

Die Hafenstadt Leipzig erwartet ihr erstes Schiff

Mehr als 70 Jahre nach dem Baubeginn des Hafens kommt der Wasseranschluss.



Tolle Freizeitmöglichkeiten, idyllisches Wohnen am Lindenauer Hafen – vorerst aber noch am Computer. Visualisierung: LESG

Bisher war Leipzig wohl Deutschlands einzige Stadt mit Binnenhafen, den nie ein Schiff gesehen hat. Der Umschlagplatz, 1938 im Nazi-Deutschland begonnen, wurde wegen des Zweiten Weltkriegs nie ganz fertig. Seit 1943 steht er wie ein Fremdkörper in der Landschaft herum und ist auf dem Wasserweg nicht erreichbar. Nun – 70 Jahre nach dem jähen Ende der Bauarbeiten – wird das anders: Im Juli rollten Bagger an, um den fehlenden Wasser-Anschluss des Hafens an den Karl-Heine-Kanal in Plagwitz freizuschaufeln. Auch der Bau der Marina im Lindenauer Hafen hat bereits begonnen, die Erschließung läuft derzeit. Es ist Leipzigs größtes Stadtentwicklungsprojekt nach dem City-Tunnel, der diesen Winter fertig wird.

Der neue Wasserweg soll Leipzig in Zukunft sogar über Elster, Saale und Elbe auch mit der Nordsee verbinden. Bisher allerdings mutet die Szenerie im Leipziger Nordosten eher gespenstisch an: Auf der tristen Mole ragen nur zwei klobige, graue Getreidespeicher aus dem Jahr 1941 mehr als 30 Meter hoch in den Himmel. Dach und Obergeschoss eines Speichers haben große Löcher. 1968 war hier gelagertes Material explodiert, der Schaden wurde nie repariert. Das 70 Meter breite Wasserbassin ist nur mit aufgestiegenem Grundwasser gefüllt, hierher verirren sich höchstens ein paar Enten. Dabei sind die Schifffahrtswege nicht weit entfernt: Im Norden, gleich auf der anderen Straßenseite, endet der Saale-Leipzig-Kanal – ganze 75 Meter trennen ihn vom Hafenbecken. Im Süden, kurz hinter der Luisenbrücke, soll der Karl-Heine-Kanal nun vollendet werden. Der visionäre Gutsherr, Anwalt, Unternehmer und Landtagsabgeordnete Karl Heine hatte den zweieinhalb Kilometer langen Kanal in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhundert graben lassen, um für den Industriestandort Plagwitz eine Wasseranbindung zu schaffen. Er war aber nie bis zum Ende

gekommen.

Zur Vollendung des Großprojekts müssen nun mehr als ein Jahr lang täglich 40 Laster jeweils 40 Tonnen Sand und Erdreich abtragen, haben die Planer errechnet. Ende nächsten Jahres soll der zehn Meter breite Kanal dann geflutet werden, rechts und links flankiert von Radwegen und begrünten Böschungen. Ab Frühjahr 2015 können die ersten Ausflugsschiffe in den Lindenauer Hafen einlaufen. Das Acht-Millionen-Euro-Projekt wird Bootsfahrten vom Hafen bis zur Innenstadt und ins Seenland südlich der Stadt möglich machen.

Mitteldeutsche Gewässerlandschaft

Das stadtseitige Hafen-Areal wird dann zunächst noch Großbaustelle sein: In der „Marina Leipzig Lindenau“ soll ein quirliges Stadtquartier für Wohnen, Freizeit und Arbeit mit Promenaden, Plätzen, Aussichtspunkten und einer neuen Kita entstehen. Der Hafen selbst wird mit 200 Bootsliegeplätzen geplant, zudem mit Slipanlage für Wassersportler und Wassertankstelle, Anleger für Fahrgastschiffe, Rastplätzen für Paddler, Bootsbauern oder Seilerei, einem Theater und der ertüchtigten Museumsfeldbahn. In die historischen, denkmalgeschützten Speicher sollen Hotels, Restaurants, Cafés, kleine Geschäfte oder Appartements einziehen, sie werden das Gesicht der Marina prägen. Interessierte Investoren gebe es bereits. „Wir führen leise Gespräche“, sagt Angela Zábojnik vom Amt für Stadtgrün und Gewässer. In Vorbereitung sind für die „Hafen-City“ zudem Hunderte Wohnungen, vor allem freistehende drei- bis fünfgeschossige Mehrfamilienhäuser und kleine Stadtvillen, für betuchte Eigenheimbauer ebenso wie für einfache Mieter oder Selbstnutzer. Derzeit laufen Auswahlverfahren der Investoren, bis Jahresende werden die ersten Grundstücke vergeben.

