



# Bundeswasserstraße Saale

ein wichtiger und umweltfreundlicher Wirtschafts-, Arbeits- und  
Tourismusfaktor in Sachsen-Anhalt und Sachsen

## Vorwort



*Manfred Sprinzek  
Präsident VHdS e. V.*

Die Mitglieder und Freunde des 1996 gegründeten Vereins zur Hebung der Saaleschifffahrt (VHdS e.V.) setzen sich als Interessenvertreter der Wirtschaft für die Förderung und Wiederbelebung der Binnenschifffahrt auf der Bundeswasserstraße Saale ein. Ziel ist, den Wasserweg Saale unter den heutigen Bedingungen wieder zu einem leistungsfähigen und ganzjährig nutzbaren Schifffahrtsweg zu machen.

Mit dem bereits 1992 in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommenen Projektes kann Mitteldeutschland an die deutschen Seehäfen angebunden werden.

Nach dem Scheitern der Planungen zur vorgeschlagenen Staustufe bei Klein Rosenberg wurde die umweltfreundliche Lösung „Saale-Seitenkanal bei Tornitz“ durch Bundesregierung und Bundestag in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2003 aufgenommen.

Das Raumordnungsverfahren dazu wurde 2008 erfolgreich abgeschlossen.

Obwohl das Projekt im Investitionsrahmenplan für den Ausbau der Bundeswasserstraßen 2006 bis 2010 enthalten war, wurden die Planungen wegen des Widerstandes des BUND und Bündnis 90/Die Grünen noch nicht beauftragt.

Gravierender jedoch ist die von der Regierungskoalition aktuell eingeleitete Neuklassifizierung der Bundeswasserstraßen mit der Einstufung der Saale als Restwasserstraße. Damit würde die Binnenschifffahrt gänzlich verhindert werden. Der Abqualifizierung der Saale stehen eine über 1000-jährige Schifffahrtsgeschichte und die Identifizierung einer ganzen Region mit der Saale als Heimat sowie wirtschaftliche als auch touristische Interessen gegenüber.

Das im August 2011 gegründete Saale-Bündnis wendet sich gegen diese Entwertung und fordert den Erhalt der Saale als Bundeswasserstraße und die Durchführung des durch die Bundesregierung dem Ministerpräsidenten Sachsen-Anhalts zugesagten Scopingtermins einschließlich einer aktuellen Nutzen-Kosten-Analyse.

Mit dieser Broschüre möchten wir Ihnen die Saale als Wasserstraße, Arbeitsplatz, Naherholungsgebiet, Ausflugsziel und Basis unzähliger sportlicher Aktivitäten näher bringen. Unternehmen, Vereine, Städte und Gemeinden präsentieren sich und ihre Verbundenheit mit der Saale.

A handwritten signature in black ink, reading "M. Sprinzek".

**Manfred Sprinzek**

*Präsident  
des Vereins zur Hebung der Saaleschifffahrt, VHdS e. V.*

Um das mitteldeutsche Industrierevier Halle-Leipzig-Bitterfeld als wirtschaftlichen Standort zu sichern, wurde die Saale ab 1932 zwischen dem Hafen Halle-Trotha und Calbe mit dem Bau von fünf Großschleusen für das 1.000-Tonnen-Schiff hergerichtet. Kriegsbedingt musste der weitere Ausbau des etwa 20 km langen Teilstücks zwischen Calbe und der Mündung der Saale in die Elbe bei Barby eingestellt werden.

Im Jahr 2001 wurde schließlich eine Lösung zur langfristigen Standortsicherung vor allem für Bernburg und Halle definiert, die Ökonomie und Ökologie in Einklang bringt und die Saale für die wirtschaftlich kalkulierbare Schifffahrt nutzbar macht: die Realisierung des Saale-Seitenkanals bei Tornitz – gestützt von den Bundesregierungen und unterstützt vom Land Sachsen-Anhalt. Der Vorteil: Es kann auf den Bau eines Wehres in der Saale verzichtet werden und die Saale bleibt auf der gesamten Strecke zwischen Calbe und deren Mündung in die Elbe wie bisher frei fließend. Die Baukosten wurden mit insgesamt rund 100 Mio. Euro solide ermittelt und erfordern eine Bauzeit von ca. 4 Jahren.

Einer der Hauptvorteile der Saaleanpassung ist die Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Mitteldeutschland. Mit der Anbindung des Hafens Halle an das europäische Wasserstraßennetz können ansässige Unternehmen durch die Nutzung von umweltfreundlichen Schiffstransporten ihre Kosten senken und so die Wettbewerbsfähigkeit ihrer Produkte besser sichern. Außerdem kann die Saale an das bereits errichtete Wasserstraßenkreuz Magdeburg als Bestandteil des transeuropäischen Binnenwasserstraßennetzes angeschlossen werden – damit sind auch Seehäfen wie Hamburg und Bremen erreichbar.

Das bedeutet sowohl für die großen Unternehmen (z.B. esco salt company, Solvay Chemicals und SCHWENK Zement in Bernburg) als auch für kleinere Betriebe der Bau- und Getreidewirtschaft Sicherheit für zukünftige Investitionen sowie den Erhalt von Arbeitsplätzen.

Die Wirtschaftlichkeit der Vollendung des Saaleausbaus wurde von fachkundigen Gutachtern nachgewiesen, zuletzt 2003 von PLANCO mit einem guten Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,34 – d.h. 1 Euro Investition in die Saale erwirtschaftet 2,34 Euro für die Volkswirtschaft. Laut einer aktuellen belastbaren Umfrage des Vereins zur Hebung der Saaleschifffahrt ist mit dem Faktor 4 mittlerweile ein deutlich besseres Nutzen-Kosten-Verhältnis zu verzeichnen.

Die Saale ist aber auch ein attraktiver Bestandteil des deutschen Wassersport- und Tourismusnetzes. Neben der Fahrgastschifffahrt in den größeren Städten wie Naumburg und Halle oder auch kleineren Gemeinden wie Bernburg und Wettin, finden sich zahlreiche Bootsvereine und Kanusportvereine nahezu den gesamten Saaleverlauf entlang. Ein Flusskreuzfahrtschiff jedoch kann derzeit die Stadt Halle nur mit erheblichen Einschränkungen erreichen. Die Anbindung der Saale an die Elbe und somit an weitere Wassertourismusreviere löst dieses Problem. Damit wäre Mitteldeutschland sowohl mit seinen historischen Städten der Wissenschaft und Kultur wie Halle, Merseburg und Naumburg als auch den burgenreichen Landschaften Thüringens ein attraktives Ausflugsziel.

Das Raumordnungsverfahren (Oktober 2008) zum Bau des Saale-Seitenkanals bei Tornitz hat ergeben, dass die Baumaßnahmen mit den Erfordernissen der Raumordnung einschließlich der Umweltbelange und der Belange der FFH-Verträglichkeit (Flora-Fauna-Habitat) vereinbar sind. Zudem ist es möglich, den 20 km langen Saaleabschnitt von Calbe bis zur Elbe als neues, frei fließendes Feuchtbiotop im Zusammenhang mit dem benachbarten Biosphärenreservat Mittlere Elbe zu entwickeln. Weitere Verbesserungsmöglichkeiten: Im Rahmen eines mittelfristigen Programms zum Bau von Fischaufstiegen an Bundeswasserstraßen könnte die Saale wieder für Fischwanderungen in die Elbe (und von dort bis in die Nordsee) geöffnet werden. Zudem müssen einzelne flussnahe Defizitflächen noch umweltgerechter gestaltet werden. Somit kann für die Saale und den geplanten Saale-Seitenkanal festgestellt werden, dass die Umweltverträglichkeit gegeben ist – und das mit einer positiven ökologischen Bilanz.



