



Ingenieur Consult
Dr.-Ing. A. Kolbmüller GmbH

Diezmannstraße 5
D-04207 Leipzig
T +49 341 41541-0
F +49 341 41541-11
E office@icl-ing.com

In Zusammenarbeit mit:

PROJECT^M

PROJECT M GmbH
Tempelhofer Ufer 23/24
10963 Berlin

DÄRR LA

DÄRR LANDSCHAFTSARCHITEKTEN
Ernst-Grube-Straße 1
06120 Halle (Saale)

Stadt Leipzig
Amt für Stadtgrün und Gewässer

Prager Straße 118 – 136
04317 Leipzig

Stadt Halle
Stadtplanungsamt

Hansering 15
06108 Halle (Saale)

**Touristische Potenzialanalyse und
Betrachtung der Grobvarianten der
Trassen des Projektes**

**Anbindung des Elster-Saale-Kanals
an die Saale für das Gebiet der
sächsischen und sachsen-
anhaltinischen Kommunen und
Landkreise**

**2. Zwischenbericht –
Abschlussbericht Leistungsteile 1 und 2**

Das Vorhaben ist eine vom Freistaat Sachsen
und dem Land Sachsen-Anhalt gemeinsam ge-
förderte Maßnahme zur Regionalentwicklung.

Leipzig, den

12. Mai 2011

Gefördert nach der Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums des Innern zur Förderung der Regionalentwicklung (FR-Regio) und der Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen für die Gestaltung des Demografischen Wandels und zur Förderung der Regionalentwicklung in Sachsen-Anhalt.

Förderer des Projekts:

Grüner Ring Leipzig



Landkreis Saalekreis



Stadt Halle (Saale)



Stadt Leipzig



Inhaltsverzeichnis

1	Projektbeschreibung und -bearbeitung	11
1.1	Projekthinhalte und Zielstellung	11
1.2	Vorgehensweise	13
1.3	Räumlicher Ansatz	16
2	Projekthintergrund	20
2.1	Geschichtlicher Abriss zum Kerngebiet	20
2.2	Kurzer geschichtlicher Abriss zur Projektierung und zum Bau des Karl-Heine-Kanals bzw. des Elster-Saale-Kanals	23
2.2.1	Karl-Heine-Kanal	23
2.2.2	Elster-Saale-Kanal	24
3	Rahmenbedingungen	31
3.1	Projektrelevante Studien und Planungskonzepte	31
3.2	Raum- und Flächennutzungen, Siedlungsstruktur, Bevölkerung	32
3.2.1	Raum- und Flächennutzungen	32
3.2.2	Siedlungsstruktur	34
3.2.3	Bevölkerung, Stand und Entwicklung	43
3.3	Verkehrsanbindung und -erschließung	46
3.3.1	Überörtliche Verkehrsanbindung	46
3.3.2	Örtliche Verkehrsanbindung	50
3.4	Gewässersysteme	54
3.4.1	Fließgewässer	54
3.4.2	Stillgewässer	61
3.4.3	Wasserrahmenrichtlinie	64
3.4.4	Hydrologie - Schiffbarkeit im Kontext klimatischer Veränderungen	66
3.4.5	Auswertung Wasserpegel/Schlussfolgerungen für die Potenzialstudie	69
3.5	Naturräumliche Situation	72
3.5.1	Attraktivität des Naturraumes	72
3.5.2	Naturräumliche Restriktionen in Schutzgebieten des Naturschutzrechts	74
3.5.3	Restriktionen des Wasserrechts bzw. der Raumordnung	83
3.6	Kulturräumliche Situation	90
3.6.1	Kulturlandschaftselemente	91
3.7	Fazit natur- und kulturräumliche Situation	97
3.8	Touristisches Umfeld	98

3.8.1	Leipziger Neuseenland	99
3.8.2	Saale-Unstrut	100
3.8.3	Touristische Schwerpunkträume	102
3.8.4	Fazit	106
4	Analyse der touristischen Ausgangssituation im Kerngebiet	107
4.1	Landseitige Freizeitinfra- und Angebotsstruktur	107
4.1.1	Radfahren	107
4.1.2	Wandern	111
4.1.3	Sonstige landseitige Freizeitangebote	113
4.1.4	Sehenswürdigkeiten/Kulturangebote	113
4.1.5	Fazit landseitige touristische Attraktivität	114
4.2	Wasserseitige Freizeitinfra- und Angebotsstruktur	115
4.2.1	Fließgewässer	115
4.2.2	Stillgewässer	125
4.3	Fazit wassertouristischer Entwicklungsstand	126
4.4	Beherbergungsstruktur	127
4.4.1	Fazit Beherbergung	131
4.5	Gastronomie	131
4.6	Touristische Nachfrage	132
4.7	Marketing	136
5	Potenziale ohne schiffbare Verbindung	142
5.1	Räumliche Nachfragepotenziale	142
5.2	Themen- und Zielgruppenpotenziale	145
5.3	Definition der tourismusrelevanten Themen	146
5.4	Touristische Angebotspotenziale	147
5.4.1	Wassertouristische Potenziale	147
5.4.2	Landseitige Tourismuspotenziale	154
5.5	Schlussfolgerungen und touristische Ziele	159
6	Potenziale mit einer schiffbaren Verbindung	161
6.1	Effekte mit schiffbarer Verbindung für den Wassertourismus	161
6.1.1	Kanutourismus	161
6.1.2	Effekte motorisierter Bootstourismus	162
6.1.3	Fahrgastschiffahrt	168
6.1.4	Flusskreuzfahrten	170
6.2	Landseitige Tourismuseffekte durch den Ausbau des Kanals	171
6.3	Wirtschaftliche Effekte	173

6.4	Schlussfolgerungen und touristische Ziele	175
6.5	Potenziale für die Güterschifffahrt	176
7	Entwicklungsszenarien	181
7.1	Entwicklungsmöglichkeiten „Szenario 1“	181
7.1.1	Landseitige Entwicklungsmöglichkeiten	181
7.1.2	Wasserseitige Entwicklungsmöglichkeiten	183
7.2	Entwicklungsmöglichkeiten „Szenario 2“	185
	Quellenverzeichnis	187

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Leitplan - Wassertouristisches Nutzungskonzept Leipziger Neuseenland (Stand 2008) bgmr und ECOSYSTEM	13
Abbildung 2	Vorgehensweise – Arbeitsschritte (aus der Powerpointpräsentation vom 18.02.2011)	14
Abbildung 3	Räumlicher Ansatz – Kerngebiet	17
Abbildung 4	Räumlicher Ansatz - Touristisches Umfeld	18
Abbildung 5	Räumlicher Ansatz – Tourismusregion	19
Abbildung 6	Der Südflügel des Mittellandkanals	24
Abbildung 7	Varianten zur Kanaltrassierung	25
Abbildung 8	Schleuse Wüsteneutzsch	28
Abbildung 9	Historische Anzeige	29
Abbildung 10	Links: Ausschnitt aus dem Regionalen Entwicklungsplan für die Planungsregion Halle	33
Abbildung 11	Administrative Gliederung	35
Abbildung 12	Verteilung der Bevölkerung in den Kommunen im Kerngebiet	44
Abbildung 13	Bevölkerungspyramide für Leipzig, Altersstruktur 2006	45
Abbildung 14	Grafische Darstellung zur prognostizierten Bevölkerungsentwicklung ohne Halle und Leipzig	46
Abbildung 15	Verkehrsanbindung an Autobahnen und Bundesstraßen	47
Abbildung 16	Europaschiff auf dem Mittellandkanal bei Hannover	48
Abbildung 17	Geplanter Elbe-Saale-Kanal bei Tornitz;	49
Abbildung 18	Karte Verkehrserschließung	53
Abbildung 19	Karte Fließgewässer	54
Abbildung 20	Luppe (1907)	56
Abbildung 22	Karte Stillgewässer	61
Abbildung 23	Relevante Oberflächenwasserkörper in Sachsen-Anhalt (links) und Sachsen (rechts)	66
Abbildung 24	Abflussentwicklung in Mitteleuropa und am Beispiel Saale, Pegel Calbe	67
Abbildung 25	Methodisches Vorgehen zur Analyse möglicher klimatischer Veränderungen in der Region Westsachsen	68

Abbildung 26	Schiffbarkeit der Saale am Pegel Halle-Trotha für den Zeitraum vom 01.04.-31.10. der Jahre 2001 bis 2008	70
Abbildung 27	Schiffbarkeit der Weißen Elster am Pegel Oberthau für den Zeitraum vom 01.04.-31.10. der Jahre 2001 bis 2010	71
Abbildung 28	Schiffbarkeit der Elbe am Pegel Barby für den Zeitraum vom 01.04. - 31.10. der Jahre 2001 bis 2008	Fehler! Textmarke nicht def
Abbildung 29	Bereiche des Kerngebietes mit einem hohen Attraktivitätspotenzial	73
Abbildung 30	Schutzgebiete des Naturschutzrechts	75
Abbildung 31	Bestehende Naturschutzgebiete im Kerngebiet	76
Abbildung 32	Geplante Naturschutzgebiete im Kerngebiet	77
Abbildung 33	Bestehende Naturdenkmale im Kerngebiet	78
Abbildung 34	Europäische Vogelschutzgebiete (EU-SPA) im Kerngebiet (in wesentlicher Überlagerung mit den FFH-Gebieten)	79
Abbildung 35	Europäische FFH-Schutzgebiete im Kerngebiet (in wesentlicher Überlagerung mit den EU-SPA-Gebieten)	80
Abbildung 36	Bestehende geschützte Landschaftsbestandteile im Kerngebiet	81
Abbildung 37	Bestehende Landschaftsschutzgebiete im Kerngebiet	82
Abbildung 38	Geplante Landschaftsschutzgebiete im Kerngebiet	83
Abbildung 39	Überschwemmungsgebiete	84
Abbildung 40	Bündelung von Kulturdenkmalen im Betrachtungsraum	92
Abbildung 41	Vorhandene Störungen im Kerngebiet und im touristischen Umfeld	94
Abbildung 42	Darstellung der Überlagerung attraktiven Naturraums	97
Abbildung 43	Radwanderwege im Kerngebiet (Auswahl)	107
Abbildung 44	Zählungen Abschnitt Naumburg – Weißenfels	109
Abbildung 45	Wanderwege im Kerngebiet (Auswahl)	112
Abbildung 46	Landseitige Touristische Infrastruktur	114
Abbildung 47	Schleusungen auf der Saale	123
Abbildung 48	Wassertouristische Infrastruktur	126
Abbildung 49	Verteilung der Bettenkapazitäten im Kerngebiet	127
Abbildung 50	Verteilung der Bettenkapazität im Kerngebiet, den angrenzenden Städten und im touristischen Umfeld	128
Abbildung 51	Entwicklung der Bettenkapazitäten im Kerngebiet	128
Abbildung 52	Anzahl Betriebe nach Klassifizierung	129
Abbildung 53	Verteilung der Betten nach Klassifizierung	130
Abbildung 54	Gaststätten/Hotels im Kerngebiet (in den Städten nur ausgewählte)	132
Abbildung 55	Übernachtungen im Kerngebiet 2009	133

Abbildung 56	Entwicklung der Übernachtungszahlen im Kerngebiet	134
Abbildung 57	Übernachtungen im Kerngebiet und den angrenzenden Städten Leipzig und Halle (2009)	135
Abbildung 58	Grafische Darstellung der Übernachtungszahlen im Kerngebiet	136
Abbildung 59	Räumliche Nachfragepotenziale	143
Abbildung 60	Potentiellles Einzugsgebiet als tagestouristisches Ziel	144
Abbildung 61	Soll-Ist-Vergleich	159
Abbildung 62	Regionalwirtschaftliche Effekte	173
Abbildung 63:	Vergleich Entwicklungsszenarien	175
Abbildung 64	Klassifizierung der Binnenwasserstraßen des Bundes	180
Abbildung 65:	Ausblick Entwicklungsszenario 1 – ohne schiffbare Verbindung	185
Abbildung 66:	Mögliche Wasserwege – Entwicklungsszenario 2 – mit schiffbarer Verbindung	186

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Übersicht über den Stand der Bevölkerung mit Prognose für 2025	45
Tabelle 2	Attraktionspotenziale	147

Anlagenverzeichnis

Planzeichnungen (18 Pläne A3 sowie 2 Pläne A1+; Planbezeichnung siehe beigefügtes Zeichnungsverzeichnis)

Anhangverzeichnis

Anhang 1	Ausgewählte Touristische Ziele im Kerngebiet und im touristischen Umfeld Radwege im Kerngebiet
Anhang 2	Stillgewässer im Kerngebiet Wassertouristische Anbieter an den Leipziger Stadtgewässern Wassertouristische Anbieter an der Saale im Kerngebiet Schleusen und Infrastrukturmerkmale an der Saale im Kerngebiet Tiefgang/nötige Wassertiefe nach Bootsarten

Abkürzungsverzeichnis

ASG	Amt für Stadtgrün und Gewässer (Auftraggeber)
BDI	Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.
DB	Deutsche Bahn
FNP	Flächennutzungsplan
HAVAG	Hallesche Verkehrs-AG
Hbf.	Hauptbahnhof
IÖW	Institut für ökologische Wirtschaftsförderung
LEP	Landesentwicklungsplan
LHW	Landesbetrieb für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft Sachsen-Anhalt
LU	Linkes Ufer
LVB	Leipziger Verkehrsbetriebe
MORO	Modellvorhaben der Raumordnung
PIK	Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung e.V.
REP	Regionaler Entwicklungsplan
RU	Rechtes Ufer
SLK	Saale-Leipzig-Kanal
SPA	Stadtplanungsamt
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie
WSA	Wasser- und Schifffahrtsamt
WSD	Wasser- und Schifffahrtsdirektion
WSV	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung
WTNK	Wassertouristisches Nutzungskonzept in der Region Leipzig

1 Projektbeschreibung und -bearbeitung

1.1 Projektinhalte und Zielstellung

Das Vorhaben ist eine vom Freistaat Sachsen und dem Land Sachsen-Anhalt gemeinsam geförderte Maßnahme zur Regionalentwicklung. Die beauftragte Studie wurde beim Fördermittelgeber unter dem Titel „Touristische Potenzialanalyse und Betrachtung der Grobvarianten der Trassen des Projekts Anbindung des Elster-Saale-Kanals an die Saale für das Gebiet der sächsischen und sachsen-anhaltinischen Kommunen und Landkreise“ eingereicht, im Folgenden wird sie der Kürze halber als „Potenzialanalyse Elster-Saale-Kanal“ bzw. auch als „Studie“ bezeichnet.

Ausgangspunkt ist der unvollendete Elster-Saale-Kanal. Ankerpunkte dabei sind sowohl der vorhandene und Wasser führende (etwa 11 km lange) Abschnitt als auch der (etwa 7 km lange) bereits in weiten Teilen vormodellierte, jedoch ungeflutete Abschnitt, welcher seit dem Baustopp an der Trasse im Jahre 1943 brach liegt. Seither gab es von Zeit zu Zeit immer wieder verschiedene Initiativen zur Vollendung des Kanals, die jedoch regelmäßig nach kurzer Zeit wieder zum Erliegen kamen. Zumeist geriet die Thematik aus einem aktuellen Anlass wieder ins Gespräch (z. B. Ölpreisschock). Anschließend wurde sie jedoch wieder ruhen gelassen, ohne dass überhaupt erst einmal fundierte Bestandsaufnahmen zu Vorhandenem bzw. zu den Rahmenbedingungen für einen Weiterbau erarbeitet wurden.

Die Beurteilung eines Ausbaus des Kanals kann mit Blick auf die damit angestrebten touristischen Zielstellungen nicht auf eine reine Untersuchung des Trassenverlaufs reduziert werden. Für eine substantielle Einschätzung der touristischen Potenziale im Zusammenhang mit dem Ausbau des Kanals bedarf es zunächst einer genauen Betrachtung des gesamten ländlichen Umfeldes zwischen den Oberzentren Leipzig und Halle sowie dem Mittelzentrum Merseburg im Hinblick auf dessen Stärken und Schwächen und touristische Entwicklungspotenziale sowie dessen regionale Einbindung und Vernetzung. Hierbei ist das Augenmerk insbesondere auf den Natur- und den Kulturräum zu richten, wobei beide auf analoge Weise erfasst, dargestellt und bewertet werden.

Die Konzeption und der Ausbau physischer Vernetzungen, die Kooperation von Regionen - auch über Landesgrenzen hinaus - sowie das großräumige Denken sind Herausforderungen unserer Zeit und erfahren daher sowohl im Raumordnungsgesetz des Bundes (§ 13 Raumordnerische Zusammenarbeit) als auch im Sächsischen Landesplanungsgesetz (§ 13 Raumordnerische Zusammenarbeit, Abstimmung raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen) explizite Beachtung und Unterstützung.

Die derzeitigen Schwächen dieses Raums stehen in engem Zusammenhang mit seiner historisch bedingten Randlage in Sachsen bzw. in Sachsen-Anhalt und können nur durch ein länderübergreifendes gemeinsames Handeln überwunden werden. Die grundlegende Zielstellung der Studie vor diesem Hintergrund ist es, Strategien und Handlungsansätze zur touristischen Entwicklung des ländlichen Raums im Umfeld des Elster-Saale-Kanals zu entwickeln, um damit die beiden Oberzentren Halle und Leipzig sowie die Reisegebiete Saale-Unstrut und Leipziger Neuseenland (wasser)touristisch weiter zu profilieren.

Im Mittelpunkt steht dabei die Schlüsselfrage, ob und in welchem Umfang ein Ausbau des Kanals touristische Effekte nicht nur für das ländliche Umfeld, sondern auch für die beiden Städte Halle und Leipzig sowie die touristischen Regionen bewirken kann und welche Trassenvarianten ökonomisch darstellbar und genehmigungsfähig sind.

Eine weitere Zielstellung der Studie ist es, Strategien im Umgang mit dem ländlichen Raum im Umfeld der Oberzentren Leipzig und Halle in Form eines formulierten Touristisch-regionalplanerischen Leitbildes/eines Masterplanes zu entwickeln.

Weiterhin soll die praktische Umsetzung dieser möglichen Raumentwicklung durch konkrete Handlungsempfehlungen auf den Weg gebracht werden.

Im Ergebnis dessen können u. a. belastbare Aussagen zur prinzipiellen Umsetzbarkeit der im Wassertouristischen Nutzungskonzept Leipziger Neuseenland (WTNK) als Kurs 2 ausgewiesenen Gewässerverbindung getroffen werden. Der Kurs 2 soll die beiden entstehenden Leipziger Häfen (Stadthafen und Lindenauer Hafen) mit dem vorhandenen Elster-Saale-Kanal verbinden und diesen wiederum über eine umsetzungsfähige, bislang noch nicht näher festgelegte Trasse mit der Saale verknüpfen.

Mit der Studie soll unter Berücksichtigung verschiedener Nutzergruppen (inkl. Güterschifffahrt) und Trassenverläufe eine fundierte Grundlage bezüglich des weiteren Diskussions- und Entscheidungsprozesses für einen Ausbau des Kanals geliefert werden. Die Erarbeitung der Studie erfolgt aus neutraler fachbezogener Perspektive und ist bewusst ergebnisoffen angelegt. Es kann in der Abwägung des Kosten-Nutzens-Verhältnisses im Ergebnis herauskommen, dass eine Fertigstellung des Kanals aus ökonomischen, ökologischen oder sonstigen Gründen nicht sinnvoll bzw. nicht umsetzungsfähig ist.

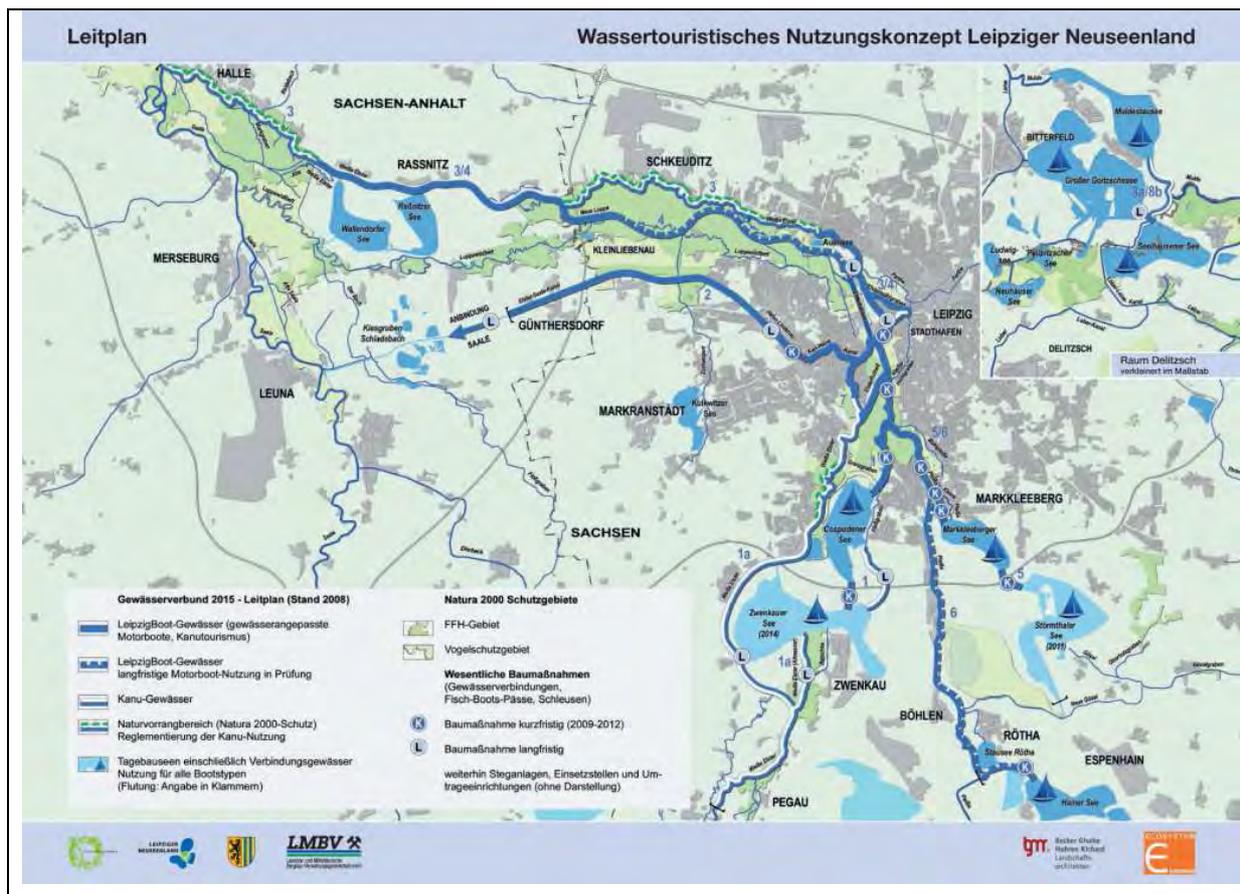


Abbildung 1 Leitplan - Wassertouristisches Nutzungskonzept Leipziger Neuseenland (Stand 2008) bgmr und ECOSYSTEM

1.2 Vorgehensweise

Die Projektbearbeitung erfordert ein fachlich breit aufgestelltes, interdisziplinär arbeitendes Team mit Orts- und mit Marktkenntnis und einem größtmöglichen Maß an Objektivität.

Die beauftragten Büros verfügen über langjährige Kompetenzen in den Bereichen:

- Regionalplanung, Städtebau, Ingenieur- und Wasserbau
- Umwelt- und Naturschutz, Landschaftsarchitektur
- Tourismus und Marketing.

Sie sind einerseits in der Region verankert (Halle und Leipzig), andererseits können Sie mit einem unvoreingenommenen Blick von außen agieren (Berlin).

Aufgrund dieser Qualitäten wurde die fachliche Arbeitsgemeinschaft im Dezember 2010 mit der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie bis Ende September 2011 beauftragt.

Die dabei gewählte und gemeinsam mit dem Auftraggeber (Stadt Leipzig) abgestimmte Vorgehensweise zielt auf die Gliederung des Projektes in folgende vier Arbeitsschritte ab:



Abbildung 2 Vorgehensweise – Arbeitsschritte (aus der Powerpointpräsentation vom 18.02.2011)

Die globale Projektgliederung in die o. g. vier Arbeitsschritte bzw. Leistungsteile ist nicht identisch mit der Gliederung des vorliegenden Berichtes! Dieser enthält die Aussagen der Leistungsteile 1 und 2, gliedert sich jedoch in insgesamt sieben Kapitel.

Nachfolgend werden alle vier Leistungsteile der Studie näher vorgestellt:

1. Analyse der Ausgangssituation (Regionalplanung und Tourismus) – Variantenunabhängige Bestandserfassung

Der erste Leistungsteil „Analyse der touristischen Ausgangssituation“ bildet die Basis für die vorgeschlagene weitere regionalplanerische bzw. touristische Entwicklung des untersuchten Raumes. Hierbei wurden zuerst die verfügbaren Studien und vorhandenen Planungen ausgewertet, diese auf ihre Aussagekraft und Aktualität hin geprüft und anschließend als Basis oder Ziel der weiteren Gebietsentwicklung in die Machbarkeitsstudie übernommen.

Die Gespräche mit den territorial zuständigen Tourismusverbänden erbrachten neben den Informationen hinsichtlich ihrer Positionierung und Strategie auch zahlreiche wertvolle Hinweise zu Potenzialen und Möglichkeiten des Raumes im Kontext der administrativen und finanziellen Rahmenbedingungen.

Die zahlreichen Termine bei verantwortlichen Planern und Experten der Disziplinen Raumordnung, Stadtplanung, Naturschutz, Schifffahrt, Hochwasserschutz, Geschichte sowie bei den involvierten Vereinen und Verbänden verdichteten und qualifizierten die Kenntnisse zu Raum und Materie so weit, dass eine fundierte und umfassende Analyse der Ausgangslage möglich wurde.

2. Grundvarianten der touristisch wirksamen Regionalentwicklung

Der Arbeitsschritt gliedert sich grundsätzlich in die beiden Teilbereiche:

- 2.1 Szenario Entwicklungspotenziale OHNE Kanal
- 2.2 Szenario Entwicklungspotenziale MIT Kanal

Im ersten Szenario ohne schiffbare Verbindung werden, ausgehend von den räumlichen Nachfragepotenzialen, die Themen- und Zielgruppenpotenziale ausgelotet, um schlussendlich realistische Entwicklungspotenziale zu benennen.

Im zweiten Szenario mit schiffbarer Verbindung werden zuerst die Effekte für den Wassertourismus dargestellt, daran anschließend die (gegenüber dem ersten Szenario) zusätzlichen landseitigen Tourismuseffekte herausgearbeitet und dann die sich hieraus ableitenden wirtschaftlichen Effekte benannt. Ein weiterer Aspekt in diesem Szenario ist die Untersuchung der Potenziale für die Güterschifffahrt.

Die Betrachtung schließt mit der Benennung von realistischen Entwicklungspotenzialen.

3. Variantenuntersuchung Trassen und Ausbaustandards

Im Falle eines positiven Resümees zur Kanalverbindung setzen an dieser Stelle die Planungen für eine konkrete umsetzungsfähige Kanaltrasse an.

Es wird ein Trassenkorridor festgelegt, dieser in Teilräume aufgegliedert und anschließend detaillierter untersucht. Im Ergebnis dessen werden Trassen- und Ausbauvarianten benannt, die auch Möglichkeiten für ein Aufstiegsbauwerk beinhalten werden.

Der Arbeitsschritt wird mit der Ermittlung einer Vorzugsvariante abgeschlossen.

4. Vertiefung Vorzugsvariante und Handlungsempfehlungen

Der in Arbeitsschritt 3 ermittelte prinzipielle Lösungsansatz wird konkretisiert.

Es werden weiterhin Aussagen hinsichtlich der Investitions- und Unterhaltungskosten sowie der Betreuung getroffen sowie die konkreten touristischen Effekte benannt.

Die Machbarkeitsstudie wird mit dem Masterplan sowie den Handlungsempfehlungen abgeschlossen und offeriert hierbei konkrete Schritte für den weiteren Umsetzungsprozess.

Die vorliegende Aufgabenstellung wird fortwährend einer Prüfung auf Zweckmäßigkeit und Vollständigkeit hin unterzogen.

Im Falle von sich verschiebenden Prämissen bzw. Schwerpunkten oder infolge völlig neuer Ansätze und Hinweise wird die Aufgabenstellung im Konsens zwischen den beauftragten Büros und den Auftraggebern kurzfristig angepasst.

1.3 Räumlicher Ansatz

Der richtige Räumliche Ansatz bei der Bearbeitung der Machbarkeitsstudie ist von zentraler Bedeutung, er kann für die Ergebnisse sogar entscheidend sein.

Bei den bisherigen Betrachtungen im Zusammenhang mit dem unvollendeten Elster-Saale-Kanal war der Untersuchungsraum stets linearer Natur. Es wurden jeweils Trassenlinien betrachtet, nicht jedoch die umliegenden Räume.

Der realisierte Kanalabschnitt wurde aus wasserbaulichen und güterschiffahrtsspezifischen Erwägungen heraus trassiert und verläuft daher weitgehend autark und isoliert von seiner unmittelbaren Umgebung. Deshalb sind Verknüpfungen mit der angrenzenden Landschaft nur in sehr geringem Maße ausgeprägt, der Kanal „kommuniziert“ nicht mit seiner Umgebung.

Diese Wahrnehmung verstärkt sich noch durch die überwiegend im eingedeichten Einschnitt gelegte Führung.

Da sich Voraussetzungen, Rahmenbedingungen und Zielstellungen für den Kanal seit dem Baustopp 1943 mehrfach grundlegend geändert haben, ist der bisherige räumliche Ansatz heute nicht mehr zielführend.