Die Idee, den Lindenauer Hafen zu beleben, hat seit der Wende immer mal wieder für Furore gesorgt. Ende der 90er-Jahre war das Areal für eine Bewerbung zur Internationalen Gartenbauausstellung gedacht. In der Olympia-Bewerbung der Stadt 2004 hatten es Planer als Domizil und Wettkampfstätte für Wassersportler auserkoren. Beide Bewerbungen gingen ins Leere. Erst in den vergangenen Jahren, seit die Bevölkerungszahl Leipzigs wieder deutlich wächst, machte auch die Idee eines neuen Stadtquartiers Sinn. Rund 18 Millionen Euro fließen nun in den Kanalbau und die Erschließung des Geländes, finanziert von der Stadt, mit Geldern des Förderprogramms Stadtumbau Ost und mit Städtebau-Krediten der EU. Die Schulden sollen mit den Erlösen aus dem Verkauf des Baulandes wieder getilgt werden.

Der Anschluss an die Nordsee dürfte indes noch ein paar Jahre länger auf sich warten lassen. Frühestens 2018 soll der Kanaldurchstich Richtung Norden beginnen. Dann ginge es auf dem gefluteten Teil des Saale-Leipzig-Kanals etwa elf Kilometer weiter Richtung Leuna und Merseburg. „Unser Fernziel ist eine mitteldeutsche Gewässerlandschaft“, sagt Zábojnik. Doch für den Anschluss an die Saale fehlen immer noch etwa acht Kanal-Kilometer. Das größte Problem: Der Höhenunterschied dort beträgt 22 Meter. Ein Schiffshebewerk für etwa 40 Millionen Euro wäre nötig. Eine Fahrt vom Lindenauer in den Hamburger Hafen dürfte, so kalkuliert man im Rathaus, weitere zehn bis 15 Jahre auf sich warten lassen.

Landesdirektion lehnt Hafencity ab

Im Überschwemmungsgebiet der Elbe darf kein neues Baugebiet entstehen. Schreibt die Aufsichtsbehörde vor.

Dresden. Die Stadt Dresden hat ein dickes Problem: Seit drei Jahren plant sie die Hafencity – offensichtlich ohne rechtliche Grundlage. Die Landesdirektion hat jetzt klar und deutlich mitgeteilt, dass es nicht möglich ist, ein neues Baugebiet auf einer Überschwemmungsfläche zu schaffen. „Ein Überschwemmungsgebiet dient dem Hochwasserschutz und dem Erhalt der Retentionsflächen“, sagt Sprecher Holm Felber. Damit dürften die Pläne für die Hafencity nicht oder zumindest nicht in der vorliegenden Form zu verwirklichen sein.

Die Firma USD will auf dem Gelände unterhalb der Leipziger Straße 350 Wohnungen, Gewerbe- und Gastronomieeinrichtungen schaffen. Im Vertrauen auf die Zusagen der Stadt hat sie die Flächen bereits gekauft. Ein USD-Vertreter wollte sich am Donnerstag zu der Ablehnung nicht äußern, Baurecht sei Sache der Stadt.

Das Schreiben der Aufsichtsbehörde trägt das Datum vom 17. Juli. Einen Tag später hatte Stadtplanungschef Stefan Szuggart noch in der Einwohnerversammlung die Hochwasserfragen als geklärt dargestellt. Es gebe beim Hochwasser nach dem Bau keine Verschlechterung zur derzeitigen Lage, hatte er versichert.

Auch noch am Donnerstag dieser Woche teilten die Stadtplaner mit, dass die Hochwasserbelange ausführlich untersucht und bewertet wurden. (SZ/kle)

200 Kritiken zu Hafencity-Plänen

Am Freitag endete die Einspruchsfrist für die Bürger. Jetzt wird alles von vorn geprüft, es ist noch nichts entschieden.

