



# Saale-Leipzig-Kanal

**Objekt:** Karl-Heine-Kanal und Saale-Leipzig-Kanal, letzterer im Volksmund auch Saale-Elster-Kanal oder Elster-Saale-Kanal - ein Kanal zur Verbindung von Elster und Saale

**Stadtteil:** Leipzig - Plagwitz, -Lindenau, -Böhlitz-Ehrenberg, Dölzig, Güntersdorf, Wüsteneutzsch, Kreypau

**Industriezweig/Branche/Kategorie:** Verkehrswesen, Schifffahrt

**Kurzcharakteristik:** künstliche Wasserstraße zum Anschluss von Leipzig an die Saale und weiter an die Elbe und Nordsee

**Datierung:** ab 1856

**Objektgröße:**

- *Karl-Heine-Kanal* inkl. Anschluss an den Lindenauer Hafen 3,3 km
- *Lindenauer Hafen bis Kanalbeginn* 75 m, Verbindung ist geplant
- der eigentliche *Saale-Leipzig-Kanal* vom Lindenauer Hafen bis Schleuse Wüsteneutzsch 19 km, davon 11 km aktuell mit Wasser gefüllt
- Schleuse Wüsteneutzsch bis zur Saale bei Kreypau ca. 6 km

**Ursprüngliche Nutzung:** von der Elster bis zur Lützner Str. zum Transport der Aushubmassen; zur Wasserregulierung und zur Personenschifffahrt

**Heutige Nutzung:** von der Elster bis in den Lindenauer Hafen und von der Lyoner Str. bis Güntersdorf zur Personenschifffahrt

**Objektbeschreibung, Bau- und Firmengeschichte:** Carl Erdmann Heine (1819 - 1888), umgangssprachlich Karl Heine genannt, war ein Leipziger Jurist und Unternehmer. Dank des Vermögens seiner Mutter kaufte er in Größenordnungen Grundstücke im Leipziger Westen, besonders in Plagwitz. Er hatte das Ziel, diese Grundstücke vor allem verkehrstechnisch zu erschließen und an Unternehmer zu verkaufen. Er war damit erfolgreich. Die Einwohnerzahl in Plagwitz stieg von 387 im Jahr 1855 auf 13000 im Jahr 1888. 180 Fabrikschornsteine waren Ausdruck der Industrialisierung. Neben 37 Gleisanschlüssen plante und baute er auch einen Kanal. Damit verfolgte er 3 Ziele:

- mit den Aushubmassen legte er Sumpfgebiete in der Leipziger Westvorstadt trocken,
- diese wurden mit Schiffen auf dem Kanal transportiert,
- mit dem Kanal sollte Leipzig über die Saale an die Elbe und damit an die Nordsee angeschlossen werden. Nebenbei wurde noch während der Bauzeit auch Ausflugsverkehr durchgeführt.

Der Bau begann 1856 von der Weißen Elster ausgehend. Karl Heine erlebte nur einen Teil der Fertigstellung. Er hatte vorsorglich eine Baugesellschaft

gegründet. Der Kanalbau endete zunächst an der Lützner Straße, er hatte damit eine Länge von 2,6 km erreicht. Dieses Stück wird als „Karl-Heine-Kanal“ bezeichnet. Auf diesem Abschnitt entstanden zunächst 15 Straßen- und Eisenbahnbrücken.