In der Gegenwart ist vielmehr die räumliche Einbettung und Verankerung des Kanalprojektes inmitten der mitteldeutschen Natur- und Kulturlandschaft von entscheidender Bedeutung. Aus dieser Sichtweise heraus leitet sich eine Betrachtungsweise in mehreren Ebenen ab. Nach intensiver Diskussion und Abstimmung wurden drei Betrachtungsebenen definiert:

- Kerngebiet
- Touristisches Umfeld
- Tourismusregion

Kerngebiet

Das Kerngebiet umfasst den ländlichen Raum zwischen Leipzig und Halle einschließlich der Städte Schkeuditz, Markranstädt, Bad Dürrenberg, Leuna und Merseburg sowie der Gemeinden Schkopau und Kabelsketal.

Die Raumabgrenzung orientiert sich dabei weniger an territorialen Grenzen, sondern vielmehr an naturräumlichen oder siedlungsräumlichen Gegebenheiten.

Die nördliche Abgrenzung des Kerngebietes wird durch die Trassen der BAB 14 und B 6 vollzogen, wodurch Flächen der Stadt Halle, der Gemeinde Kabelsketal und der Stadt Schkeuditz zum Projektraum zählen.

Der östliche Abschluss des Kerngebiets wird durch die Flüsse Pleiße und Weiße Elster markiert, so dass der westliche Teil von Leipzig dem Projektraum zugeordnet wird.

Die südliche Grenze des Kerngebietes wird durch die B 87 bzw. die Bahnlinie Leipzig – Großkorbetha gebildet. Teile der Städte Markranstädt, Bad Dürrenberg und Leuna markieren den südlichen Abschluss.

Die weiter südlich angrenzende Stadt Lützen zählt zwar nicht zum eigentlichen Kernraum, aufgrund ihrer kulturhistorischen Bedeutung wird sie jedoch explizit mit erwähnt.

Die westliche Fassung erhält das Kerngebiet durch die westliche obere Saaleterrasse, welche Teile der Städte Merseburg und Schkopau inkludiert. Im Anschluss grenzt die Stadt Halle an, welche mit den Flächen des Saaletals und der Elster-Luppe-Aue das Kerngebiet abrundet.

Die ungefähre Lage vom Kerngebiet wird in den nachfolgenden Abbildungen jeweils durch eine grüne Hinterlegung verdeutlicht.

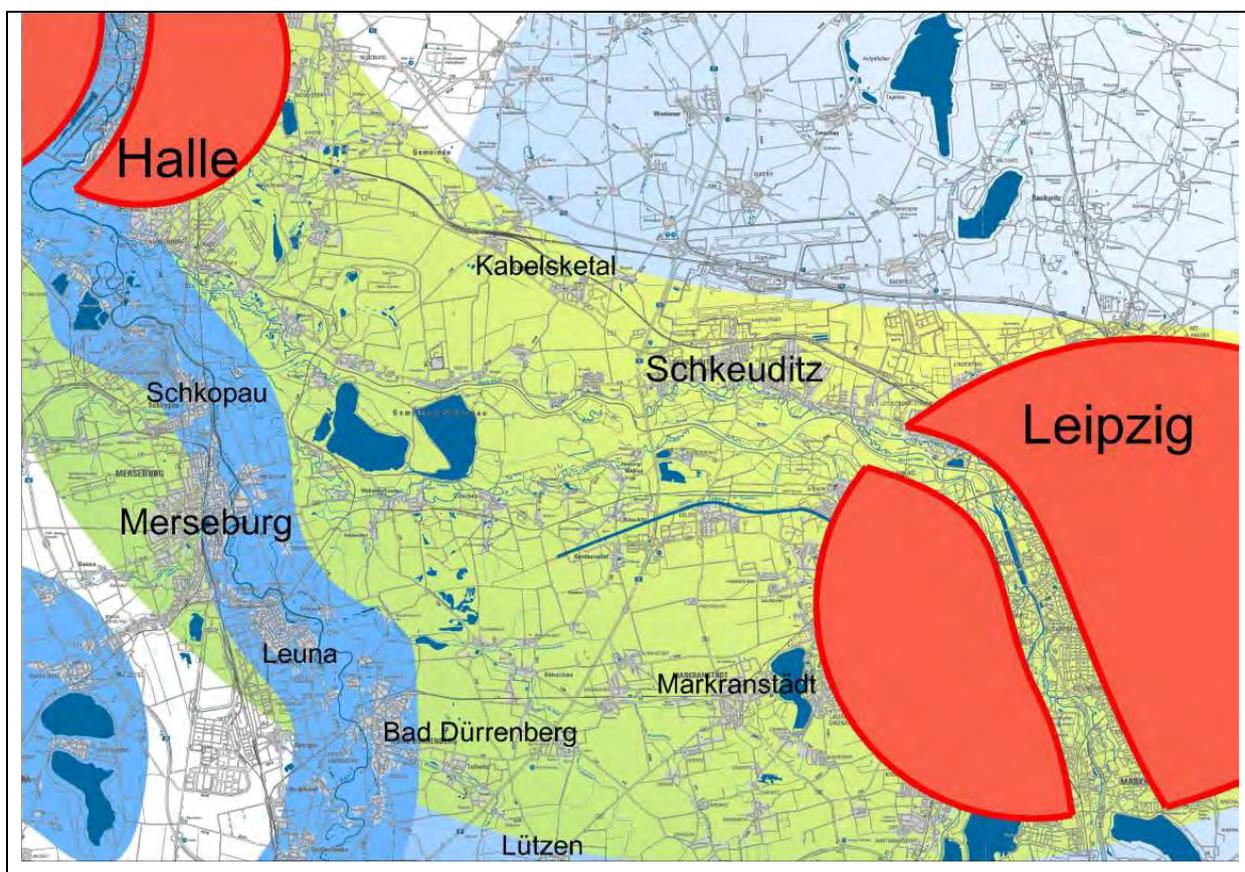


Abbildung 3 Räumlicher Ansatz – Kerngebiet

Touristisches Umfeld

Die Machbarkeitsstudie definiert das Touristische Umfeld mit der räumlichen Abrundung des Kerngebietes durch die angrenzenden, touristisch bedeutsamen Naturräume Geiseltalsee, Unteres Saaletal (Teile der Saale-Unstrut-Region), Leipziger Nord- und Südraum sowie die beiden Großstädte Leipzig und Halle.

Die Betrachtungsintensität der Studie ist in diesem Raum im Vergleich zu der im Kerngebiet geringer. Untersucht wird primär die Frage, welche touristischen Zusammenhänge es zwischen dem Kerngebiet und seinem touristischen Umfeld gibt, insbesondere im Zusammenspiel mit den beiden Großstädten.

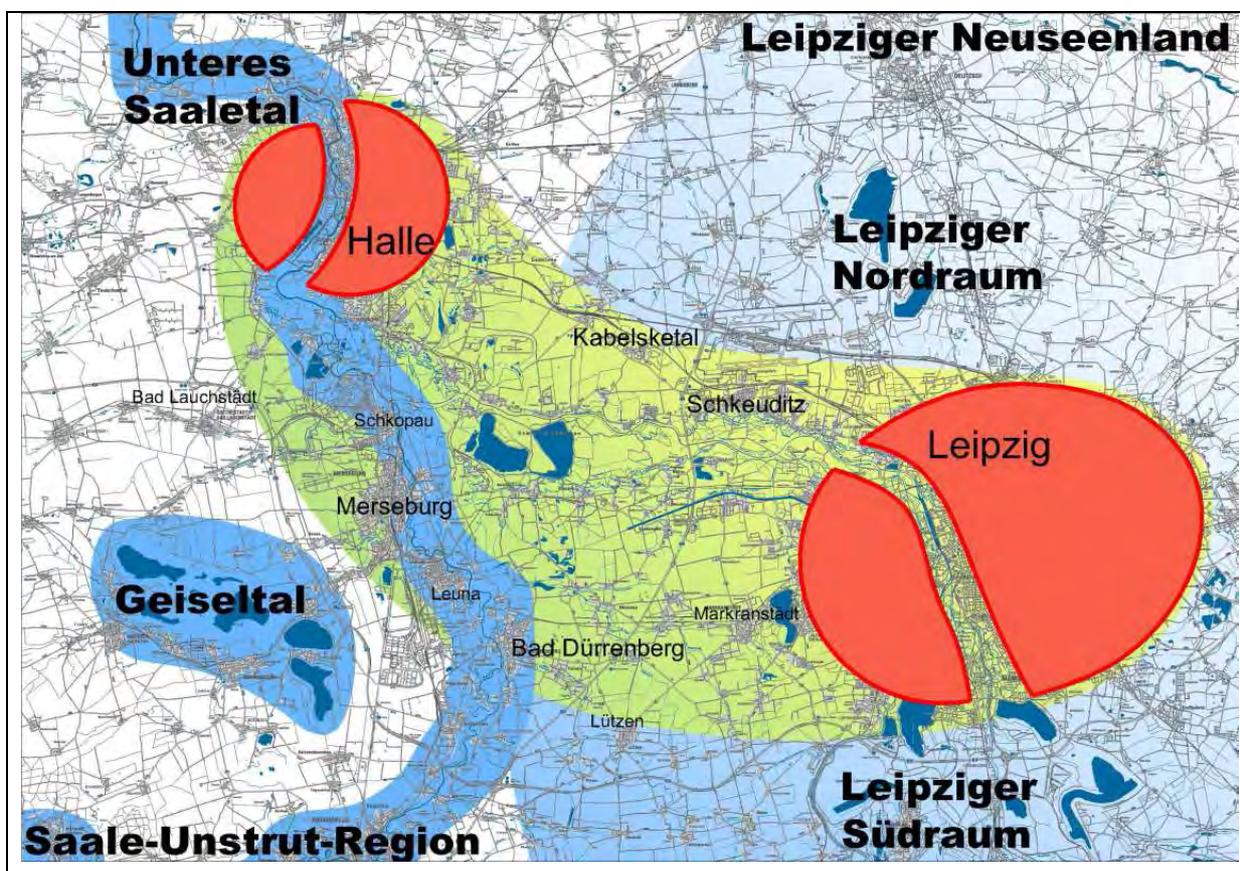


Abbildung 4 Räumlicher Ansatz - Touristisches Umfeld

Tourismusregion

Die Tourismusregion Mitteldeutschland umfasst neben dem Kerngebiet und seinem unmittelbaren touristischen Umfeld auch zwei eigenständige Destinationen: das Leipziger Neuseenland und die Saale-Unstrut-Region.

In dieser großräumlichen Betrachtungsebene schätzt die Studie die Auswirkungen ab, welche der Kanal auf die touristische Attraktivität der gesamten Region ausüben könnte.

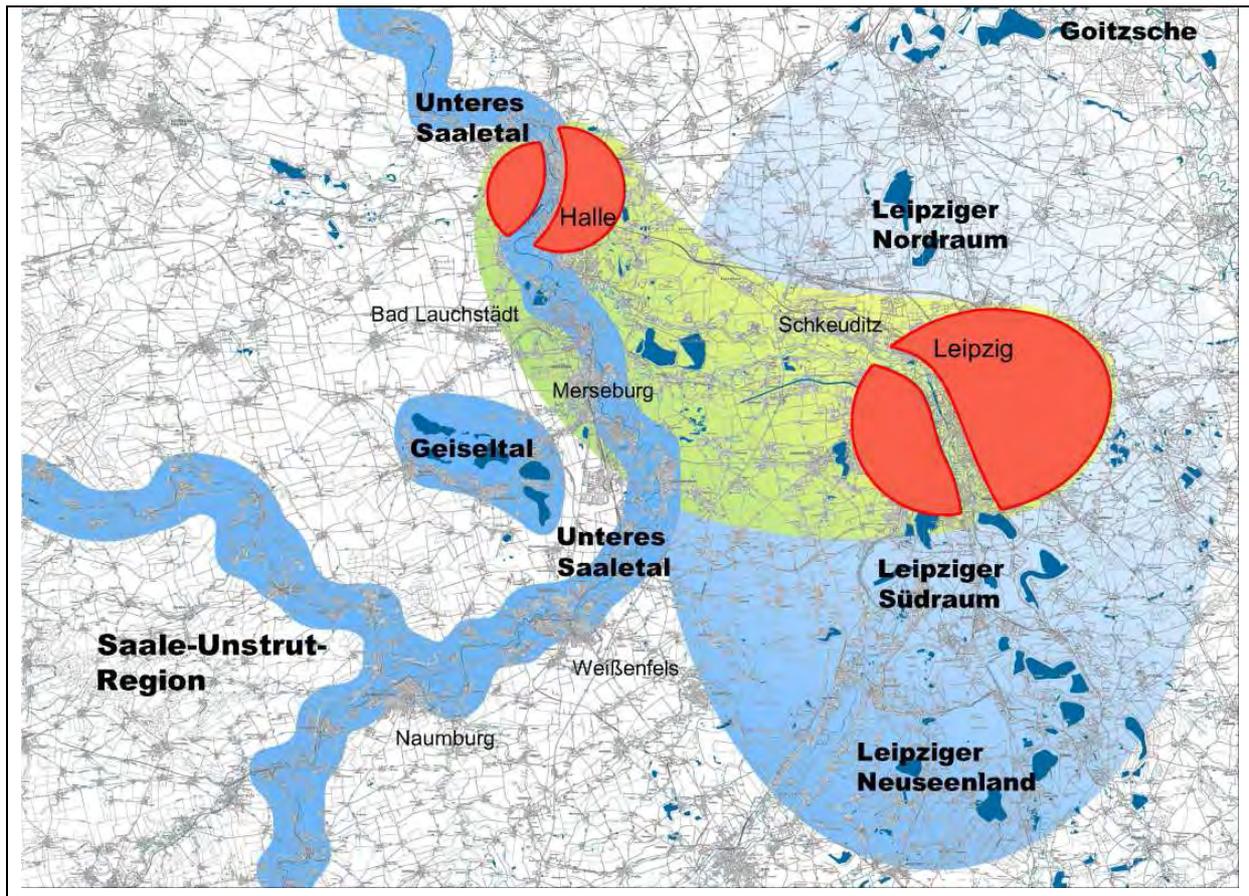


Abbildung 5 Räumlicher Ansatz – Tourismusregion

2 Projekthintergrund

2.1 Geschichtlicher Abriss zum Kerngebiet

Das Kerngebiet verfügt über eine wertvolle und dichte historische kulturräumliche Ausstattung. Es weist eine erhebliche archäologische Relevanz der bandkeramischen Kultur um 5500 v. Chr., der Bronzezeit um 1500 v. Chr. und aus der Zeit der Völkerwanderung um 500 n. Chr. auf. Auch jungsteinzeitliche Funde sind zahlreich belegt, so dass von einer sehr frühen menschlichen Besiedlung des Raumes ausgegangen werden kann.

Für das 5 Jh. v. Chr. ist eine Einwanderung germanischer Stämme in das heutige Sachsen belegt. Um 600 n. Chr. wird das Land von den slawischen Sorben aus dem Gebiet des heutigen Polen bzw. Tschechien besiedelt.

Der Sachsenherzog und deutsche König Heinrich I. lässt 929 inmitten des zu diesem Zeitpunkt slawischen Gebiets eine Burg (das heutige Meißen) bauen, um die beginnende deutsche Besiedlung zu sichern. Die so entstandene Mark Meißen wird zur Wiege Sachsens. Das daraus entstammende Fürstenhaus der Wettiner bildet auch die weltherrschaftliche Basis für die Herrschaftsgebiete um Merseburg und Halle.

In der Landschaft finden sich in ihrer Anlage und baulichen Prägung vergleichsweise ursprünglich erhaltene Dörfer, deren slawische Ursprünge oder spätere Errichtung heute noch aus der Siedlungsanlage ableitbar sind (z. B. Kreypau - geschlossene slawische Dorfanlage, Frankenheim - germanisches Straßendorf).

Leipzig als Bürger- und Handelsstadt

Leipzig wurde als „urbs Libzi“ (Stadt der Linden) 1015 erstmals erwähnt. Als Gründungsjahr der Stadt wird allgemein das Jahr 1165 genannt, da Markgraf Otto der Reiche von Meißen dem Ort an der Kreuzung der Via Regia mit der Via Imperii in diesem Jahr das Stadtrecht und das Marktprivileg erteilte.

Im Jahre 1190 wurden die Oster- und Michaelismärkte bestätigt, ab 1268 sicherte ein Geleitschutzprivileg den Handel und legte den Grundstein für den Fernhandel. Nach Erhebung zur Reichsmessestadt 1497 und Ausdehnung des Stapelrechts auf einen Umkreis von 115 Kilometer durch Kaiser Maximilian I. zehn Jahre später wurde Leipzig zu einer Messestadt von europäischem Rang. Die Messe entwickelte sich zum wichtigsten deutschen Handelsplatz für den Gütertausch zwischen Ost- und Westeuropa.

Obwohl anfangs Vögte als Vertreter des Landesherrn die Städte regierten, ist seit dem 13. Jahrhundert ein einheimischer Schultheiß (scultetus) in der Leitung der Stadt. Ihm standen Beisitzer (consules) zur Seite. Ab 1301 übernahmen Bürgermeister und „Rat“ die Regierung.

Halle als Residenz- und Salzstadt

Der Ort Halle wird 806 erstmals genannt. In einer Schenkungsurkunde Ottos I. aus dem Jahr 961 wurde Halle erstmals urkundlich erwähnt, weshalb dieses als Gründungsjahr der Saalestadt gilt. Im Jahre 968 gründete Otto I. das Erzbistum Magdeburg, zu dem auch Halle als Haupt- und Residenzstadt bis zum Jahre 1680 gehörte. 1281 wurde Halle urkundlich erstmals als Mitglied der Hanse erwähnt.

Die Salzquellen waren die Grundlage des Reichtums der Stadt. Die Salzproduktion und der Salzhandel beflügelten Stadtentwicklung und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Bei letzterer stellte die landseitige Verkehrsanbindung (Alte Salzstraße und Via Regia) einen ebenso wichtigen Faktor dar wie die wasserseitige Anbindung (Ausbau der Saaleschiffahrt; Einsatz von Kaffenkähnen für den Salztransport), wodurch wiederum die ganze Stadt erstarkte. Die Salzherstellung in Salinen erforderte weiterhin viel Brennholz, weshalb die Holzflößerei historisch ebenfalls eng mit Halle verbunden ist (Großer Elsterfloßgraben, Holzplatz).

Merseburg als Bischofssitz

Merseburg ist eine der ältesten Städte im mitteldeutschen Raum. Die Ersterwähnung um 880/899 als „Mersiburg civitas“ weist auf eine bereits vorhandene befestigte Ansiedlung hin. Nach 919 wurde der Ort von König Heinrich I. zur Pfalz ausgebaut. Von Beginn an durch die Gründung des Bistums Merseburg im Jahre 968 durch König Otto I. bis zur Reformationszeit war Merseburg ein bedeutendes religiöses Zentrum. Von 1656 bis 1738 war Merseburg Residenzstadt der Herzöge von Sachsen-Merseburg und von 1815 bis 1933 Hauptstadt des gleichnamigen Regierungsbezirkes der preußischen Provinz Sachsen.

Der zentrale Kernraum zwischen den drei historischen Städten (Einordnung)

Die Fläche zwischen den drei Städten wird bereits historisch durch administrative Grenzen und Straßenverläufe als Zwischenraum definiert.

Es handelt sich zum einen um **politisches**, zum anderen um **naturräumliches** Grenzland. Naturräumlich betrachtet, ist es das Land zwischen der Saale im Westen und der Weißen Elster im Osten, begrenzt durch die Auen der Weißen Elster und der Luppe im Norden.

Das Gebiet wird südlich tangiert von der alten Handelsstraße Via Regia, welche im betrachteten Bereich von Weißenfels nach Leipzig (im Wesentlichen entlang der heutigen B 87) führt. Im Norden verläuft die Salzstraße von Halle nördlich von Leipzig nach Wurzen (vergleichbar mit der heutigen B 6).

Leipzig selbst lag an der Kreuzung der Via Regia und der Via Imperii, die Salzstraße führte vorbei bzw. kreuzte mit der Via Imperii nördlich der Stadt.

Der westliche Teilraum des Kerngebiets (heutiges Sachsen-Anhalt)

Im Spannungsfeld zwischen dem Fürstenhaus der Wettiner und der Mark Meißen gelegen, wechseln insbesondere im westlichen Bereich (heutiges Sachsen-Anhalt) die Machtpositionen zwischen kursächsischen und preußischen Territorien, zwischen dem Fürstentum Sachsen, dem Herzogtum Magdeburg und dem Bistum Merseburg. Das Herzogtum Sachsen-Merseburg als Teilfläche im Kerngebiet wurde beispielsweise zeitweilig Territorium des Heiligen Römischen Reiches deutscher Nation und reichte bis unmittelbar an die Stadtgrenze von Leipzig, Zollort war der heutige Stadtteil Lindenau. Das Herzogtum bestand von 1656/57 bis 1738 mit der Residenz Merseburg und war im Besitz einer Seitenlinie der albertinischen Wettiner.

Der östliche Teilraum des Kerngebiets (heutiges Sachsen)

Graf Heinrich I. von Eilenburg erhält 1089 die Mark Meißen als Lehen. Damit nimmt die 800jährige Herrschaft der Wettiner über sächsisches Gebiet ihren Anfang.

Ab dem 12. Jh. kommt es zu einer ersten Blüte von Wirtschaft und Kultur, unter anderem durch den einsetzenden Bergbau im Erzgebirge, den Salzabbau und Handel in Halle und das Aufstreben der Handelsstädte, wie z. B. Leipzig.

Die Gegend ist Schauplatz im Dreißigjährigen Krieg zwischen 1618 - 1648. Das Land wird stark verwüstet und verliert nach dem Westfälischen Frieden im Reich zunehmend an Bedeutung sowie auch wegen sich häufender Pestjahre etwa die Hälfte seiner Bevölkerung.

Während der Napoleonischen Kriege 1806 - 1815 steht Sachsen u. a. in der Völkerschlacht zu Leipzig (1813) wieder zwischen den Fronten.

Nach dem Wiener Frieden (1815) folgte eine Zeit der politischen Restauration. Das Königreich Sachsen wurde konstitutionelle Monarchie. Sachsen erlebte nach 1815 einen enormen industriellen Aufschwung. Das Land war die erste wirkliche Industrieregion Deutschlands. Die Bevölkerung der Städte nahm wegen des Bedarfs an Arbeitskräften rasch zu. 1871 wurde das Deutsche Reich gegründet.

Sachsen profitierte nach 1871 besonders von dem allgemeinen Aufschwung in Deutschland. Es war das Land mit der höchsten Industriedichte und dem höchsten Nationaleinkommen (pro Kopf) unter allen deutschen Bundesstaaten.

König Friedrich August III. von Sachsen (1865 - 1932; reg. 1904 -1918) war der letzte sächsische König und der letzte wettinische Landesherr Sachsens. Ab 1918 begannen sich demokratische Staatsformen durchzusetzen. In der Zeit der Weimarer Republik war Sachsen ein Freistaat mit einem Parlament und einem Ministerpräsidenten.

1945 lag das Kerngebiet innerhalb der Sowjetischen Besatzungszone. Bei der Bodenreform im November 1945 wurden landwirtschaftliche Nutzflächen enteignet und an Neubauern vergeben. Dem Potsdamer Abkommen zufolge gingen die großen deutschen Unternehmen und das Eigentum der aktivsten Nationalsozialisten in die Verfügungsgewalt der Alliierten über. Um 1952 wurden die Bezirke und Kreise der Deutschen Demokratischen Republik gebildet. Am 3. Oktober 1990 erfolgte mit der Deutschen Wiedervereinigung die Neubildung des Landes Sachsen-Anhalt und des Freistaates Sachsen.

2.2 Kurzer geschichtlicher Abriss zur Projektierung und zum Bau des Karl-Heine-Kanals bzw. des Elster-Saale-Kanals

Die Idee zur Anbindung der Stadt Leipzig an das schiffbare Wasserstraßennetz hat lange Tradition. Leipzig als reiche Bürger- und Handelsstadt verfügte nicht über die Möglichkeit des damaligen lukrativen Warenhandels auf dem Wasserweg. Vorstellungen zur eigentlich bevorzugten Anbindung an die Elbe bei Torgau fielen Überlegungen zur Wirtschaftlichkeit zum Opfer.

Als nächstgelegener schiffbarer Fluss rückte damit die Saale in den Blickpunkt. Erste Planungen für eine Verbindung zwischen der Weißen Elster und der Saale wurden bereits durch Friedrich August I. (1763 - 1827) veranlasst. Die Napoleonischen Kriege von 1805 bis 1815 stoppten jedoch diese Pläne und das Projekt wurde nicht weiter verfolgt.

2.2.1 Karl-Heine-Kanal

Erst der Leipziger Unternehmer und Stadtverordnete Dr. Karl Erdmann Heine, der das Projekt in den Mittelpunkt der Wirtschaftsentwicklung Leipzigs stellte, ließ an der Weißen Elster 1856 die Schachtarbeiten zu einem Kanal beginnen. Dieser Kanal wurde nach seinem Initiator „Karl-Heine-Kanal“ benannt.

Die Bauarbeiten hieran verzögerten sich bis über den Tod von Karl Heine (1888) hinaus, erst 1898 wurde der 2,6 km lange Kanal in seiner heutigen Ausdehnung vollendet. Mit dem bestehenden Kanal wurde jedoch nur ein Teilstück einer Anbindung an die Saale realisiert, welches vorerst lediglich die Verknüpfung des Leipziger Fließgewässernetzes mit der westlichen Peripherie der Stadt ermöglicht.

2.2.2 Elster-Saale-Kanal

Der Mittellandkanal

Der Mittellandkanal ist mit 325,3 Kilometern Länge die längste künstliche Wasserstraße Deutschlands. Er verbindet den Dortmund-Ems-Kanal mit der Elbe und dem Elbe-Havel-Kanal und damit den Rhein mit der Oder.

Fertig gestellt (im Sinne einer kompletten Befahrbarkeit) wurde der Mittellandkanal erst im Jahre 2003 mit der Einweihung des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg und der Schleuse Hohenwarthe.

Der Südflügel des Mittellandkanals

Im Jahre 1920 wurde in einem Regierungsabkommen der Bau des als „Südflügel des Mittellandkanals“ bezeichneten Elster-Saale-Kanals festgelegt. Der Bau war im Zusammenhang mit dem Bau des Mittellandkanals zu sehen. So wurden in einem 1924 abgeschlossenen Staatsvertrag zur Vollendung des Mittellandkanals ausdrücklich der gleichzeitige Baubeginn und die Fertigstellung dieses Südflügels mit dem Mittellandkanal festgelegt.

Zum Projekt zählte auch der Ausbau der Saale für 1.000-Tonnen-Schiffe durch Schleusenneubau (Rosenburg, Werder), Schleusenausbau sowie Durchstiche (u. a. Kanal in Halle und Mittelkanal in Merseburg).



Abbildung 6 Der Südflügel des Mittellandkanals

Quelle: Leipzig und seine Schiffskanäle; Wolfram Sturm; PRO Leipzig; 1998

Projektierung des Elster-Saale-Kanals (Trassierung, Ausbauparameter, Höhenlage)

Entgegen anfänglichen Planungen, den Kanal im Flusstal der Elbe und Luppe zu trassieren, wurde schließlich eine Hanglage etwas südlicher gewählt. Neben einer besseren Trassierung mit weniger Krümmungen konnte dadurch erreicht werden, dass der Kanalspiegel (Oberhaltung) niveaugleich mit dem der Weißen Elbe liegen würde. Damit wären im Bereich des Lindenauer Hafens und in der Verbindung zum Karl-Heine-Kanal keine weiteren Schleusen notwendig.

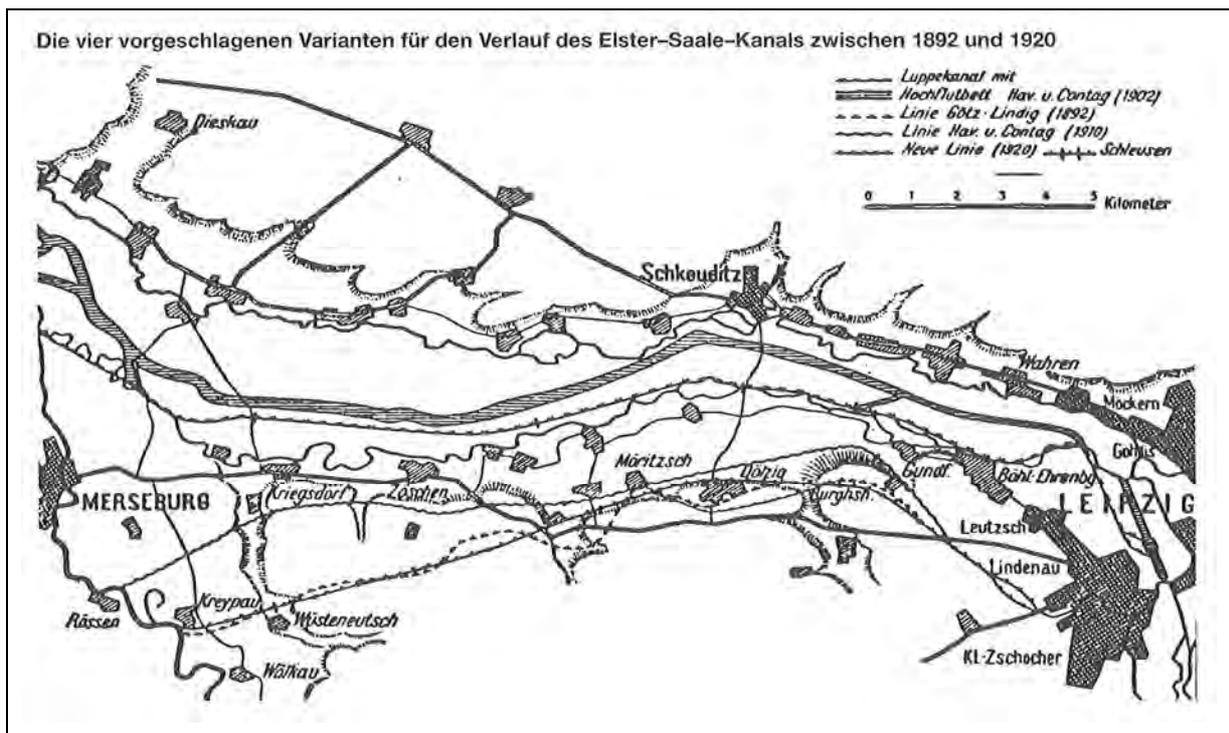


Abbildung 7 Varianten zur Kanaltrassierung
Quelle: Leipzig und seine Schiffskanäle; Wolfram Sturm; PRO Leipzig; 1998

Der Elster-Saale-Kanal wurde für 1.000-Tonnen-Schiffe projektiert und ausgebaut. Der Kanal erhielt einen muldenförmigen Querschnitt und ist mit einer Breite von 38 m in der Auftragsstrecke und von 36 m in den Einschnittstrecken für einen zweiseiffigen Betrieb ausgelegt. Die Kanaltiefe beträgt 3,5 m. Zwei 1.000-Tonnen-Schiffe können sich problemlos an jeder Stelle des Kanals begegnen. In den Kanalkrümmungen wurden Querschnittserweiterungen vorgesehen, die zwischen 2 m bei einem Halbmesser $r = 500$ m und Null bei einem Halbmesser $r = 2000$ m liegen.