## 1. Die Saale als wichtiger Faktor der Standortsicherung

Die Vollendung des Saaleausbaus mit dem Saale-Seitenkanal bei Tornitz wird unterstützt vom Bundestag, der Bundesregierung und vom Land Sachsen-Anhalt. Wird das Projekt in naher Zukunft realisiert, hat das viele Vorteile für die gesamte Region wie:

- Förderung der Wirtschaftskraft,
- Erhalt und Ausbau von Arbeitsplätzen,
- Entlastung von Straßen- und Schienenengpässen,
- Erhöhen des Nutzeffektes des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg,
- Attraktivitätssteigerung der Region,
- Zuwachs beim Wasser- und Landtourismus und
- Sicherung und Verbesserung vielfältiger, naturnaher Kulturlandschaften.

### Ein Überblick

Die Saale ist ein 413 km langer Fluss, der im bayerischen Fichtelgebirge entspringt und bei Barby in Sachsen-Anhalt in die Elbe mündet. Ab Kreypau (Leuna-Merseburg) ist die Saale flussabwärts auf einer Strecke von 124,1 km Bundeswasserstraße mit hoher Wirtschaftskraft zum nachhaltigen Nutzen der Region. Betreut wird dieser Abschnitt von der Wasser- und Schiffsverwaltung des Bundes.

Das letzte Teilstück bis zur Mündung in die Elbe, welches bisher nicht vollständig hergerichtet wurde, ist bis heute das entscheidende Nadelöhr für die Schifffahrt zu den Industriestandorten in Calbe, Nienburg, Bernburg und der Region Halle.

Seit der Wiedervereinigung Deutschlands ist das Vorhaben Saale-Seitenkanal von den jeweiligen Bundesregierungen gestützt, von den Bundestagen bestätigt und vom Land Sachsen-Anhalt befürwortet worden. Aufgrund dieser Festlegungen für eine zukunftsfähige Logistik haben sich anschließend viele Unternehmen bei ihrer Standort- und Investitionswahl für die Saaleregion entschieden und die Wirtschaft konnte sich positiv entwickeln.

Von dem 20 km langen Saale-Leipzig-Kanal (früher Elster-Saale-Kanal) wurden 12 km fertig gestellt und zusammen mit dem neuen Hafen Lindenau in Leipzig geflutet. Die restliche 8 km lange Strecke und eine der zwei Doppelschleusen in Saalenähe bei Wüsteneutzsch wurden nur im „Rohbau“ errichtet.

## 2. Saaleanpassung bis Halle mit dem Saale-Seitenkanal Auszug aus der Geschichte und Blick in die Zukunft

### Die Historie der Saaleanpassung

Im Jahr 1932 begann die letzte größere Ausbauphase der Saale für das 1.000-Tonnen-Schiff. Elf Jahre später wurden die Bauarbeiten dann aber kriegsbedingt eingestellt. Zu diesem Zeitpunkt waren mehr als 75 % der Arbeiten auf dem 88 km langen Teilstück zwischen dem Hafen Halle-Trotha und der Mündung der Saale in die Elbe mit fünf Schleusen (Länge 100 m, Breite 12 m) fertig gestellt. Der letzte Abschnitt der Unteren Saale von Calbe bis zur Elbe mit der geplanten sechsten Staustufe bei Klein Rosenburg wurde nicht mehr gebaut.

Nach der Wiedervereinigung Deutschlands zunächst als vordringliches Projekt in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen (1992), wurde diese Lösung im Jahr 2001 aus naturschutzfachlichen Gründen durch den Schleusenkanal Tornitz (jetzige Bezeichnung Saale-Seitenkanal bei Tornitz) ersetzt. Der Vorteil: Es kann auf den Bau eines Wehres in der Saale verzichtet werden und die Saale bleibt auf der gesamten Strecke zwischen Calbe und der Mündung in die Elbe wie bisher frei fließend.

### Der vorgesehene Verlauf des Kanals

Der Saale-Seitenkanal bei Tornitz zweigt unterhalb der Eisenbahnbrücke Calbe (Saale-Kilometer 17,5) linksseitig aus der Saale ab. Nahe dem Abzweig ist ein Sperrtor vorgesehen, um den Hochwasserschutzdeich der Saale schließen zu können. Die ca. 7 km lange Kanaltrasse II umgeht den Ort Tornitz nördlich. Im Bereich der Kreuzung mit dem Hochwasserschutzdeich der Elbe entsteht eine Schleuse mit 100 m Nutzlänge und 12,5 m Breite. Je nach Wasserstand liegt die Hubhöhe zwischen 1 m und 5,5 m. Die Anbindung des unteren Schleusenkanals erfolgt direkt an die Elbe. Der obere Kanalbereich vom Abzweig bei Calbe bis zur geplanten Schleuse ist gedichtet. Der Kanal kreuzt Straßen und Feldwege, für die die Errichtung von Brücken erforderlich ist. Die Hochwassersituation und der Grundwasserspiegel werden nicht verändert. Das bestehende Landgrabensystem bleibt auch zukünftig mindestens erhalten und kann sogar noch verbessert werden.

Der Kanal ist an die vorhandenen schiffbaren Verhältnisse der Elbe und der Saale oberhalb von Calbe angepasst. Somit wird die Fahrrinntiefe der Elbe von mindestens 1,60 m ausgenutzt. Der Bau des Schleusenkanals bedingt keinen Ausbau der Elbe.

### Die Kosten

Die Baukosten wurden mit rund 100 Mio. Euro verteilt auf eine durchschnittliche Bauzeit von vier Jahren solide ermittelt.





### **3. Wirtschaft und Arbeitsplätze – Die Saale als wichtiger Wirtschaftsfaktor**

Einer der Hauptvorteile der Saaleanpassung ist der Ausbau des Wirtschaftsstandortes Mitteldeutschland. Mit der Anbindung des Hafens Halle an das europäische Wasserstraßennetz können ansässige Unternehmen durch die Nutzung von umweltfreundlichen Schiffstransporten ihre Kosten senken und so die Wettbewerbsfähigkeit ihrer Produkte besser sichern. Außerdem kann die Saale an das bereits errichtete Wasserstraßenkreuz Magdeburg angeschlossen werden – damit sind auch Seehäfen wie Hamburg und Bremen erreichbar. Die Saale wird als Bundeswasserstraße im Interesse der Schifffahrt und des Hochwasserschutzes jährlich mit rund 9 Mio. Euro unterhalten. Diese finanziellen Mittel können erst mit der Vollendung des Saaleausbaues wirtschaftlich voll genutzt werden.

#### **Unternehmen und Arbeitsplätze**

Unternehmen wie die esco - european salt company, Solvay Chemicals und SCHWENK Zement in Bernburg haben ihre Investitionsentscheidungen Anfang der 1990er Jahre wegen der Zusagen zur Umsetzung von Infrastrukturvorhaben getroffen. Ihre Hoffnung auf verlässliche Umsetzung der Rahmenbedingungen führten bislang zu einem Investitionsvolumen von rund 500 Mio. Euro. Damit wurden allein in den drei genannten Unternehmen ca. 1.000 Arbeitsplätze geschaffen. Darüber hinaus sichern industriennahe Dienstleistungen im Umfeld weitere 500 Arbeitsplätze. Der Beginn der Planung und die zukunftsnahe Realisierung der Saaleanpassung für den Standort Bernburg sind also infrastrukturelle Notwendigkeiten zur langfristigen Standortsicherung, betont der Wirtschaftsdezernent der Stadt Bernburg, Holger Dittrich.

#### **Vorteile für die großen Unternehmen**

Solvay Chemicals Bernburg transportiert jährlich 250.000 t Soda. Für das auf dem Werksgelände befindliche Heizkraftwerk müssen täglich Koks und andere Rohstoffe mit 140 LKW bzw. der Bahn transportiert werden. Schiffe dagegen könnten weitaus kostengünstiger ausgelastet werden. Johann Trenkwaller, Werkleiter SCHWENK Zement Bernburg, betont, dass neben Erdöl Zement der weltweit wichtigste Rohstoff ist. Allein in seinem Unternehmen sind bis zu 0,5 Mio. t an Zement, Hüttensand und Klärschlamm geradezu prädestiniert für die Binnenschifffahrt. Allerdings erfolgen bislang nur 1/3 aller Transport per Schiff. Ein Großteil muss über lange Strecken per LKW durch teils kleine Ortschaften gefahren werden, um dann erst per Schiff vom Mittellandkanal aus weiter transportiert werden zu können.

