten, Geschäfte und Gastronomie wollen sich ansiedeln. Kurzum: Es gab eine breite, öffentliche Zustimmung zu diesem neuen Stadtteil.

Bei uns ist dies anders: Die Entwicklung des Lindenauer Hafens steht spätestens seit der Olympiabewerbung immer wieder auf der politischen Agenda. Es gibt den Wunsch im Rathaus, das Areal zu entwickeln. Ein breites, begeistertes öffentliches Ja der Leipziger sucht man vergebens. Ganz im Gegenteil: Angesichts von Schlaglochstraßen, maroder Brücken, sanierungsbedürftiger Schulen und Kitas sowie fehlender Betreuungsplätze sind die Millionenkosten für die Entwicklung des Lindenauer Hafens niemandem vermittelbar. Zumal wir den Hafen weder heute noch morgen brauchen – ganz im Gegensatz zu weiteren Kita-Plätzen.

Bürgerfraktion
Unbezahlbares Großprojekt



Michael Burghardt

Ob wir das Projekt Lindenauer Hafen brauchen oder nicht, ist wohl kaum die Frage. Wie beim Betrachten eines familiären Haushalts kommt es doch eher darauf an, ob man sich angesichts einer mehr als bedrohlichen finanziellen Lage ein zugegeben sehr wünschenswertes, wenn auch nahezu unbezahlbares Großprojekt überhaupt leisten kann.

Die Tatsache, dass es bisher keine bekannten privaten Interessenten und damit Investoren gibt, spricht dagegen, dass mit diesem Projekt Geld verdient und auch langfristig Gewinn gemacht würden, selbst wenn entsprechende Fördermittel flössen. Das Projekt damit schön zu reden, dass es für bis zu 20 Millionen Euro Aufträge in die Region bringe, ist genauso fragwürdig wie die Behauptung, später werde dieses sowieso gewollte Projekt noch teurer.

Die bisherigen so genannten Prestige-Bauten in unserer Stadt haben uns doch bereits das Fürchten gelehrt, was Überschreitungen von Bauzeiten und -kosten angeht. Die Mehrheit des Rates ist – anders als wir – wie die Verwaltung der Meinung, dieses sei wie auch in anderen schwierigen Zeiten entstandene Großobjekte „für die Stadt erforderlich“ und im Sinne des Bürgers. Es ist aus Sicht der Verwaltung immer recht leicht, für die Bürger zu denken und zu handeln, ist man doch sicher, dass der Bürger letztlich zählt, ob er will oder nicht.