Der normale Wasserstand im Kanal liegt bei 106,75 Meter über normal Null. Drei Meter höher -auf 109,75 m ü. NN- liegt ein Treidelweg mit vier Metern Breite, der beidseitig am gesamten Kanal erstellt wurde. Unter den Brücken ist die Breite des Treidelweges verringert. Dort, wo der Wasserspiegel des Kanals über dem Grundwasserspiegel des Geländes liegt, wurde der Kanal durch eine Tonschicht von 0,40 m bis 0,60 m abgedichtet. Darüber wurde eine Kiesschicht mit einer Stärke von 0,5 m bis 1,0 m aufgebracht.

Auf der gesamten Kanallänge waren 12 Straßenbrücken und eine Eisenbahnbrücke sowie zwei Straßenunterführungen unter dem Dölziger Damm notwendig. Die Brücken haben eine Spannweite von 44 m. Kreuzt eine Brücke den Kanal in spitzem Winkel, so wurde die Spannweite (bis 74,10 m) entsprechend verlängert. Die lichte Durchfahrtshöhe unter den Brücken beträgt bei normalem Wasserstand in Brückenmitte 4,50 m und nimmt zu den Widerlagern hin um 20 cm ab.

Für die Aufrechterhaltung der Vorflut für die kreuzenden Wasserläufe wurden fünf Düker und drei Bachdurchlässe erstellt.

Der Kanal beginnt bei Kreypau in offener Verbindung mit der Saale auf einer Höhe von 84,50 m über NN. Die untere Haltung folgt dem Saaletal leicht nordostwärts und erreicht nach 1.500 Meter die Schleusentreppe von Wüsteneutzsch. Mit zwei Schachtschleusen (Hub je 11 m) und einer 360 m langen Zwischenhaltung wäre die obere Kanalhaltung mit 106,75 m über NN erreicht. Der nun weiter nach Osten verlaufende Kanal liegt im Wesentlichen im Einschnitt. Lediglich an drei Stellen ist die Schüttung eines Dammes mit einer Höhe von 9, 11 und 14 m erforderlich (Günthersdorfer Damm, Dölziger Damm, Zschampert-Damm). Nach (von der Saale aus gemessenen) 18,76 km endet der Elster-Saale-Kanal am Lindenauer Hafen.

Schleusentreppe Wüsteneutzsch

Zur Überwindung des Höhenunterschieds des Kanals zur Saale wurde zuletzt mit den Arbeiten an einer Doppelschleuse bei Wüsteneutzsch begonnen. Sie sollte aus zwei Schachtschleusen mit je 11 m Gefälle bestehen, realisiert wurde damals jedoch nur die obere der beiden Schleusen. Deren Schleusenkommer wurde im Felsen gegründet und als Gewichtsmauer aus Beton ausgeführt.

Die Schleusenkommer waren jeweils mit einer Länge von 85 m, einer Breite von 12 m und einer Drempeltiefe von 3 m konzipiert und entsprachen somit in ihren Abmessungen den Anforderungen für die Schleusung von 1.000 t-Kanal-Schiffen. Zwischen beiden Schleusen war eine Zwischenhaltung mit etwa 360 m Länge vorgesehen.

Beide Schleusen waren als Sparschleusen konzipiert, da der Kanal über keinen ausreichenden natürlichen Zufluss verfügt. Somit konnte das Verlustwasser beim Schleusen auf 50 % begrenzt werden.

Bei der Planung der Schleusen wurden die Füll- und Entleereinrichtungen umfangreichen Untersuchungen unterzogen. Ziel war eine geringe Schleusenzeit bei gleichzeitiger großer Leistungsfähigkeit. Ebenso sollten auch die Baukosten minimiert werden. Die theoretischen Berechnungen wurden durch Modellversuche an der Versuchsanstalt für Wasser und Schiffbau in Berlin ergänzt.

Beide Schleusen sollten Hubtore ohne Umläufe erhalten. Das Füllen der Kammer sollte anfänglich aus den beiden Sparbecken geschehen, die Restfüllung durch geringes Anheben des Tores im Oberhaupt mit Wasser aus der Ober- bzw. Zwischenhaltung. Das Entleeren der Kammer sollte durch Wassereinleitung in die Sparbecken und anschließend durch direkten Abfluss des Wassers durch Anheben des unteren Schleusentores erfolgen.

Nur bei Außerbetriebsetzung der Sparbecken sollte das Wasser durch im Untertor eingebaute Schütze entleert werden. Die Schleusenkommer sollte durch Zylinderschütze von den Sparkammern getrennt werden. Beim Füllen der Schleusenkommer fließt das Wasser dabei nicht direkt aus großer Höhe in die Schleuse, sondern wird durch Flutkanäle im Bereich des oberen Tores in die Kommer eingeleitet. Sowohl das Wasser aus den Sparbecken als auch das Wasser aus der oberen Haltung nutzt diesen Weg. Zweck dieser Art der Einleitung ist ein möglichst ruhiges Wasser in der Schleusenkommer beim Füllen und Entleeren. Auch das Füllen der Sparbecken geschieht durch dieses Kanalsystem im Betonbau des Oberdempels.

Der Schlepper sollte nicht mit geschleust werden, es war jeweils im Unter- bzw. Oberhafen ein Schlepperwechsel vorgesehen. In der Mittelhaltung sollten die Schiffe von einer seilbetriebenen Treidelanlage gezogen werden. Um im Bereich der Vorhäfen ein problemloses Wenden der Schlepper zu ermöglichen, waren an beiden Vorhäfen Wendestellen vorgesehen.

Gleichzeitig mit dem Bau der Schleusentreppe war auch die Errichtung einer Pumpenanlage am unteren Schleusenkanal vorgesehen. Mittels einer Druckrohrleitung sollte Wasser aus der unteren (Saale) Haltung in die obere (Kanal) Haltung gepumpt werden. Das sollte hauptsächlich in den Nachtstunden erfolgen, um den günstigen Nachtstrom zu nutzen.

Es gab bei den Planungen am Kanal auch Überlegungen, an Stelle der Schleusentreppe ein Schiffshebewerk mit 22 m Hub zu bauen. Dieses Hebewerk hätte einen wesentlich geringeren Wasserverbrauch gehabt und die Leistungsfähigkeit wäre größer gewesen. Berechnungen haben ergeben, dass ein Hebewerk jedoch in den Baukosten etwa drei Millionen Reichsmark teurer gewesen wäre. Da die Leistung der Schleusentreppe jedoch für den zu erwartenden Verkehr ausreichend war und die Kapazität des Hebewerkes wohl nie voll ausgenutzt werden würde, fiel die Entscheidung zu Gunsten der Schleusentreppe¹.

¹ Dirk Becker: Der Südflügel des Mittellandkanals, 2009

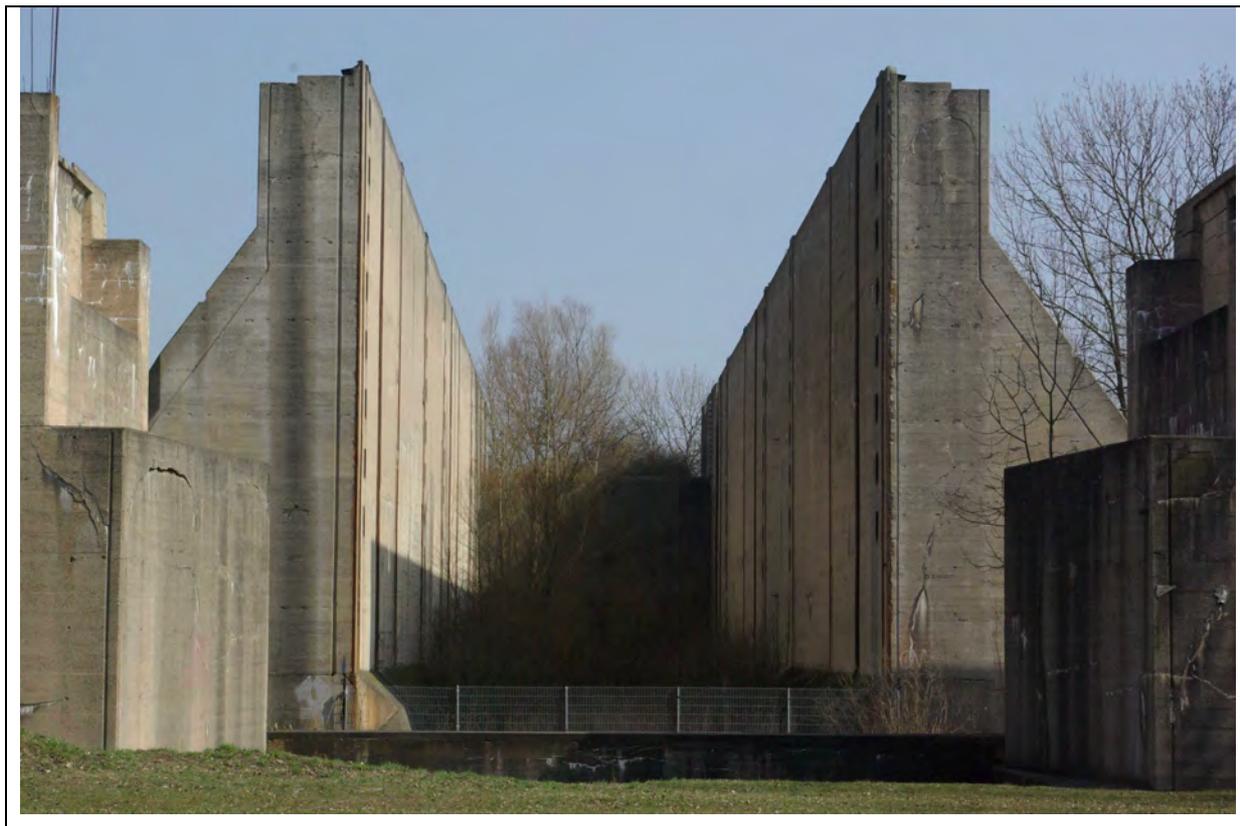


Abbildung 8 Schleuse Wüsteneutzsch

Weitere Ingenieurtechnische Bauwerke

Um die drei Dämme am Kanal für Reparaturarbeiten oder im Notfall entleeren zu können, wurden eine Entlastungsanlage sowie zwei Sicherheitstore bei Burghausen (Sicherheitstor Ost; 4,08 km) und Zschöcherger (Sicherheitstor West; km 7,70) errichtet. Diese wurden als Hubtore ausgeführt, die von Fachwerkgerüsten getragen werden. Die abgeriegelte Kanallänge von etwa 6,7 km kann durch einen Entlastungsanlage im Zschampert-Damm kontrolliert entleert werden und bei Hochwasser kann der Wasserspiegel reguliert werden.

Diese ingenieurtechnischen Bauwerke wurden bis 1938 ebenso fertig gestellt wie auch mehrere stählerne Fachwerk-Straßenbrücken über den Kanal sowie zwei Straßenunterführungen (u. a. für die heutige Bundesstraße B 186 in Dölzig).

Der Lindenauer Hafen als geplanter Endpunkt des Elster-Saale-Kanals

Im Mai 1938 begann man mit der Ausbaggerung des Hafenbeckens für den Lindenauer Hafen als Industrie- und Umschlaghafen. Bis zur Einstellung der Arbeiten im Frühjahr 1943 waren bereits große Teile der Hafenanlagen fertig gestellt. Nicht fertig gestellt wurde die Anbindung an den Elster-Saale-Kanal sowie die Anbindung an den Karl-Heine-Kanal.



Abbildung 9 Historische Anzeige
Quelle: Leipzig und seine Schiffskanäle; Wolfram Sturm; PRO Leipzig; 1998

Bauregime und Baufortschritt

Am 11. Juli 1933 begannen bei Burghausen die Arbeiten am Kanal. Bis zu 2.000 Arbeitskräfte, die im Rahmen einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme vorwiegend aus Arbeitslosen angeworben wurden, waren an der Baustelle eingesetzt.

Bis 1936 gingen die Arbeiten zügig voran, der aufrüstungsbedingte Arbeitskräftemangel konnte durch den Einsatz schwerer Baumaschinen, wie Eimerkettenbagger und Kratzbänder, kompensiert werden. In den folgenden Jahren wurde jedoch die Intensität der Arbeiten zu Gunsten einer beschleunigten Fertigstellung des für den Transport wichtiger Rüstungsgüter benötigten Mittellandkanals immer weiter verringert.

Die sich mit Kriegsbeginn im September 1939 immer weiter verzögernden Arbeiten an den beiden Schleusen und am Kanal wurden schließlich im Winter 1942/43 ganz eingestellt, sollten aber nach dem „Endsieg“ mit größter Intensität fortgesetzt werden.

Status quo

Bei dem Bau der Kanals wurden insgesamt rund 5 Millionen m³ Erdmassen bewegt. Brauchbares Aushubmaterial wurde beim Bau der drei Dämme wieder verwendet. Unbrauchbares Aushubmaterial in einer Größenordnung von rund 600.000 m³ wurde in einer seitlichen Ablagerung abgekippt. Zusätzlich wurden rund 900.000 m³ Kies aus anderen Aushüben verbaut.

Von den geplanten 19 Kilometern waren 11,19 Kilometer fertig gestellt und mit Wasser gefüllt, weitere 5,5 km wurden bereits teilweise ausgeschachtet. Der Kanal endet heute westlich von Günthersdorf (Sachsen-Anhalt).

Der Bau der oberen Schachtschleuse in Wüsteneutzsch wurde im Rohbauzustand ausgesetzt (Schleuse zu ca. 75 % fertig gestellt). Für die untere Schleuse war lediglich die Baugrube ausgehoben.

In der Nähe der Ortschaft Kreypau war mit dem Bau einer Straßenbrücke über den zukünftigen Kanal begonnen worden. Beide Widerlager waren erstellt, auch die eigentliche Brücke befand sich an Ort und Stelle. Mit dem Aushub für den Kanal wurde noch nicht begonnen, so dass diese Brücke einen trockenen Erdbereich überspannte. Die Brücke wurde nach 1945 als Reparationsleistung demontiert und in Richtung Sowjetunion abtransportiert.

Die beiden vorhandenen Sperrtore bei Günthersdorf und Burghausen wurden in den 1950er Jahren demontiert. Eines dieser Tore wurde beim Oder-Havel-Kanal wieder verwendet.

Der Elster-Saale-Kanal seit dem Kriegsende bis heute

Von 1947 bis 1949 gab es von Seiten sächsischer Politiker immer wieder Bestrebungen, die Arbeiten am Elster-Saale-Kanal wieder aufzunehmen und diesen zu vollenden. Konkrete Beschlüsse oder Festlegungen wurden hierzu jedoch nie gefasst, zumal die sowjetischen Besatzer kein Interesse am Weiterbau hatten.

Auch die Regierung der am 7. Oktober 1949 gegründeten DDR fasste keine Beschlüsse, die eine Fertigstellung des Kanals möglich gemacht hätten.

Vor dem Hintergrund der Ölkrise in den 1970er und 1980er Jahren rückte die Fertigstellung des Kanals nochmals in den Blickpunkt des Interesses staatlicher Funktionäre, jedoch wurden diese Überlegungen schnell wieder verworfen.

Mit der deutschen Wiedervereinigung wurde der Kanal unter der Bezeichnung „Saale-Leipzig-Kanal“ als Bundeswasserstraße klassifiziert und in das Bundeseigentum überführt. Seither ist die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes für den Kanal zuständig.

Im Bundesverkehrswegeplan 2003 ist der Ausbau oder eine Fertigstellung des Kanals nicht vorgesehen. In der dortigen Anlage 3 „Investitionsrahmenplan für den Ausbau der Bundeswasserstraßen bis 2010 -Projektliste-“ werden unter der laufenden Nummer 6 „Mittellandkanal und Elbe-Seitenkanal“ lediglich die Unterpunkte „laufenden Maßnahmen“ bzw. „Ausbau der Stichkanäle am Mittellandkanal“ aufgeführt².

² Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; www.bmvbs.de

3 Rahmenbedingungen

3.1 Projektrelevante Studien und Planungskonzepte

Eine wesentliche Grundlage für die Machbarkeitsstudie ist die strategische Planung „Wassertouristisches Nutzungskonzept in der Region Leipzig“ (WTNK, vom Amt für Stadtgrün der Stadt Leipzig beauftragt) mit seiner vorwiegend planerischen Sicht.

Sowohl die Stadt Leipzig als auch der interkommunale Zusammenschluss „Grüner Ring Leipzig“ gaben im vergangenen Jahrzehnt vielfältige Studien in Auftrag, welche sowohl die Fließgewässer als auch die Tagebaurestseen in der Region hinsichtlich ihrer Eignung für eine wassertouristische Nutzung betrachteten und bewerteten.

Die jeweiligen Schwerpunkte der Arbeiten verfeinerten sich dabei vom ganzheitlichen gewässertouristischen Nutzungs- und Gestaltungskonzept über Verträglichkeitsbewertungen innerhalb von sensiblen Gewässerabschnitten bis hin zu Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen von wesentlichen Einzelmaßnahmen.

Hierdurch konnte das WTNK der Region Leipzig stetig weiterentwickelt und verfeinert sowie fortlaufend kommuniziert und bekannt gemacht werden.

Folgende Auswahl soll (relevante) ausgewertete Studien und Planungskonzepte auf sächsischer Seite wiedergeben:

- Gewässertouristisches Nutzungs- und Gestaltungskonzept für den Nordraum von Leipzig (12/2002)
- WTNK in der Region Leipzig - Verträglichkeitsuntersuchung Umsetzungsstrategie (09/2005)
- WTNK Region Leipzig - Natura 2000 - Verträglichkeitsuntersuchungen FFH- und SPA-VU - 2. Phase (02/2007)
- Regionales Entwicklungskonzept (REK) Aktionsraum Schkeuditzer Kreuz (09/2007)
- Wiederherstellung ehemaliger Wasserläufe der Luppe – Teile I+II (09/2006+05/2009)
- Machbarkeitsstudie BTE 2007 (10/2007)
- Machbarkeitsstudie Erlebbarkeit der Parthe (03/2010)
- InnenMarketing Leipziger Neuseenland (09/2010)
- Erfassung wassertouristischer Nutzungen im Rahmen des Monitorings (11/2010)
- Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zum Lindenauer Hafen (12/2010)

Nachfolgende Studien und Planungskonzepte aus Sachsen-Anhalt wurden ebenfalls ausgewertet:

- Blaues Band (Internetauftritt)
- Masterplan Raßnitzer See und Wallendorfer See (12/2003, ergänzt 09/2005)
- Salineinsel Masterplan (09/2010)

3.2 Raum- und Flächennutzungen, Siedlungsstruktur, Bevölkerung

3.2.1 Raum- und Flächennutzungen

Grundsätze und Ziele als Instrumente der Regionalplanung beschreiben und konkretisieren die durch die Raumordnung aufgestellten Leitbilder der räumlichen Nutzung. Als raumordnerische Maßgabe sind sie für kommunale Planungen bindend.

Die Nutzungen im Kernraum werden wesentlich geprägt durch die Nähe zu den beiden Oberzentren Leipzig und Halle, die in ihrer Zentralität auf den umgebenden Raum ausstrahlen. Durch die administrative Zugehörigkeit des Kernraumes zu zwei Bundesländern bzw. zwei Planungsregionen (Halle und Leipzig-West-sachsen) ergibt sich die Schnittstelle zur länderübergreifenden Planung.

Die Landesplanungen formulieren folgende regionalplanerische Ziele und Grundsätze:

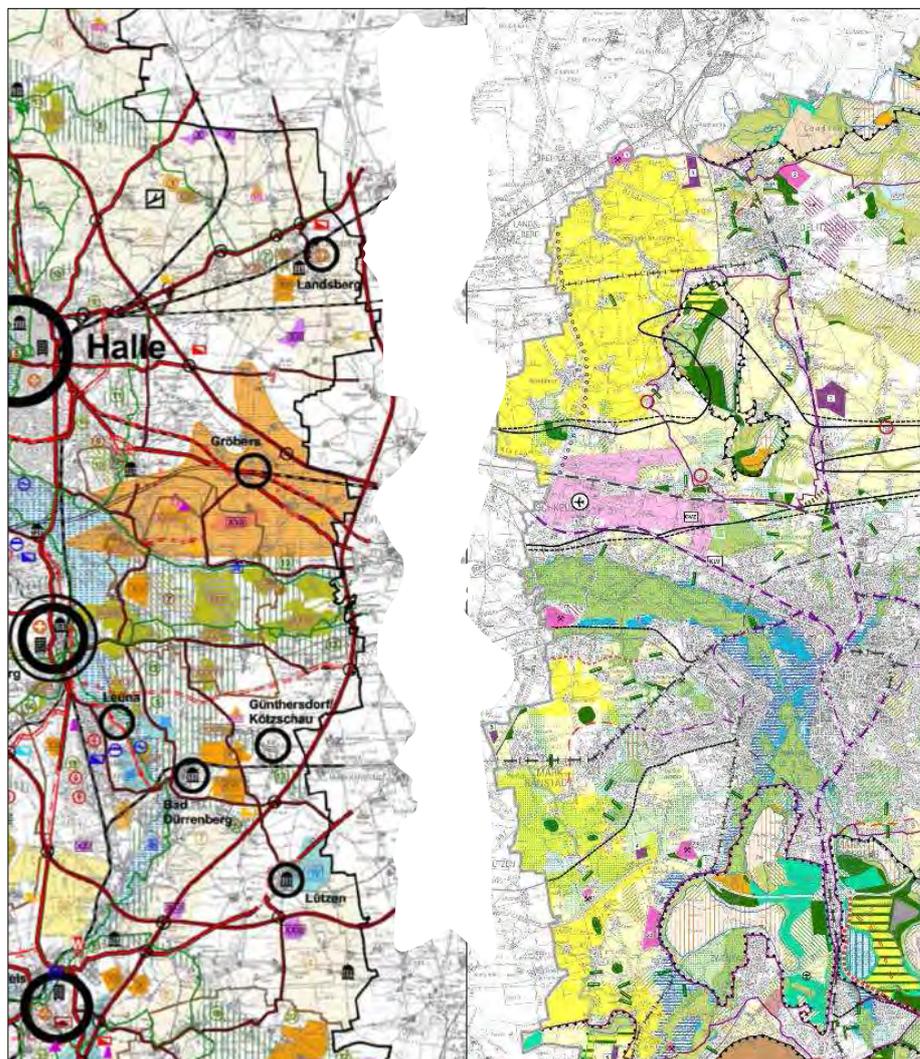


Abbildung 10 Links: Ausschnitt aus dem Regionalen Entwicklungsplan für die Planungsregion Halle Stand 2009; Rechts: Ausschnitt aus dem Regionalplan Westsachsen, Stand 2008

Sachsen-Anhalt, Planungsregion Halle:

- Vorranggebiet für Natur und Landschaft
- Vorsorgegebiet für Erholung
- Relevanz für Hochwasserschutz im Bereich der Saale und der Weißen Elster
- Umverlegungstrasse der B 181 von Günthersdorf nach Merseburg
- Elster-Saale-Kanal ist nicht dargestellt

Sachsen, Region Leipzig-Westsachsen

- Vorranggebiet Natur und Landschaft im Bereich der Elster-Luppeaue sowie der Zschampertaue; zugleich Ausweisung als Regionaler Grünzug

- Vorranggebiete/Vorbehaltsgebiete Landwirtschaft – teilweise überlagert mit Ausweisung als
 - Regionaler Grünzug
 - Vorranggebiete/Vorbehaltsgebiete vorbeugender Hochwasserschutz in Randbereichen der Elster-Luppe-Aue
 - Vorranggebiet/Vorbehaltsgebiet Kiesabbau in Kleinliebenau
 - B 181 – Ausbau westlich von Leipzig bis zur Landesgrenze Sachsen/Sachsen-Anhalt
 - Siedlungsbeschränkungsbereich für Verkehrsflughafen Leipzig-Halle

Die Abstimmung zwischen beiden Planungsregionen erfolgt auf regionalplanerischer Ebene. Die Planungen beider Länder differieren insbesondere hinsichtlich des Elster-Saale-Kanals. Während dieser innerhalb der Region Leipzig-West Sachsen dargestellt wird, ist er in der Planungsregion Halle weder im Bestand abgebildet, noch werden Aussagen hierzu getroffen bzw. wird eine Trassensicherung betrieben. Erschwerend kommt hinzu, dass die Trasse der geplanten Umverlegung der B181 zwischen Günthersdorf und Wüsteneutzsch unmittelbar parallel südlich zum vormodellierten, noch nicht gefluteten Elster-Saale-Kanal eingetragen ist.

In Sachsen hingegen wird mit dem Regionalplanerischen Ziel Z 8.3.4 explizit die Entwicklung des „Touristischen Gewässerverbunds Region Leipzig“ festgeschrieben. Ausgehend vom „Leipziger Wasserknoten“ mit dem Stadthafen sind gewässertouristisch nutzbare Verbindungen unter anderem über den Karl-Heine-Kanal bis zum Elster-Saale-Kanal vorrangig zu realisieren. Hierdurch wird auf sächsischer Seite eine Bootsdurchgängigkeit bis an die Grenze zu Sachsen-Anhalt erreicht und somit die Anbindung der Stadt an die Saale vorbereitet. Weitere grundsätzliche Widersprüchlichkeiten in den Zielen beider Planungsregionen konnten nicht festgestellt werden. Gleichwohl ist durch die Verschiedenartigkeit der Darstellungsweise eine schwierige Lesbarkeit gegeben.

3.2.2 Siedlungsstruktur

Die Siedlungsstruktur im Kerngebiet ist durch zahlreiche kleine Ortschaften bzw. Dörfer, wenige kleinere Städte, die beiden Mittelstädte Schkeuditz und Merseburg sowie die beiden großen Zentren Leipzig und Halle gekennzeichnet.

Durch die Gemeindegebietsreformen der vergangenen Jahre haben sich insbesondere in Sachsen-Anhalt große Verwaltungseinheiten gebildet, so dass im Kerngebiet in Sachsen-Anhalt sechs Kommunen und auf sächsischer Seite drei Kommunen betrachtet werden.

Durch die entstandenen großen Gemeindeflächen sind allerdings nicht alle Ortsteile bzw. Gemarkungsflächen zwingend gleichwertig bedeutsam für die vorliegende Studie.

Die Siedlungsschwerpunkte liegen entlang der Flussräume der Elster-Luppe-Aue sowie der Saale, während der zentrale Teil des Kerngebiets nur sehr dünn besiedelt ist.

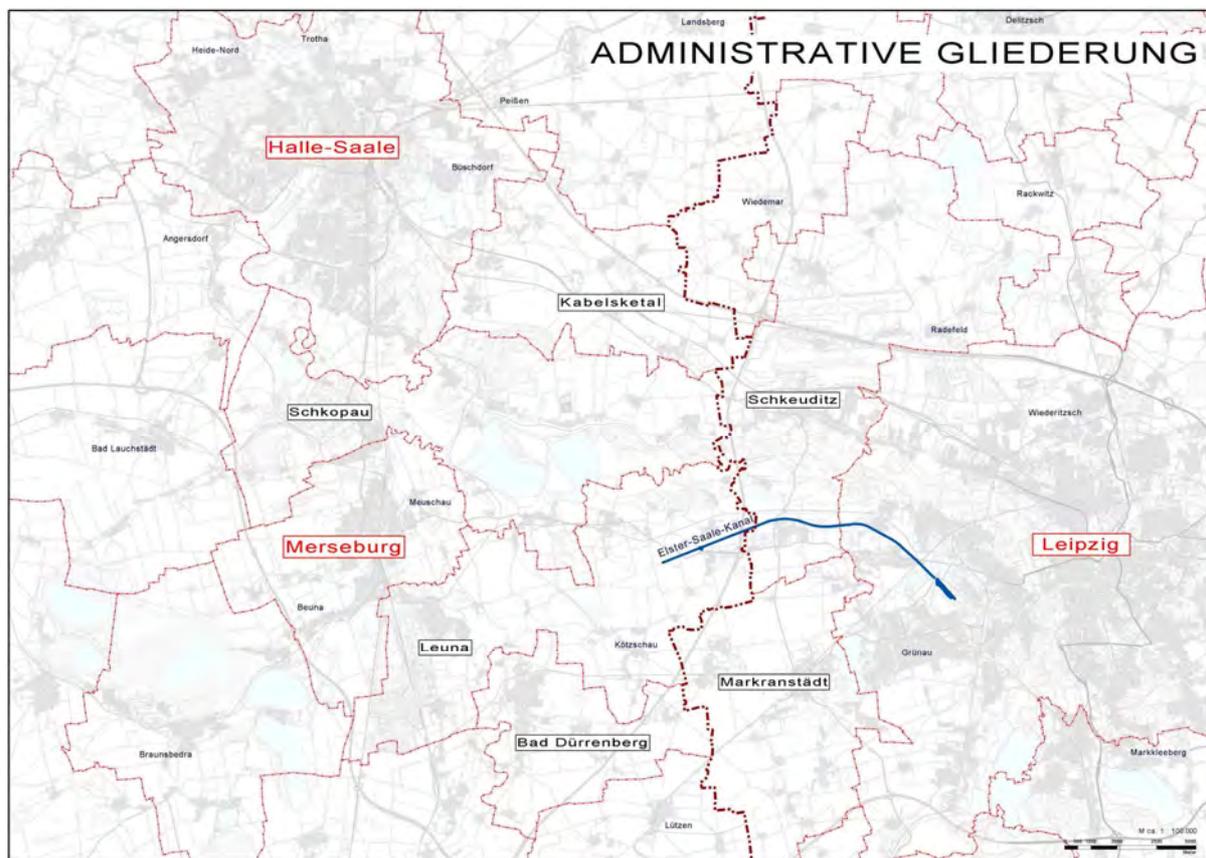


Abbildung 11 Administrative Gliederung

Kurzporträt Stadt Leipzig

Leipzig ist:

- Oberzentrum mit 518.862 Einwohnern (31.12.2009)³.
- Großstadt und kreisfreie Stadt im Freistaat Sachsen.
- Zentrum für Wirtschaft, Handel, Verwaltung und Verkehr.
- Kultur-, Messe-, Medien- und Universitätsstadt.

