



» Machbarkeitsstudie Bootspassage Neue Harth

AG Gewässer | 23. Januar 2025

ICL Ingenieur Consult GmbH



Bootspassage
Neue Harth

Bootspassage Neue Harth

Gliederung der Präsentation

- » 1| Wassertouristische Potenziale
 - » Zwischenerkenntnisse Markt- Nachfragepotenziale
 - » Effekte einer schiffbaren Verbindung
 - » Schlussfolgerungen für eine Passage
- » 2| Planerische Aspekte
 - » Erkenntnisse der Alternativenuntersuchung Trassen
 - » Erkenntnisse der Untersuchung der Transportmöglichkeiten
 - » Schlussfolgerungen und Empfehlungen
- » 3| Variantenentwicklung und Diskussion
 - » Vorschlag zur Variantenentwicklung
 - » Diskussion und anstehende Termine



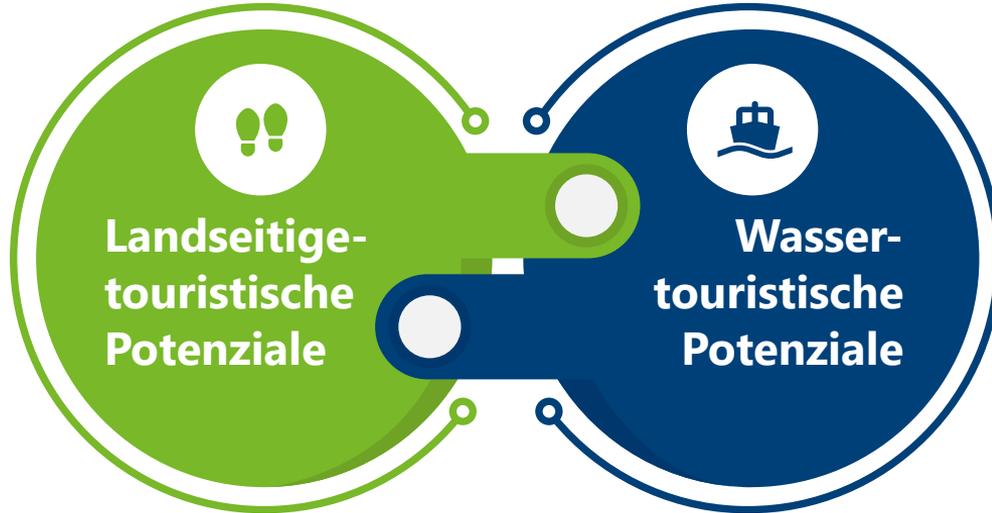


1 | Wassertouristische Potenziale

PROJECT^M

Touristische Potenziale

Freizeit- und Urlaub auf dem Wasser



**Landseitige-
touristische
Potenziale**

**Wasser-
touristische
Potenziale**

- » **Wassertouristische Potenziale**
- » Aktuell läuft Online-Befragung; Auswertung ab Ende Januar; aktuell 13 Antworten.
- » Expertengespräche im Januar und Februar.
- » Vorstellung erster wichtiger Erkenntnisse im März.

Zwischenerkenntnisse

Schlussfolgerungen für eine Passage

- » Für eine wassertouristisch wirksame schiffbare Verbindung bedarf es zusätzlich zu den wasserseitigen, auch landseitige Nachfrageeffekte.
- » Entscheidend für wirtschaftliche Effekte ist vor diesem Hintergrund eine **hohe landseitige Erlebnisattraktivität** mit möglichst hohen Ausstrahlungseffekten.
- » Der Frage, welche landseitigen Effekte bewirkt werden können, kommt damit eine Schlüsselbedeutung für die Realisierungschancen. Daher: wichtig bei der Variantenbewertung.