#### **Vorteile für die kleineren Unternehmen**

Ergänzend zu den bereits erwähnten 1000 Arbeitsplätzen in den großen schifffahrtsaffinen Unternehmen kommen viele Stellen in kleineren Unternehmen wie Dienstleistern, Handwerksbetrieben und Zulieferern hinzu. Bernd Fischer, Inhaber der letzten an der Saale erhaltenen Werft in Mukrena,



Schiffswerft Fischer, Mukrena  
Foto: VHdS e.V.

muss Vertragsstrafen fürchten, weil er die Ablieferung von Schiffen auf Grund der niedrigen Tauchtiefen nicht garantieren kann. Vor diesem Hintergrund wird die Saaleanpassung vom Landtag und der Regierung Sachsen-Anhalts, den mitteldeutschen Wirtschaftsverbänden, den Arbeitnehmervertretungen und den Industrie- und Handelskammern gefordert und unterstützt.

## Der Hafen Halle (Saale)

Die geforderte und angestrebte Bedeutung des Hafens Halle spiegelt sich in den bereits geflossenen Fördermitteln in Höhe von ca. 30 Mio. Euro wieder. Mit der Saaleanpassung etabliert sich Halle damit neben Leipzig als weiteres Logistikzentrum in Mitteldeutschland und bietet besonders für den Transport hochwertiger Kompaktgüter wie Transformatoren, Windkraftanlagen, Container und Massengüter ein großes Umschlagspotenzial auf der Wasserstraße.

## Wirtschaftlichkeit des Saale-Seitenkanals

Die Wirtschaftlichkeit der Vollendung des Saaleausbaus wurde fachkundig nachgewiesen, zuletzt 2003 von der PLANCO Consulting GmbH mit einem guten Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,34. D. h. 1 Euro Investition in die Saale erwirtschaftet 2,34 Euro für die Volkswirtschaft. Dem Gutachten liegt ein Güteraufkommen für das Binnenschiff von 1,5 Mio. t pro Jahr zugrunde.

Mit einem Offenen Brief „Mitteldeutschland braucht Elbe und Saale“ wendete sich am 9.2.2011 Landesverkehrsminister Dr. Karl-Heinz Daehre (a. D.) im Ergebnis der Konferenz „Sachsen-Anhalt – Land der Binnenschifffahrt“ an Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer. Die aktuelle Umfrage des VHdS erwies ein gesteigertes jährliches Transportaufkommen auf der Saale. Die befragten Unternehmen bezifferten ihr aktuelles Potenzial für die Saaleschifffahrt auf nun bereits 3,6 Mio. t jährlich.

## Potenziale zur Schifffahrt auf der Saale

Unternehmen	Jahresaufkommen (t)	Binnenschiffsanteil (t)
Hafen Halle GmbH	2.750.000	1.650.000
DOMO Caproleuna GmbH	1.000.000	500.000
esco GmbH & Co. KG, Werk Bernburg	2.500.000	200.000
Solvay Chemicals GmbH, Werk Bernburg	590.000	300.000
SCHWENK Zement KG, Werk Bernburg	1.750.000	500.000
Mitteldeutsche Baustoffe GmbH, Edelsplittwerk Scherz	1.300.000	100.000
Saalemühle Alsleben GmbH	800.000	25.000
SKS Sand + Kies Schönebeck Verwaltungsgesellschaft mbH	800.000	250.000
Energie Anlage Bernburg GmbH	600.000	100.000
<b>Gesamtpotenzial</b>	<b>12.090.000</b>	<b>3.625.000</b>

Quellen: Transportpotenziale Binnenschifffahrt bei Realisierung des Saale-Seitenkanals, Angaben der Unternehmen vom 1. u. 2.2.2011 z. Hd. Herrn Dr. Karl-Heinz Daehre, Minister (a.D.) für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt Dokumentation über den Verein zur Hebung der Saaleschifffahrt, VHdS e.V.

## 4. Umwelt – Schifffahrt und Natur in Einklang bringen

### Naturnahe Flusslandschaft

Die Saale hat sich in den staugeregelten Bereichen der Region Halle zu einer naturnahen Flusslandschaft mit hohem ökologischen Wert entwickelt – und so soll sie auch unverändert bestehen bleiben. Weitere Verbesserungsmöglichkeiten, z.B. im Rahmen eines mittelfristigen Programms zum Bau von Fischaufstiegen an Bundeswasserstraßen, könnten die Saale wieder für Fischwanderungen in die Elbe – und von dort bis in die Nordsee – öffnen. Zudem müssen einzelne vernachlässigte flussnahe Flächen noch umweltgerechter gestaltet werden.



### Positives Raumordnungsverfahren

Das Raumordnungsverfahren (Oktober 2008) zum Bau des Saale-Seitenkanals bei Tornitz hat klar ergeben, dass die Baumaßnahmen mit den Erfordernissen der Raumordnung einschließlich der Umweltbelange und der Belange der FFH-Verträglichkeit (Flora-Fauna-Habitat) vereinbar sind, zumal der Kanal durch überwiegend landwirtschaftlich genutzte Flächen führt. Zum Ausgleich ist es auch möglich, den 20 km langen Saaleabschnitt von Calbe bis zur Elbe als neues, frei fließendes Feuchtbiotop im Zusammenhang mit dem benachbarten Biosphärenreservat Mittlere Elbe zu entwickeln. Das Land Sachsen-Anhalt hat hierzu sein grundsätzliches Einverständnis erklärt. Somit kann für die Saale und den geplanten Kanal festgestellt werden, dass die Umweltverträglichkeit gegeben ist – und das mit einer positiven ökologischen Bilanz.

### Natur und Schifffahrt – Konzepte für ein harmonisches Miteinander

Die Realisierung und Finanzierung einer weiteren naturnahen Ufer- und Talauengestaltung an der Saale können sich an dem positiven Beispiel der Kulturlandschaft Mittlere Havel zwischen Brandenburg und Potsdam orientieren. Hier werden durch eine Flächenagentur nach einem ausgereiften Entwicklungskonzept die Belange der Region, der Umwelt und der Schifffahrt bei der Anpassung der staugeregelten Havel für die moderne, umweltfreundliche Güterschifffahrt zwischen Magdeburg und Berlin berücksichtigt und eine naturnahe Flussaue gestaltet.

[http://www.wna-berlin.de/sonstige\\_vorhaben/index.html](http://www.wna-berlin.de/sonstige_vorhaben/index.html), <http://www.flaechenagentur.de/>

## 5. Tourismus – Die Saale als wichtiger Tourismusfaktor

### Wassersport in Deutschland

Mit einem rund 10.000 km langen Netz von Bundes- und Landeswasserstraßen sowie vielen reizvollen Binnenseen und Küstengewässern ist Deutschland ein beliebtes Wassersportrevier in ganz Europa. Hinzu kommen noch tausende Kilometer Fließgewässer, die nur für Kanus und Ruderboote befahrbar sind. Nach Schätzungen gibt es ca. 5 Mio. Wassersportler in Deutschland. Die Zahl der Schiffe (ohne Ruder- und Kanuboot) wird auf rund 450.000 geschätzt. Der direkte Umsatz in der Wassersportwirtschaftsbranche ohne die Tourismuseffekte liegt bei rund 1,8 Mrd. Euro und im Kanutourismus bei rund 850 Mio. Euro jährlich.