Das Stadtgebiet ist in zehn Stadtbezirke eingeteilt. Die Stadtbezirke sind in weitere Ortsteile unterteilt. Diese politische Gliederung darf nicht mit den historisch gewachsenen Stadtteilen verwechselt werden. Im Jahre 1992 gab es 48 Ortsteile, durch spätere Eingemeindungen erhöhte sich die Anzahl auf 63, während die Zahl der Stadtbezirke gleich blieb.

³ Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen

Leipzig war durch seine Lage an der Kreuzung der Fernstraßen Via Regia und Via Imperii bereits frühzeitig ein wichtiger Verkehrsknoten. Die erste deutsche Fernbahnstrecke führt seit 1839 von Leipzig nach Dresden.

Heute weist die Stadt mit ihrer Anbindung an das Fernstraßen-, Schienen- und Flugverkehrsnetz eine hervorragende Verkehrsinfrastruktur auf.

So ist Leipzig über mehrere Autobahnen erreichbar: im Norden und Osten über die BAB 14, im Süden über die BAB 38 und im Westen über die BAB 9. In Richtung Süden nach Chemnitz ist außerdem die BAB 72 teilweise im Bau beziehungsweise in Planung.

Weitere Aus- und Neubauplanungen gibt es auch im Bereich der Bundesstraßen, wie z. B. die B 181 nach Merseburg. Durch das Stadtgebiet führen die Bundesstraßen 2, 6, 87, 181, 184 und 186.

Der Leipziger Hauptbahnhof ist ein überregional wichtiger Knotenpunkt im ICE- und IC-Netz der Deutschen Bahn sowie Verknüpfungspunkt des S-Bahn- und Regionalverkehrs im Großraum Halle/Leipzig. Gleichzeitig ist er hinsichtlich der überbauten Fläche der größte Kopfbahnhof Europas.

Der Flughafen Leipzig/Halle fungiert als internationaler Verkehrsflughafen für die gleichnamige Region. Er befindet sich am Schkeuditzer Kreuz nordwestlich von Leipzig auf halber Strecke zwischen den beiden Großstädten und verfügt über eine direkte Autobahnanbindung.

Weitere Angaben zur Verkehrsanbindung sind im Kapitel 3.3 aufgeführt.

Kurzporträt Stadt Halle

Halle ist:

- Oberzentrum mit 232.323 Einwohnern (Stand: 31.12.2009)⁴ und damit die bevölkerungsreichste Stadt in Sachsen-Anhalt mit der höchsten Bevölkerungsdichte in den neuen Bundesländern.
- Großstadt und kreisfreie Stadt in Sachsen-Anhalt.
- Universitäts- und Wirtschaftsstandort.

Maßgeblich zur Stadtentwicklung trugen die Bodenschätze im Stadtgebiet von Halle bei. So wurden Braunkohle und Steinkohle, Ton, Muschelkalk, Porphyry und Kies abgebaut.

Überragende Bedeutung hatte aber die Nutzung von Sole (Salz), die in der „Halleschen Marktplatzverwerfung“ an einigen Stellen im Stadtgebiet gefördert wurde.

⁴ Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, Bevölkerung der Gemeinden nach Landkreisen

Halle verfügt mit seiner Anbindung an das Fernstraßen-, Schienen-, Flugverkehrs- und Wasserstraßennetz über eine sehr gute Verkehrsinfrastruktur.

Halle wird von einem dreiseitigen Autobahnring umgeben. Die BAB 14 und die BAB 9 stellen dabei den am weitaus stärksten befahrenen Teil dar. Die BAB 14 führt von Magdeburg an Halle und Leipzig vorbei in Richtung Dresden. Die BAB 9 verbindet Berlin und München. Die BAB 38 stellt den südlichen Teil des Autobahnringes dar. Die Mitteldeutsche Schleife wird bei Halle durch die A 143 ergänzt, welche jedoch derzeit noch nicht vollendet ist.

Durch das Stadtgebiet führen die Bundesstraßen 6, 80, 91 und 100.

Halle ist neben Magdeburg der wichtigste Knotenpunkt im Schienenverkehr in Sachsen-Anhalt mit ICE- und IC-Anbindung.

Der Flughafen Leipzig/Halle fungiert als internationaler Verkehrsflughafen für die gleichnamige Region. Er befindet sich am Schkeuditzer Kreuz südöstlich von Halle auf halber Strecke zwischen den beiden Großstädten und verfügt über eine direkte Autobahnanbindung.

Halle verfügt über zwei Häfen: Der nördliche Hafen Halle-Trotha verfügt über Kaianlagen, Wiegeeinrichtungen und Verladetechnik für trimodale Güterverkehre Bahn/Straße/Schiff sowie mit der Hafenbahn Halle-Trotha über moderne Gleisanschlüsse.

Der ältere Sophienhafen ist heute ungenutzt. Seine Anlagen sind weitgehend verfallen. Die Stadt verfolgt derzeit Konzepte zur Nutzung als Sportboothafen. In einem ersten Schritt eröffnete im April 2010 unweit vom Hafenbecken am anderen Ufer der Salineinsel der Stadthafen mit Liegeplätzen für Sportboote.

Ergänzend zur hier beschriebenen Verkehrsanbindung sei auf das Kapitel 3.3 verwiesen.

Auf einer Länge von 27 km fließt die Saale durch Halle. Die Stromsaale bewältigt dabei einen Höhenunterschied von 9 m. Um ihre Schiffbarkeit herzustellen, wurden fünf Wehre mit Schleusen errichtet. Zusammen mit den Nebenarmen, Hochwasserentlastern, Schleusen und Schleusenkanälen sowie Hafenbecken ergibt sich eine Gesamtlänge von 47 km Wasserläufen in der Stadt. Hinzu kommen die Weiße Elster mit einer Durchflusslänge von 6,3 km sowie weitere zufließende Bäche.

Der größere Teil der Stadt liegt östlich der schiffbaren Saale, die sich hier in mehrere Arme teilt und eine breite Flussaue bildet und unterhalb der Mündung der Weißen Elster.

Landkreis Nordsachsen

Kurzporträt Schkeuditz

Die Kommune besteht aus den Ortsteilen Schkeuditz, Dölzig, Freiroda, Gerbisdorf, Glesien, Hayna, Kleinliebenau, Kursdorf, Radefeld, Wolteritz, Altscherbitz, Modelwitz, Papitz, Wehlitz, Lössen und Ennewitz.

Schkeuditz als Große Kreisstadt liegt auf halbem Wege zwischen Leipzig im Südosten und Halle im Nordwesten und ist die drittgrößte Stadt des Landkreises Nordsachsen. Die Stadt ist im System der Zentralen Orte ein Mittelzentrum im Verdichtungsraum des Oberzentrums Leipzig. Das Einzugsgebiet des Mittelzentrums umfasst die Stadt Schkeuditz selbst und die Gemeinde Zwochau. Das mittelzentrale Einzugsgebiet überlagert sich mit dem des Einzugsgebietes der Stadt Leipzig.

Bekannt ist Schkeuditz vor allem als Standort des Flughafens Leipzig/Halle, der sich nördlich der Stadt befindet, sowie für das Schkeuditzer Kreuz, das erste Autobahnkreuz Deutschlands.

Schkeuditz liegt an der Weißen Elster in der Leipziger Tieflandsbucht. Die Umgebung ist flach, mit Ausnahme des Auenwaldes sehr waldarm und wird landwirtschaftlich intensiv genutzt. Südlich der Stadt erstrecken sich die Elsterauen als natürliche Flusslandschaft. Schkeuditz liegt in etwa 100 m Höhe. Im Nordosten der Stadt liegt der Schladitzer See, ein gefluteter Braunkohletagebau. Schkeuditz ist Mitglied im kommunalen Verband Grüner Ring Leipzig.

Schkeuditz wurde im Jahre 981 erstmals unter dem Namen „scudici“ urkundlich erwähnt. Die Stadtrechte wurden 1436 verliehen.

1840 begann mit dem Anschluss an die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn die Industrialisierung in der Stadt. 1845 erfolgte der Erlass der Gewerbefreiheit, der das wirtschaftliche Wachstum förderte. Zum 1. Januar 2009 erfolgte die Erhebung zur Großen Kreisstadt.

Die Wirtschaft der Stadt wird vom Flughafen Leipzig/Halle dominiert. Hier befinden sich zahlreiche Unternehmen der Logistikbranche, so betreibt etwa die Deutsche Post hier ein Brief- und ein Paketzentrum. Die Posttochter DHL hat ihr europäisches Luftfrachtdrehkreuz inklusive Flugzeugwartungsbetrieb angesiedelt.

Schkeuditz ist ein Verkehrsknotenpunkt, bekannt vor allem als Standort des Flughafens Leipzig/Halle sowie für das Schkeuditzer Kreuz, das erste Autobahnkreuz Deutschlands.

Am Schkeuditzer Kreuz, unmittelbar nordwestlich der Stadt gelegen, treffen die BAB 9 und die BAB 14 aufeinander. An der BAB 9 ist die Stadt über die Anschlussstelle Großkugel (16) und an der BAB 14 über die Anschlussstelle Schkeuditz (21) zu erreichen. Der Ortsteil Dölzig ist über die im direkt angrenzenden Sachsen-Anhalt gelegene Anschlussstelle Leipzig-West (17) der BAB 9 zu erreichen.

Durch die Stadt führen in Ost-West-Richtung die Bundesstraße 6 von Halle nach Leipzig und in Nord-Süd-Richtung die Bundesstraße 186 von Schkeuditz nach Markranstädt.

An das Eisenbahnnetz ist Schkeuditz über die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn und die Neubaustrecke Erfurt - Leipzig/Halle angebunden. Durch den Ortsteil Dölzig führen die 1998 eingestellte Bahnstrecke Leipzig - Merseburg sowie der Elster-Saale-Kanal.

Landkreis Leipzig

Kurzporträt Markranstädt

Markranstädt befindet sich etwa zehn Kilometer südwestlich vom Leipziger Zentrum.

Die Kommune besteht aus den Ortsteilen Markranstädt, Albersdorf, Altranstädt, Döhlen, Göhrenz, Großlehna, Meyhen, Quesitz, Räpitz, Schkeitbar, Schkölen, Thronitz, Kulkwitz, Gärnitz, Seebenisch, Lindennaundorf, Frankenheim und Priesteblich. Die Stadt zählte am 31.12.2009 exakt 15.081 Einwohner⁵.

Die erste urkundliche Erwähnung Markranstädts erfolgte im Jahre 1285. Vermutlich als eine Tochtergründung des benachbarten Klostersgutes Altranstädt entstanden, wird es 1287 als Marktort und 1354 als Städtchen erwähnt.

Eine wirtschaftliche Blüte erlebte Markranstädt gegen Ende des 19. Jahrhunderts. Hauptsächlich das Kürschnergewerbe, aber auch der Maschinenbau florierte. Dazu kam die Automobilfabrik und die Markranstädter Brauerei.

Markranstädt verfügt über eine sehr gute Verkehrsanbindung an die Großstadt Leipzig. Die Stadt ist über jeweils zwei Anschlussstellen mit der BAB 9 sowie der BAB 38 verbunden. Im Stadtgebiet kreuzen sich die Bundesstraßen 87 und 186. Zudem ist der Flughafen Leipzig/Halle (12 km entfernt) über die BAB 9 bzw. die Bundesstraßen sehr gut zu erreichen.

Markranstädt liegt an der Bahnstrecke Leipzig - Großkorbetha - Erfurt und ist durch die beiden Bahnhöfe Markranstädt und Großlehna an diese auch angebunden.

Saalekreis

Kurzporträt Bad Dürrenberg

Die Stadt Bad Dürrenberg liegt in Sachsen-Anhalt, an der Saale zwischen Weißenfels und Merseburg.

Die Kommune wird gebildet durch die Ortsteile Bad Dürrenberg, Balditz, Ellerbach, Goddula, Kauern, Keuschberg, KirCHFährendorf, Lennewitz, Nempitz, Oebles-Schlechtewitz, Ostrau, Ragwitz, Teuditz, Tollwitz, Vesta und Zöllschen.

Die Stadt Bad Dürrenberg verfügt über einen Personenbahnhof an der Strecke Leipzig - Weißenfels mit stündlich verkehrenden Regionalbahnen nach Leipzig und Weißenfels.

Zudem ist die Stadt mit der Überlandstraßenbahn: Linie 5 Halle/Kröllwitz - Merseburg - Leuna - Bad Dürrenberg an den Nahverkehr der HAVAG angebunden.

Außerdem liegt die Stadt direkt an der BAB 9, an der sie eine eigene Auf- und Abfahrt hat.

⁵ Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen

Der heutige Stadtteil Keuschberg wurde 993 erstmals urkundlich erwähnt und ist der älteste Teil der heutigen Stadt. 1763 wurden erste erfolgreiche Bohrungen nach Sole unternommen. Seit der Verleihung des Prädikates „Bad“ im Jahr 1935 nennt sich die Stadt Bad Dürrenberg. Das Stadtrecht wurde dem Ort im Jahr 1946 verliehen. Der Badebetrieb wurde 1964 eingestellt, die Produktion von Siedesalz bereits ein Jahr zuvor. Ein neuer Solebrunnen wurde am 24. Juni 2000 in Betrieb genommen, 2003 sanierte man die ehemalige Trinkhalle im Kurpark, die anschließend wieder für Soleanwendungen geöffnet wurde. Im Jahre 2008 wurde der Stadt das Prädikat „Staatlich anerkannter Erholungsort“ verliehen. In Bad Dürrenberg steht, angrenzend an den ca. 10 ha großen Kurpark, das längste zusammenhängende Grädierwerk Europas (636 m Länge).

Kurzporträt Leuna

Die Stadt Leuna liegt in Sachsen-Anhalt, an der Saale zwischen Bad Dürrenberg und Merseburg, wobei Merseburg unmittelbar nördlich angrenzt.

Die Kommune wird gebildet durch die Ortsteile Friedensdorf, Günthersdorf, Horburg, Maßlau, Kötschütz, Möritzsch, Zschöchergen, Kötzschau, Rampitz, Schladebach, Thalschütz, Witzschersdorf, Kreypau, Wölkau, Wüsteneutzsch, Daspig, Göhlitzsch, Kröllwitz, Leuna, Ockendorf, Rössen, Rodden, Pissen, Spergau, Zöschen, Zscherneddel, Dölkau, Göhren und Zweimen.

Das sich im Norden der Stadt befindliche Dorf Leuna war Namensgeber für die Stadt.

Auf dem Gebiet der Stadt Leuna befinden sich die Haltepunkte Leuna Werke Nord und Leuna Werke Süd an der Bahnstrecke Halle - Erfurt, von denen ein direkter Zugang zur Stadt jedoch nicht möglich ist. Zudem verfügt Leuna über einen Straßenbahnanschluss an der Linie 5 der HAVAG (Kröllwitz - Merseburg - Leuna - Bad Dürrenberg). Der Stadtbahnhof Leuna an der Strecke Merseburg - Leuna - Leipzig wurde 1998 geschlossen.

Südlich von Leuna verläuft die BAB 38 mit der Anschlussstelle 26 Leuna. Westlich neben den Leunawerken befindet sich die Bundesstraße 91, die Halle (Saale), Merseburg, Leuna, Weißenfels sowie Zeitz miteinander verbindet.

In Leuna befinden sich die Leuna-Werke, einer der größten Standorte der chemischen Industrie in Deutschland.

Der heutige Ortsteil **Kreypau** der Stadt Leuna wurde als wendische Siedlung in markanter Hufeisenform gegründet. Kreypau entwickelte sich neben unabhängigen Bauern als Dorf mit den Lehen eines Rittergutes. Durch die Fähre war Kreypau vom Industriestandort Leuna auf kurzem Wege zu erreichen.

Die erste urkundliche Erwähnung von **Günthersdorf** stammt aus dem Jahr 1285.

Durch die politischen und wirtschaftlichen Veränderungen im Zuge der Wiedervereinigung hat sich die Wirtschafts- und Erwerbsstruktur in Günthersdorf, die ursprünglich aus Fischern und Bauern gebildet wurde, später durch Handwerksbetriebe und Dienstleister Ergänzung fand, erheblich verändert. Jetzt prägt der Einkaufspark „nova | eventis“ die Wirtschaftsstruktur.

Kurzporträt Merseburg

Die Stadt Merseburg liegt in Sachsen-Anhalt, an der Saale zwischen Leuna und Schkopau. Sie umfasst die Ortsteile Merseburg, Annemariental, Atzendorf, Beuna (Geiseltal), Blösien, Elisabethhöhe, Freimfelde, Geusa, Kötzschen, Meuschau, Neumarkt, Trebnitz, Gut Werder und Zscherben.

Merseburg ist Dom- und Hochschulstadt an der Saale im südlichen Sachsen-Anhalt. Sie ist Verwaltungssitz des Landkreises Saalekreis. Merseburg ist eine der ältesten Städte im mitteleuropäischen Raum und gilt als Heimstatt der Merseburger Zaubersprüche, das einzige älteste althochdeutsche Sprachzeugnis germanischen Heidentums. Von Beginn an durch die Gründung des Bistums Merseburg im Jahre 968 durch König Otto I. bis zur Reformationszeit war Merseburg ein bedeutendes religiöses Zentrum. Das Bistum war zwar flächenmäßig eines der kleinsten deutschen Bistümer, umfasste jedoch wichtige Zentren wie die Stadt Leipzig, den Süden des heutigen Sachsen-Anhalt und Teile des heutigen Freistaates Sachsen.

Merseburg liegt am östlichen Rand der Querfurter Platte überwiegend am linken Ufer der Saale, in die im Stadtgebiet die Geisel mündet. Die Stadt bildet das Tor zur schlösser- und burgenreichen Region des Saale-Unstrut-Tals. Nordöstlich grenzt Merseburg an die Saale-Elster-Aue, westlich an die Region Unteres Geiseltal.

Im Jahr 1846 erfolgte der Bahnanschluss der Stadt an die Bahnstrecke Halle-Naumburg.

1916/17 wurde in Merseburg ein Ammoniakwerk errichtet, das die Grundlage der späteren Leunawerke bilden sollte. In den Jahren 1936/37 folgten die Buna-Werke.

1935 wurde ein Militärflugplatz in Betrieb genommen und eine Fliegergarnison stationiert. Außerdem wurde ein Umgehungs kanal mit einer Schleppzugschleuse gebaut. Dieser sollte die Schleusen Meuschau und Rischmühle ersetzen, wurde aber nie in Betrieb genommen.

Merseburg ist über die Anschlussstelle Leipzig West/Merseburg an die BAB 9 (Berlin - München) angebunden. An der Südharzautobahn BAB 38 (Göttingen - Halle/Leipzig) stellen die Abfahrten Merseburg-Nord und Merseburg-Süd die Verbindung zur Stadt dar.

Durch Merseburg zieht sich die B 91 Halle – Merseburg – Weißenfels – Zeitz, welche im Bereich Halle/Merseburg als Schnellstraße ausgebaut ist. Weiterhin beginnt hier die B 181 nach Leipzig, die in Merseburg teilweise vierspurig ausgebaut ist.

Merseburg ist mit den Regionalbahnlinien RB20 (Halle - Eisenach) und RB82 (Halle - Naumburg) stündlich erreichbar. Außerdem beginnen in Merseburg die Regionalbahnlinien RB79 (Merseburg - Schafstädt) und RB82 (Merseburg- Querfurt) der Burgenlandbahn.

Kurzporträt Schkopau

Die Gemeinde Schkopau liegt in Sachsen-Anhalt, sowohl an der Saale zwischen Merseburg und Halle als auch an der Weißen Elster zwischen Schkeuditz (Sachsen) und Halle.

Schkopau umfasst die Ortsteile Burgliebenau, Döllnitz, Ermlitz, Oberthau, Rübsen, Hohenweiden, Neukirchen, Rattmannsdorf, Rockendorf, Röpzig, Bündorf, Dörstewitz, Knapendorf, Korbetha, Lochau, Wesenitz, Löpitz, Lössen, Tragarth, Pritschöna, Raßnitz, Weißmar, Rög-litz, Kollenbey, Schkopau, Wallendorf und Wegwitz.

Schkopau wurde erstmals urkundlich erwähnt im Jahre 1177.

Durch die Gründung der Buna-Werke Ende der 1930er Jahre wurde die Region wirtschaftlich stark beeinflusst. In der DDR waren die Bunawerke Zentrum der Chlorchemie mit Carbidherstellung. Die Werkseinrichtungen wurden nach der Wiedervereinigung maßgeblich von der Firma Dow Chemical Company übernommen.

Weiterhin ist mit dem Kraftwerk Schkopau ein Braunkohlekraftwerk mit insgesamt 900 Megawatt Leistung am Netz, welches elektrische Energie, Einphasenwechselstrom für die Deutsche Bahn sowie Dampf für die chemische Industrie produziert.

Die Gemeinde Schkopau liegt an der Bundesstraße 91 (Halle/Saale - Merseburg - Weißenfels - Zeitz). Der Bahnhof Schkopau liegt an der Bahnstrecke Thüringer Bahn. Im Chemiepark Buna befindet sich an der Bahnstrecke Merseburg - Schafstädt mit dem Haltepunkt Buna Werke ein weiterer Eisenbahnhalt.

Ein sehr raumbildendes Element ist die Saale-Elster-Talbrücke (Gesamtlänge 8.614 m) im Zuge der ICE-Neubaustrecke Erfurt - Leipzig/Halle, welche nach ihrer Fertigstellung das längste Brückenbauwerk Deutschlands sein wird.

Kurzporträt Kabelsketal

Die Gemeinde Kabelsketal liegt in Sachsen-Anhalt, nördlich der Weißen Elster zwischen Schkeuditz (Sachsen) und Halle.

Sie umfasst die Ortsteile Dieskau, Zwintschöna, Dölbau, Kleinkugel, Naundorf, Benndorf, Gottenz, Gröbers, Osmünde, Schwoitsch, Beuditz und Großkugel.

Kabelsketal entstand am 1. Januar 2004 aus dem freiwilligen Zusammenschluss der Gemeinden Dieskau, Dölbau, Gröbers und Großkugel. Zwischen den Ortsteilen Kleinkugel und Naundorf fließt die Kabelske. Sie gab auch der Einheitsgemeinde ihren Namen. Gröbers in unmittelbarer Nachbarschaft des Oberzentrums Halle ist Sitz der Gemeinde Kabelsketal.

Die Gemeinde liegt unmittelbar an der B 6, der BAB 9 und der BAB 14. An das Bahnnetz ist die Gemeinde über die Neubaustrecke Erfurt - Leipzig/Halle und über die S10 der S-Bahn Leipzig - Halle angebunden.

Die beiden Ortsteile Dieskau und Zwintschöna befinden sich ca. 8 km von der Stadt Halle entfernt und sind mit Bus und Bahn auf der Verbindungsstrecke Halle - Leipzig gut erreichbar. Dieskau und Zwintschöna sind ruhige Vorstadtsiedlungen. Südlich von Dieskau erstreckt sich die fruchtbare Elsteraue und westlich liegt das sumpfige Terrain der Reideniederung. Die Ortsteile Dölbau, Naundorf und Kleinkugel befinden sich unmittelbar an der Grenze der Stadt Halle. Die Orte sind günstig in der Nähe der BAB 14, Abfahrt Halle-Ost/Queis, gelegen. In Dieskau befindet sich ein 67 ha großer Landschaftspark, der zum Landesprojekt „Gartenträume – Historische Parks in Sachsen-Anhalt“ zählt. Durch Veranstaltungen im Schloss (16. Jh.), der Barockkirche St. Anna und im Park bemüht sich der Ort, seinen Ruf als Naherholungs- und Ausflugsziel weiter auszubauen.

Die ehemalige Gemeinde Dölbau mit den Orten Naundorf, Dölbau und Kleinkugel war geprägt von der Landwirtschaft.

Der Kabelskebach durchfließt die Ortschaft von Ost nach West und mündet kurz vor der Ortschaft Kanena in den Reidebach.

Der Ortsteil Großkugel ist sorbischen Ursprungs, worauf noch die Dorfform des nach Osten offenen Rundlings sowie der Name des Ortes hinweisen.

Ursprünglich war Großkugel rein landwirtschaftlich geprägt. Erst mit der Einrichtung der Zugverbindung Halle - Leipzig ergaben sich für die Bewohner neue Verdienstmöglichkeiten in den Großstädten Halle und Leipzig.

3.2.3 Bevölkerung, Stand und Entwicklung

Im Kerngebiet leben gegenwärtig ca. 860.000 Menschen. Bestimmend ist hier vor allem die Stadt Leipzig mit ca. 518.000 Einwohnern sowie die Stadt Halle mit ca. 232.000 Einwohnern⁶. Somit leben ca. sieben Achtel der Menschen in beiden Großstädten. Die Abbildung 12 verdeutlicht die Bevölkerungsverteilung innerhalb der Kommunen im Kerngebiet.

⁶ Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen und Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt

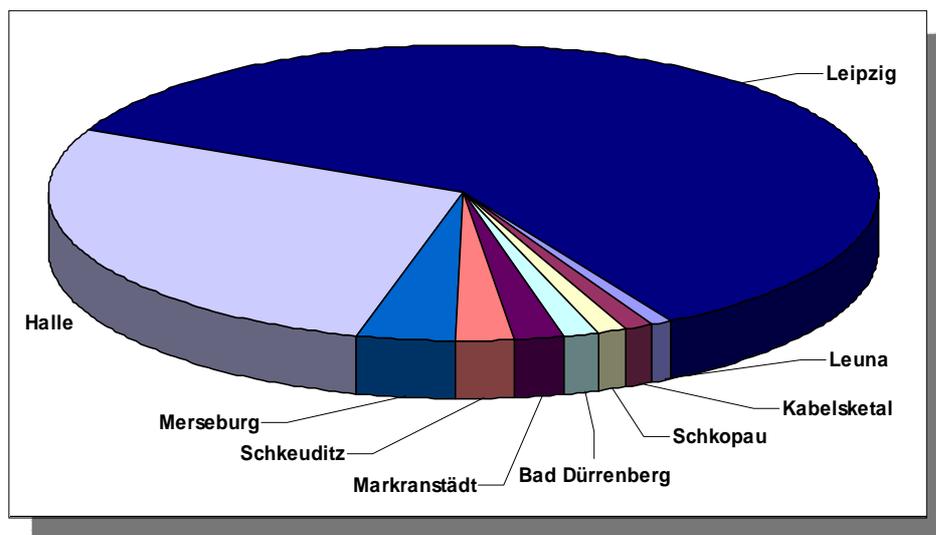


Abbildung 12 Verteilung der Bevölkerung in den Kommunen im Kerngebiet

Für die Zukunft bestimmend ist die demografische Entwicklung und hier sind die Kommunen im Kerngebiet durchaus differenziert zu betrachten. Während z. B. für Leipzig sogar ein geringes Bevölkerungswachstum und für Kabelsketal zumindest eine gewisse Stabilität bei der Bevölkerungsentwicklung prognostiziert wird, rechnen die übrigen Gemeinden mit einem teilweise hohen Bevölkerungsverlust. Dies stellt die betroffenen Kommunen vor eine hohe infrastrukturelle Aufgabe zur Bewältigung der sinkenden Einwohnerzahlen, verbunden mit zu erwartender Überalterung der Bevölkerung.

Als Werkzeug für die Prognose der Bevölkerungsentwicklung stellt die Bertelsmann Stiftung ein Projekt "Wegweiser Kommune" zur Verfügung. Zweck und Ziel dieses Demografieberichtes ist es, für das Thema Demografischer Wandel zu sensibilisieren, auf eine erhöhte Transparenz über die Entwicklungen und Auswirkungen auf kommunaler Ebene hinzuwirken und Anstoß zu konkretem Handeln zu geben.

Der Bericht wertet statistische Daten aus, um den derzeitigen Entwicklungsstand abzubilden. Darüber hinaus wird die Bevölkerungsentwicklung mit ihren Einflussfaktoren in die Zukunft projiziert, um die wahrscheinlichen Veränderungen in der Bevölkerungszahl und der Altersstruktur darzustellen.⁷

⁷ Demografiebericht | Ein Baustein des „Wegweisers Kommune“, Bertelsmann Stiftung

Die Daten für die Kommunen im Kerngebiet aus diesem Bericht werden in nachfolgender Übersicht zusammengestellt:

Kommune	Einwohner 2008	Einwohner 2025
Leipzig	515.469	532.479
Halle	233.013	209.726
Merseburg	36.075	28.704
Schkeuditz	17.908	15.831
Markranstädt	15.153	14.804
Leuna	14.653	12.521
Bad Dürrenberg	12.670	9.610
Schkopau	11.585	9.803
Kabelsketal	9.066	8.113
	865.592	841.591

Tabelle 1 Übersicht über den Stand der Bevölkerung mit Prognose für 2025

Beispielhaft für den Altersaufbau in den Kommunen soll an dieser Stelle die Bevölkerungspyramide von Leipzig stehen. Deutlich werden der geringe Anteil der Kinder und Jugendlichen sowie der ständig wachsende höhere Anteil der älteren Menschen.

