**Zusammenfassung Wirtschaftlichkeitsuntersuchung Leipziger Gewässerverbund DMC**:

Die *Wirtschaftlichkeitsuntersuchung Wassertourismus im Fließgewässersystem und in der Seenlandschaft der Region Leipzig,* Dezember 2002, Deutsche Marina Consult DMC, lag bis zum Dezember 2010 im **A**(mt für)**S**(tadtgrün und) **G**(ewässer) vor. Das GA datiert aus 2002 wird aber von den Kommunen des „Grünen Rings“ als dasjenige Wirtschaftlichkeitsgutachten zur Begründung des Gewässserverbundes, des WTNK und zur Stellungnahme zur Schiffbarkeitserklärung angeführt. Es gibt nichts Aktuelleres. Vermutlich ist dieses GA auch jenes, das die LDL zur wirtschaftlichen Begründung des Gewässerverbundes und damit als Grund für die Erklärung der Schiffbarkeit anführt. (Für die Schiffbarkeitserklärung bedarf es, vergleichbar mit dem Neubau oder Ausbau einer Straße, einer **wirtschaftlichen** Notwendigkeit Sicherheit und Ordnung sind ebensowenig Gründe für eine Schiffbarkeitserklärung, wie tourismuswirtschaftliche!) Von dort wurde aber bisher nur ein nautisches GA veröffentlicht. Das Wirtschaftlichkeits-GA umfaßt ca. 240 Seiten nebst Anhängen. Nachstehendes ist demzufolge deutlich komprimiert und auf wesentliche Aussagen reduziert. Kursiv Geschriebenes ist eine wörtliche Widergabe. In Klammern Gesetztes sind entweder Quellennachweise (S. 123) oder Kommentare. In dem GA finden die bisherigen wassersportlichen Nutzer keine Berücksichtigung (Kanuten, Ruderer, Kindersport). Das GA wurde mind. B is Dezember 2010 auf der Website des sogenannten „Grünen Rings“ unter dem Link *Download* als einsehbares Dokument aufgeführt. Heute fehlt dieser Hinweis.

**Inhalt**:

Auftraggeber des GA war das ASG. Ziel und Zweck ist die Feststellung wirtschaftlicher Effekte aus dem Wassertourismus. Für diesen würde das Verbundsystem aus Flüssen, Kanälen und Seen ideale Voraussetzungen bieten. Die Ergebnisse sollen Argumente für einen sinnvollen (?) und touristisch attraktiven Gewässer**ausbau** bilden. Wobei die Betrachtung mit und ohne Anbindung des Gewässserverbundes an den Elster-Saale-Kanal vorgenommen wurde. Da der Elster-Saale-Kanal die einzige (!) Verbindung zum europäischen Gewässernetz darstellt, wird im weiteren Verlauf des GA deshalb auch von internem und externem Gewässerverbund gesprochen.

Das GA gelangt zur Einschätzung, daß die Anbindung an den Elster-Saale-Kanal marginale wassertouristische Auswirkungen auf den Gewässerverbund habe, da der Lindenauer Hafen End- und Umsteigepunkt für den externen Wassertourismus ist. Es wird als ausgesprochen problematisch gesehen, externe Wassertouristen im Lindenauer Hafen zum Umsteigen auf ein zu charterndes „Leipzig Boot“ zu bewegen, weshalb hierfür auch besondere Marketinganstrengungen notwendig seien. Die für den teilweisen Neu- und Ausbau des Elster-Saale-Kanals notwendigen Aufwendungen stünden daher in keinem vernünftigen Verhältnis zum Aufwand. Ein interner Gewässerverbund würde sich rechnen, worüber die GAer selbst erstaunt waren.

Der Gewässerverbund bestand zum Zeitpunkt der GA-Erstellung noch aus 4 Kursen. Einem nördlichen (Kurs 1) und 3 südlichen (Kurse 2 – 4). Wobei der heutige Kurs 1 in diesem Konzept als Kurs 3 bezeichnet wird.

Angewandt wurde eine „nautische Kapazitätsberechnung der Einzelgewässer“, die nach Aussage der GA einmalig in Deutschland sei und nur von ihnen angewandt würde. Verkürzt bedeutet dies, daß dabei die Gesamtfläche der einzelnen Gewässer reduziert wird um Naturschutz und andere (?) Nutzungen. Hiervon abgeleitet wird eine mögliche Anzahl an verschiedenen Bootstypen (Kanus bis Fahrgastschifffahrt). Hiervon wiederum wird auf eine mögliche Anzahl an Personen und die notwendige Infrastruktur (Ausbau für notw. Wassertiefe, Anlegestellen, Ver- und Entsorgung, Schleusen, Restaurants, Campingplätze etc.) geschlossen. (Einnahmen und hierfür notwendige Ausgaben).