### Wassertourismus in der Region Halle

Die Saale mit ihren Nebenflüssen wie der Bode, Weißen Elster, Unstrut oder Ilm sowie der Hohenwarthe- und Bleilochtalsperre ist ein attraktiver Bestandteil des deutschen Wassertourismusnetzes. Ob per Kanu, eigenem kleinen Motorboot oder Fahrgastschiff – sie ist immer eine Reise wert. Von Halle aus wird die Fahrgastschiffahrt flussaufwärts Richtung Merseburg/Schkopau oder fussabwärts Richtung Bernburg (Saale) sowie innerstädtisch angeboten. Wassersporttouristen jedoch stehen weitere Strecken sowie Kanäle und Seitenarme der Saale offen.

Der Saale-Seitenkanal kann die Saale ohne Einschränkungen an die Flusskreuzschiffahrt mit der Elbe verbinden. Damit kann sich Mitteldeutschland öffnen und ist Einladung für Touristen anliegender Einzugsgebiete.

### Erfolgreiche Ideen

Das Blaue Band Sachsen-Anhalt verdeutlicht das große Potenzial, das weiter entwickelt und vermarktet werden muss, damit neue Arbeitsplätze entstehen können. Ausgehend vom gelungenen schottischen Beispiel Falkirk-wheel, das über einen alten Wasserweg die Städte Glasgow und Edinburgh wieder miteinander verbindet und zu einem regelrechten Besuchermagneten geworden ist, sollte auch die Nutzung des Saale-Leipzig-Kanals für Sportboote und Fahrgastschiffe untersucht werden. Hier kann ein „Wasserrad“, ein sich drehender Schiffsift, bei Merseburg Schiffe von der Saale auf das höhere Niveau des Kanals in Richtung Leipzig heben. Die Saale und der geplante Saale-Seitenkanal bei Tornitz sind also zusammenfassend gesehen wichtige Tourismusfaktoren, die mit der Schaffung neuer Arbeitsplätze die Struktur der Region stärken können.



Blick zur Saale am Fuße der Burg Giebichenstein,  
Rederei Riedel am Riveufer,  
Foto: atnext





# Bernburg

**Die Saale – ein Fluss, der die Geschichte der Saalestadt in Anhalt und Mitteldeutschland frühzeitig mitbestimmt!**



*o. Wappen der Stadt Bernburg  
u. Schleuse Bernburg,  
Titelbild: Boatsanleger Talstadt,  
Fotos: Stadtverwaltung Bernburg*



Die günstige Lage und das Klima im unteren Saaletal führten zu einer frühen Besiedlung des Mäander (heute Talstadt Bernburg) vor ca. 5.000 Jahren.

Die ältesten bekannten Ansiedlungen sind 1.200 Jahre und älter. Der erste nachweisliche Handel auf der Saale ist durch ein Privilegium des Erzbischofs Wichmann von Magdeburg belegt. Er verlieh 1152 dem Kloster Neuwerk vor Halle das Recht, Salz und Holz auf dem Fluss zu befördern. Die ersten Schleusen, so berichten die Chronisten, wurden im Jahr 1366 erbaut.

Im 15. Jahrhundert war Flussschifffahrt ein ertragreiches Gewerbe. Bedeutend war vor allem der Handel mit Wolle und Korn.

Das Saaleufer ist nachweislich der erste Bereich für die Ansiedlung von Handwerk und Gewerbe in Bernburg. Ein „Flecken“ an dem es sich gut Leben ließ und dies sicherte „Handel und Wandel treiben“. Der wichtigste Infrastrukturfaktor war die Saale als Wasserstraße und als Wasserkraft. Beide begleiteten zu jeder Zeit die Entwicklung und förderten den wirtschaftlichen Aufschwung.

Brücken, Schleusen und Schiffsanleger sind in Bernburg auch heute wichtige Zeugnisse für Handel und Transport. Der Stadtrat von Bernburg beschloss, das Wort Saale in den Namen aufzunehmen.

Die Landschaften und Quartiere am Ufer der ehemaligen Residenzstadt und Hauptstadt Anhalt-Bernburg galten früher wie heute als malerisch.

Das Bernburger Saaletal wurde für Freizeitspaß und Wassersport erst im 19. Jh. entdeckt. Mit den Bernburger Freizeitkapitänen, den Wassersportlern in den Vereinen, die die Saalestadt national und international vertreten, hat sich die Saalestadt in Anhalt für „Leinen los“ oder „Leinen festmachen“ für den Wassertourismus „Blaues Band Sachsen-Anhalt“ im ersten Jahrzehnt des neuen Jahrtausends bestens etabliert.

Ein vordergründiges Ziel des Netzwerkes „Blaues Band“ war der Aufbau und die Weiterentwicklung des Wassertourismus auf den Flüssen Elbe, Saale und Unstrut sowie den großen Seen im Land. Die Vernetzung der vorhandenen regionalen und lokalen Initiativen von Kommunen und privaten Investoren diente der Entwicklung der wasser- und landseitigen Infrastruktur.

Am 22. September 1999 schlossen sich bei einem Festakt auf der Bundesgartenschau Magdeburg 23 Städte und Gemeinden zum Städtenetzwerk „Blaues Band“ in Sachsen-Anhalt zusammen.

Der Inhalt der Arbeit des Netzwerkes ist die wesentliche Verbesserung der Technik und des Services der Gemeinden und Städte am Wasser sowie Lücken an Elbe, Saale und Unstrut zu schließen, um die Wertschöpfung der Tourismusbranche zu erhöhen und Arbeitsplätze in diesem Dienstleistungssektor zu schaffen. In der Saalestadt Bernburg ist ein Stand erreicht worden, der sich mit bekannten Städten am Wasser messen kann. Das „Blaue Band,“ ist am Saaleufer und im Stadtbild deutlich sichtbar.

Der Boots- und Schiffsanleger Talstadt bietet seit Ende 2006 Fahrgastschiffen und Sportbooten die Möglichkeit vor der Schleuse zu ankern, direkt an der Fußgängerbrücke von Talstadt zur Bergstadt. Damit liegt der Wassertourist mit seinem Boot im Zentrum der Stadt. In wenigen Minuten erreicht er die Altstadtteile und das Schloss, aber auch die Fußgängerzone mit ihren Geschäften und Gaststätten.