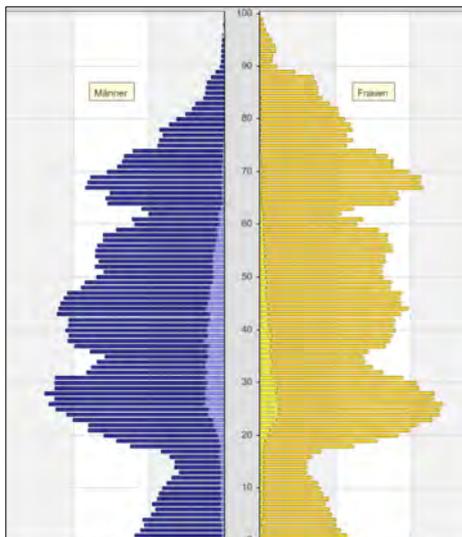


Abbildung 13 Bevölkerungspyramide für Leipzig, Altersstruktur 2006

In der nachfolgenden Übersicht wird der erwartete Bevölkerungsrückgang grafisch verdeutlicht.

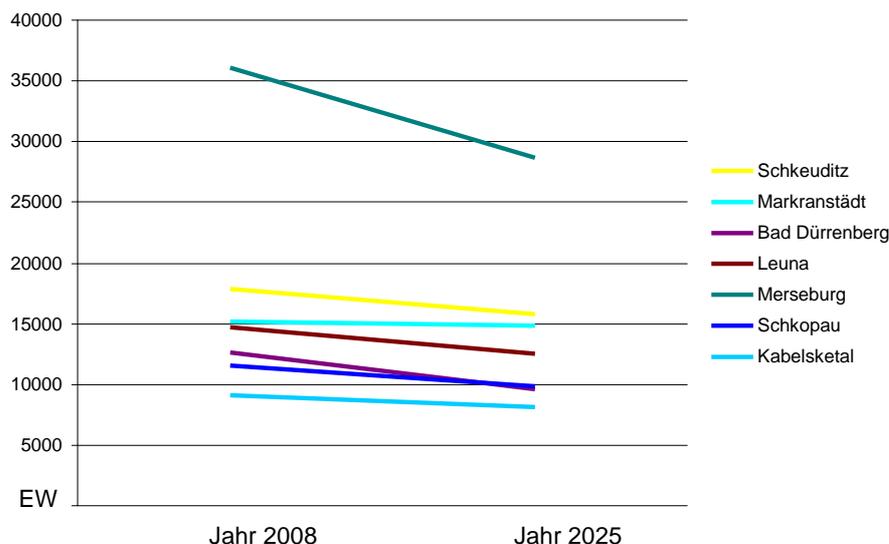


Abbildung 14 Grafische Darstellung zur prognostizierten Bevölkerungsentwicklung ohne Halle und Leipzig

Halle und Leipzig wurden aufgrund ihrer Größe nicht dargestellt. Während für Leipzig ein moderates Wachstum erwartet wird, muss Halle mit einem Bevölkerungsverlust rechnen.

3.3 Verkehrsanbindung und -erschließung

3.3.1 Überörtliche Verkehrsanbindung

Autobahnen

Das Kerngebiet liegt im Zentrum der so genannten „Mitteldeutschen Schleife“, einem Doppel-Autobahnring um die beiden Großstädte Leipzig und Halle, welcher durch Abschnitte der Bundesautobahnen (BAB) 9, 14, 38 und 143 gebildet wird. Die den Doppelring bildenden Autobahnen wurden in den vergangenen Jahren komplett aus- bzw. neu gebaut. Es fehlt lediglich ein ca. 12,6 km langer Abschnitt der BAB 143 nordwestlich von Halle, für den derzeit das Planverfahren läuft. Sobald Baurecht besteht, wird der Lückenschluss vollzogen.

Bundesstraßen

Der Großraum Leipzig-Halle wird durch eine Vielzahl an Bundesstraßen erschlossen (B 2, 6, 80, 87, 91, 100, 181, 184 und 186) welche zum Teil zu den wichtigsten innerdeutschen Straßen dieser Klassifizierung zählen. Die Anbindung der einzelnen Kommunen an das Autobahn- bzw. Bundesstraßennetz wurde bereits im Kapitel 3.2.1 dargestellt.

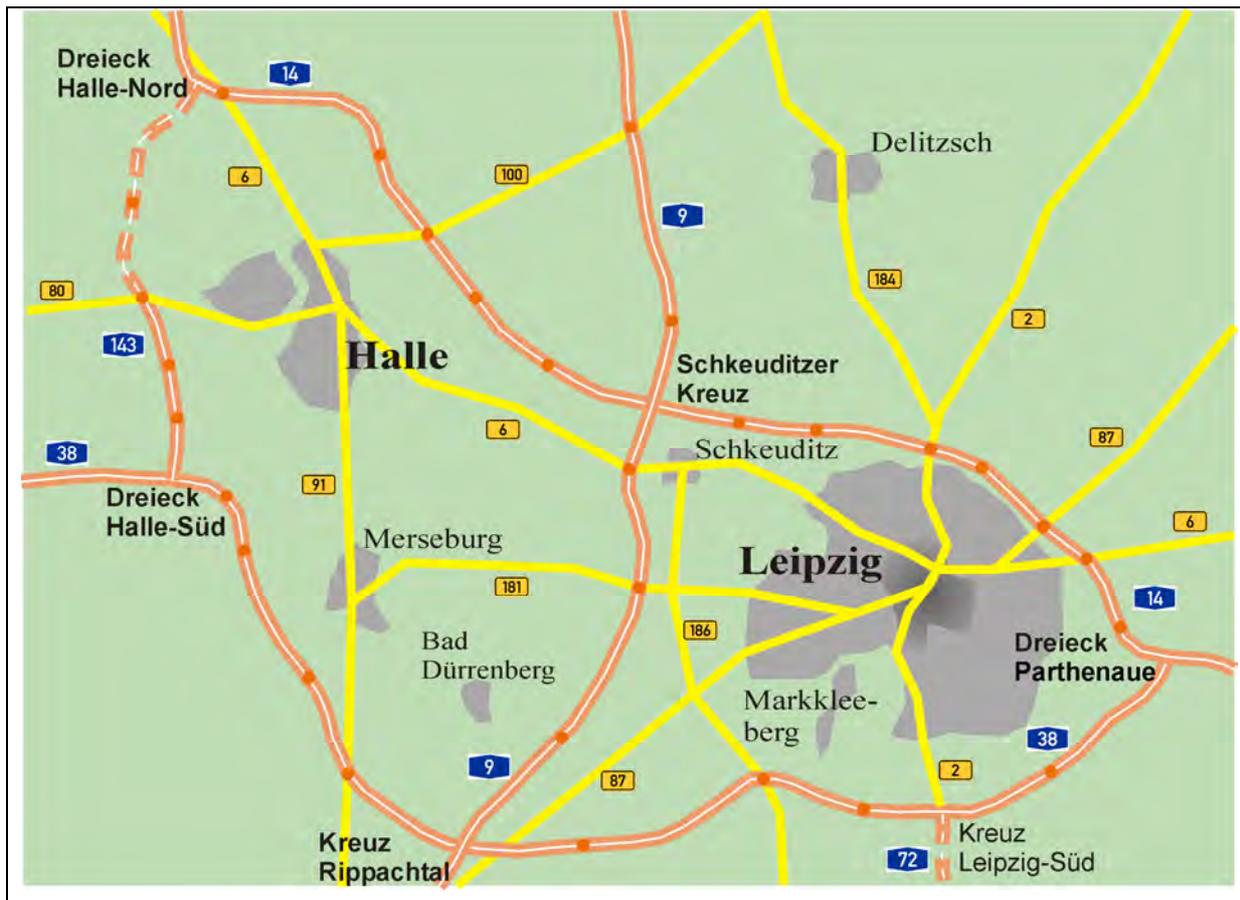


Abbildung 15 Verkehrsanbindung an Autobahnen und Bundesstraßen
Quelle: Wikipedia

Eisenbahn

Die Städte Leipzig und Halle verfügen über moderne und äußerst leistungsfähige Eisenbahnknoten. Die beiden Hauptbahnhöfe bieten eine Vielzahl an überregionalen Bahnverbindungen (ICE und IC) zu zahlreichen Zielen innerhalb Deutschlands.

Der Leipziger Hauptbahnhof zählt zu den 20 wichtigsten deutschen Bahnhöfen der Kategorie 1 innerhalb der auf 7 Kategorieklassen ausgelegten Einstufung aller Deutschen Bahnhöfe. Vom Hauptbahnhof aus verkehren täglich 111 Fernverkehrszüge, 539 Nahverkehrszüge und 227 S-Bahnen, welche ein Aufkommen von ca. 120.000 Reisenden erbringen.

Der Hallenser Hauptbahnhof ist in die Kategorie 2 eingestuft. Er wird von ca. 50.000 täglichen Reisenden frequentiert⁸.

⁸ Quellen: www.bahn.de und www.bahnhof.de der Deutschen Bahn; www.wikipedia.de

Die folgende Auswahl soll die gute Anbindung an das Fernbahnnetz darstellen:

- ICE 28 (Kiel) – Hamburg – Berlin – Leipzig bzw. Halle – Nürnberg – München
- ICE 50 Dresden – Leipzig – Erfurt – Frankfurt
- IC 55 Leipzig – Halle – Hannover – Dortmund
- IC 56 Oldenburg – Hannover – Halle – Leipzig – Dresden

Die Eisenbahn-Neubaustrecke Berlin - Leipzig/Halle - Erfurt - Nürnberg - München (Verkehrsprojekt der Deutschen Einheit Nr. 8) verbessert künftig die Fernanbindung von Leipzig und Halle in hohem Maße - insbesondere die nach Nord bzw. Süd. Die Inbetriebnahme des Abschnitts Erfurt - Leipzig/Halle soll voraussichtlich 2015 erfolgen, das komplette Projekt soll bis 2017 abgeschlossen sein.

Bundeswasserstraßen

Die Saale ist vom km 124,16 an (nördlich von Bad Dürrenberg) bis zu ihrer Mündung in die Elbe als Bundeswasserstraße qualifiziert. Die Schiffbarkeit dieser Strecke wird durch insgesamt zwölf Schleusen ermöglicht (siehe Anhang 2).

Der Teilabschnitt Tornitz – Halle-Trotha ist in seinem Profil für Europaschiffe ausgebaut. Ein solches Europaschiff (auch Binnenschiffstyp IV der Binnenwasserstraßen) weist folgende Parameter auf:

	Abmaße: Länge 85 m Breite 9,5 m Abladetiefe 2,5 m
	Transportkapazität: 1.350 Tonnen

Abbildung 16 Europaschiff auf dem Mittellandkanal bei Hannover
Quelle: Wikipedia

Die in diesem Teilabschnitt gelegenen Saalegroßschleusen Calbe, Bernburg, Alsleben, Rothenburg und Wettin wurden zwischen 1935 und 1951 erbaut und haben jeweils eine nutzbare Länge von 100 m und eine nutzbare Breite von 12 m, daher sind sie problemlos für das Europaschiff tauglich.

Die Nutzung der Bundeswasserstraße Saale für Europaschiffe ist jedoch durch den Abschnitt zwischen der Schleuse Calbe und der Mündung in die Elbe eingeschränkt. Da sich auf den letzten Flusskilometern keine Staustufe befindet, ist der flache und stark mäandrierende Abschnitt für größere Güterschiffe zeitweilig nicht befahrbar. Daher gibt es Bestrebungen, die Saale im Mündungsbereich durch den Neubau des sogenannten Schleusenkanals Tornitz auf einer Länge von 15 km zu überbrücken. Bei Umsetzung des Kanals könnten künftig Europaschiffe aus der Elbe kommend problemlos bis zum Hafen Halle-Trotha gelangen.

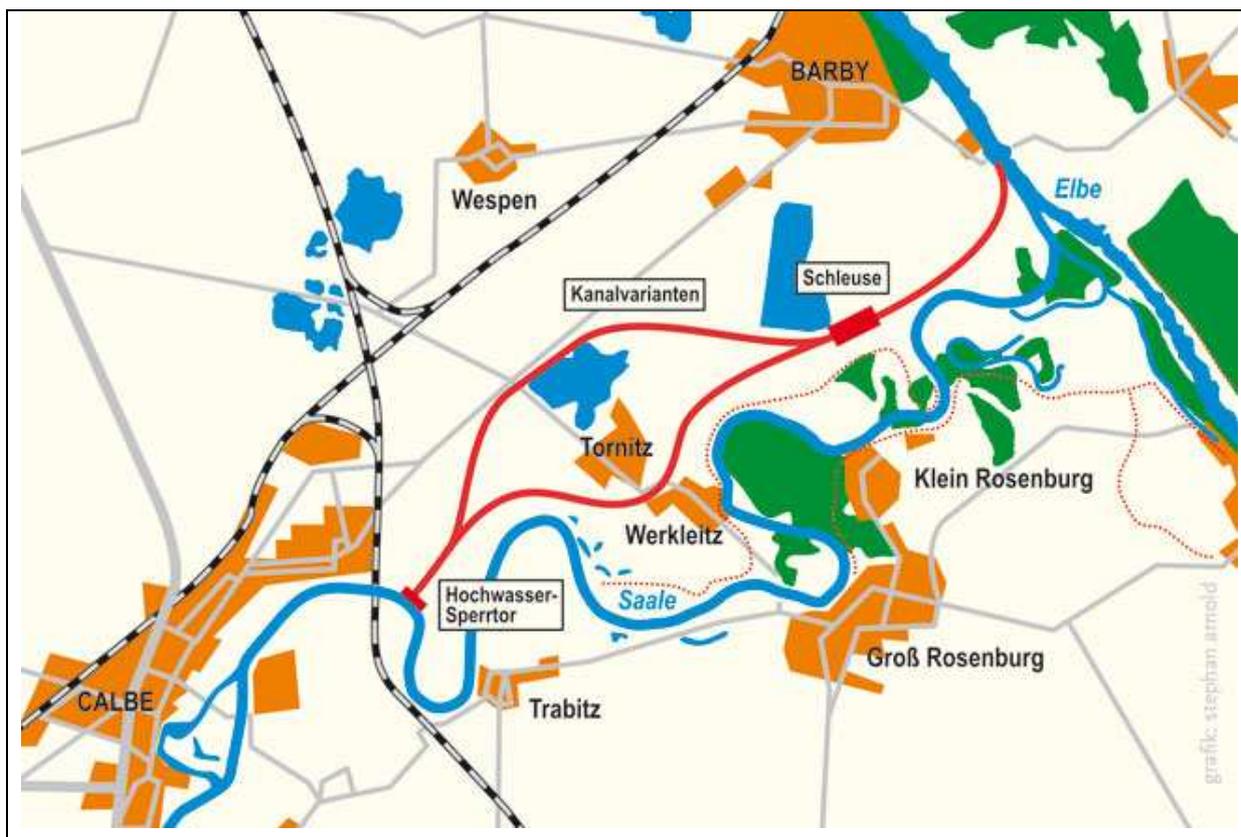


Abbildung 17 Geplanter Elbe-Saale-Kanal bei Tornitz;
Quelle: Wikipedia

Ab Halle-Trotha sind die Schleusen kleiner, die nutzbaren Kammermaße betragen hier ca. 67 m Länge bei 6 m Breite. Aufgrund der geringen Schleusenkammerbreite wird somit lediglich die Binnenwasserstraßenklasse I gemäß Klassifizierung durch die WSV erreicht, weshalb maximal 400 Tonnen-Schiffe passieren können.

Der vollendete Abschnitt des Elster-Saale-Kanals ist auf der gesamten Länge von 11,19 km ebenfalls als Bundeswasserstraße klassifiziert, obgleich er keine wasserseitige Anbindung an andere Bundeswasserstraßen aufweist. Innerhalb dieses Abschnittes gibt es keine Schleusen. Der Elster-Saale-Kanal wurde in seiner Projektierungszeit für 1.000 Tonnen-Schiffe konzipiert.

Der unvollendete Mittelkanal Merseburg mit Schleusenrohbau und die begonnenen Saaleausbaumaßnahmen in Halle sind im Zusammenhang mit den Planungen zum „Südflügel des Mittellandkanals“ der 1930er Jahre zu betrachten und sollten die Güterschifffahrt auf der Saale befördern⁹.

In aktueller Diskussion befindlich ist eine Herabstufung der Saale zur Restwasserstraße.

Flugplätze

Im Kerngebiet ist kein Flugplatz vorhanden, im unmittelbaren Umfeld liegen jedoch drei: Der Flughafen Leipzig/Halle sowie die Landeplätze Merseburg (Sonderlandeplatz) und Halle-Oppin (Verkehrslandeplatz).

Der Flughafen Leipzig/Halle fertigte im Jahre 2010 bei insgesamt 62.247 Flugbewegungen über 2,3 Mio. Passagiere sowie über 660.000 Tonnen Luftfracht ab.

Er verbindet Mitteldeutschland mit sechs deutschen sowie 52 europäischen Zielen¹⁰.

Gemessen an den Passagierzahlen des Jahres 2010 steht er somit im deutschen Vergleich der Verkehrsflughäfen auf Platz 14, bezogen auf die Luftfrachttonnage auf Platz 2 (nach Frankfurt/Main).

Der Sonderlandeplatz Merseburg wird überwiegend vom Merseburger Luftsportverein und Geschäftsreisenden genutzt. Der Verkehrslandeplatz Halle-Oppin wird überwiegend für den Flugsport genutzt (Flugschulen, Segel- und Motorsegelflug).

3.3.2 Örtliche Verkehrsanbindung

Das Kerngebiet ist wie folgt an das Verkehrsnetz angeschlossen.

Autobahnen

Die BAB 14, 38 und 143 grenzen an das Kerngebiet an, die BAB 9 durchquert es an zentraler Stelle von Nord nach Süd und erschließt es durch die drei Anschlussstellen Großkugel, Leipzig-West und Bad Dürrenberg.

Somit verfügt das Kerngebiet über eine gute überörtliche Straßenanbindung.

Bundesstraßen

Die Bundesstraße B 181 führt auf 29 km von Merseburg nach Leipzig und durchquert dabei das Kerngebiet in zentraler Lage von West nach Ost. Sie hat bis heute keine Verlaufsänderungen erfahren und verfügt über keine Ortsumfahrungen.

⁹ Vgl Kap 2.2

¹⁰ Quelle: www.leipzig-halle-airport.de

Auf sächsischer Seite ist daher die Ortsumfahrung von Dölzig geplant, in Sachsen-Anhalt die Ortsumfahrung von Günthersdorf.

Eine Neutrassierung der Bundesstraße zwischen Günthersdorf und Merseburg ist im Regionalplan eingetragen. Die dargestellte Trasse ist in der Legende unter „Planung - bedarf näherer Abstimmung“ aufgeführt. Die Stadt Merseburg hält allerdings in ihrem aktuellen Flächennutzungsplan (FNP) keine Flächen für die Neutrassierung mehr vor (Gespräch mit dem SPA Merseburg, Fr. Dr. Kaaden am 04.02.2011).

Die Bundesstraße B 6 ist eine Hauptverbindung zwischen Leipzig und Halle über Schkeuditz. Sie verläuft am nördlichen Rand vom Kerngebiet aus Nordwest nach Südost und verteilt über die querenden Straßen B 91 und B 186 den Verkehr in das Kerngebiet.

Die Bundesstraße B 87 verläuft im südlichen Teil des Kerngebietes aus Südwest nach Nordost und verbindet dabei Lützen mit Markranstädt und Leipzig.

Die von Nord nach Süd führende Bundesstraße B 91 verbindet Halle mit dem Siedlungsband Schkopau - Merseburg - Leuna und quert dabei die Elster-Saale-Aue an einer Schmalstelle.

Die ebenfalls von Nord nach Süd verlaufende Bundesstraße B 186 quert den Leipziger Auwald und verbindet dabei Schkeuditz mit Dölzig und Markranstädt.

Als Fazit bleibt festzuhalten, dass insgesamt vier verschiedene Bundesstraßen das Kerngebiet an dessen Peripherie tangieren, wobei es lediglich von einer einzigen Bundesstraße zentral erschlossen wird.

Landesstraßen

Das Netz aus Landesstraßen ist im Kerngebiet deutlich engmaschiger als das der Bundesstraßen, trotzdem verlaufen im Teilbereich **nördlich der B 181** lediglich zwei Landesstraßen:

Die L 170 stellt eine auf der Elsterterrasse gelegene West-Ost-Verbindung im nördlichen Bereich des Kerngebietes dar und führt von der Landesgrenze zu Sachsen über Lochau nach Halle-Ammendorf.

Durch die L 183 als **einzig**e Nord-Süd-Querung zwischen BAB 9 und B 91 wird die L 170 bei Lochau mit der B 181 und weiterhin mit Bad Dürrenberg verknüpft.

Im **südlich der B 181** gelegenen Teilbereich des Kerngebietes verdichten neben der bereits benannten L 183 noch drei weitere Landesstraßen das örtliche Erschließungsnetz:

Die L 184 verläuft von Nord nach Süd und führt dabei von der B 181 in Wallendorf über Schladebach und Lützen bis in die Nähe der Landesgrenze zu Sachsen.

Die L 185 beginnt an der Landesgrenze zu Sachsen bei Kleinliebenau und verläuft von Nord nach Süd über Horburg-Maßlau zur B 181 und weiter bis nach Kötzschau.

Die L186 ist von Nordost nach Südwest gerichtet, beginnt in Schladebach an der L 184 und führt über Kötzschau bis an die Landesgrenze nach Sachsen.

Eisenbahn

Das Eisenbahnnetz um Leipzig und Halle ist sehr dicht und engmaschig.

Lediglich das Zentrum des Kerngebiets ist seit der 1998 erfolgten Stilllegung der Bahnstrecke Merseburg - Leipzig schienenseitig unerschlossen (siehe Abbildung 18).

Die von Nordwest nach Südost verlaufende S-Bahn Halle - Leipzig (S 10) liegt zwar am Rand des Kerngebiets, durch Ihre Streckenführung vom Halleschen Hbf. über Schkeuditz zum Leipziger Hbf. mit insgesamt 13 Haltepunkten sowie aufgrund ihrer hohen Fahrtaktung stellt sie jedoch die bedeutendste Schienenanbindung für das Projektgebiet dar.

Die von Nordost nach Südwest verlaufende Regionalbahn Leipzig - Weißenfels (RB 125) verläuft in südöstlicher Randlage des Kerngebiets, verbindet den Leipziger Hbf. mit Markranstädt, Bad Dürrenberg und Weißenfels im Stundentakt und bedient dabei zwölf Haltepunkte.

Die Regionalbahn Halle - Naumburg (RB 82) in westlicher Randlage des Kerngebiets verbindet den Halleschen Hbf. mit Schkopau, Merseburg, Leuna und Naumburg im Halbstunden- bzw. Stundentakt und dient dabei insgesamt zehn Haltepunkte an.

Die Burgenlandbahn, eine Marke der Deutschen Bahn im südlichen Sachsen-Anhalt, erschließt mit der Verbindung Merseburg - Querfurt (BLB92) den Geiseltalsee mit insgesamt sechs Haltepunkten.

Folgende Auswahl ist ein Überblick über die weiteren vielfältigen Verbindungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) des Kerngebietes sowie des Touristischen Umfeldes:

- RE 5 Halle Hbf. – Flughafen – Leipzig Hbf. sowie
- MRB 5 Leipzig Hbf. – Flughafen
- MRB 2 Leipzig Hbf. – Markkleeberg – Borna sowie
- RB 130 Leipzig Hbf. – Markkleeberg – Zwickau
- RB 20 Halle – Eisenach sowie
- RB 82 Halle – Merseburg – Naumburg
- RB 125 Leipzig Hbf. – Markranstädt – Weißenfels
- S 1 Leipzig Hbf. – Miltitzer Allee
- S 7 Nietleben – Halle Hbf. – Trotha
- S 10 Halle Hbf. – Schkeuditz – Leipzig Hbf.
- S 11 Leipzig Hbf. – Wurzen

Straßenbahn

Das Straßenbahnnetz von Leipzig bindet die östlichen Randbereiche des Kerngebietes mittels fünf Straßenbahnlinien auf vier verschiedenen Trassen an die Stadt an. Von den Endhaltestellen aus gelangt man entweder in die außerstädtischen Bereiche der Elster-Luppe-Aue (Linien 7 und 11) oder an den Kulkwitzer See (Linien 1/2 und 15).

Das Straßenbahnnetz der Stadt Halle verbindet durch die Überlandstraßenbahnlinie 5 die Kommunen Halle, Schkopau, Merseburg, Leuna und Bad Dürrenberg und erschließt damit den westlichen und südwestlichen Rand des Kerngebietes. Die Strecke ist mit einer Länge von ca. 31 km die längste Straßenbahnlinie in den neuen Bundesländern.

Bus

Das zentrale Kerngebiet wird nur durch eine einzige Buslinie erschlossen, welche dem Verlauf der B 181 folgt. Die Buslinie 131 wurde nach der Einstellung des Bahnbetriebes auf der Strecke Leipzig - Merseburg als Ersatz eingerichtet und verbindet den Leipziger Hauptbahnhof mit dem Merseburger Bahnhof.

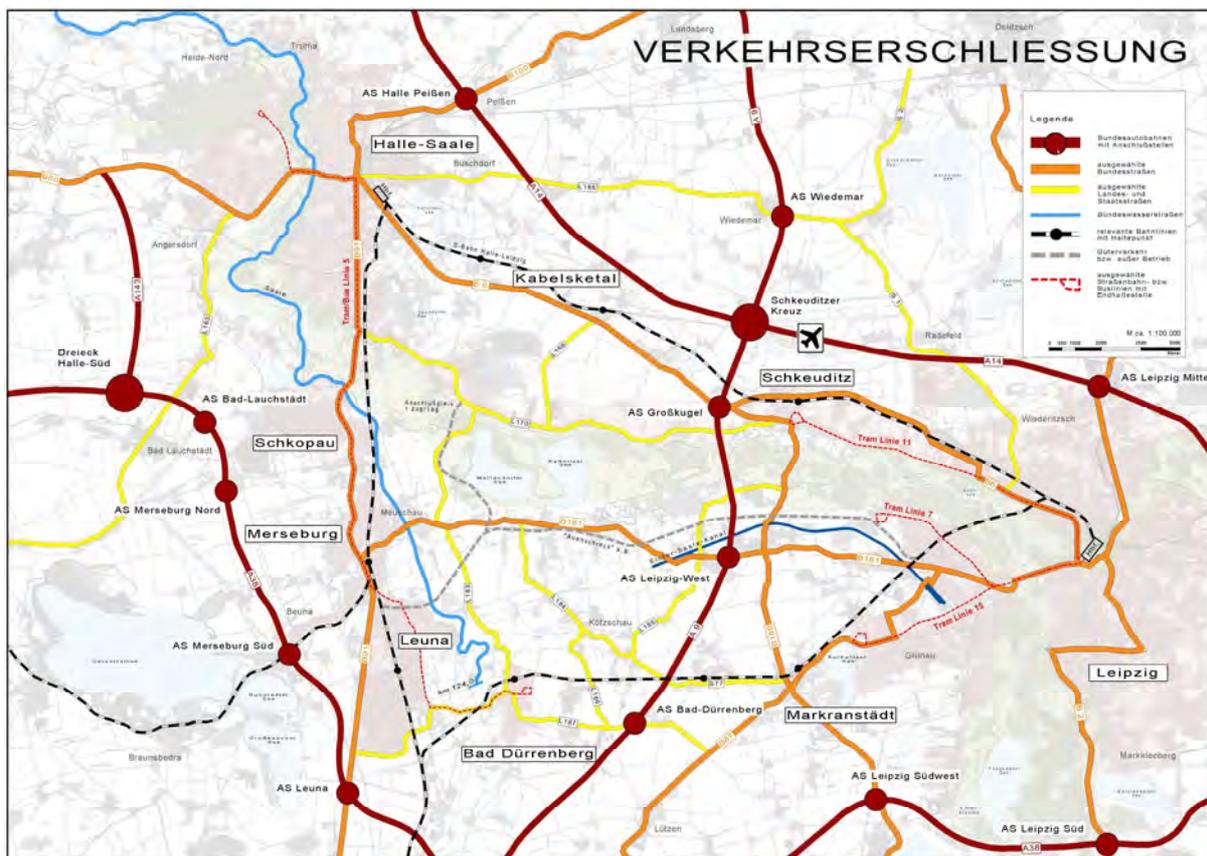


Abbildung 18 Karte Verkehrserschließung

3.4 Gewässersysteme

3.4.1 Fließgewässer

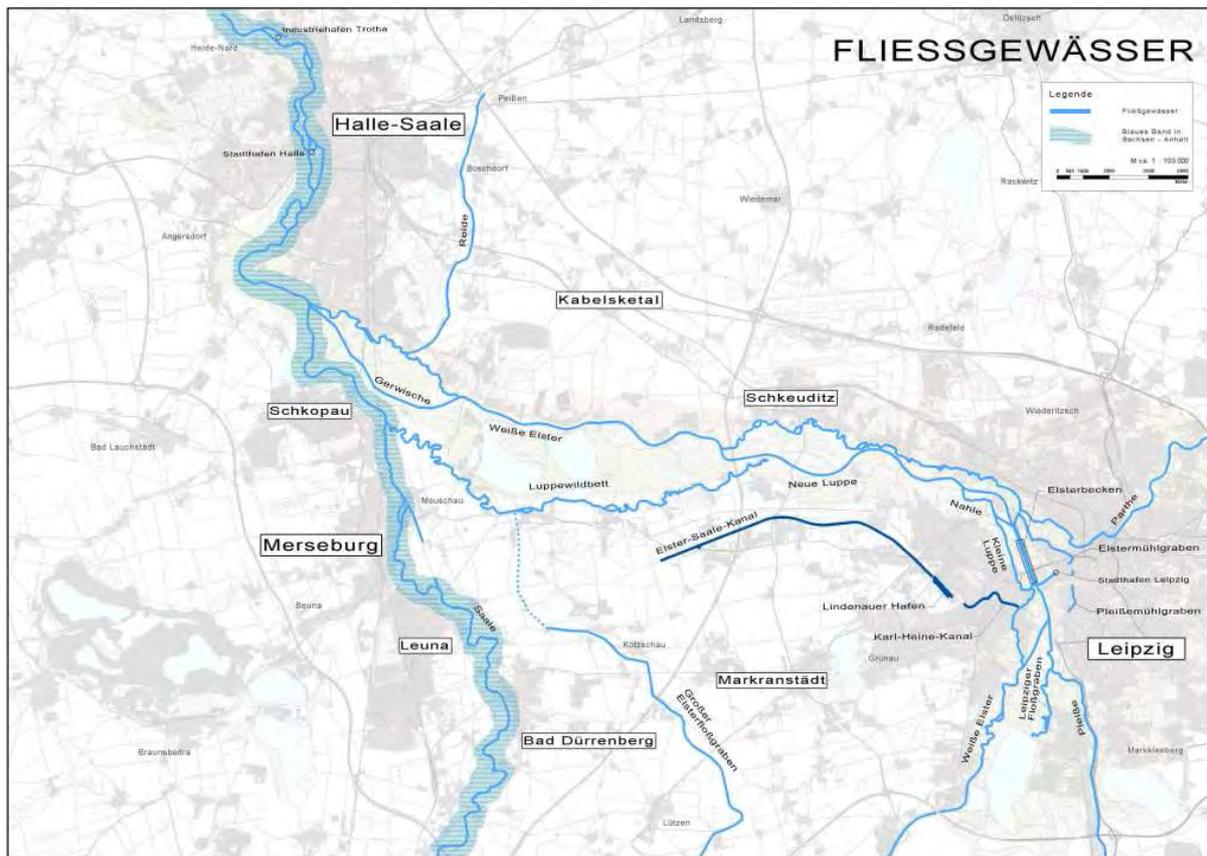


Abbildung 19 Karte Fließgewässer

Saale (Sachsen-Anhalt)

Die Saale ist der bedeutendste Fluss im Kerngebiet. Sie entspringt bei Zell im Fichtelgebirge und mündet nach 413 km bei Barby in die Elbe und ist damit deren zweitlängster Nebenfluss nach der Moldau. Sie entwässert dabei ein Gebiet von 24.079 km². Der mittlere Abfluss beträgt 115 m³/s, weshalb die Saale gemeinsam mit der Havel ebenfalls Platz zwei hinter der Moldau unter den wasserreichsten Nebenflüssen der Elbe einnimmt. Die Saale ist in Sachsen-Anhalt bis Bad Dürrenberg (km 124,16) ein Gewässer 1. Ordnung, im weiteren Verlauf bis zu ihrer Mündung in die Elbe eine Bundeswasserstraße.