Dreh- und Angelpunkt dieses „nautischen Netzwerkes“ an Kursen und Fahrtrouten ist der Leipziger Stadthafen, der als „Initialinvestition“ dienen und alles andere anschieben soll.

Das Einzigartige und Besondere am internen Wassertourismus sei die Vielfältigkeit der verschiedenen Gewässer, einschließlich des **Auwaldes**, was wiederum die Notwendigkeit des Baus eines „gewässerangepaßten Bootes, einem sogenannten „Leipzig Bootes“ erforderlich macht. Das sei das sogenannte Alleinstellungsmerkmal. (Was wiederum in Widerspruch zur Aussage zu einem notwendigen Gewässerausbau steht.)

Nachhaltige wirtschaftliche Effekte ließen sich nur aus der Nutzung der Fließgewässer erzielen. Ausdrücklich nicht aus den Seen. Grund hierfür ist die Tatsache, daß die Fließgewässer von externen Land-Touristen (Städtereiesen, Messen, Kongresse, etc.) genutzt würden, die finanzielle Mittel in die Region brächten, während die See eher als Naherholungsgebiete von den Einheimischen genutzt und somit keine zusätzlichen Mittel generiert würden.

**Als wesentlichen Erfolg für ein wassertouristisches Konzept und als wesentliches Problem wurde die durchgängige Befahrbarkeit der Flüsse (Wassertiefe, Wasserdargebot) definiert.**

Die Startinvestition solle der Stadthafen sein. Laut dem nunmehr ebenfalls vorliegenden „nautischen GA“ der LDL (Landesdirektion Leipzig) sei die Brücke „Marschner Straße“ deutlich zu niedrig. Es wird empfohlen, diesen Lichtraumengpaß dauerhaft zu beseitigen! (*Neubau der Brücke Marschnerstraße?!)*

Dessen Kosten (öffentlich finanziert) beliefen sich auf ca. 5 – 6 Mio.€. Davon müßten allerdings virtuell ¼ auf die südlichen Kurse umgelegt werden (wg. der Anschubfinanzierung). Die Kosten für den Lindenauer Hafen beliefen sich zusammen mit dem notwendigen Gewässerausbau auf 13,2 Mio. €, wobei 9, 4 Mio. € für den Gewässerausbau notwendig seien. *(Aktuell wurden die Investitionen von 22,5 auf 17,5 Mio. € gesenkt. Was dieser Betrag bei öffentlichen Investitionen Wert ist, dafür liefert der City-Tunnel ein anschauliches Beispiel.)*

Für den Ausbau (!) der Kurse seien ca. 20,5 Mio.€ erforderlich. Hiervon entfielen ca. 9,5 Mio. € auf Ausbau und Erhalt der Gewässer.

Die nicht angebundenen Seen benötigten noch weitere ca. 8,3 Mio. € an Investitionen in Infrastruktur für Naherholung.

Der Gewässerverbund habe nur begrenzte arbeitsmarktpolitische Effekte. So würden ca. 110 Vollzeit-, 85 Teilzeit- und 80 Saisonstellen geschaffen (bei 56 Mio. € Investitionen!).

3 Faktoren seien für den Erfolg des Gewässerverbundes maßgeblich:

1. Die Einzigartigkeit des Produktes Wassertourismus in der Region Leipzig
2. Gewässerspezifische Boote
3. Perfekter Dienstleistungstourismus für Touristen

Der wesentlichste Effekt des Wassertourismus sei jedoch die Schaffung eines weichen Standortfaktors als Standortmarketing für Leipzig. (Deshalb wohl auch die herausgehobene stadtarchitektonische Bedeutung des Gewässerverbundes – in 2010 in diversen Veranstaltungen erlebbar gewesen.)

Die Studie stellt fest, daß die vorgeschlagenen Nutzungen zum Teil gegen den vorgegebenen Schutzstatus der einzelnen Seen oder Flüsse verstießen. Es solle jedoch der volle (!) Umfang eines möglichen Potentials dargestellt werden. Es erfolge keine pauschale Festlegung eines Schutzstatuts für FFH-Gebiete. ( S. 16 des GA).Ökologische Belastungsgrenzen wurden ebenfalls nicht ermittelt. Dies sei kein Auftrag gewesen. Im Rahmen dieser Studie auch nicht darstellbar (zu teuer). (S. 27).