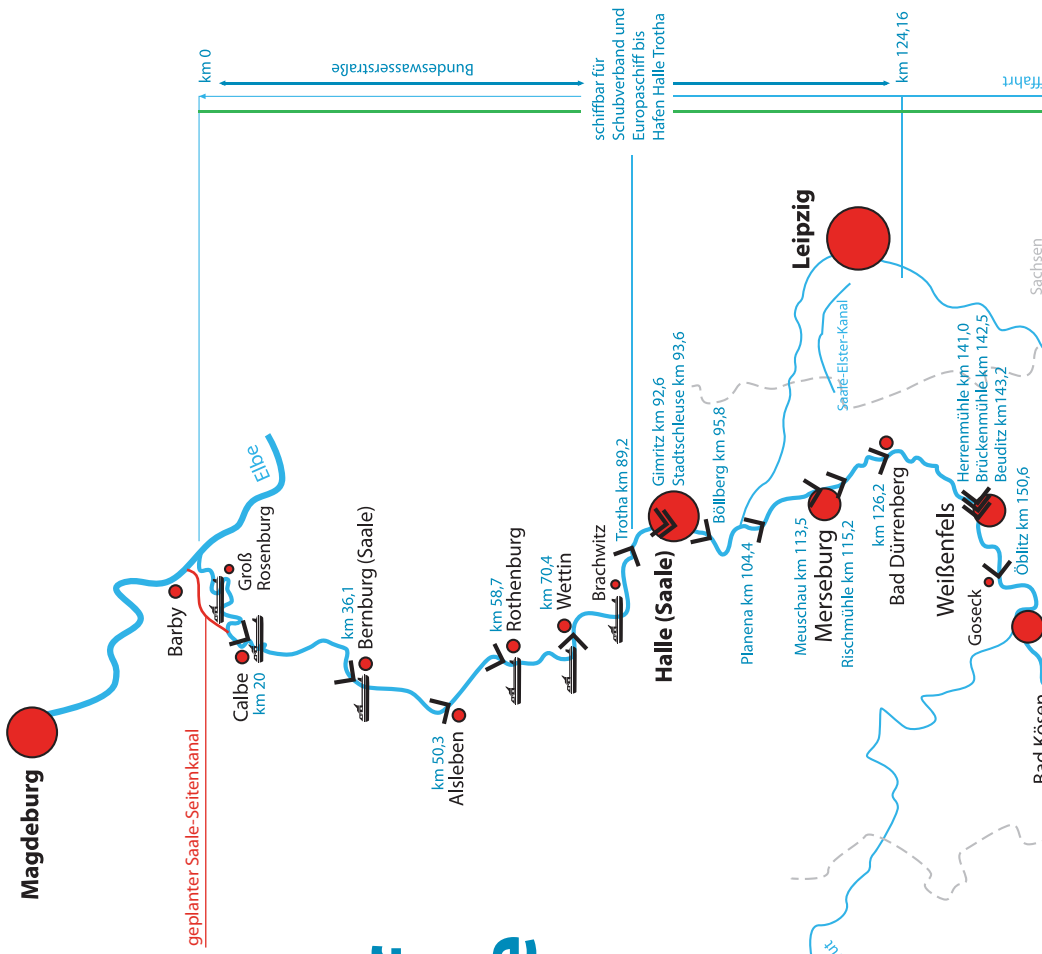
*Wasserseitige Beschilderung für Motorbootclubverein und Wasserwanderer,*

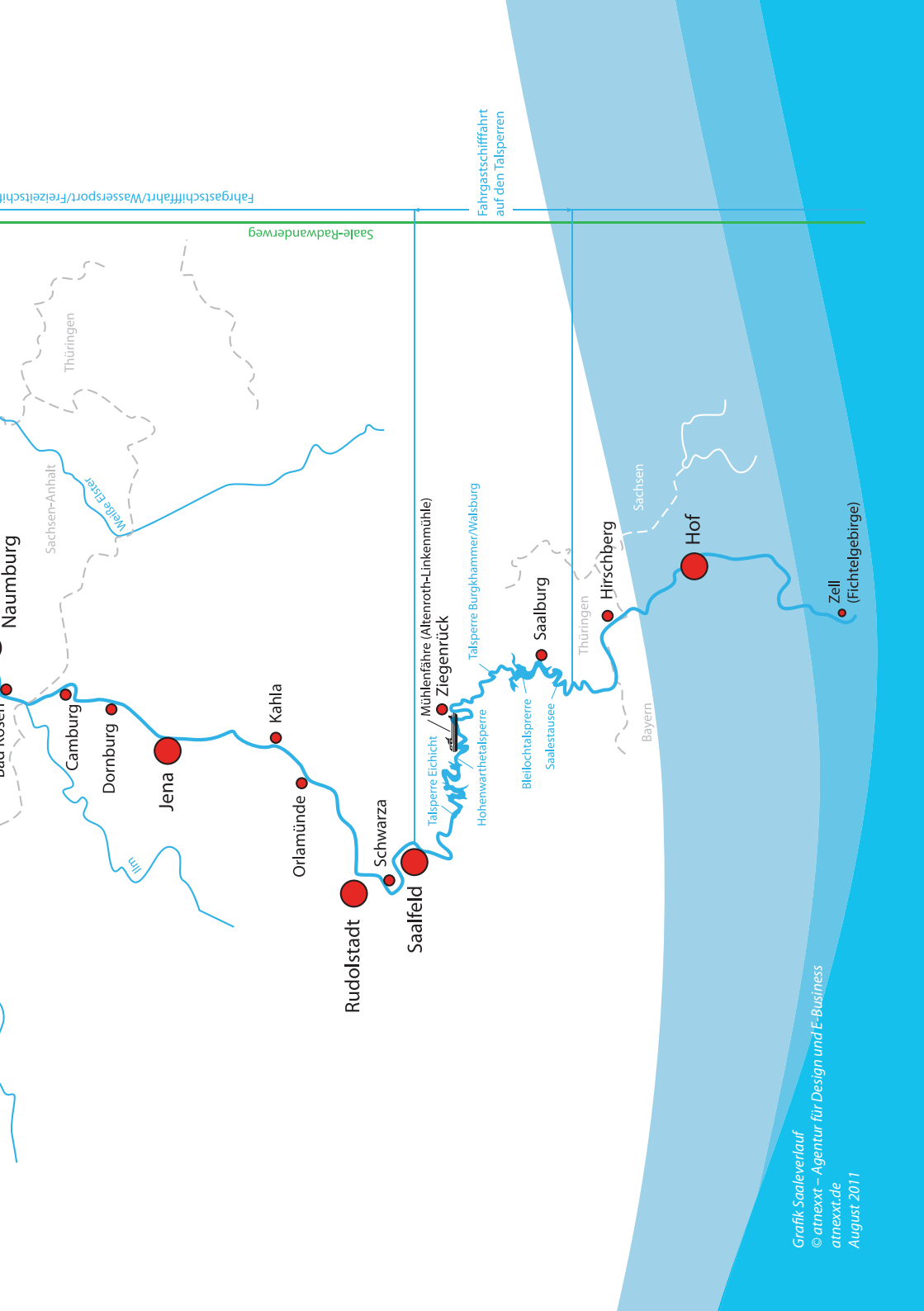
*unten: Kuttrennen 2009 (li.), Kajütboote des Bernburger Wassersportvereins (re.) MS Saalefee der Bernburger Freizeit GmbH (Bild VHDs e. V.)*

*Texte und Bilder: Stadtverwaltung Bernburg (Saale), VHDs e. V.*



# Flusslauf der Saale





Fahrgastschiffahrt/Wassersport/Freizeitschiffahrt

Saale-Radwanderweg

Fahrgastschiffahrt  
auf den Talsperren

# Chronik des Wasserwegs Saale

- 981** – erster urkundlich belegter Schiffstransport auf der Saale  
– (Überführung des Leichnams des Erzbischofs Adalbert  
– von Halle nach Magdeburg mit dem Schiff);
- 1366-1564** – älteste Zeugnisse über hölzerne Schiffsdurchlässe mit Staustützen  
– an den Mühlenwehren der Saale;  
– Bau der Kammerschleusen Calbe, Bernburg und Alsleben;
- 1694-1696** – massiver Ausbau und Neubau der o.g. Schleusen und  
– Staustufen Rothenburg, Wettin, Trotha und Gimritz;
- 1826** – Comité zur „Beförderung der Halleschen Schifffahrt“ wird gegründet;
- um 1850** – zwischen Saalemündung und Halle Flussvertiefung durch Baggerungen,  
– Laufverkürzungen durch Durchstiche, Einbau von Buhnen;
- 1864** – 2.735 Schiffe passieren die Schleuse Calbe;
- 1910-1951** – in Halle werden 294.000 t Schiffsgüter umgeschlagen;  
– Ausführung von insgesamt 21 Durchstichen im Saaleverlauf;  
– Verkürzung des Flusses um ca. 13 km und der Wasserstraße um ca. 16 km;
- 1935** – Projektierung der Staustufe Klein Rosenburg;
- 1992** – Einstufung der Infrastrukturmaßnahmen an Saale und Elbe als vordringlicher  
– Bedarf im Bundesverkehrswegeplan (BVWP 1992);  
– die Einleitung des dazu notwendigen Raumordnungsverfahrens wurde 1999  
– bis zur Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes zurückgestellt;
- 1995** – Baggerung von Schlammablagerungen im staugeregelten Saalabschnitt und  
– Sanierung der fünf Saaleschleusen Wettin, Rothenburg, Alsleben, Bernburg  
– und Calbe bis zum Jahr 2000;  
– damit wird dieser Abschnitt für das Europaschiff durchgängig befahrbar;
- 2002** – 1. Schifffahrtstag des Landes Sachsen-Anhalt in Alsleben;
- 2003** – Wiederaufnahme des Ausbaus der Unteren Saale  
– mit dem „Schleusenkanal Tornitz ohne Wehr“ in den  
– vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP 2003);

# Halle

die lebendige Kulturstadt an der Saale



Die Saale fließt gut 30 Kilometer durch die über 1.200-jährige Stadt Halle.