Weißer Elster (Sachsen und Sachsen-Anhalt)

Die Weiße Elster ist der zweitwichtigste Fluss im Kerngebiet. Ihre Quelle liegt bei Aš in Tschechien. Nach 257 km mündet sie im Süden von Halle in die Saale. Ihr Einzugsgebiet beträgt 5.154 km², der mittlere Abfluss 25,1 m³/s (Pegel Oberthau in Sachsen-Anhalt nahe der Landesgrenze zu Sachsen). Die Wasserführung kann in den Sommermonaten erheblich abnehmen. Der Mittlere Niedrigwasserabfluss (MNQ) erreicht 9,77 m³/s, der niedrigste jemals gemessene Niedrigwasserabfluss (NNQ) betrug im Jahr 2001 lediglich 5,12 m³/s.

Die Weiße Elster ist ein Gewässer 1. Ordnung.

Luppe (Sachsen)

Die Luppe ist der größte Nebenarm der Weißen Elster. Sie zweigt als Kleine Luppe in Leipzig kurz vor dem Palmengartenwehr von der Weißen Elster ab. Nach Vereinigung mit der Nahle oberhalb des Elsterbeckens wird sie Neue Luppe genannt.

Dieser Teil des Flusses wurde in den 1930iger Jahren als Regulierungsmaßnahme verlegt, begradigt und eingedeicht (siehe Zustand um 1907 mit projektierter Regulierung in Abbildung 20). Die Neue Luppe führt seither deutlich mehr Wasser als die Weiße Elster, welche etwas weiter nördlich mäandriert. Bei Kleinliebenau zweigt das Luppewildbett (auch Alte Luppe) ab, welches durch das Wehr Kleinliebenau reguliert wird, wobei derzeit ein Abschlag nur bei einem Hochwasserereignis erfolgt. Die Neue Luppe mündet kurz vor der Landesgrenze zu Sachsen-Anhalt wieder in die Weiße Elster. Sie ist ein Gewässer 1. Ordnung.

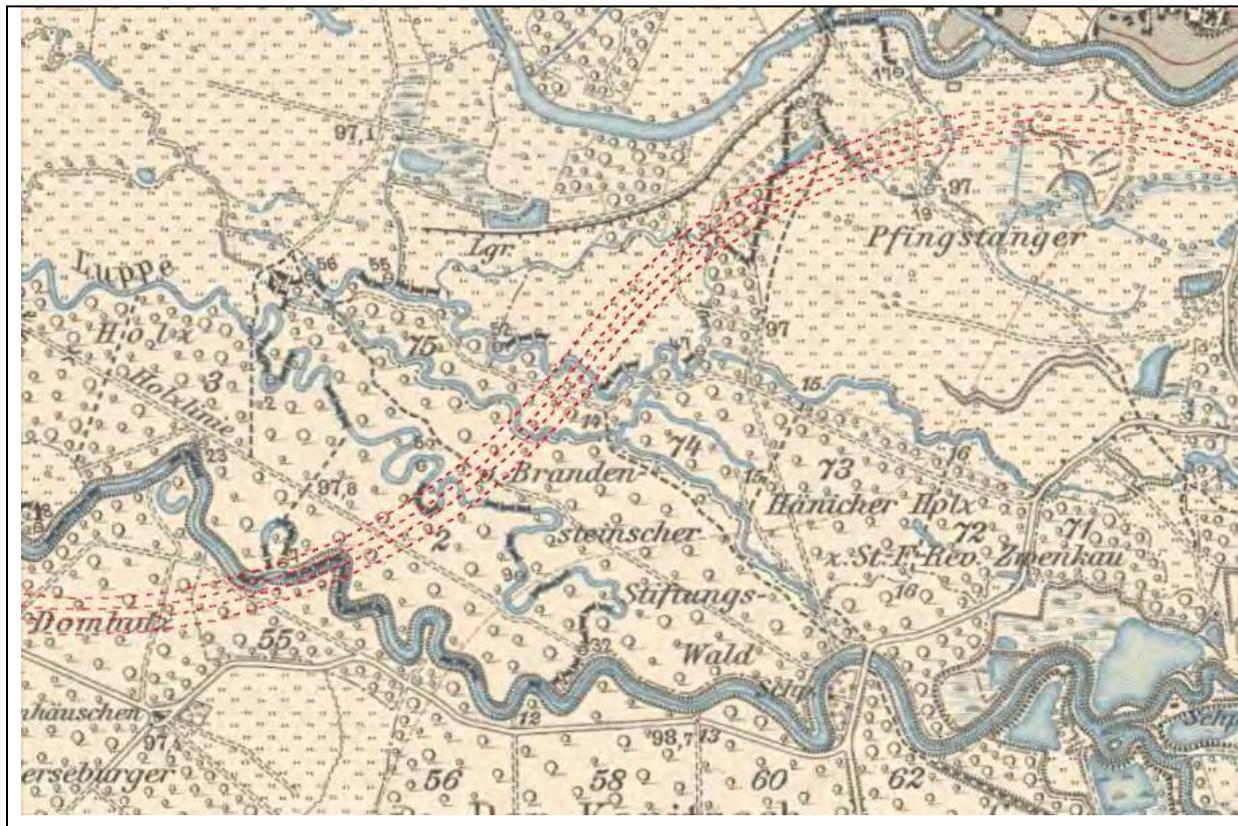


Abbildung 20 Luppe (1907)

Quelle: Ausschnitt von Blatt 10 (von 1907), *Topographische Karte Sachsen 1:25000* (Mess-tischblätter), Abteilung für Landesaufnahme des Königlich Sächsischen Generalstabes, Leipzig

Die Luppe bildete vor ihrer Regulierung ein weit verzweigtes, mäandrierendes Netz unterschiedlicher Arme, welches zusätzlich durch mündende Fließgewässer verstärkt wurde (Alte Luppe, Kulke, Rote Luppe, Südliche Alte Luppe, Heuweg Luppe, Namenlose Luppe, Bauerngraben, Burgauenbach, Pautzke, Zschampert, Nördliche Alte Luppe, Sixtholzlupe).

Durch die Schaffung der Neuen Luppe wurde dieses für den Auenwald lebensnotwendige Fließgewässersystem zerschnitten und es fiel in weiten Teilen trocken. Infolgedessen senkte sich der Grundwasserspiegel, was für die Auwaldflora äußerst bedrohlich ist.

In einer Machbarkeitsstudie¹¹ wird daher die Wiederherstellung eines ganzjährig bespannten Fließgewässers zur Wiedervernässung des Leipziger Auenwaldes untersucht.

Luppewildbett/Alte Luppe (Sachsen, Sachsen-Anhalt)

Der Alte Luppe bzw. Luppewildbett genannte Altarm verläuft über Maßlau, Horburg, Zweimen, Zöschen, Wallendorf und Luppenau zu seiner Mündung in die Saale östlich von Schkopau.

¹¹ Machbarkeitsstudie „Wiederherstellung ehemaliger Wasserläufe der Luppe – Teil II“; bgmr, 2008

Das Luppewildbett ist im Gewässerprofil sehr naturnah, stark mäandrierend und landschaftlich reizvoll in die Reste der ehemals großflächigen Elster-Luppe-Aue eingebettet. In Horburg und Wallendorf wurde früher der Fluss als Energiequelle für Wassermühlen genutzt. Die Alte Luppe ist ein Gewässer 1. Ordnung.

Elsterfloßgraben (Thüringen, Sachsen-Anhalt, Sachsen)

Der Elsterfloßgraben ist ein im 16. Jahrhundert zum Holztransport angelegter Kanal. Er zweigt im thüringischen Crossen (südwestlich von Zeitz) von der Weißen Elster ab und teilt sich bei Pegau in den Großen Elsterfloßgraben und den Kleinen Elsterfloßgraben. Der Große Elsterfloßgraben führt östlich um Lützen herum, dann weiter über Kötzschau und Schladebach und mündete schließlich westlich von Wallendorf in die Luppe. Heute ist der letzte Abschnitt ab Schladebach jedoch trocken gefallen bzw. überackert worden. Der Kleine Elsterfloßgraben (auch Leipziger Floßgraben) führt über Zwenkau nach Leipzig, wo er bei Connewitz in die Pleiße mündet.

Die Flößerei nutzte im Anschluss daran die Pleiße bis zum Abzweig Pleißemühlgraben und letzteren dann bis zum Leipziger Floßplatz südlich vom Zentrum, um die Stadt mit Bau- und Brennholz zu versorgen.

Der Floßgraben ist als Gewässer 1. Ordnung im neuen Wassergesetz des Landes Sachsen-Anhalt verankert.

Der Elsterfloßgraben ist heute ein überregional bedeutendes Ingenieurbauwerk und technisches Denkmal, ein Meisterwerk der Vermessung, der Wasserwirtschaft, des Wasserbaus und des Transportwesens.

Seine kulturhistorische Bedeutung erlangt der Elsterfloßgrabens aufgrund der Tatsache, dass er das bedeutendste Kunstgrabensystem des 16. Jahrhunderts auf dem europäischen Kontinent darstellt. Gleichzeitig steht er für eine fast 300jährige Tradition in der Flößerei.

Derzeit existieren noch über 80 km von ehemals 93 km des Elsterfloßgrabensystems. Insbesondere die Braunkohlentagebaue Profen und Zwenkau haben das System jäh unterbrochen.

Seine Renaissance erlebt der Elsterfloßgraben heute - zumindest auf einem Abschnitt - als Teil des Kurses 1 zwischen dem Cospudener See und dem zukünftigen Stadthafen westlich der Leipziger Innenstadt.

Vom Cospudener See aus wurde ein Floßgrabenstück neu angelegt, welches mit dem noch existierenden Teil des Leipziger Floßgrabens verbunden wurde, so dass eine reizvolle Verbindung durch den Leipziger Auwald hindurch bis zur Mündung in die Pleiße besteht.

Doch auch für den Oberlauf des Elsterfloßgrabens gibt es Bestrebungen zur Reaktivierung. So hat sich in Zeitz im Dezember 2009 der Förderverein Elsterfloßgraben e. V. gegründet, der das technische Denkmal Elsterfloßgraben in den Ländern Thüringen, Sachsen-Anhalt und Sachsen wiederherzustellen gedenkt.

Auf der Website¹² des Vereins steht folgendes Vereinsziel geschrieben: „Das Ziel des Vereins besteht darin, sich dafür einzusetzen, den Elsterfloßgraben als durchgängiges Fließgewässer unter Berücksichtigung der Belange der Anrainergemeinden mit ihren Bewohnern, des Naturschutzes und der Denkmalpflege sowie der Verbesserung der touristischen Infrastruktur in der Region wieder einzurichten und zu erhalten.“

Als rechtliche Voraussetzung für die Umsetzung des Zieles hat das Land Sachsen-Anhalt, vertreten durch den Landesbetrieb für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft (LHW), dem Förderverein den Floßgraben auf dem Territorium von Sachsen-Anhalt unentgeltlich übertragen. Als Ziel ist die Erhaltung des Gewässers als technisches Denkmal sowie dessen touristische Nutzung definiert. Der Verein ist weiterhin mit sämtlichen Unterhaltungspflichten für den Floßgraben und seine Deiche beauftragt (Nutzungsvertrag vom 28.04.2010).

Als erste Maßnahme ist die Beräumung, Sanierung und Wiederbespannung des Abschnittes Crossen bis zum Tagebau Profen geplant, wofür etwa 6 Millionen Euro veranschlagt werden.

¹² <http://elsterflossgraben.jimdo.com/> -Internetauftritt des Vereins

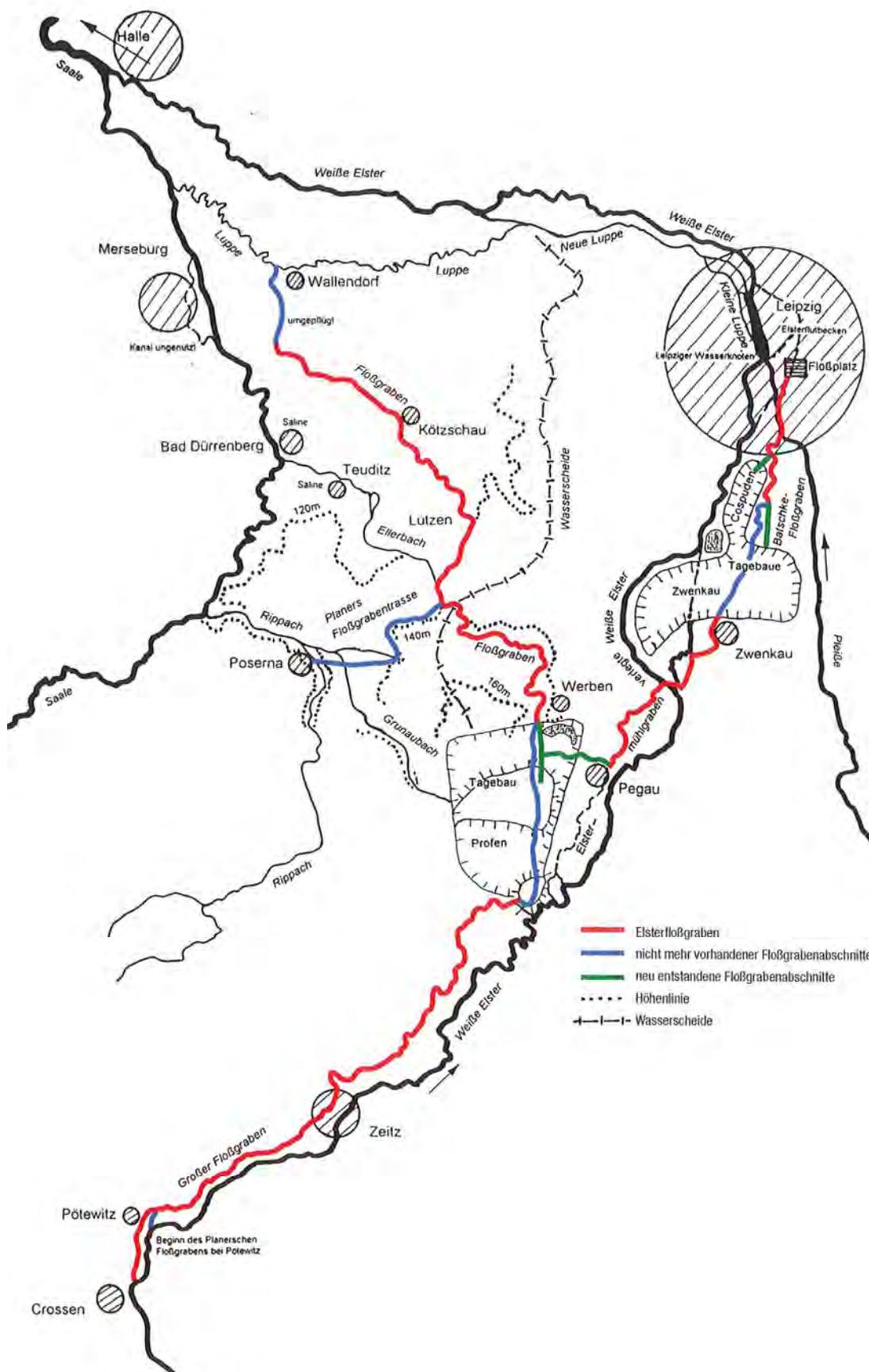


Abbildung 21 Übersicht zu den heutigen Abschnitten des Großen und Kleinen Elsterfloßgrabens
Quelle: Der Elsterfloßgraben. Geschichte und Gestalt eines technischen Denkmals;
PRO LEIPZIG; 2005

Reide (Sachsen-Anhalt)

Die Reide entspringt im Saalekreis zwischen Zöberitz und Peißen und erstreckt sich über eine Länge von 14,7 km, bevor sie nahe des Halleschen Ortsteils Osendorf in die Weiße Elster mündet. In ihrem Verlauf wird sie gespeist durch die Überläufe aus dem Hufeisensee und dem Osendorfer See sowie durch die einmündende Kabelske.

Sie stellt eine Besonderheit im Halleschen Raum dar, da sie - entgegen der vorherrschenden Fließrichtung - von Nord nach Süd fließt. Sie ist ein Gewässer 1. Ordnung.

Entlang des Fließgewässers verläuft der neuangelegte Reide-Radwanderweg durch die abwechslungsreiche Reideaue und verbindet somit unter anderem den Dieskauer Park mit dem Elster-Radwanderweg.

Gerwische (Sachsen-Anhalt)

Die Gerwische ist ein Altarm der Weißen Elster. Sie beginnt am Hubschütz Döllnitz und mündet landschaftlich reizvoll zusammen mit der Weißen Elster in die Saale.

In ihrem Verlauf kreuzt sie einen Trinkwasserlehrpfad. Die Gerwische wird in kartografischen Abbildungen mitunter auch als Steinlache bezeichnet. Sie zählt zu den Gewässern 1. Ordnung.

Karl-Heine-Kanal (Sachsen) **und Elster-Saale-Kanal** (Sachsen, Sachsen-Anhalt)

Der Karl-Heine-Kanal und der Elster-Saale-Kanal sind in ihrer Ausformung und ihrem Profil den Fließgewässern zuzuordnen, obwohl sie faktisch Standgewässer sind.

Detaillierte Informationen zu den beiden Gewässern sind dem Kapitel 2.2 dieser Studie zu entnehmen, so dass an dieser Stelle auf eine Beschreibung verzichtet wird.

3.4.2 Stillgewässer

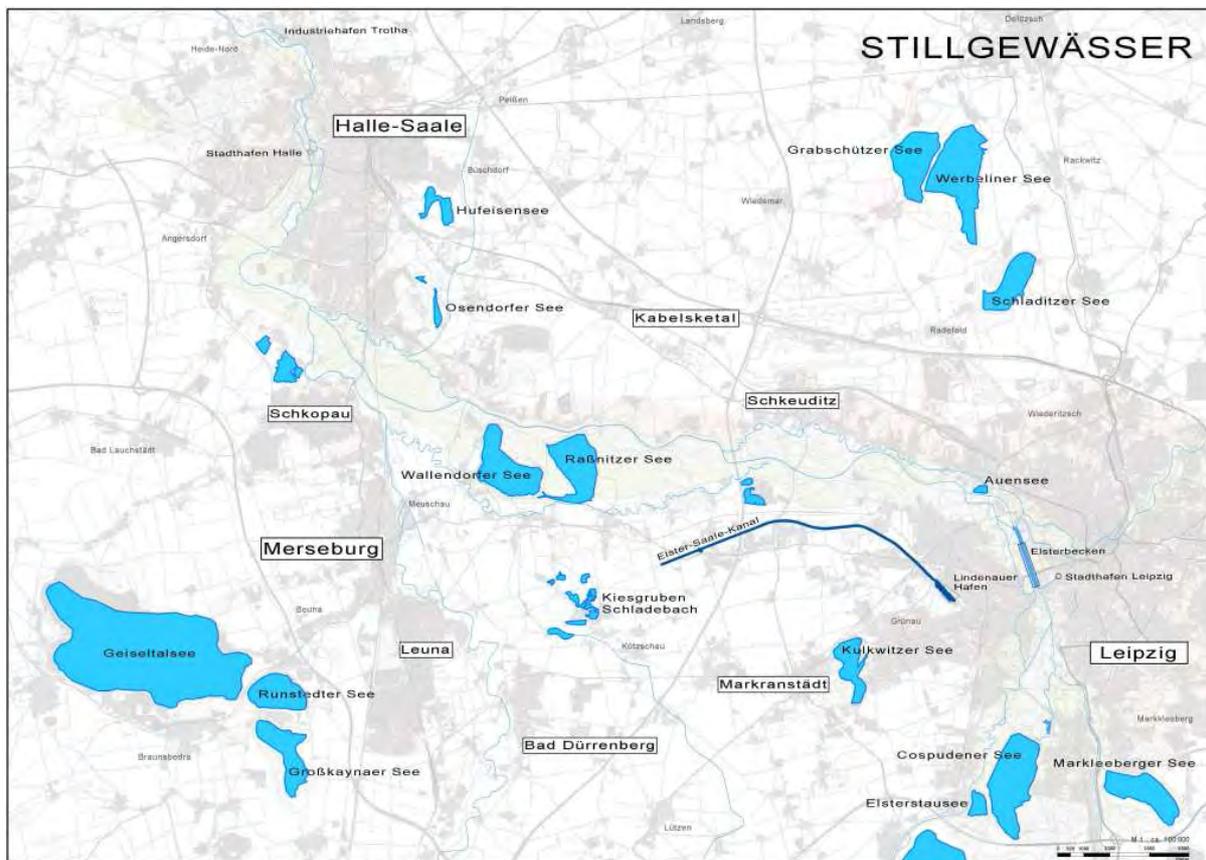


Abbildung 22 Karte Stillgewässer

Größere natürliche Stillgewässer sind in der Region nicht vorhanden.

Infolge der jahrzehntelangen Bergbautätigkeit in Mitteldeutschland gibt es jedoch inzwischen eine Vielzahl an Tagebaurestseen. Hinzu kommen noch unzählige kleinere künstliche Stillgewässer, die infolge von Rohstoffabbau entstanden sind (Kies-, Sand- und Tongruben, Steinbrüche). Weiterhin entstanden in den vergangenen Jahrhunderten unzählige Dorfteiche sowie Fischzuchtteiche.

Bei den nachfolgend beschriebenen Stillgewässern handelt es sich daher um eine Auswahl von relevanten Objekten innerhalb des Kerngebietes bzw. an dessen Rand.

Raßnitzer See und Wallendorfer See

Die beiden größten Stillgewässer im Zentrum des Kerngebietes sind der Raßnitzer See (3,10 km²) und der Wallendorfer See (3,38 km²). Die Seen liegen nahezu ausschließlich auf dem Territorium der Gemeinde Schkopau, lediglich Teile des Raßnitzer Sees gehören zum Leunaer Ortsteil Zöschen.

Beide Seen entstanden gemeinsam aus der ausgekohlten Grube des Braunkohletagebaus Merseburg-Ost. Nach Einstellung des Abbaus (1991) wurde die Grube bis 1998 saniert und anschließend mit Wasser aus der benachbarten Weißen Elster geflutet. Beide Seen stehen noch unter Bergrecht.

Die Seeflächen sowie die Uferbereiche und angrenzenden Landflächen wurden vom NABU und dem Zweckverband Saale-Elster-Luppe-Aue (ZV SELA) erworben.

Der Raßnitzer See bildet einen wichtigen Rückzugsraum für Flora und Fauna, wobei er für zahlreiche Wasservogelarten sowohl als Brutplatz als auch als Rast- und Überwinterungsgebiet besondere Bedeutung aufweist. Wassersportliche Nutzungen sind nicht vorgesehen. Um den See herum führt ein (nicht asphaltierter) Rundweg, in Höhe der Ortschaft Raßnitz befindet sich seit Ende der 1990er Jahre ein Aussichtsturm, der gerade saniert wird.

Der Wallendorfer See wird sowohl für sanften Wassertourismus als auch für Natur und Landschaft entwickelt. Angrenzend an die Ortslagen Burgliebenau, Luppenau und Wallendorf entstanden Badestrände¹³. Der See wird von einem (nicht asphaltierten) Rundweg erschlossen, mit dem 18 m hohen Hirsch-Hügel kann er ebenfalls mit einem Aussichtspunkt aufwarten.

Im westlichen Teilbereich des Sees, abgegrenzt durch einen geschütteten Damm, befindet sich ein aktiver Kiestagebau.

Nördlich des Raßnitzer Sees bzw. Wallendorfer Sees verläuft der Elster-Radwanderweg, südlich der beiden Seen der Radwanderweg Salzstraße und südlich bis westlich der Seen der Gose-Wanderweg.

Gewässerunterhalt

Der Wasserspiegel des Raßnitzer Sees liegt bei 85 m ü. NN, der des Wallendorfer Sees bei 82 m ü. NN (Toleranzbereich 81,8 - 82,4 m ü. NN). Der Wasserstand des Raßnitzer Sees wird durch einen natürlichen Überlauf in den Wallendorfer See geregelt, welcher dabei die Höhendifferenz von ca. 3 m überwindet.

Der Wasserstand des Wallendorfer Sees wird durch bedarfsgerechtes Abpumpen in die Weiße Elster mittels Dieselaggregat geregelt.

Eine natürliche Lösung des Problems durch Ableitung in die unmittelbar angrenzende Alte Luppe ist in beantragter Form aus naturschutzfachlichen Gründen nicht genehmigungsfähig (zu hoher Salzgehalt des Sees für Flora und Fauna der Alten Luppe).

Die Gemeinde hegt daher die Überlegung, dauerhaft 1 m³ Wasser aus dem Kleinliebenauer Wehr in Alte Luppe zu überführen, auch um das salzhaltige Überlaufwasser aus dem Wallendorfer See in die Alte Luppe zu „verdünnen“.

¹³ Quelle: www.mitteldeutsche-seenlandschaft.de

Kulkwitzer See

Der Kulkwitzer See liegt am südöstlichen Rand des Kerngebietes und weist eine Größe von 1,50 km² auf. Er zählt territorial zu Leipzig und Markranstädt, wobei die Grenze in etwa mittig in Nord-Süd-Richtung verläuft.

Der See besteht seit 1973 und entstand aus zwei ehemaligen Tagebaurestlöchern, die ab 1963 geflutet wurden.

Gewässerunterhalt

Seit 2007 erfolgt die Ableitung von überschüssigem Wasser im offenen Abfluss in den Zschampert, zuvor musste das Wasser aufwändig gepumpt werden.

Geiseltalsee

Der Geiseltalsee liegt südwestlich außerhalb des Kerngebietes und zählt damit zur Gebietskulisse „Touristisches Umfeld“ gemäß der studieneigene räumlichen Klassifizierung. Er wird von den Städten Braunsbedra und Mücheln sowie vom Bad Lauchstädter Ortsteil Klobikau umschlossen.

Der Geiseltalsee ist nach abgeschlossener Flutung mit einer Größe von 18,4 km² der größte künstliche See Deutschlands. Der projektierte Endwasserstand von 98,05 m über NN wurde am 26.04.2011 erreicht.

Die Freigabe für die Schifffahrt auf dem See wird für den Spätsommer 2011 erhofft, da aus Sicherheitsgründen nochmalige Überprüfungen der Standsicherheit an den Uferböschungen anstehen (Schlussfolgernd aus dem Unglück von Nachterstedt am ebenfalls in Sachsen-Anhalt gelegenen Concordiasee).

Aufgrund seiner Größe (Uferlänge 41 km) soll der Geiseltalsee gegliedert werden in Gebiete für den Natur- und Artenschutz, in ausgedehnte Gebiete für die sanfte Erholung und in Bereiche für intensiveren Tourismus. Zu letzteren zählen die bereits realisierte Marina Mücheln sowie die geplante Marina Braunsbedra.