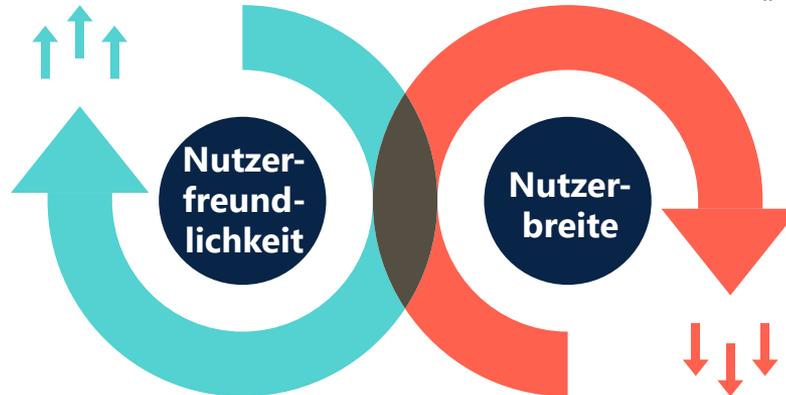
Effekte einer schiffbaren Verbindung

Abhängigkeit der wasserseitigen Nachfragepotenziale



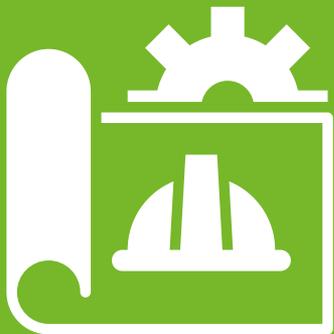
- » Abhängigkeit Nutzerfreundlichkeit der Passage:

zeitlicher Aufwand, Unkompliziertheit und Sicherheit für Boot und Nutzer.



- » Abhängigkeit Nutzerbreite der Passage:

Die höchsten wasserseitigen Nachfragepotenziale von Kanu bis Fahrgastschiff.



2| Planerische Aspekte

ICL

CDM
Smith

Trassenalternativen Bootspassage Neue Harth

Übersicht zum Verlauf



Prüfung Trassenalternativen

Trassenalternative „West“



Trassenalternative „Mitte“



Trassenalternative „Ost“



Trassenalternativen Bootspassage Neue Harth

Zusammenschau der Stärken und Schwächen



Betroffenheit	West	Mitte	Ost
Regionalplanerische Aussagen	+	+	-
Schutzgebiete	-	+	+
Nutzung	-	+	-
Flora Fauna	-	+	-
Wald	+	+	-
Fläche	-	+	-
Boden	●	●	●
Landschaft	-	+	-
Klima	●	●	●
Voraus. Genehmigungsfähigkeit Wasserrahmenrichtlinie	-	+	+
Geotechnischer Anspruch	-	+	-
Potenzielle infrastrukturelle Konfliktpunkte	-	●	+
Eigentumsverhältnisse	» folgt	» folgt	» folgt
Nutzerperspektive	-	+	-
Wichtung der Stärken und Schwächen	» Keine Empfehlung	» Empfehlung	» Keine Empfehlung

Trassenalternativen Bootspassage Neue Harth

Empfehlung der Trassenalternative „Mitte“



Prüfung Trassenalternativen

Trassenalternative „West“



- » Zahlreiche entgegenstehende Nutzungen
- » Hohe Aufwendungen durch Streckenlänge
- » Genehmigungsfähigkeit fraglich
- » Positive Nutzerperspektive

Trassenalternative „Mitte“



- » Kürzeste Verbindung
- » Vergleichsweise wenig Konfliktpunkte
- » Positive Nutzerperspektive
- » Aber: Keine Bodenverbesserung unter BAB 38

Trassenalternative „Ost“



- » Zahlreiche Schutzgüter betroffen
- » Hohe Aufwendungen durch Streckenlänge
- » Negative Nutzerperspektive
- » Aber: Bodenverbesserung unter BAB 38 erfolgt

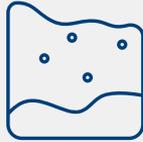
Bootspassage Neue Harth

Transportmöglichkeiten



Recherche zu Transportmöglichkeiten

Transport- möglichkeit „Land“



Transport- möglichkeit „Wasser“



Transport- möglichkeit „Luft“



Kombinationsmöglichkeit

Kombinationsmöglichkeit

- » Transportmöglichkeiten „Luft“ werden aufgrund der Rahmenbedingungen als nicht realisierungsfähig eingestuft
- » Anfrage an Ergänzung durch HTWK läuft

