# Elster-Saale-Kanal

**Objekt**: Kanal zur Verbindung von Elster und Saale; Saale-Elster-Kanal oder Saale-Leipzig-Kanal genannt

**Stadtteil:** 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 1933

**Objektgröße:**

- der *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:** unvollendetes Bauvorhaben

**Heutige Nutzung:** Freizeit- und Sportaktivitäten

**Objektbeschreibung, Bau- und Firmengeschichte:**

1926 wurde ein Staatsvertrag zum Bau eines Südflügels zum Mittellandkanal beschlossen. Der Baubeginn zur nunmehr als Elster-Saale-Kanal bezeichneten Wasserstraße erfolgte 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)

Im Zuge des Projektes begannen 1938 die Arbeiten an einem Hafen als Endpunkt des Kanals. Es war ein Industrie- und Umschlaghafen mit zwei Hafenbecken mit je 1000 m Kailänge und 70m Breite geplant. 1943 wurden die Arbeiten kriegsbedingt eingestellt. Bis zu diesem Zeitpunkt entstand ein Hafenbecken mit Kaimauer und ein Großteil der Hafenanlagen, u.a. zwei Silogebäude, Gleisanlagen, Straßen und Industrieansiedlungen. Von 1945 bis 1996 wurden die bereits fertiggestellten Speicher- und Lagergebäude des Hafens genutzt. Seitdem verfallen die Gebäude auf dem fast 40 ha großen Gelände zusehends. Seit Herbst 1997 stehen der Lindenauer Hafen und die dazugehörigen Anlagen und Gebäude unter Denkmalschutz. Gegenwärtig wird das Hafenareal als Wohngebiet entwickelt.

Es gibt nach wie vor von unterschiedlicher Seite Bemühungen, die Kanalverbindung zur Saale zu vollenden. Diese Idee scheitert an den Ergebnissen der Wirtschaftlichkeitsberechnungen, da nur von einer touristischen Nutzung ausgegangen wird. Der Frachtverkehr ist nicht mehr vorgesehen.

**Quellen/Literatur/Links:**

eigene Kenntnisse
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
https://de.wikipedia.org/wiki/Elster-Saale-Kanal

http://www.saaleelsterkanal.de/index2.html

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 / Frank Heyme

**Datum:** 15.04.2018 / April 2021

---

# Karl-Heine-Kanal

**Stadtteil:** Leipzig – Plagwitz, -Lindenau,

**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

**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

**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 viele Grundstücke im Leipziger Westen, besonders in Plagwitz. Sein Ziel war es diese Grundstücke vor allem verkehrstechnisch zu erschließen und an Unternehmer zu verkaufen. Damit war er sehr erfolgreich. Die Einwohnerzahl in Plagwitz stieg von 387 im Jahr 1855 auf 13.000 im Jahr 1888. 180 Fabrikschornsteine waren Ausdruck der Industrialisierung. Neben 37 Gleisanschlüssen plante und baute er auch einen Kanal. Damit verfolgte er insbesondere drei 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 perspektivisch 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 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) – erst mit dem Stadtteilpark Plagwitz entstanden
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)

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- und Fußweg angelegt. Zur Expo 2000 erfolgte die Einbindung in die Gestaltung des Stadtteilparks Plagwitz. Seit dieser Zeit findet reger Bootsverkehr statt, der seit 2015 auch bis ins Hafenbecken des Lindenauer Hafens 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, der Endpunkt der derzeit unvollendeten Elster-Saale-Kanals ist, wurde ein durchgängiger Bootsverkehr vom Karl-Heine-Kanal dorthin möglich.

**Quellen/Literatur/Links:**

eigene Kenntnisse
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-Kan

al/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, überarbeitet von Frank Heyme

**Datum:** 15.04.2018 / Überarbeitung: April 2021

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