Ebenfalls bereits umgesetzt ist der asphaltierte Uferrundweg auf über 41 km (beinahe Marathon-Distanz). Weiterhin existieren mehrere Badestrände, Ausflugsgaststätten und Aussichtspunkte.

Eine Besonderheit ist der ufernahe Weinbau, welcher von einem Winzer aus Freyburg/Unstrut erfolgreich auf der ehemaligen Halde Klobikau betrieben wird.

Zum so genannten „Geiseltaler Seenkomplex“ zählen weiterhin der Großkaynaer See und der Runstedter See (Tabelle „Stillgewässer im Kerngebiet“ im Anhang 1). Beide Seen verfügen über Freizeitinfrastruktur, wobei der Schwerpunkt - im Gegensatz zum Geiseltalsee - klar auf Naherholung und nicht auf Tourismus liegt.

Kiesgruben Schladebach

Im Kerngebiet befinden sich verschiedene Kiesgruben, welche an dieser Stelle jedoch nicht weiter vertieft werden, da sie für die Studie kaum Relevanz haben. Die Kiesgruben Schladebach bilden insofern eine Ausnahme, da sie unmittelbar nördlich und südlich des bereits trassierten Abschnittes des Elster-Saale-Kanals liegen.

Die Firma Mitteldeutsche Baustoffe GmbH fördert hier Rohkies.

Autobahnsee Kleinliebenau

Der Autobahnsee Kleinliebenau entstand in den 1930er Jahren im Rahmen des Autobahnbbaus. Der ca. 4,5 ha große See wird als Badesee genutzt und verfügt über einen Campingplatz. Unmittelbar an den See angrenzend gibt es ein aktives Kiesabbaufeld, welches noch auf Jahre hinaus ausgebeutet werden wird.

Auensee

Der 12 ha große Auensee hat seinen Ursprung in einem Kiesabbaufeld, welches Baumaterial für den Leipziger Hauptbahnhof lieferte. Anschließend wurde dieses geflutet und zum Vergnügungspark (Luna-Park) entwickelt. Der See wurde ursprünglich als Badegewässer genutzt, ist jedoch bereits seit Jahrzehnten in einem instabilen Zustand und daher nicht mehr für Badezwecke nutzbar. Heute bietet er als Landschaftssee eine geeignete Kulisse für die um ihn verkehrende Leipziger Parkeisenbahn. In unmittelbarer Nähe befindet sich der „Campingplatz & Motel Auensee“.

3.4.3 Wasserrahmenrichtlinie

Wasserrahmenrichtlinie (Allgemein)

Die Europäische Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) bildet den rechtlichen Rahmen für eine vereinheitlichte Wasserpolitik innerhalb der Europäischen Union und bezweckt deren stärkere Ausrichtung auf eine nachhaltige und umweltverträgliche Wassernutzung.

Die Wasserpolitik orientiert nunmehr auf eine räumliche Ausrichtung an Flussgebietseinheiten, da die angestrebte Reduzierung von Schadstoffbelastungen der Oberflächengewässer nur bei einer die Verwaltungsgrenzen überschreitenden Sichtweise möglich ist.

Um die chemische, biologische und ökologische Qualität von Gewässern bewerten und verbessern zu können, bedarf es einer breiten Datengrundlage sowie vereinheitlichter und daher vergleichbarer Kriterien. Aus deutscher Sicht ist es beim integrierten Ansatz neu, dass Belastungen aus Punktquellen (Industrieanlagen und Klärwerke) und diffusen Quellen (vor allem aus landwirtschaftlicher Tätigkeit) zusammen betrachtet werden.

Ein weiterer Punkt ist das Kostendeckungsprinzip. Die Richtlinie schreibt vor, dass bis zum Jahr 2011 die Wasserversorgung kostendeckend gestaltet werden muss. Künstliche Verbilligungen für Privathaushalte oder Großindustrie sind fortan nicht mehr zulässig.

Weiterhin schreibt die WRRL vor, dass die Abwasserbehandlung den besten verfügbaren Technologien entspricht (BAT – best available technique). Die in Deutschland bisher gültigen „allgemein anerkannten Regeln der Technik“ wurden daher durch den verschärften „Stand der Technik“ ersetzt.

Mit dem am 1. März 2010 in Kraft getretenen Wasserhaushaltsgesetz wurden die Vorgaben der WRRL in Bundesrecht überführt. In der Folge wurde auch das Wasserrecht der Länder angepasst.

Die WRRL und ihre Bedeutung für das Kerngebiet

Die WRRL unterteilt in Oberflächengewässer und Grundwasserkörper.

In Sachsen-Anhalt ist der relevante Bereich Teil des Oberflächenwasserkörpers „SAL 5 – Saale (-schlauch) 1 von Ilm bis Weiße Elster“, auf sächsischer Seite handelt es sich um das „Teilbearbeitungsgebiet Sächsische Weiße Elster/Pleiße“.

Der ökologische bzw. chemische Zustand der Fließgewässer ist in weiten Teilen unzureichend, so dass in den nächsten Jahren (bis 2015 und bis 2021/2027) große Anstrengungen beim Gewässerumbau vorgenommen werden müssen.

Der Elster-Saale-Kanal wird in der Auflistung der Oberflächengewässer in Sachsen nicht mit geführt.

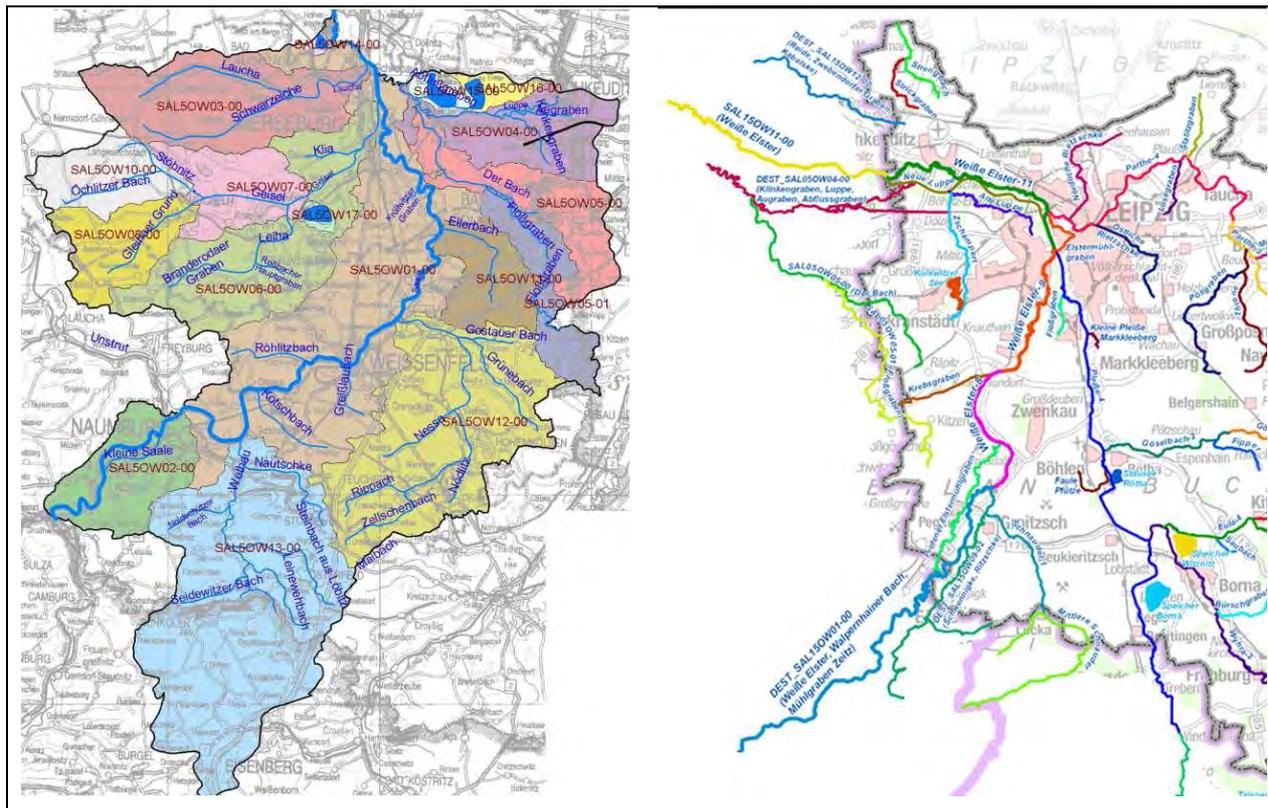


Abbildung 23 Relevante Oberflächenwasserkörper in Sachsen-Anhalt (links) und Sachsen (rechts)
Quelle: WRRL

3.4.4 Hydrologie - Schiffbarkeit im Kontext klimatischer Veränderungen

Auswirkungen des Klimawandels auf den Gewässerhaushalt (Sachsen-Anhalt)

Die sich andeutenden, vom Menschen mit verursachten Klimaveränderungen werden voraussichtlich auch in Sachsen-Anhalt spürbare Auswirkungen haben. Deshalb hat das Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt Sachsen-Anhalt von 2008 bis 2009 eine Studie mit dem Titel „Klimawandel in Sachsen-Anhalt – Verletzlichkeiten gegenüber den Folgen des Klimawandels“ vom Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung e.V. (PIK) erstellen lassen. Der Landesbetrieb für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft Sachsen-Anhalt war als Mitglied des Projektbegleitenden Arbeitskreises an der Erarbeitung der Studie beteiligt. Die Studie geht im Jahresmittel von steigenden Durchschnittstemperaturen und sinkenden Niederschlagsmengen aus. Infolge der steigenden Temperaturen kommt es zu einer gesteigerten Vegetationsaktivität. Im Ergebnis dessen verringert sich das Wasserdargebot, sogar in denjenigen Gebieten, in denen die Niederschlagsmenge konstant bleibt oder gar zunimmt. Dadurch sind Veränderungen bei der Grundwasserneubildung als Restglied der lokalen Wasserbilanz zu erwarten.

Der saisonale Trend wird dahin gehen, dass insbesondere im Sommer aufgrund der verstärkten Transpiration und zurückgehender Niederschläge Wasserknappheit auftreten wird. Im Frühling treten Hochwasserspitzen zeitiger und oft auch höher auf, da die Schneeschmelze früher einsetzt. Durch die höhere Niederschlagsintensität kann es zu stärkeren Hochwassern kommen. Allerdings sind die Ergebnisse noch mit hohen Unsicherheiten behaftet.

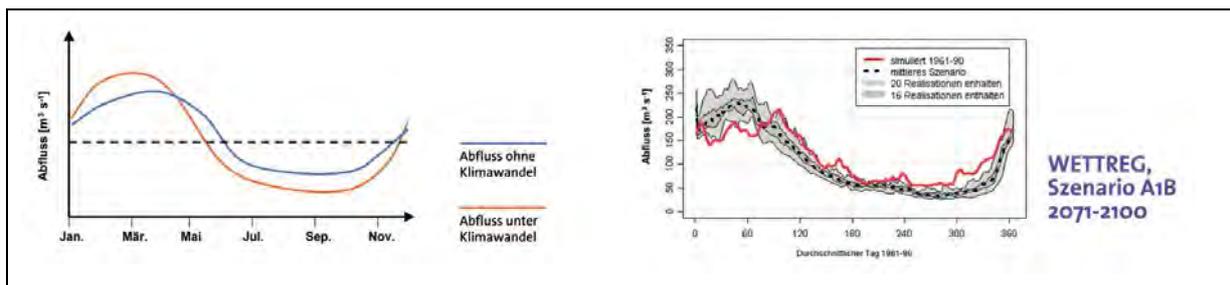


Abbildung 24 Abflussentwicklung in Mitteleuropa und am Beispiel Saale, Pegel Calbe
Quelle: Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung e.V.

Anpassungsmaßnahmen

Die Studie trifft bezüglich notwendiger Anpassungsmaßnahmen folgende Aussagen:

„Die größten Änderungen und damit der größte Anpassungsdruck gemäß der Szenarienergebnisse wird räumlich in den Leelagen des Harzes entstehen. Deshalb ist die Einbeziehung des Klimawandels und dessen Folgen auf den Wasserhaushalt in die Bewirtschaftungspläne der EU-Wasserrahmenrichtlinie und der Hochwasserrisikomanagement erforderlich.“

„Speziell zur Vermeidung von Wassermangelsituationen im Sommer sollten in sensiblen Gebieten, wie z. B. dem Einzugsgebiet der Saale, Maßnahmen zur Rückhaltung von Wasser im Winter getroffen werden. Dazu gehört unter anderem eine angepasste infrastrukturelle Vorsorge zur ausreichenden Bevorratung von Wasser in Talsperren und Grundwasserleitern oder zur Bereitstellung von Trinkwasser über Verbünde. Speziell zur Verbesserung des Hochwasserschutzes sollte die möglicherweise veränderte Intensität und Häufigkeit von Extremniederschlagsereignissen in der Planung wasserwirtschaftlicher Infrastruktur Berücksichtigung finden.“

Auswirkungen des Klimawandels auf den Gewässerhaushalt (Sachsen)

In der Planungsregion Westsachsen, die eine von acht Modellregionen in Deutschland ist, sollen im Rahmen des Modellvorhabens der Raumordnung (MORO) „Raumentwicklungsstrategien zum Klimawandel“ regionale Klimaanpassungsstrategien auf der Basis des raumordnerischen Instrumentariums entwickelt werden.

Das MORO-Vorhaben dient dem Aufzeigen der wahrscheinlichen Spannweite möglicher klimatischer Entwicklungen in der Region Westsachsen.

Hierzu wurden die Klimaelemente Durchschnittstemperatur, durchschnittliche Niederschläge und Wasserbilanz für die Region Westsachsen ausgewertet. Als Betrachtungszeiträume wurden die Klimanormalperiode (1961 - 1990), ein auf Messdaten basierender aktueller Vergleichszeitraum (1991 - 2005) und zwei auf Projektionsdaten basierende Dekaden (2041 - 2050 und 2091 - 2100) ausgewählt.

Der Zeitraum 1991 - 2005 geht auf eine 2008 veröffentlichte Studie „Sachsen im Klimawandel“ zurück, worin erste Tendenzen für Klimaänderungen deutlich werden.

Aus den Ergebnissen der Klimaszenarien konnten Teilräume mit unterschiedlichen klimatischen Ausprägungen festgestellt werden.

Der sächsische Teil des in der Potenzialanalyse definierten Kerngebietes ist dem Klima des Tieflands zuzuordnen. Die MORO-Studie geht davon aus, dass in diesem Teilgebiet die geringsten regionalen Temperaturerhöhungen zu erwarten sind, wobei es aber schon eine hohe Vorbelastung gibt.

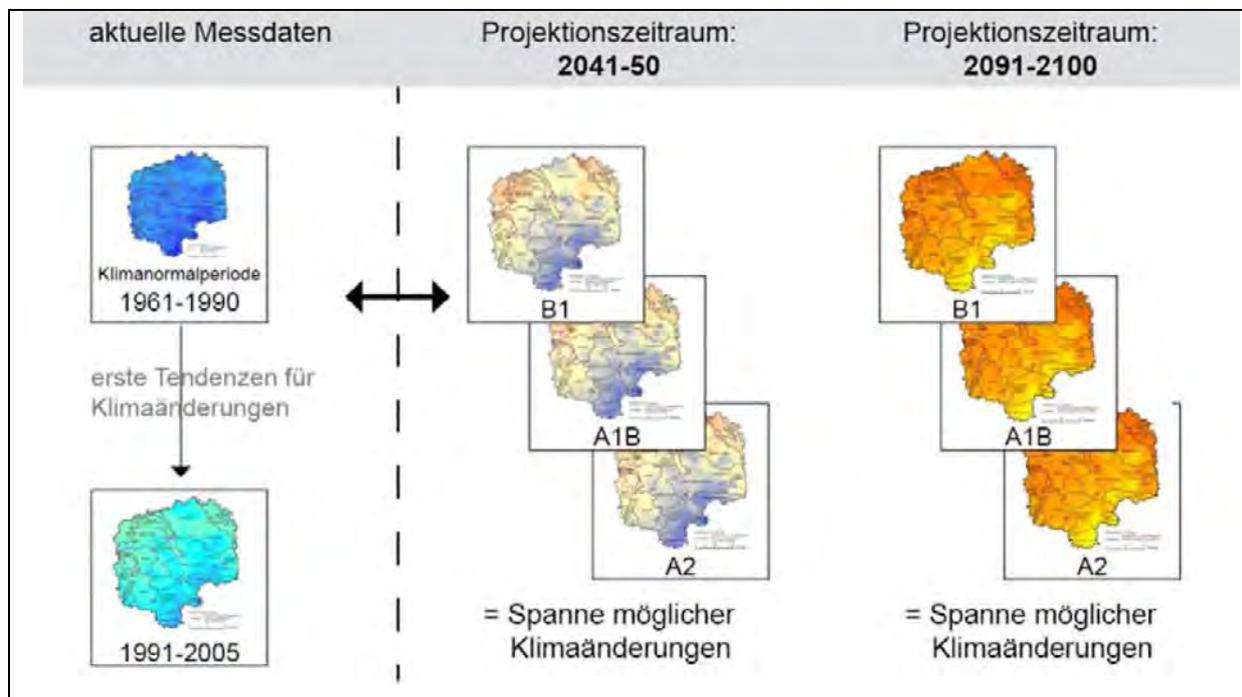


Abbildung 25 Methodisches Vorgehen zur Analyse möglicher klimatischer Veränderungen in der Region Westsachsen

Quelle: Regionaler Planungsverband Leipzig-West-sachsen

Weiterhin ist wahrscheinlich eine negative jährliche Wasserbilanz zu erwarten. In diesem Zusammenhang wurden sowohl Fließ- als auch Standgewässer auf ihre Sensitivität gegenüber Austrocknung bzw. Austrocknung/Verlandung untersucht.

Bei den Fließgewässern kommt die Studie bei denen, die im Kerngebiet der Potenzialanalyse liegen, zu dem Ergebnis, dass deren Sensitivität gegenüber Austrocknung nicht sehr hoch, sondern allenfalls gering bis hoch ist.

Aber auch die Seen der Bergbaufolgelandschaft im Nord- und Südraum Leipzigs sind in Zukunft von der Gefahr einer Verringerung des sommerlichen Wasserdargebots betroffen. Um dem entgegenzuwirken, schlägt die MORO-Studie Maßnahmen zur nachhaltigen (Erholungs-) Nutzung der Gewässer und zur Stabilisierung des Wasserhaushalts vor.

Die Studie untersucht auch die Vulnerabilität (Verletzbarkeit | unter Vulnerabilität wird die Verletzbarkeit eines Systems verstanden, d. h. die Anfälligkeit eines Systems gegenüber nachteiligen Auswirkungen klimatischer Veränderungen) der verschiedenen vorherrschenden Landschaftstypen in Bezug auf sich ändernde klimatische Einflüsse.

Sie kommt dabei u. a. zu dem Ergebnis, dass sich insbesondere der Landschaftscharakter der Auen von der zu erwartenden Zunahme von Hochwasserereignissen nicht grundlegend verändern wird. Die Vulnerabilität in Bezug auf den Charakter dieser Kulturlandschaft ist daher insgesamt als gering einzuschätzen, obgleich Teilnutzungen betroffen sein können (sozioökonomische Vulnerabilität für Siedlungen im Überschwemmungsgebiet).

3.4.5 Auswertung Wasserpegel/Schlussfolgerungen für die Potenzialstudie

Um die Schiffbarkeit der Fließgewässer für verschiedene Wasserfahrzeuge differenziert darstellen zu können, wurden 3 verschiedene Bootsklassen mit folgenden Parametern definiert:

	Kanu	Motoryacht	Fahrgastschifffahrt
Erforderlicher Wasserstand	0,50 m	1,20 m	1,50 m
Beispiel			

Vom Landesbetrieb für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft Sachsen-Anhalt (LHW) wurden die Pegelstände von Saale (Halle-Trotha) und Weißer Elster (Oberthau) für den Zeitraum ab 2001 abgefordert.

Die übergebenen Daten wurden auf den touristisch relevanten Zeitraum vom 01.04. - 31.10. (214 Tage) der jeweils verfügbaren Jahre reduziert.

Folgende Auswertung soll einen Überblick zur Schiffbarkeit der drei Flüsse geben:

Saale

Die Saale ist im betrachteten Zeitraum für Kanuten wie Motorjachten ganzjährig schiffbar gewesen. Für die Fahrgastschiffahrt waren es zwischen 100 und 196 Tage, an denen ausreichende Wasserstände vorlagen.

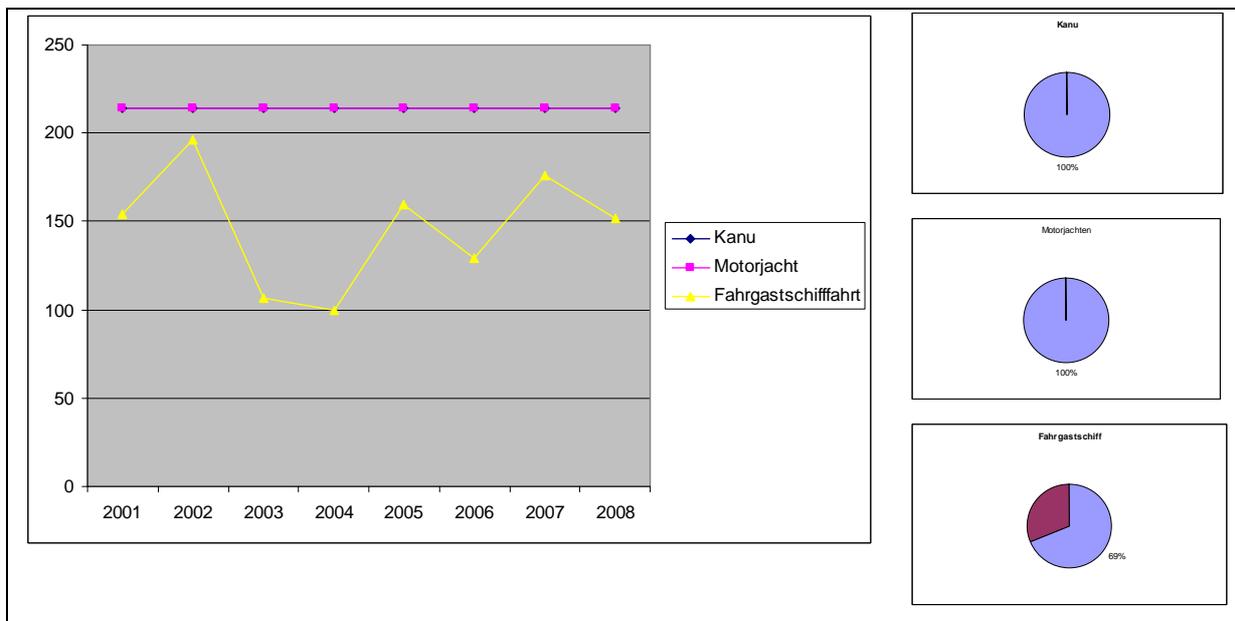


Abbildung 26 Schiffbarkeit der Saale am Pegel Halle-Trotha für den Zeitraum vom 01.04.-31.10. der Jahre 2001 bis 2008
Quelle: LHW

Zum künftigen Wasserdarreichungsgebot der Saale liegen Modellberechnungen des PIK vor. Diese lassen vermuten, dass mit fortschreitendem Klimawandel im Sommer geringere Wasserstände zu erwarten sind, was Auswirkungen auf die Schiffbarkeit haben könnte.

Um die möglichen Auswirkungen so gering wie möglich zu halten, könnten der konsequente Erhalt bzw. Ausbau der Wasserrückhaltung im Oberlauf der Saale sowie die Optimierung des Talsperrenbetriebes im Hinblick auf eine kontinuierliche Wasserführung wirkungsvolle Ansätze sein.

Weißer Elster

Die Weiße Elster ist im betrachteten Zeitraum für Kanuten ganzjährig schiffbar gewesen. Innerhalb der letzten 10 Jahre lagen im Saisonzeitraum (01.04. bis 31.10.) an durchschnittlich 18,2 Tagen Wasserstände vor, welche für große Motorjachten nicht schiffbar waren. Dagegen waren an rund 196 Saisontagen ausreichende Wasserstände vorhanden.

Für die Fahrgastschifffahrt sieht die Bilanz wesentlich schlechter aus. So lagen im untersuchten Zeitraum lediglich an 99 Tagen ausreichende Wasserstände vor, demgegenüber gab es durchschnittlich rund 115 Tage, an denen keine Fahrgastschifffahrt mehr möglich war.

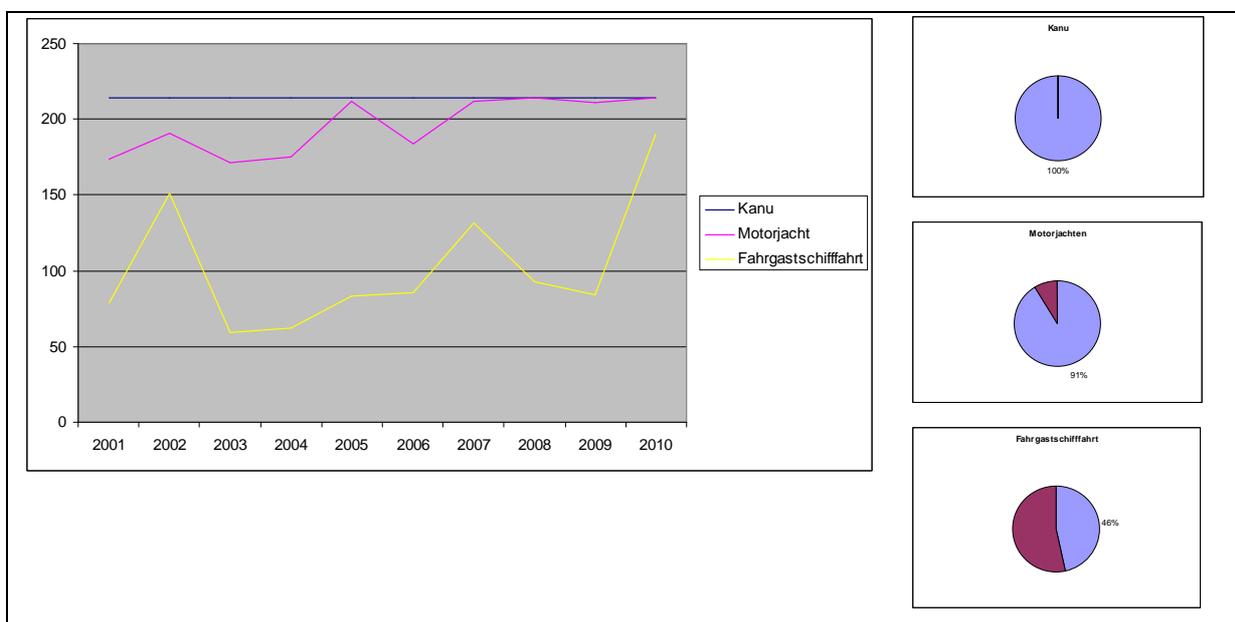


Abbildung 27 Schiffbarkeit der Weißen Elster am Pegel Oberthau für den Zeitraum vom 01.04.-31.10. der Jahre 2001 bis 2010
Quelle: LHW

Obgleich der betrachtete Zeitraum keinesfalls als Grundlage für eine verlässliche Prognose zum künftigen Wasserdargebot dienen kann, bleibt festzustellen, dass sich seit dem ariden Jahr 2003 (von lateinisch aridus = trocken, dürr) das Wasserdarreichungsgebot auf der Weißen Elster stetig verbessert hat.

Trotzdem bleibt gerade hinsichtlich der Fahrgastschifffahrt kritisch anzumerken, dass eine unterbrechungsfreie Nutzbarkeit während der Saison unwahrscheinlich ist.

3.5 Naturräumliche Situation

3.5.1 Attraktivität des Naturraumes

Ein Teil des Begriffes „Naturraumpotenzial eines Raumes“ umfasst seine wahrgenommene Attraktivität und seine nutzbare Eignung für Freizeit und Erholung. Im betrachteten Kerngebiet sind die Räume, die ein besonders hohes Erholungspotenzial aufweisen, im Wesentlichen ein Abbild des Verschnittes aus darin befindlichen natürlichen Auenstrukturen und großräumig sich naturnah entwickelten Teilen von Bergbaufolgelandschaften.

Während erstere stets gewässergeprägte Bereiche an Fließgewässern darstellen, umfassen letztere infolge wassergefüllter Hohlformen heute überwiegend Stillgewässer. Wo die übrigen nachbergbaulichen Naturräume für eine intensive landwirtschaftliche Nutzung an Bedeutung verloren, sind sie heute waldgeprägt. In beiden Fällen, d. h. sowohl in den Auen als auch in den Bergbaufolgelandschaften ist die Gewässer- und Gehölzprägung der Landschaft kennzeichnend. Darüber hinaus ist, besonders in den Auen, eine große Vielgestaltigkeit der Naturraumelemente (Fluss, Bach, See, Teich, Vernässungsstelle, Röhricht, Wiese, Wiesen-saum, kleinteiliger Acker, Einzelbaum, Baumreihe, Streuobstwiese, Flurgehölz, Wald) sowie der Grad ihrer Vernetzung und die Reliefstruktur, welche diese Naturraumelemente topografisch gliedern, wahrnehmbar. Diese Vielgestaltigkeit hebt sie von der umgebenden, vorwiegend ebenen und im Laufe der Geschichte durch Nutzungsintensivierungen an Strukturvielfalt immer mehr ausgedünnten Landschaft ab. Das Erholungspotenzial der strukturreichen Auen verstärkt sich dabei noch zusätzlich durch historisch gewachsene Landmarken (Dorflagen, Kirchen, Schlösser, Brücken, Mühlen o. a.), die sich in diesen Bereichen oder daran angrenzend befinden.