Bootspassage Neue Harth

Transportmöglichkeiten



Landtransport

Umtragungsmöglichkeiten



Slipanlagen / Hebewerke (Trockenförderung)

Bootskrane

Bootsschleppe



Slipanlage mit Bootstrailer



Schiffseisenbahn /
Schrägaufzug /
Patenslip



Portalkran



Schwenkkrane



Bootspassage Neue Harth

Transportmöglichkeiten



Wassertransport

Bootsgassen

Umgehungsgerinne

Schleusen

Hebewerke
(Nassförderung)

Bootsrutsche /
Bootsgasse



Borstenpass



Umgehungs-
gerinne



Umgehungs-
gerinne mit
Beckenstruktur



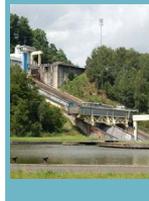
Bootsschleuse /
Kahnschleuse



Schiffsschleuse



Schiffshebewerk



Wasserkeil-
hebewerk





3 | Vorschlag für Nutzerszenarien



Bootspassage Neue Harth

Nutzerszenarien



Bootspassage Neue Harth

Vorschlag für Varianten im Überblick



Nutzerszenario 1 Nur Muskel- betriebe Boote



V1: Weg zur Selbstumtragung mit Ein- und Ausstiegsstellen



V2: Bootsschlepe (handbetriebenes System) mit Ein- und Ausstiegsstellen



V3: Kanalverbindung bis Sperrbauwerk mit Selbstumtragung Damm



V4: Kanalverbindung mit Wildwasser/Wassererlebnis; Selbstumtragung Rückweg



Nutzerszenario 2 Nur Sport- und Segelboote



inkl. muskelbetriebe Boote

V5: Trailer bzw. Trucksystem zur Umsetzung



V6: Kanalverbindung mit Bootskran zur Überwindung des Dammes



V7: Schiffseisenbahn mit flexiblen Bootstypen



Nutzerszenario 3 Alle Nutzer inkl. Fahrgastschiffe



V8: Schiffseisenbahn für definierte Fahrgastschiffe



V9: Kanalverbindung mit Sperrschiffschleuse für alle Bootstypen



V10: Erlebnis-Kanalverbindung mit attraktivem Schiffshebewerk für alle Bootstypen



V0: Fußläufige
„Erlebnisbauwerk Bergbau“



Varianten der Bootspassage

V1 - Weg zur Selbstumtragung

- » Simpleste und voraussichtlich kostengünstigste Lösungsmöglichkeit
- » Verbesserung des Status Quo
- » Nur muskelbetriebene Boote



Varianten der Bootspassage

V2 - Bootsschleppe beidseitig

- » Erleichterung der Umtragung; Rückführung der Wagen fraglich
- » Deutliche Verbesserung des Status Quo
- » Nur muskelbetriebene Boote



Varianten der Bootspassage

V3 - Kanal mit Umtragung

- » Kombination aus Kanal auf Wasserstand Cospudener See und Selbstumtragung oder Bootsschleppe
- » Deutlich kostenintensiver als Landlösung; Kanallänge und Wasserhöhe fraglich
- » Nur muskelbetriebene Boote



Kombinationsmöglichkeit



Varianten der Bootspassage

V4 - Wildwasserkanal

- » Kombination aus Kanal mit „Wildwassererlebnis“ und Umtragung auf dem Rückweg
- » Starke Abhängigkeit von Wasserständen; Kanallänge und Wasserhöhe fraglich
- » Nur muskelbetriebene Boote



Kombinationsmöglichkeit



Varianten der Bootspassage

V5 - Trailer- Trucksystem

- » Bootspassage über Truckpendelverkehre
- » Nutzerakzeptanz fraglich
- » Keine Passagiere während der Fahrt zulässig
- » Nur Sport- und Segelboote



Varianten der Bootspassage

V6 - Kanal mit Bootskran

- » Verbindung aus Kanal und Kransystem;
Kombinationsmöglichkeit Muskelbetriebene Boote
- » Nutzerakzeptanz fraglich; Keine Passagiere während
der Fahrt zulässig; Kanallänge und Wasserhöhe
fraglich
- » Krananlage nur Sport- und Segelboote