1. Nonnenbrücke (Nonnenstraße)
2. Eisenbahnbrücke / Riverboat
3. Elisabethbrücke (Erich-Zeigner-Allee)
4. König-Johann-Brücke (Zschochersche Straße)
5. Karl-Heine-Bogen (Stadtteilpark Plagwitz)
6. Weißenfelser Brücke (Weißenfelser Straße)
7. König-Albert-Brücke (Karl-Heine-Straße)
8. Aurelienbrücke (Aurelienstraße)
9. Gießerbrücke (Gießerstraße)
10. Gleisbrücke (Radweg Endersstr. - Karl-Heine-Str.)
11. König-August-Brücke (Engertstraße)
12. Eisenbahnbrücke (Strecke Leipzig - Probszella, Lindenau)
13. Saalfelder Brücke (Saalfelder Straße)
14. Radwegbrücke
15. Luisenbrücke (Lützner Straße)

1926 wurde die Fortsetzung des Kanalbaues beschlossen. Baubeginn war 1933 im Rahmen von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen der Nationalsozialisten. Kriegsbedingt wurden die Bauarbeiten 1943 beendet. In dieser Zeit wurden gebaut:

- das Hafenbecken in Lindenau mit Silos,
- ein ca. 11 km langes mit Wasser gefülltes Kanalstück bis Güntersdorf mit kompletter Ausrüstung, geeignet für Schiffe bis 1000 t
- ein weiteres 8 km langes trockenes Kanalstück bis Wüsteneutzsch einschließlich des Rohbaues einer Sparschleuse

Im weiteren Verlauf:

- 11 fertiggestellte Straßenbrücken
- 1 Eisenbahnbrücke
- 2 Straßenunterführungen
- Floßgrabendüker bei Wüsteneutzsch (begonnen)

- Zschampertdurchlass (geplant)
- 6 weitere Düker (realisiert)

Zwischen dem Hafenbecken und dem Kanal sowie zwischen dem Hafenbecken und dem Karl-Heine-Kanal gab es keine Verbindung. Die 665 m lange Verbindung zum Karl-Heine-Kanal einschließlich einer weiteren Radwegbrücke wurde 2015 hergestellt, die 75 m lange Verbindung zum Kanal ist geplant, sie erfordert den Bau einer Straßenbrücke für die Lyoner Straße. Damit wäre der durchgängige Schiffsverkehr zwischen Güntersdorf über den Karl-Heine-Kanal und die Flüsse in Leipzig bis in das Leipziger Neuseenland möglich. Ein Frachtverkehr ist jedoch nicht mehr vorgesehen. Der Anschluss an die Saale wird derzeit wirtschaftlich, rechtlich und technisch geprüft.

Der Karl-Heine-Kanal wurde bis 1990 nicht genutzt. Er war zur Müllhalde verkommen. Nach 1990 wurde er beräumt und auf der ganzen Länge ein kombinierter Rad-/Fußweg angelegt. Zur Expo 2000 erfolgte die Einbindung in die Gestaltung des Stadtteilparkes Plagwitz. Seit dieser Zeit findet reger Bootsverkehr statt, der seit 2015 nun auch bis ins Hafenbecken möglich ist. Im Rahmen der Olympiabewerbung für 2012 sollte das Gelände des Lindenauer Hafens das Olympische Dorf werden, mit Wassertaxis zu den Sportstätten. Nach der Absage trat wieder Ruhe ein. Aktuell (2018) ist ein Wohngebiet geplant, das sich bereits im Bau befindet. Am Kanal gibt es Bootsverleihe und zahlreiche Anlegestellen. Mit dem Anschluss an den Lindenauer Hafen ist wie oben beschrieben ein durchgängiger Bootsverkehr möglich.

### **Quellen/Literatur/Links:**

eigene Kenntnisse

[http://www.leipzig-lese.de/index.php?article\\_id=444](http://www.leipzig-lese.de/index.php?article_id=444)

<http://www.wasser-stadt-leipzig.de/de/vision.asp>

<https://de.wikipedia.org/wiki/Karl-Heine-Kanal>

<http://www.saaleelster.de/index2.html>

[http://www.wsa-magdeburg.wsv.de/Wasserstrassen/Saale\\_und\\_Saale-Leipzig-Kanal/index.ht](http://www.wsa-magdeburg.wsv.de/Wasserstrassen/Saale_und_Saale-Leipzig-Kanal/index.ht)