Die Pläne zur Hafencity müssen nochmals auf den Tisch. An dieser Haltung der Oberbürgermeisterin habe sich nichts geändert, sagt Rathaussprecher Kai Schulz. Noch sei völlig unklar, ob die Pläne weiterverfolgt, überarbeitet oder völlig aufgegeben werden. Am Dienstag soll das Thema am Tisch von Oberbürgermeisterin Helma Orosz (CDU) beraten werden.

Ablehnung muss bewertet werden

Dann geht es auch um ein Schreiben der Landesdirektion. „Es ist am 22. Juli im Stadtplanungsamt eingegangen. Die darin enthaltene Ablehnung des Bebauungsplans muss jetzt durch die Stadt bewertet werden“, erklärt Schulz.

Das fordert auch die SPD. „Die Landeshauptstadt tut gut daran, sich schnellstmöglich zu erklären. Es scheint, als wolle die Verwaltung hier unbedingt mit dem Kopf durch die Wand“, warnt Stadtrat Richard Kaniewski. Wenn die Landesdirektion dem Bau der Hafencity de facto eine Absage erteilt habe, sei es unverständlich, warum die Stadt das Projekt weiter forciert. Kaniewski fordert zudem, dass die jetzigen Nutzer der Flächen stärker einbezogen werden und die Hafencity in die Stadtteilentwicklung integriert wird.

Da noch nichts entschieden ist, habe die Stadt auch die Bürgerbeteiligung nicht gestoppt, so der Rathaussprecher. So könnten Hinweise und Kritiken der Dresdner in die Entscheidung einfließen.

Am Freitag endete die Einspruchsfrist zum Vorentwurf für die Hafencity. Etwa 200 Bürger haben schriftlich ihre Kritik geäußert und Hinweise unterbreitet. „Im Mittelpunkt der Anregungen standen vor allem: das Bauen im Überschwemmungsgebiet, die Dimensionen des Projektes, die von vielen Bürgern als zu groß empfunden werden“, erläutert Schulz. Mehrere Einsender befürchteten zudem, dass durch den Bau von Luxuswohnungen soziale Verdrängungseffekte eintreten. Alle Anregungen werden nun geprüft. (SZ/kle)

Landesdirektion lehnt Bebauungsplan zur Dresdner Hafencity ab



Foto: Archiv

So könnte die Hafencity einmal aussehen.

Dresden. Die Landesdirektion Sachsen hat in einem Schreiben vom 22. Juli an die Stadtverwaltung Dresden den Bebauungsplan zur Hafencity abgelehnt. Die Ablehnung müsse jetzt bewertet werden, so Stadtsprecher Kai Schulz. An der Gesamtsituation ändere sich dadurch aber nichts. „Das Projekt Hafencity steht weiter auf dem Prüfstand, so wie es die Oberbürgermeisterin schon mehrmals öffentlich gesagt hat.“

Die Argumente der Landesdirektion würden in die Abwägung einbezogen. Bis Freitag konnten Bürger den Vorentwurf des Bebauungsplanes der Hafencity in Augenschein nehmen und Einwände mitteilen. Die Auslegungsfrist war nach heftigen Bürgerprotesten verlängert worden (DNN berichtete).

„Zum B-Plan liegen insgesamt circa 200 Zuschriften vor.“ Im Mittelpunkt der Kritik stehen das Bauen im Überschwemmungsgebiet, die Dimension des Projektes, die von vielen Bürgern als zu groß empfunden werde. Zudem fürchten einige soziale Verdrängungseffekte. In den Äußerungen werde angeregt, aus Gründen der Hochwassergefährdung auf das Projekt gänzlich zu verzichten oder dieses kleiner zu dimensionieren, so ein erstes Fazit der Stadt.

Eine ausführliche Version des Artikels lesen sie in der gedruckten Ausgabe der Dresdner Neuesten Nachrichten vom 27. Juli.

Streitfall Hafencity: Linke und Bürgerinitiative kritisieren Beteiligungsformate



Foto: Stephan Lohse

Dieses grobe Modell der Hafencity hatte Investor USD zur Bürgerversammlung Mitte Juli vorgestellt.

Dresden. Im Streit um das Bauprojekt Hafencity Dresden haben Linke sowie die Bürgerinitiative gegen das Projekt die ihrer Meinung nach zu geringen Möglichkeiten der Beteiligung kritisiert. So sprach die Bürgerinitiative am Mittwoch von einem „Täuschungsversuch“ der Stadtverwaltung, nachdem sich herausgestellt hatte, dass Einsprüche gegen den Bebauungsplan nur schriftlich und unterschrieben gültig sind.