In den Bergbaufolgeseen sei eine Motorbootnutzung aus Sicherheitsgründen nicht zu empfehlen. (S. 28) (Sieht die LMBV GmbH offensichtlich anders.) Darüber hinaus kann durch eine Motorbootnutzung die Erholungswirkung massiv beeinträchtigt werden (S. 33).

Um Uferschäden zu vermeiden sei ein Uferabstand von mind. 300 m empfehlenswert.

Für eine Nutzung mit Motorbooten sei eine Mindestwassertiefe von 1,5 m (S. 44) und eine Mindestbreite von 9 m (S. 49) erforderlich.

Für Markleeberger und Cospudener See als Landschaftsseen mit Naherholung und Naturschutz werden keine Motorboote, sondern nur Fahrgastschifffahrt und Segelschiffe, Surfer vorgeschlagen.

Von Ausnahmen (Elstermühlgraben) abgesehen, sollen sämtliche Fließgewässer aktuell mit dem gewässerangepaßten Boot, mittel- und langfristig mit Motorbooten genutzt werden. **Hierfür seien ein Profilausbau, eine Grundberäumung und die Beseitigung von Sandbänken erforderlich.** (Anlagen).

**Der Floßgraben** (Abschn. 7 b des GA), der derzeit (2002!) eine Breite von 6- 15 m und eine Tiefe von 0,1 bis 0,2 m habe **soll auf 0,6 m vertieft werden.** (dies wurde durch den BM von Mkbg. Klose schon erledigt). Aktuell sollen auf dem Floßgraben gewässerangepaßte Boote fahren. Mittel- und langfristig kleine Fahrgastschiffe und Motorboote. Hierfür sei die **Ausbaggerung einer Fahrrinne (!) von 6 m Breite** erforderlich.

Pleiße und Leipziger Eck ( Abschn. 14 und 15 des GA) sollen mit gewässerangepaßten und Motorbooten befahrbar sein.

Die Seen erzielen wirtschaftliche Effekte nur aus Naherholung und Freizeit. Das Befahren ist nur mit vor Ort liegenden Booten und Kanus möglich. Aus der Anbindung des Elster-Saale-Kanals ziehen die Seen keinerlei wirtschaftliche Effekte, da der Lindenauer Hafen Endpunkt ist. (S. 61). Es wird empfohlen, **die Seen nicht mit Verbrennungsmotoren** zu befahren (S. 62).

Bei der Betrachtung mit der Anbindung an den Elster-Saale.-Kanal ist der Lindenauer Hafen End- und Umsteigepunkt! (S. 63). Dieses Umsteigen muß derart attraktiv sein (kostenlose Charterboote?!), daß es auch angenommen wird. Die **Transferstrecke** Lindenauer Hafen <-> Stadthafen ist **auszubauen**. Perspektivisch ist die Anlage von Rundkursen erforderlich.

Die Querschnitte und Tiefen der Fließgewässer sind für handelsübliche Motorboote nicht ausreichend. Deshalb muß ein gewässerangepaßtes Boot gebaut werden, das wiederum auch ein wassertouristisches Alleinstellungsmerkmal sei und einen Marktvorteil biete (S. 68). (Und trotzdem Gewässerausbau?!)

Das größte Tourismuspotential sind die Touristen, die über den Landweg nach Leipzig kommen und Boote chartern (S. 78). Das **interne** Gewässersystem läßt ein Befahren mit auswärtigen Sportbooten **nicht** zu! (S. 85)

Für den Gewässerverbund sei ein Gesamtumsatz in Höhe von 5,7 Mio. € p.a. realistisch. (S. 92).

Für die Seen gibt es keine nennenswerten wassertouristischen Effekte (S. 93). ((Daran ändern auch 500.000 Gäste allein am Cospudener See nichts, denn: Wassertourismus vs. Naherholung! Touristische Effekte (um die geht es!) sind das Potential, das von außen kommt!))

***Es ist durchaus eine gewisse Wirtschaftlichkeit des Wassertourismus in der Region Leipzig erkennbar. Diese wird aber reduziert durch Einschränkungen bei durchgängiger Befahrbarkeit. Deshalb ist als erste Maßnahme die durchgängige Befahrbarkeit der Gewässer herzustellen.*** (S. 93)

Die Gesamtkosten des **internen** Gewässerverbundes belaufen sich auf ca. 56. Mio. €, wovon die Hälfte privat zu finanzieren sei. Das sei zwar ein nennenswerter Betrag. Insbesondere vor dem Hintergrund des **geringen wirtschaftlichen Ertrages für die Stadt** p.a.. Dabei müsse aber berücksichtigt werden, daß es sich bei den Investitionen um eine Generationenaufgabe handele. (S. 114).

