

8. September 2023

## **Störmthaler Kanal und Kanuparkschleuse – Regionale Positionen zur Sanierung und Wiederinbetriebnahme**

**Sitzung der Steuerungsgruppe Leipziger Neuseenland am 8. September 2023**

Die Kanuparkschleuse hatte sich seit ihrer Inbetriebnahme am 18. Mai 2013 zu einem wassertouristischen Highlight im Leipziger Neuseenland entwickelt. Schleusenfahrten nach Fahrplan mit der MS Wachau waren stark nachgefragt und oft wochenlang im Voraus ausgebucht. Mit der Sperrung in der Folge des Schadensbefundes vom März 2021 wurde die einzige für Fahrgastschiffe nutzbare Gewässerverbindung vorläufig gesperrt. Der dadurch bedingte wirtschaftliche Schaden beläuft sich auf etwa 1 Millionen Euro pro Jahr und veranlasst den Schiffsbetreiber, eine Veräußerung eines oder mehrerer Wasserfahrzeuge in Betracht zu ziehen. Die „Erfolgsgeschichte Leipziger Neuseenland“, die 2022 im Zuge der World Canals Conference (WCC) in Leipzig erfolgreich kommuniziert wurde, nimmt dadurch ernsthaften und zunehmenden Schaden. Gleiches gilt für das Grundvertrauen der Bevölkerung in die Qualität, Funktionalität und Sicherheit der Sanierung durch die Lausitzer und Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungsgesellschaft (LMBV).

### **Positionen**

Die Begutachtung zur Schadensursache durch Krebs+Kiefer Ingenieure GmbH und Technische Hochschule Nürnberg, Institut für Wasserbau und Wasserwirtschaft (Prof. Dr. Carstensen) ist mit klaren Ergebnissen erfolgt. Das am 11. Mai 2023 in der AG Störmthaler Kanal vorgestellte Gutachten wurde seither internen (LMBV) und behördlichen Prüfungen (Oberbergamt und Landesdirektion) unterzogen. Positionen und Ergebnisse dazu wurden insbesondere gegenüber der kommunalen Ebene nicht kommuniziert; die Endfassung des Gutachtens liegt maßgeblich Beteiligten bislang nicht vor.

Die Steuerungsgruppe fordert die LMBV nachdrücklich dazu auf, die Endfassung des Gutachtens auszugeben und zugleich offenzulegen, welche Änderungen gegenüber der Entwurfsfassung auf wessen Veranlassung hin vorgenommen wurden. Dabei wird die Inaussichtstellung der Vorstellung der Ergebnisse in der nächsten AG Störmthaler Kanal am 12.10.2023 durch die Gutachter ausdrücklich begrüßt.

Die weiteren Perspektiven zu einer Wiederinbetriebnahme sind zeitlich derzeit vollkommen offen. In Größenordnungen eingehende Nachfragen von Medien und touristischen Akteuren insbesondere zum Zeitrahmen dafür können derzeit nicht beantwortet werden. Für die betroffenen Wirtschaftsunternehmen entstehen ohne zeitliche Perspektiven Risiken, die bis zu ihrer Existenzgefährdung reichen können.

Davon ausgehend fordert die Steuerungsgruppe die LMBV auf, bei allen Unwägbarkeiten eine Road-Map zu den Sanierungsperspektiven bis hin zu einer Wiederinbetriebnahme von Kanal und Schleuse bis 12/2023 vorzulegen. Diese sollte mindestens die Zeitkorridore für eine Auftragsvergabe zur Darstellung von Sanierungsvarianten (bis 06/2024), zur Vorlage von Ergebnissen als Grundlage für weitergehende Entscheidungen (bis 09/2025) und zum Eintritt in substanzielle Sanierungsmaßnahmen (bis 2027 und damit noch während des laufenden VA-Braunkohlesanierung) umfassen.

Das Gutachterteam hat sich durch seine Bearbeitung zur Ursachenermittlung eine Vertrauensbasis in der Steuerungsgruppe erworben und ist in die Thematik inzwischen bestens eingearbeitet. Es verfügt prinzipiell über die wasserbauliche Fachkompetenz, auch die mit der angestrebten Sanierung und Wiederinbetriebnahme verbundenen Fragestellungen zu bearbeiten.

Die Steuerungsgruppe fordert zunächst die unverzügliche Ausarbeitung einer Aufgabenstellung mit der genannten Zielorientierung als Grundlage für weitergehende Aktivitäten (Ausschreibung, Vergabe, Leistungserbringung). In diese sind alle regionalen Schlüsselakteure mit Bezug zur Problematik, mindestens die AG Störmthaler Kanal, einzubeziehen. Darüber hinaus wird angeregt, im Einklang mit dem Vergaberecht alle Möglichkeiten zu prüfen, eine weitere Zusammenarbeit mit dem etablierten Gutachterteam vorzunehmen.

Zur Finanzierung der weiteren Untersuchungen zur Sanierung und Wiederinbetriebnahme stehen Entscheidungen der dafür zuständigen Gremien (Steuerungs- und Budgetausschuss, Regionaler Sanierungsbeirat) noch aus.

Die Steuerungsgruppe fordert, eine Ermittlung des zu erwartenden Kostenrahmens als Bestandteil in die weiteren Untersuchungen zu integrieren. Weiter wird die Position vertreten, dass die Sanierung und Wiederinbetriebnahme ausschließlich im Zuge der Grundsanierung zu regulieren sind. Ein Zurückgreifen auf Landesmittel zur Erhöhung des Folgenutzungsstandards über die bestehenden bergrechtlichen Verpflichtungen hinaus wird mit Nachdruck abgelehnt.

Als Deckungsbeitrag zur Finanzierung der Sanierung und Wiederinbetriebnahme von Kanal und Schleuse als schiffbare Verbindung ist die Region unter der Voraussetzung einer verbindlich festzuschreibenden Budgetumwidmung bereit, von der nach dem Abschlussbetriebsplan zum Tagebau Espenhain bestehende Grundsanierungsverpflichtung zum Bau einer weiteren Brücke über den Störmthaler Kanal (östlich des Brückenbauwerks der Autobahn A 38) abzusehen und einer entsprechenden Betriebsplanergänzung zuzustimmen.