Varianten der Bootspassage

V7 - Flexible Schiffseisenbahn

- » Schiffseisenbahnsystem für flexible Bootstypen
- » Nutzerakzeptanz fraglich
- » Keine Passagiere während der Fahrt zulässig
- » Nur Sport- und Segelboote



Varianten der Bootspassage

V8 - Definierte Schiffseisenbahn

- » Schiffseisenbahnsystem für definierte Bootstypen
- » Passagiere während der Fahrt zulässig; daher Erlebnischarakter
- » Nur definierte Bootstypen zulässig



Varianten der Bootspassage

V9 - Kanal mit Sperrschiffschleuse

- » Verbindung aus Kanal, Schleuse und Sperrbauwerk; ggf. in alternativer Bauweise
- » In Anlehnung an aktuelle Planung; Reduzierung der Baukosten möglich
- » Für alle Nutzer; größtmögliche Akzeptanz
- » Schleusenstandort fraglich



Varianten der Bootspassage

V10 - Erlebniskanal Schiffshebewerk

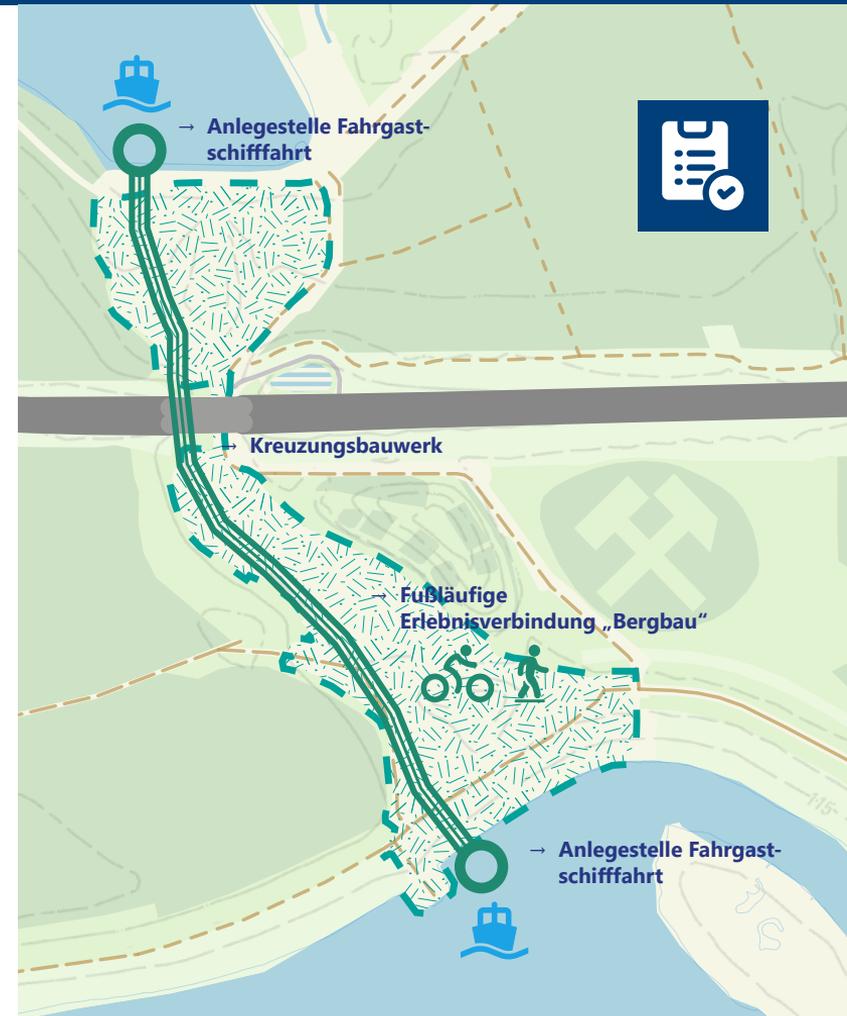
- » Verbindung aus Bergbau Erlebniskanal und spektakulärem Schiffshebewerk
- » Größtmöglicher Ausbau; Ausstrahlungseffekte; Kanallänge und Wasserstand fraglich
- » Für alle Nutzer; größtmögliche Akzeptanz