Aus der Vercharterung von 25 Leipzig Booten ergäbe sich ein geplantes Ergebnis in Höhe von 57.500  € p.a. (ohne Abschreibung und Anschaffung).

Die Ufergastronomie müßte ganzjährig betrieben werden (S. 129, 207) um die gewünschten wirtschaftlichen Effekte zu erzielen. Indirekte Effekte werden mit einem Faktor 10 auf Grund internationaler Erfahrungen angegeben. (S. 207) (Einen Nachweis oder verifizierbare Quellen hierfür bleibt das GA schuldig!) Es wird lediglich auf Birmingham mit seinem ausgebauten (!) Kanalnetz verwiesen!

Auf S. 208 wird nochmals auf **die geringen arbeitsmarktpolitischen Effekte** verwiesen, die auf Grund des saisonalen Charakters, des Dienstleistungscharakters und der (wassertouristisch typischen) Personalschwachheit so gering seien.

Die Anbindung an den Elster-Saale-Kanal hat **keinerlei Arbeitsmarktbedeutung** (S. 210). Allerdings gäbe es einen Faktor 6 – 8 für indirekte Arbeitsplätze, wofür allerdings auch keine Quelle angegeben wird. (Augenscheinlich ist das der Grund, warum seitens der Stadt nicht verifizierbare potentielle Investoren, die bis zu 400 Arbeitsplätze schaffen wollen, angegeben werden.)

Viel wichtiger sei jedoch die Erhöhung der Lebensqualität als weicher Standortfaktor, der eine höhere Anziehungskraft für Arbeitskräfte biete (S. 212) (Ursache-Wirkung?! Wir brauchen endlich bessere Lebensqualität, damit die Arbeitskräftenachfrage durch hinzuziehende Arbeitskräfte gestillt werden kann?!)

Insgesamt ist lediglich eine interne Gewässernutzung sinnvoll, wobei die Seen nur punktuell touristisch interessant sind. (S. 216  - 221).

Das touristische Einzugsgebiet der Fränkischen Seenplatte ist völlig anders strukturiert und deshalb nur bedingt vergleichbar. (S. 231) Es gibt dort auch andere Ziele und Voraussetzungen. Dort werden wasser**wirtschaftliche** Ziele verfolgt, währenddessen hier wasser**touristische** Ziele verfolgt werden!!! (Siehe rechtliche Grundlagen der Schiffbarkeit!)

Das Alleinstellungsmerkmal ist die Einzigartigkeit des **internen**, abgeschlossenen Gewässerverbundes! (S. 233)

Derzeit (2002 – aber zwischenzeitlicher Ausbau des Floßgrabens durch Klose – OBM Markkleeberg!) sei keiner der Kurse durchgängig befahrbar.

Mit dem derzeitigen Zustand sei kaum ein nennenswerter Tourismus darstellbar (S. 234) (Zwischenzeitlich gibt es aber 2 Schleusen.)

**Erste und wichtigste Maßnahme sei die Herstellung einer durchgängigen Befahrbarkeit!** Erst dann würde Leipzig nicht schlechter (!) als Birmingham abschneiden. (Birmingham war auch Dreh- und Angelpunkt der Studie.)

Der wesentlichste Aspekt des Gewässerverbundes sei aber ein städtebaulicher Vorteil(!). (S. 236) (Deshalb braucht es also also eine Schiffbarkeitserklärung?!)

Die Abschätzung der wirtschaftlichen Effekte aus dem Wassertourismus ist in Deutschland allerdings noch im Wesentlichen unbekannt. (S. 237)

Nach diesem GA ist der Gewässerverbund ein kleiner „City-Tunnel“! Kenntnisstand 2002. Kosten heute vermutlich deutlich höher.

Sicherheitsgewinn = Null. Besser: Sicherheitsverlust.

Arbeitsplatzperspektiven marginal. Gewerbesteuereffekte zu vernachlässigen.

Kosten sozialisiert, Gewinne privatisiert.

Leipziger Auwald als Transfer motorboottouristischer gewerblicher und privater Nutzung verbunden mit einem entsprechenden Gewässerausbau.

O.M.