Im Innenstadtkern meist unterhalb der Stadt fließend, locken am Rand der Altstadt grüne Auen und unberührte Ufer an den Fluss.

Dem Salz und der Saale verdankte Halle früher seine gute wirtschaftliche Lage: Vier Solequellen auf dem Hallmarkt und die daraus entstandenen Salzbereitungsstätten der Salzwirker-Brüderschaft im Thale zu Halle brachten der Stadt Reichtum. Bis in das ausgehende 15. Jahrhundert war Halle ein bedeutender Handelsplatz des Mittelalters. Die Mitgliedschaft in der Hanse (1281 bis 1479) ist Zeugnis der florierenden Zeit.

Die Auen, Ufer und Inseln der Saale konnten den Charme des Ursprünglichen bis heute bewahren, sind größtenteils natur- und landschaftsgeschützte Flächen und bieten damit ideale Voraussetzungen für einen Aktivtourismus (Fahrgastschiffahrt, Angebote für Paddel-, Motor- und Hausboote sowie Fahrräder). Doch um die Saale wassertouristisch besser nutzen zu können, bedarf es der infrastrukturellen Anbindung an die Region sowie einheitlicher Schleusenöffnungszeiten.

Die Saale wird innerhalb der Stadt durch fünf Schleusen und Wehre reguliert. Außerdem gibt es den 1857 in Betrieb genommenen Sophienhafen nahe der Saline. Bis auf einen alten Speicher ist von dieser Anlage jedoch heute nichts geblieben. Investoren und individuelle Nutzungskonzepte werden gesucht.

*Bild: Die Burgruine Giebichenstein thront imposant über der Saale und ist immer einen Besuch wert. Von der Oberburg bietet sich ein herrlicher Blick über die Stadt, die Umgebung und auf die Saale.*

*Foto: Thomas Ziegler, Stadt Halle (Saale)*

Im Norden der Stadt befindet sich der Hafen Trotha. In den 20er und 30er Jahren des vergangenen Jahrhunderts zur Entlastung des Sophienhafens geplant und erbaut, dient er heute in erster Linie als Containerumschlagplatz zwischen LKW und Bahn. 2010 wurde in Halle der neue zentrale Stadthafen auf der Saline-Insel eröffnet. Er ist Anleger für Kanus und Sportboote und bietet Liege- und Rastplätze sowie Bootsfahrten mit einem Kaffenkahn (histor. Lastenkahn) oder einem Floß der Jugendwerkstatt Frohe Zukunft und Arona Floßtours für kleine Stadttouren.



*Viele Schiffe mit Kapellen schippern ab Mai auf der Saale. Im Hintergrund ist die Burg Giebichenstein, die älteste Burg an der Saale, zu erkennen – ein Wahrzeichen der Händelstadt Halle. Foto: Ralf Lehmann*

Am Riveufer zu Fuß der Burg Giebichenstein bietet die Reederei Riedel verschiedene Routen mit dem Fahrgastschiff auf der Saale Richtung Wettin und Rothenburg, mit und ohne Aufenthalte, sowie Stadtrundfahrten an. Auch kleinere Ausflugsschiffe, wie das MS „Rabeninsel“, welches am gegenüberliegenden Ufer am „Krug zum grünen Kranze“ ankert, können gebucht werden. Beim Bootsverleih an der Peißnitzinsel warten Wassertreter, Kanus oder Motorboote stunden- oder tageweise auf Flusswanderer. Per Kanu ist die Saale, außer bei Hochwasser, sicher von Rudolstadt bis zur Mündung in die Elbe über 260 km befahrbar. Auf dem Saale-Radwanderweg bestreitet man den Fluss vom bayrischen Zell bis zum sachsen-anhaltinischen Barby auch durch die Saalestadt.

Das Rudern und der Kanusport haben in Halle Tradition. Olympiasieger und Weltmeister wie Andreas Hajek und Erik Pfannmöller sind Hallenser und trainieren wie viele Hobby-Ruderer und Kanuten beim Halleschen Ruderverein an der Rabeninsel.

Die Saale und das Salz gehören zu Halle. Einige Veranstaltungen zahlen auf diese Tradition ein: Im Mai 2011 organisierte die Stadtmarketing Halle (Saale) GmbH erstmals gemeinsam mit knapp 30 wassertouristischen Partnern an der Saale einen offiziellen Auftakt für die Saison auf und an der Saale. Mit vielen erlebnisorientierten und gastronomischen Angeboten ist es gelungen, den Fokus auf die Saale zu richten. Krönender Abschluss eines schönen Ausflugstages an die Saale war das bunte Farben- und Wasserspiel der 80 Meter hohen Fontäne auf der Peißnitz.

Die Saale steht traditionell seit 1928 am letzten Augustwochenende im Mittelpunkt des schönsten Volksfestes in Mitteldeutschland – dem Laternenfest. Unzählige Lampions, schwimmende Glühwürmchen und das stimmungsvolle Höhenfeuerwerk lassen das Saaleufer erstrahlen. Besucher des dreitägigen Festes erwartet ein umfangreiches Musik-, Show- und Unterhaltungsprogramm verknüpft mit fester Tradition wie dem Fischerstechen der Halloren.



*Traditionell am letzten Augustwochenende feiert die Saalestadt das schönste Volks- und Heimatfest Mitteldeutschlands. Der Höhepunkt des Laternenfests in Halle (Saale) ist das große Feuerwerk über der Saale. Foto: Thomas Ziegler, Stadt Halle (Saale)*

Die Halleschen Hanse- und Salztage im September lassen den Sommer an der Saale ausklingen. Dabei dreht sich auf dem Marktplatz und der Saline alles um das Salz, die historische Salzgewinnung und den Handel, umrahmt von einem abwechslungsreichen, volksfestlichem Ambiente.

Die Flussufer in und um die Stadt bieten viel Sehens- und Erlebnenswertes. Neben der Peißnitzinsel, inmitten der Stadt, wo sich Hallenser zum Spielen, Joggen, Faulenzen oder Feiern treffen, thront die älteste Burg an der Saale erhaben über dem Saaletal. Sie ist heute ein Teil des Kunstcampus der renommierten Burg Giebichenstein Kunsthochschule Halle. Folgt man der Saale weiter nach Norden Richtung Trotha, säumen Felsen das Ufer – die Klausberge. Es folgt das Naturschutzgebiet Forstwerder, eine frühere Badeanstalt, man passiert Schleuse und Wehr und erreicht schließlich den Hafen Halle. Auf dem Weg flussaufwärts durch die Altstadt kann man einen Blick auf die spätmittelalterliche Moritzburg, das heutige Kunstmuseum Sachsen-Anhalts oder den Dom erhaschen. Im Hintergrund ragt das Wahrzeichen Halles, die fünf Türme (Roter Turm und Marktkirche), aus dem Zentrum empor. Das Salinemuseum entführt den Besucher in die Zeit der Hanse und Blütezeit des Salzhandels. Vis-à-vis blickt man auf das moderne Gebäude des Multimediazentrums.

Nach der Stadtschleuse öffnet sich der Blick für die Liebhaber alter Industriearchitektur wie dem Gasmeter, der Engelhardt-Brauerei oder der Böllberger Mühle. Man trifft auf Freunde vom Ruderverein, Angler, Spaziergänger oder Radfahrer auf der Rabeninsel, einem Naturschutzgebiet zwischen Saale und Wilder Saale.