Bonusvariante

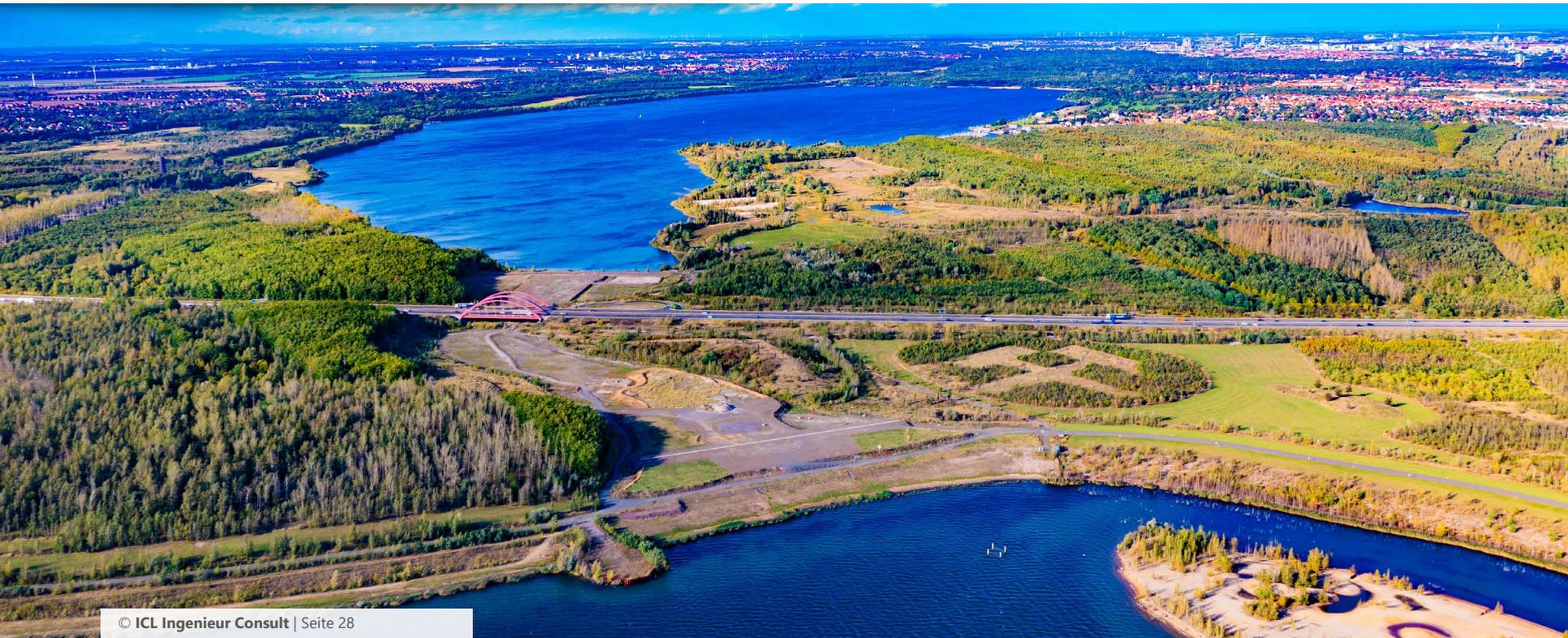
V0 - Fußläufige Erlebnisverbindung

- » Fußläufige „Erlebnisbauwerk“ mit Erlebnisangeboten zum Thema Bergbau
- » Anlegestellen an den Seen
- » Keine Bootsverbindung



Bootspassage Neue Harth

Diskussion



» Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

ICL Ingenieur Consult GmbH | Eric Toussaint M.Sc.

T +49 (341) 41541- 55 F +49 (341) 41541 - 11

E e.toussaint@icl-ing.com W www.icl-ing.com

ICL



Stadt Leipzig



Dieses Projekt wurde vom Sächsischen Staatsministerium für Regionalentwicklung nach der Richtlinie FR-Regio gefördert, welches mit Steuermitteln auf der Grundlage des vom Sächsischen Landtag beschlossenen Haushaltes mitfinanziert wurde.