Stadt Leipzig, Amt für Statistik und Wahlen: „Leipziger Brücken IV – Brücken über den Karl-Heine-Kanal und den Elster-Saale-Kanal 12/10“

Gewässerkatalog 2015-2017 des Regionalen Planungsverbandes Westsachsen

**Autor:** Helmut Sander / Michael Hartwich

**Datum:** 15.04.2018

**Abbildungen:** Michael Hartwich (Juni 2017 / Februar 2018)

---

# Elisabethbrücke

**Titel des Objekts:**

Elisabethbrücke

**Ort:**

Plagwitz

Erich-Zeigner-Allee

04229 Leipzig

**Kurzcharakteristik:**

Brücke über den Kanal mit eisernem Geländer

**Datierung:**

um 1850

**Nutzung (ursprünglich)/Industriezweig/Branche:**

Straßenbrücke

**Bau- und Firmengeschichte:**

Die Elisabethbrücke ist eine Straßenbrücke, die die Erich-Zeigner-Allee (von 1893 bis 1949: Elisabethallee), zwischen der Nonnenbrücke im Westen und der König-Johann-Brücke im Osten über den Karl-Heine-Kanal führt. Sie wurde in den 1850er Jahren in der Gemeinde Plagwitz erbaut. Obwohl die Brücke offiziell nie umbenannt wurde, ist sie auch unter dem Namen Erich-Zeigner-Brücke bekannt.

**Charakterisierung:**

Konstruktionstyp: Bogenbrücke

Die Elisabethbrücke ist eine der 14 Brücken, die Karl Heine errichten ließ.

Die Brückenpfeiler der Elisabethbrücke bestehen aus Rustikaquadern; die

Ansichtsflächen sind mit Bruchstein verblendet. Das eiserne Geländer wurde neu gestaltet.

**Quellen und Literatur:**

[http://www.leipzig-lexikon.de/SONSTBAU/BR\\_ELISA.HTM](http://www.leipzig-lexikon.de/SONSTBAU/BR_ELISA.HTM)

**Autor/in:**

Juliane Gölzner

**Bilder:**

Michael Hartwich

---

# Eisenbahnbrücke, nahe der Elisabethbrücke

**Titel des Objekts:**

ehem. Eisenbahnbrücke / Riverboat

**Ort:**

Plagwitz

04229 Leipzig

**Lage:**

Nähe Elisabethbrücke

**Kurzcharakteristik:**

Eisenbahnbrücke eines Anschlussgleises über einen Verbindungsgraben zwischen Weißer Elster und Karl-Heine-Kanal

**Datierung:**

um 1880 (Eisenbahnbrücke)

**Nutzung (ursprünglich)/Industriezweig/Branche:**

Eisenbahnbrücke eines Anschlussgleises

**Bau- und Firmengeschichte:**

Die denkmalgeschützte Eisenbahnbrücke befindet sich zwischen der Nonnen- und der Alten Straße, ca. 70 Meter hinter der Kanaleinfahrt, nahe der Elisabethbrücke. Vormalig führte sie als eingleisige Anschlussbahn zur ehemaligen Güterladestelle II sowie als Werksanschluss zu den Buntgarnwerken.

Von 2003 bis 2008 hatte die MDR-Talkshow *Riverboat* hier ihr Domizil. Speziell für die Sendung des MDR-Fernsehens wurde durch den Leipziger Architekten Manfred Denda auf der alten Eisenbahnbrücke ein Studio in Form eines Bootes errichtet.

**Charakterisierung:**

Die Brücke ist zur Hälfte aus Bruchsteinen gebaut, die andere Hälfte besteht, aufgrund der großen Schräge, aus genieteten Vollwandstahlträgern.

**Quellen und Literatur:**

Sturm, Wolfram: Eisenbahnbrücken in und um Leipzig. Eine historische und städtebauliche Studie. Leipzig 1997.

**Autor/in:**

Juliane Gölzner

**Bilder:**

Michael Hartwich