# Fakten zum Ausbau der Bundeswasserstraße Saale

- 1926** – im Staatsvertrag wurde unter dem Stichwort „Südflügel des Mittellandkanals“ vereinbart, die Saale von ihrer Mündung bei Barby in die Elbe 124 km bis Leuna für das 1.000-Tonnen-Schiff (bisher 450-Tonnen-Schiff) auszubauen;
- 1931** – Beginn des Ausbaus der Saale für Schiffsgrößen von 80 m Länge und 9 m Breite zwischen Calbe und Halle-Trotha auf einer Länge von rund 68 km, Inbetriebnahme des Hafens Halle-Trotha mit einer Kailänge von 700 m am 1. Oktober;
- 1932** – Start zum etappenweisen Ersatz der kleinen Schleusen in Calbe, Bernburg, Alsleben, Rothenburg und Wettin durch Großschleusen für das 1.000-Tonnen-Schiff;
- 1934** – Bauaufakt für den „Saale-Elster-Kanal“ von Merseburg nach Leipzig-Lindenu;
- 1942** – Eröffnung der neuen Schleuse Rothenburg als letzte der nunmehr fünf Großschleusen;  
– kriegsbedingtes Einstellen der Arbeiten zur Vollendung des Saaleausbaus mit dem vorgesehenen Bau der unteren Stauhaltung Calbe-Rosenburg zwecks Tiefenverbesserung des Unterlaufs der Saale auf den letzten 20 km bis zur Elbe;
- 1992** – Aufnahme des abschließenden Ausbaus der Saale in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes, daraus resultieren Entscheidungen in Politik und Wirtschaft zur umfassenden Sanierung des landesbedeutsamen Hafens Halle-Trotha sowie zur Modernisierung und Erweiterung von Produktionskapazitäten insbesondere in Bernburg;
- 1995** – Auftakt der bis 1999 laufenden Instandsetzungen und Modernisierungen der fünf Schleusen zwischen Calbe und Wettin;
- 1997** – Unterlagen für das im Vorjahr angeschobene Raumordnungsverfahren (ROV) sowie die Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) werden erstellt;
- 1998** – Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann (CDU) besucht am 23. April den Hafen Halle-Trotha und sichert die volle Unterstützung der Bundesregierung für den Ausbau der Unteren Saale zu;
- 2000** – geplante Staustufe bei Klein Rosenburg wird von BUND-Anhängern hinsichtlich der Umweltverträglichkeit in Frage gestellt;

- 2001** — Staufstufenlösung bei Klein Rosenberg wird in der Umweltrisikoeinschätzung des Bundesamtes für Gewässerkunde Koblenz ohne Berücksichtigung der technischen Anpassungsmaßnahmen durch die vorgesehene Brunnengalerie mit sehr hohem Risiko bewertet;  
— im September beschließt der Landtag von Sachsen-Anhalt die Unterstützung des Saaleausbaus;
- 2002** — als Konsequenz der Hochwasserkatastrophe vom August verhängt Bundesverkehrsminister Dr. Manfred Stolpe im Oktober einen Baustopp für die Elbe und Saale;  
— im Koalitionsvertrag von Rot/Grün heißt es nach der Bundestagswahl: Saalestufen werden nicht gebaut;  
— für die Vollendung des Saaleausbaus wird mit dem „Schleusenkanal Tornitz ohne Wehr“ eine neue Lösung erarbeitet;
- 2003** — im Landtag von Sachsen-Anhalt wird zu diesem neuen Lösungsansatz parteiübergreifend Konsens erzielt;  
— am 2. Juli stimmt die Bundesregierung dem neuen Bundesverkehrswegeplan einschließlich der letzten Maßnahme zur Vollendung des Saaleausbaus wiederum im vordringlichen Bedarf zu;
- 2004** — nach einem Briefwechsel zwischen BMVBW und BMU wird das Land Sachsen-Anhalt beauftragt, ein ROV zum Saaleausbau durchzuführen;  
— mit der Antragskonferenz wird am 10. Dezember das ROV durch das Landesverwaltungsamt in Halle (Saale) eingeleitet;
- 2008** — im Oktober schließt die obere Landesplanungsbehörde das ROV ab;  
— danach liegen die Vorteile des „Saale-Seitenkanals“ (bisher „Schleusenkanal Tornitz ohne Wehr“) vor allem im ortsfernen Verlauf, größeren Abstand zu Schutzgebieten, in einer besseren FFH-Verträglichkeit sowie in günstigeren Bedingungen für den Hochwasserschutz;
- 2010** — Landtag von Sachsen-Anhalt bekennt sich mit einem Beschluss am 19. Februar zur umweltverträglichen und wirtschaftlichen Nutzung von Elbe und Saale als Bundeswasserstraßen und fordert die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens zum Bau des Saale-Seitenkanals bei Tornitz;
- 2011** — Konferenz des Verkehrsministeriums im Mitteldeutschen Multimediazentrum Halle (Saale) am 27. Januar unter dem Leitsatz „Sachsen-Anhalt – Land der Binnenschifffahrt“ mit zahlreichen Teilnehmern aus Politik, Wirtschaft und Verbänden verdeutlichte die uneingeschränkte Notwendigkeit der Bundeswasserstraßen Elbe und Saale zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der schiffsaffinen Unternehmerschaft;



- 2011**
- 5. August: Saale-Bündnis in Bernburg als Bernburger Erklärung gegründet, Prominente Vertreter aus Wirtschaft, Politik und Verwaltung erklären zur Herabstufung der Saale als Restwasserstraße: „Wir sind keine Rest-Republik“;
  - 6. August: Schifffahrts-Demonstration in Alsleben an der Saale, Freizeitschiffer demonstrieren für die Zukunft der Saale auf ihren Motor- und Ruderbooten;
  - 8. September: Demonstration auf dem Domplatz vor dem Landtag in Magdeburg gegen die Herabstufung der Saale zur Restwasserstraße

*oben: Impressionen von der Schifffahrts-Demonstration in Alsleben, unten: Demonstration des Saale-Bündnisses in Magdeburg*

*Fotos: VHdS e. V.*



# Der Saale-Elster-Kanal

**unvollendete Wasserstraße in Mitteldeutschland wurde in den vergangenen Jahrzehnte schon fast nicht mehr bewusst von den Menschen wahrgenommen.**

Einst Bestandteil des Südflügels des Mittellandkanals wurde mit dem Kanalbau im Sommer 1933 begonnen. Der zweite Weltkrieg verhinderte, wie auch bei zahlreichen Bautätigkeiten an der Saale, seine Fertigstellung. So befindet sich der Saale-Elster-Kanal heute in fast unverändertem Zustand, wie ihn die Bauarbeiter im Februar 1943 verlassen haben.



*Schleusenruine Wüsteneutzsch – Deutschlands größte Schleusentreppe.*

Einige ältere Menschen kennen den Kanal noch als sommerliche Bademöglichkeit, die jüngere Generation hatte so gut wie keinen Bezug zu diesem heimischen Wasser.

Nach 1990 gab es von Leipziger Seite her immer wieder Ambitionen für einen Anschluss des Karl-Heine-Kanals an die Saale, doch die Ländergrenze bei Günthersdorf war eine unüberwindliche Hürde.

Dann kam das Jahr 2007, und in diesem Jahr die Gründung des Saale-Elster-Kanal Fördervereins e.V. mit Vereinssitz in Merseburg. Was zunächst recht klein und bescheiden anfang, entwickelte sich, dank engagierter Mitglieder, zu einem vielfältigem Vereinsleben. Von Anfang an stand die Fertigstellung des Kanals im Fokus, doch zunächst galt es vor allem, die Geschichte des Kanals aufzuarbeiten. Historisch lag da viel unentdeckt oder wurde von Zeitzeugen verschwommen wiedergegeben. Heute können wir sagen, das bis auf wenige Details die Geschichte des Kanalbaus sehr gut erforscht und dokumentiert ist. Auch bei den Lokalpolitikern ist der Gedanke an eine Kanalfertigstellung in der Zwischenzeit angekommen.