„Die Form, wie Einsprüche zu Bebauungsplänen zu erfolgen haben, ist doch hinreichend bekannt. Dass dies nicht anonym per Mail geht, sollte doch mittlerweile allen bekannt sein“, konterte Sozialbürgermeister Martin Seidel (parteilos) via Facebook. Die Gegner des Projektes aber weisen auf eine missverständliche Formulierung auf der Stadt-Homepage hin, die ausdrücklich auch von Mails spricht, das aber nur bei „Anregungen“ und nicht bei Stellungnahmen zum umstrittenen Bebauungsplan.

Die Gegner fürchten, dass so viele Einsprüche von Anwohnern ungültig seien. Es habe bei der Hafencity großes Interesse gegeben, nicht nur von „bekannten Gesichtern und Berufskritikern“, wie ein Beteiligter berichtet.

Ausgebremst fühlt sich auch die Linken-Fraktion im Stadtrat. Stadträtin Kris Kaufmann bemängelt, dass der Bebauungsplan bisher nicht vom Bauausschuss behandelt wurde. „Die Verwaltungsspitze schaltet die zuständigen und demokratisch gewählten Gremien zielgerichtet aus, um die umstrittene 'Hafencity' weiter vorantreiben zu können. So entzieht man sich den kritischen Nachfragen der Stadträtinnen und Stadträte und hindert uns an der ordnungsgemäßen Wahrnehmung unseres Mandates“, kritisiert sie.

Die Stadt begründete die Nichtbehandlung mit einer Veränderungssperre für die Pläne, die nicht beliebig verlängert werden könne. Daher müsse das Planverfahren zügig vorangetrieben werden.

Die aktuelle Phase der „frühzeitigen Bürgerbeteiligung“ läuft noch bis Donnerstag. Danach werden alle eingegangenen Stellungnahmen ausgewertet und der aktualisierte Plan erneut ausgelegt. Letztlich entscheidet der Stadtrat.

Bauwirtschaft und Immobilien

Dresdens Grüne und Linke kritisieren geplantes Bauprojekt neben der Hafencity in Pieschen



Foto: Visualisierung DresdenBau

Neben der Hafencity ist ein weiteres Großprojekt geplant. Aber auch hier gibt es bereits Kritik.

Dresden. Dresdens Grüne und Linke haben das geplante Bauprojekt „[Marina Gardens](#)

“ am Elbufer in Dresden Pieschen kritisiert. „Die derzeitige Planung geht klar an den ursprünglichen Zielen der Masterplanung vorbei. Diese sah vor, das Gebiet als aktives, nachhaltiges Viertel mit sozialer Durchmischung zu bebauen. Davon scheint diese Planung weit entfernt zu sein. Diese Fläche darf nicht für eine ausschließliche Luxusbebauung verwendet werden“, so der Grüne Ortsbeirat Valentin Lippmann.

Kritisiert werden vor allem drei Punkte: Neben dem Fokus auf Luxuswohnungen geht es wie schon bei der Hafencity um die Gebäudehöhen, geplant sind hier sieben Stockwerke, sowie um den Hochwasserschutz. „Das Gebiet für die Planungen von Frau Töberich liegt bis zu zwei Meter unterhalb des aktuellen Plangebietes der USD. Somit stellt sich die Flutschutzfrage und die Notwendigkeit von Retentionsflächen in diesem Bereich umso mehr“, so Lippmann weiter.

Als „peinlich und absurd“, bezeichnet Linke-Stadträtin Kris Kaufmann die Pläne. Das Projekt sei mit dem Hochwasserschutz nicht vereinbar. Statt die Freiflächen an der Elbe zu bebauen, soll die Stadt vielmehr den Hochwasserschutz stärken.

Zudem betonen Grüne wie Linke die Notwendigkeit eines Bebauungsplanes für das Areal. Bereits im Frühjahr 2014 soll nach Planungen des Investors auf dem Gelände zwischen Malteser-Zentrale und Puschkin-Platz Baustart sein. Dies sei aber illusorisch, so Lippmann. Bisher sei DresdenBau nicht einmal im Besitz aller nötigen Flächen, ergänzt die Linke-Fraktion.