Wurden wir in den ersten Jahren noch belächelt, so ist der Saale-Elster-Kanal Förderverein heute anerkannter Ansprechpartner in Sachen Kanalfertigstellung. Zahlreiche Veranstaltungen des Fördervereins haben dazu wesentlich beigetragen. In der kälteren Jahreszeit waren und sind es

Vorträge zur Kanalgeschichte, die die Gäste fasziniert an einem Stück mitteldeutscher Geschichte teilhaben lässt. In warmen Monaten haben wir u. a. im Jahr 2009 an der größten Schleusentreppe Deutschlands in Wüsteneutzsch das erste Kanalfest organisiert oder mit einem Kanalwandertag im Jahr 2010 die Öffentlichkeit für das Kanalprojekt sensibilisiert. Im Jahr 2011 wurde durch uns sogar die erste Veranstaltung mit internationalen Gästen organisiert. Am 6. April veranstaltete der Saale-Elster-Kanal Förderverein e.V. im Merseburger Ständehaus einen Workshop mit annähernd 100 Gästen. Die Politiker, Fraktionsabgeordnete, Mitarbeiter von Tourismusverbänden und Gäste u. a. aus Frankreich, USA, Kanada und Schottland informierten sich über den Zustand des Kanals und die Möglichkeiten für ein Verbindung von der Saale bis zum Kanalende bei Günthersdorf. Ebenso stand der Nutzen für die gesamte mitteldeutsche Region im Fokus der Veranstaltung.

Wurde der Saale-Elster-Kanal bei den Planungen ab 1930 für die Güterschifffahrt konzipiert, so spielt der Frachttransport von und nach Leipzig per Schiff heute leider keine Rolle mehr. Um so größer ist der Bedarf für die Freizeit- und Fahrgastschifffahrt. Denn durch die Flutung von Tagebauen entstanden viele neuen Wasserflächen im Süden von Leipzig, die bislang keine Verbindung zum deutschen Wasserstraßennetz haben. Wie reizvoll wäre die Möglichkeit, per Motoryacht von Berlin, Hamburg oder Dortmund nach Leipzig zu fahren.

Der Nutzen einer Kanalfertigstellung würde sich nicht nur auf die Leipziger Region beschränken, denn jeder, der diesen Weg nutzt, befährt bei seiner Reise auch die Elbe, den Mittellandkanal und nicht zuletzt auf 120 km die Saale. Auch andere Reiseziele wie die Unstrut locken für einen längeren Aufenthalt in Mitteldeutschland.

Betrachten wir die Möglichkeit einer Fertigstellung des Saale-Elster-Kanals mehr als mitteldeutsche Aufgabe mit Nutzen für die gesamte Region. Einer Region, die mit den Städten Halle-Leipzig-Merseburg und nicht zuletzt auf Grund bester Verkehrsanbindungen sicherlich gute Voraussetzungen für einen florierenden Bootsverkehr mitbringt.

**Für eine Fertigstellung des Saale-Elster-Kanals, für Mitteldeutschland – für uns!**

[www.saaleelsterkanal.de](http://www.saaleelsterkanal.de)

*Text u. Fotos: Dirk Becker, Saale-Elster-Kanal Förderverein e.V.*



## Der Verein Wasser-Stadt-Leipzig e.V.

Der im Juli 1999 gegründete Förderverein, als gemeinnützige Vereinigung Leipziger Bürger, hat sich zu einer seiner Hauptaufgaben gemacht, Karl Heines Idee, die Verbindung bis zur Saale und den damit verbundenen Anschluss an das europäische Wasserstraßennetz zu verwirklichen.





# Hallischer Hanseverein

**„Das Schiff ist Träger der Weltgeschichte, ohne Schiff wären die Völker nicht zueinander gekommen.“**



Von 1281 bis 1479 war auch Halle (Saale) Mitglied der Hanse. In dieser Zeit erweiterten mittelalterliche Kaufleute ihre Handelsbeziehungen von England bis weit in den Nordwesten des Russischen Reiches sowie von den Niederlanden bis nach Island. Dies geschah unter Einhaltung bestimmter Regeln, die den gemeinsamen grenzüberschreitenden Verkehr erlaubten und große Reichtümer nach Europa brachten.

Wir wollen mit bürgerschaftlichen Engagement das Bewusstsein für die Hansezeit wecken und die Hansegeschichte in Halle an der Saale als Geschichte vor der Haustür im mitteldeutschen Raum lebendig halten. Als Verein wünschen wir uns die aktive Teilnahme und Unterstützung von Unternehmen, Vereinen und Verbänden unserer Stadt, der Saaleanlieger und aus dem Umland (Saalekreis, Burgenlandkreis und Mansfelder Land). Das Saaleumland war schon zur Hansezeit (ca. 1250-1650) als Hersteller und Zulieferer von unterschiedlichen Produkten bekannt und belieferte mit ihren Waren den Markt der Stadt Halle an der Saale. Die Saale wurde dabei seit Jahrhunderten als Transportweg für Waren, aber mehr noch für Holz als Brennmaterial für die Salinen und als Baumaterial für Häuser und Kirchen genutzt.

Die Aufgabe der heutigen „Neuen Hanse“ (gegründet 1980 in Zwolle) besteht darin, den Geist der Hanse als Lebens- und Kulturgemeinschaft der Städte lebendig zu halten. Eingeschlossen sind dabei die Förderung des Bürgersinns und die Unterstützung der Idee einer dauerhaften Friedensordnung in Europa. Seit mehr als zwei Jahren bemühen sich engagierte Hallenser, diese Tradition wiederzubeleben und für die Saalestadt touristisch zu nutzen. Dazu wurde im Dezember 2009 der Verein zur Förderung der Hansekultur der Hansestadt Halle an der Saale e.V. (Hallischer Hanse e.V.) gegründet.

Der Verein widmet sich der Erforschung der hansischen Tradition der Saalestadt, der Förderung von Aktivitäten auf und an der Saale sowie der Förderung des Hansefestes, welches seit 2008 auf Initiative einer Interessengemeinschaft fest zum Stadtgeschehen gehört und im September des Jahres 2011 erstmalig in Zusammenarbeit mit dem Stadtmarketing der Stadt Halle am Ufer der Saale stattfinden wird. In naher Zukunft ist geplant, dass Halle auch einmal Austragungsort für die Ausrichtung eines Internationalen Hansefestes sein soll. Wir als Verein wollen dabei die Stadt Halle bei ihren Aktivitäten in der „Neuen Hanse“ unterstützen.



## Impressum

### Sponsoren

Stadtwerke Halle GmbH – Hauptsponsor des VHdS e.V.

## Verein zur Hebung der Saaleschifffahrt – VHdS e.V.

### Hafen Halle GmbH

SCHWENK Zement KG, Werk Bernburg  
esco-european salt company GmbH & Co. KG, Werk Bernburg  
Solvay Chemicals GmbH, Werk Bernburg  
DOMO Caproleuna GmbH  
Saalemühlen Alsleben GmbH  
Schiffswerft-Fischer, Mukrena  
und weitere

### Unterstützt vom:

Ministerium für Landesentwicklung  
und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt



### SACHSEN-ANHALT

Ministerium für  
Landesentwicklung  
und Verkehr

### Herausgegeben vom:

### Verein zur Hebung der Saaleschifffahrt VHdS e.V.

Manfred Sprinzek (Präsident)  
Domstr. 1 - 06108 Halle (Saale)  
0345 203 76 64  
info@saaleverein.de

### Layout und Satz:



Agentur für Design und E-Business  
Halle (Saale)

Stand 09/2011



# VHdS