Damit sind die vorgenannten Elemente zum einen die Teile der heutigen Kulturlandschaft, in welche auf Grund wiederkehrender bzw. länger währender Überschwemmungsperioden oder aber auf Grund hoher Grundwasserstände siedlungsgeschichtlich, stets weniger eingegriffen werden konnte (Störungsarmut). Zum anderen sind es die Landschaftsbereiche, die als Folge gerade erheblicher Störungen durch Devastierung (Bergbau) heute für eine intensive Agrarnutzung ausscheiden. Seit den bergbaulichen Eingriffen ragen sie gewässer- oder gehölzgeprägt aus der umgebenden Landschaft heraus. Der Anteil an Bergbaufolgelandschaften mit einem heute hohen Naturschutzanspruch ist den der Auenlandschaften flächenhaft deutlich nachgeordnet, in der Gesamtsumme aber als nicht unerheblich zu bezeichnen.

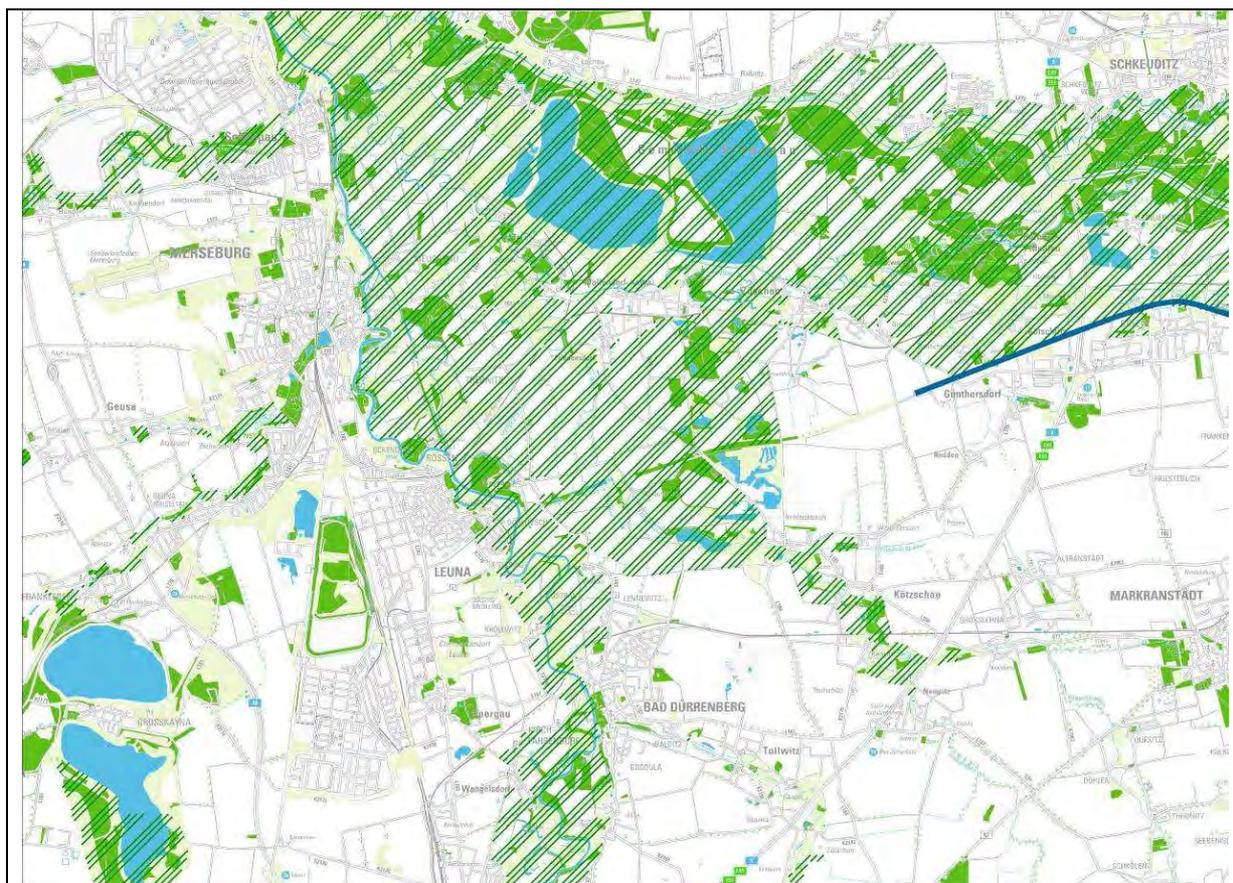


Abbildung 28 Bereiche des Kerngebietes mit einem hohen Attraktivitätspotenzial

Die Auen des Kerngebietes im Planungsareal (in der Näherungsbegrenzung Westrand: Ost- rand Stadt Bad Lauchstädt, Süd: Nordrand Stadt Lützen, Ostrand: Zentrum von Leipzig, Nordrand: Südrand Gemeinde Glesien) werden im Wesentlichen von den Fließgewässern Weiße Elster, Saale und Luppe gebildet. Die Auengebiete sind über lange Entwicklungszeit- räume entstanden, damit nicht wieder herstellbar und aus diesem Grund besonders schutz- würdig. Die meisten Schutzgebiete des Naturschutzrechts des Planungsraumes, die Aus- druck einer hohen ökologischen Qualität des jeweiligen Landschaftsausschnittes sind, sind auch hier zu finden.

Dies macht deutlich, dass sich der attraktive Naturraum und der naturschutzfachliche An- spruch an die Flächen überlagern.

Neben den Schutzgebieten des Naturschutzrechts sind auch die Überschwemmungsgebiete ein wesentlicher naturraumbestimmender Faktor, die anhand ihrer festgesetzten oder beo- bachteten Grenzen ablesbar sind. Diese beschränken sich jedoch auf die unmittelbaren Au- en und bleiben damit Teil der o. g. Bereiche mit naturschutzfachlichem Hintergrund.

Schutzgebiete des Naturschutzrechts werden im betrachteten Planungsraum von Gebieten bzw. Objekten gemäß § 23 und gemäß §§ 26 und 28 - 30 BNatSchG [in der Reihenfolge: Naturschutzgebiete (NSG), Landschaftsschutzgebiete (LSG), Naturdenkmäler (ND), geschützte Landschaftsbestandteile incl. geschützte Parke (LB) und gesetzlich geschützte Biotope] sowie von europarechtlichen Schutzgebieten des Natura 2000-Netzes sowohl als Gebiete gemäß Europäischer Vogelschutzrichtlinie (EU-SPA), als auch als Gebiete gemäß Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (FFH) gebildet. Darüber hinaus befinden sich weitere Gebiete des Planungsraumes als Schutzgebiete des Naturschutzrechts in Planung (NSG und LSG), bei denen Eingriffe demnächst auch mit Restriktionen verbunden sein werden. Die Verordnung vorgenannter Schutzgebiete besteht teilweise in Mehrfachüberlagerungen. Dies macht deutlich, dass sie Ausdruck einer unterschiedlichen Zielstellung des Naturschutzanspruches sind. Dennoch vereinen die Landschaftsschutzgebiete im Kerngebiet die meisten der o. g. Schutzgebiete, wodurch sie am ehesten als Indikator für die Abbildung der Bereiche mit einer hohen Erholungseignung dienen. Die Landschaftsschutzgebiete decken insgesamt mind. 40 % des betrachteten ca. 60.000 ha großen Kerngebietes ab. Damit ist der Anteil von Bereichen, denen eine hohe naturräumliche Attraktivität bescheinigt werden kann, als vergleichsweise hoch zu bezeichnen. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass die Durchführung von Maßnahmen darin, je nach Grad der naturschutzfachlichen Unterschützstellung, zwangsläufig mehr oder weniger starken Restriktionen unterliegt. Entscheidend hierbei ist die Eingriffsintensität, aus der sich ein höheres oder geringeres Kompensationserfordernis ergibt. Die Restriktionen werden im folgenden Kapitel näher betrachtet.

3.5.2 Naturräumliche Restriktionen in Schutzgebieten des Naturschutzrechts

Grundsätzlich sind sämtliche Teile von Natur und Landschaft in Bezug auf ihren eigenen Wert vor Eingriffen zu schützen. Natur und Landschaft bilden eine Grundlage für die Gesundheit des Menschen, auch in Verantwortung für künftige Generationen. Sie müssen erhalten, gepflegt, entwickelt und soweit erforderlich, wieder hergestellt werden¹⁴. Dieser allgemeine Grundsatz umreißt die Aufgaben des Umweltschutzes und ist somit Leitmotiv aller Veränderungen, die im Naturhaushalt vorgenommen werden.

Dabei kann zwischen sehr wertvollen und weniger wertvollen Bereichen unterschieden werden. Je wertvoller die entsprechenden Teile von Natur und Landschaft sind, desto mehr Auflagen, Verbote und Restriktionen gehen mit ihrer Veränderung oder Zerstörung einher.

¹⁴ Vgl. BNatSchG § 1 (1)

Bereiche in denen bei geplanten Eingriffen im Projektgebiet mit Restriktionen gerechnet werden muss, das heißt besonders wertvolle bis wertvolle, können gleichgesetzt werden mit den Schutzgebieten, die im Bundesnaturschutzgesetz, Kapitel 4 verankert sind.

Folgende drei Einstufungen unter den im Projektgebiet vorkommenden Schutzgebieten können, auch in Abhängigkeit von den vorliegenden Restriktionen, vorgenommen werden:

- Bereiche, in denen Eingriffe nicht oder nur unter strengen Auflagen durchgeführt werden können
- Bereiche, in denen Eingriffe nur unter bestimmten Umständen erlaubt sind
- Bereiche, in denen im Allgemeinen mit geringen Auflagen Eingriffe durchgeführt werden können

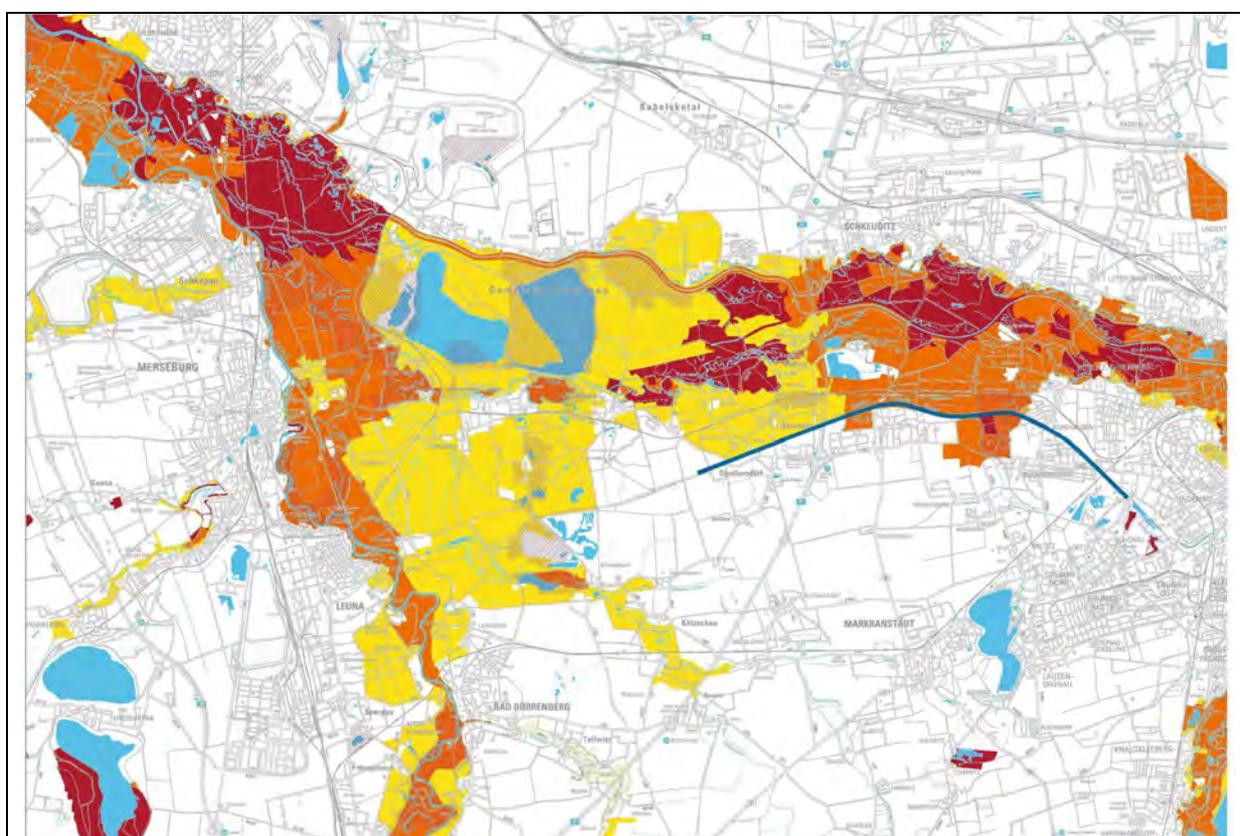


Abbildung 29 Schutzgebiete des Naturschutzrechts
in der Unterteilung: Bereiche in denen Eingriffe nicht oder nur unter strengen Auflagen durchgeführt werden können (rot); nur unter bestimmten Umständen erlaubt sind (orange); Eingriffe mit geringen Auflagen durchgeführt werden können (gelb); flächig = Bestand, schraffiert = Planung

Diese drei Einstufungen werden nachfolgend näher untersetzt:

Bereiche, in denen Eingriffe nicht oder nur unter strengen Auflagen durchgeführt werden können (kartografisch rot dargestellt):

Naturschutzgebiete (NSG) sind der Allgemeinheit nur zugänglich, falls es dem Schutzzweck entspricht - Veränderungsverbot, Wegegebot, Verbot von Störungen, geschützt aufgrund ihrer Seltenheit. Der Status des Naturschutzgebietes ist innerhalb des betrachteten Kerngebietes die strengste, gesetzliche Gebietsschutzkategorie. Das NSG würdigt insbesondere damit den langen Entwicklungszeitraum eines relativ intakt gebliebenen Landschaftsausschnittes, in dessen Ökosystem erst die Vielfalt und Vielzahl der hier geschützten Arten und Pflanzengemeinschaften möglich wurde.

Im Naturschutzgebiet Nr. 197 „Luppeaue bei Horburg und Zweimen“ besteht aus touristischer Sicht das Verbot „(1) mit Fahrzeugen aller Art auf anderen als den dem öffentlichen Fahrzeugverkehr gewidmeten Wegen und Flächen zufahren (...)“ und „(18) Boot zu fahren“.

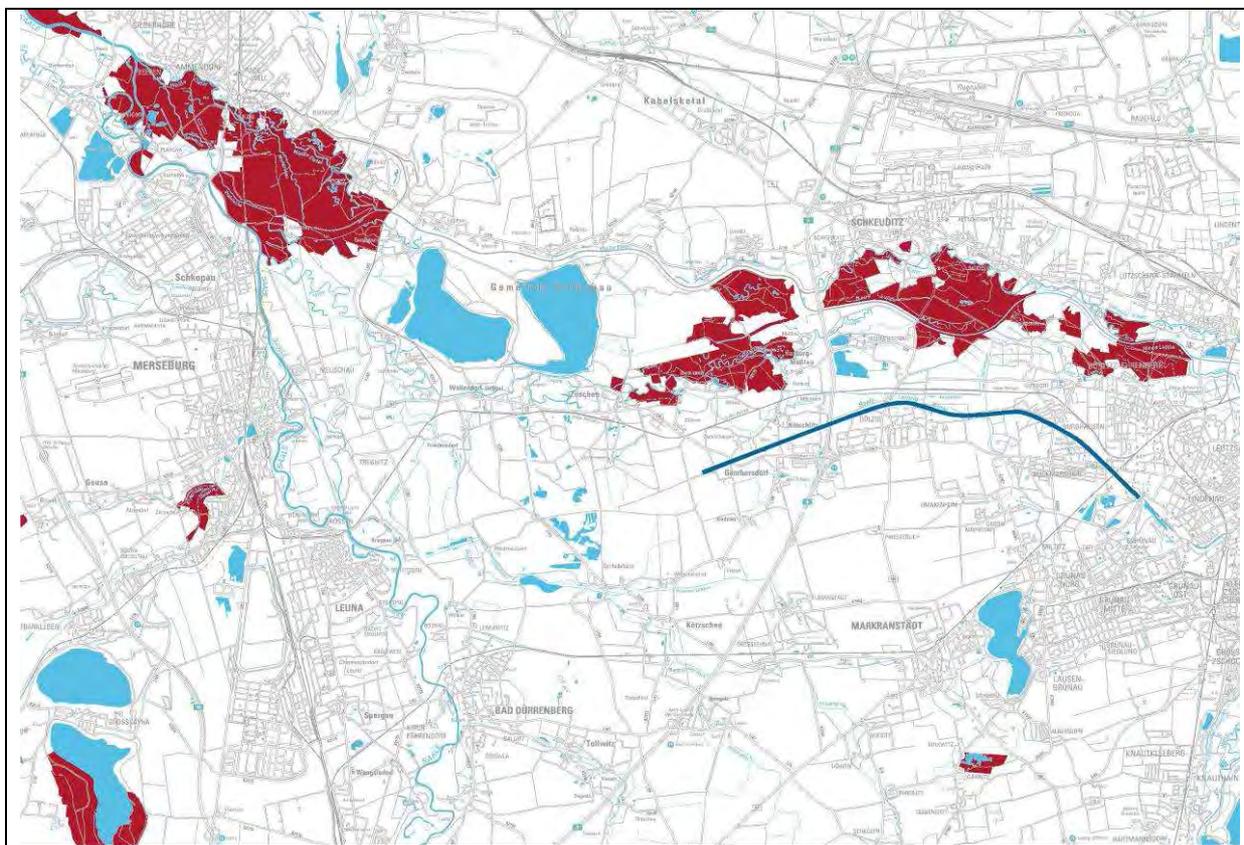


Abbildung 30 Bestehende Naturschutzgebiete im Kerngebiet

Im Kerngebiet und seinem Touristischen Umfeld sind zahlreiche Flächen zu finden, die sich größtenteils seit 2001 in Vorbereitung auf eine rechtsverbindliche Festsetzung einer naturschutzrechtlichen Unterschutzstellung befinden. Hiernach sollen künftig insgesamt ca. 2.851 ha Flächen zwischen Bad Dürrenberg, Schkeuditz und Merseburg dem Schutzstatus eines Naturschutzgebietes unterliegen.

Dazu gehören beispielsweise die Elsterarme Raßnitz, die Luppemäander zwischen Kollenbey und Wallendorf sowie das Staubecken und die Kiesgruben bei Schladebach. Letztgenannte befinden sich in direkter Nachbarschaft zur ehemaligen Trasse des Saale-Elster-Kanals sowie direkt in den bereits vormodellierten Bereichen. Die detaillierten Verordnungen zu den geplanten NSG befinden sich noch in Ausarbeitung.

Ein geplantes Naturschutzgebiet `Bienitz´ ist in Sachsen in Vorbereitung. Dies beinhaltet einige schon geschützte Bereiche sowie Teile der Zschampertaue. Die dargestellte geplante Grenze hat im Moment noch keine Verbindlichkeit, sie stellt den Untersuchungsraum dar. Eine Zusammenstellung der im geplanten NSG vorkommenden Rote-Liste-Arten liegt noch nicht vor. Eine diesbezüglich wichtige Unterlage stellt u. a. der Managementplan zum FFH-Gebiet "Bienitz und Moormergelgebiet" (Code: DE 4639-302; Fläche: 299 ha, davon 143 ha Stadt Leipzig) dar.

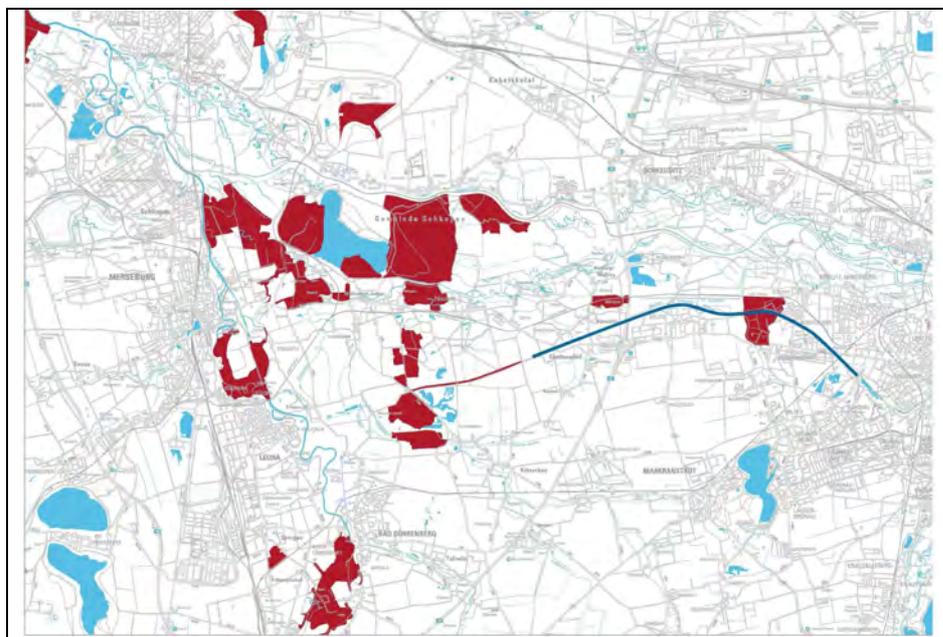


Abbildung 31 Geplante Naturschutzgebiete im Kerngebiet

Naturdenkmäler (ND) sind rechtsverbindlich festgesetzte Einzelschöpfungen der Natur (Felsen, geologische Aufschlüsse, Quellen, Einzelbäume u. a.) und in der Regel nicht ersetzbar. Ihr besonderer Schutzstatus resultiert aus wissenschaftlichen, naturgeschichtlichen oder landeskundlichen Gründen oder ist gekennzeichnet von Seltenheit, Eigenart und Schönheit. Alle Handlungen, die zu Zerstörung, Beschädigung oder Veränderung führen, sind verboten. Flächenhafte Naturdenkmale (ND, flächenhaft) unterscheiden sich von punktuellen Naturdenkmale in ihrer flächenhafter Ausdehnung von bis zu 5 ha.

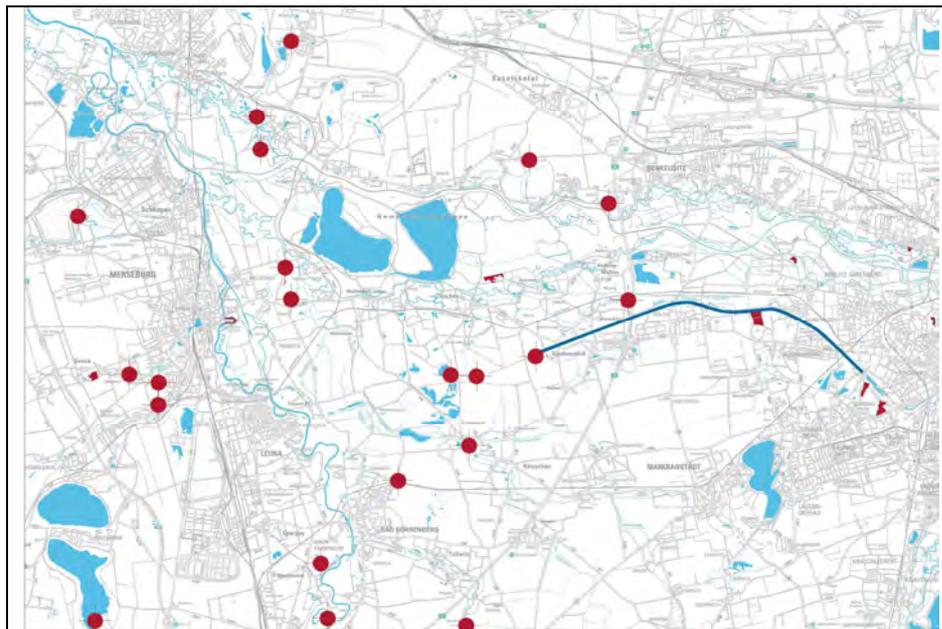


Abbildung 32 Bestehende Naturdenkmale im Kerngebiet

Bereiche, in denen Eingriffe nur unter bestimmten Umständen erlaubt sind (kartografisch orange dargestellt)

Natura 2000-Gebiete sind ein EU-weites Netz von Schutzgebieten zum Erhalt der in der EU gefährdeten Lebensräume und Arten, bestehend aus den Schutzgebieten der *Vogelschutz-Richtlinie (EU-SPA)* und den Schutzgebieten der *Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (FFH)*. Der Erhaltungszustand der dort geschützten Arten und Lebensräume, für die eine nationale Verantwortung besteht, darf sich nicht verschlechtern. Ziel ist es, die biologische Vielfalt (Biodiversität) in Europa nachhaltig zu bewahren und zu entwickeln. Unter dieser Maßgabe können und sollen wirtschaftliche und soziale Belange darin Berücksichtigung finden. Dies kann bei ungünstigem Erhaltungs- oder Entwicklungszustand darin befindlicher Arten und Lebensgemeinschaften der Bedeutung eines Naturschutzgebietes gleichkommen. Bei günstigem Erhaltungs- oder Entwicklungszustand lassen die NATURA 2000-Gebiete in der Regel mehr Spielraum in Bezug auf potenzielle Eingriffe zu.

Für alle FFH-Gebiete müssen Maßnahmen festgelegt werden, um deren natürliche Lebensräume und die Populationen wild lebender Tiere und Pflanzen in einem günstigen Erhaltungszustand zu bewahren oder wiederherzustellen. Sämtliche Maßnahmen werden in Managementplänen zusammengefasst.

Das Kerngebiet wird insbesondere geprägt von zwei flächenintensiven Schutzgebieten der EU-SPA: „Saale-Elster-Aue südlich Halle“ mit 4.760 ha (Sachsen-Anhalt) und „Leipziger Auwald“ mit 4.952 ha (Sachsen) sowie darüber hinaus von mehreren FFH-Gebieten mit 3.863 ha (5 Gebiete Sachsen) und 2.400 ha (7 Gebiete Sachsen-Anhalt), wobei sich diese Schutzgebiete mit den EU-SPA überlagern.

Die Managementpläne der FFH-Gebiete Nr. 141 „Saale-Elster-Luppe-Aue zwischen Merseburg und Halle“ und Nr. 143 „Elster-Luppe-Aue“ befinden sich noch in Arbeit. Wasserseitig kann bereits jetzt ausgesagt werden, dass aus naturschutzfachlicher Sicht in Nr. 141 keine ökologisch definierten Mindestwassermengen festgelegt werden, d. h. hier die Vorgaben der dort geltenden Hochwasserschutzmaßnahmen maßgebend sind. Bezüglich Nr. 143 gibt es jedoch die Auflage, dass alle Hochwasserspitzen der Weißen Elster in die südlich davon gelegenen Auewäldbereiche abgeführt werden müssen, da dieses für dessen günstigen Erhaltungszustand von existentieller Bedeutung ist¹⁵.

Aussagen zu Nutzungsrestriktionen befinden sich danach ebenfalls in Arbeit und können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.

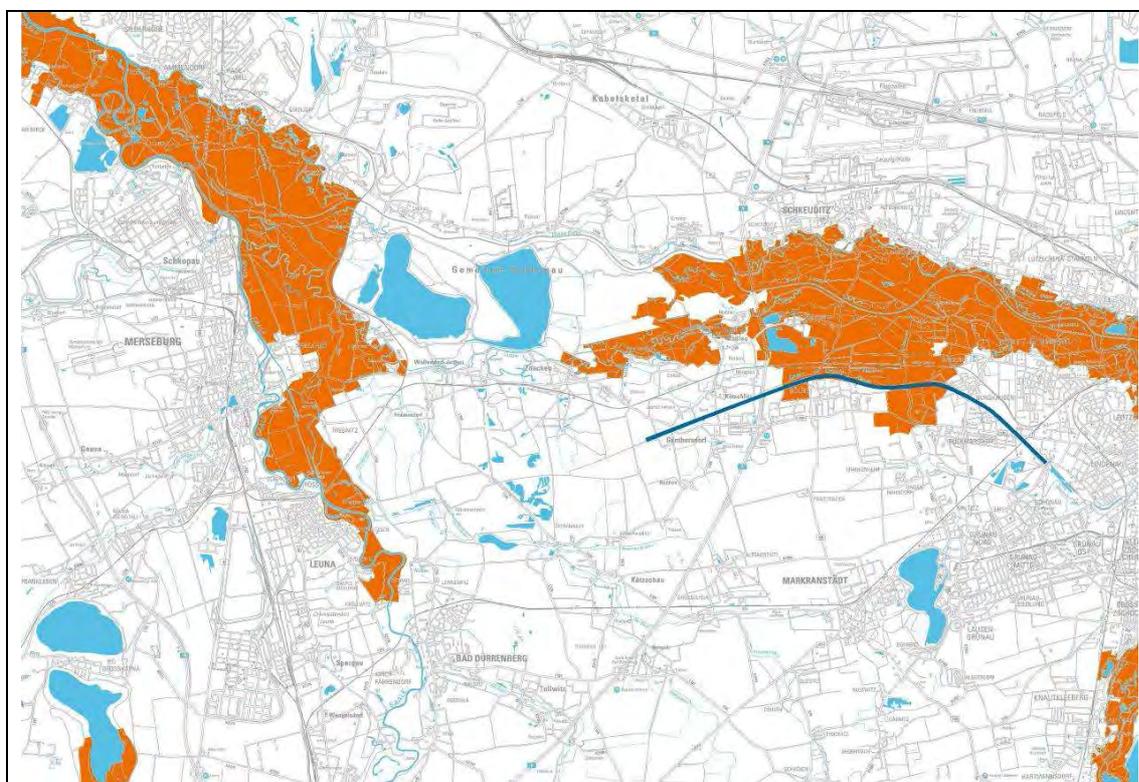


Abbildung 33 Europäische Vogelschutzgebiete (EU-SPA) im Kerngebiet (in wesentlicher Überlagerung mit den FFH-Gebieten)

¹⁵ Büro RANA, Herr Meyer am 07.03.2011

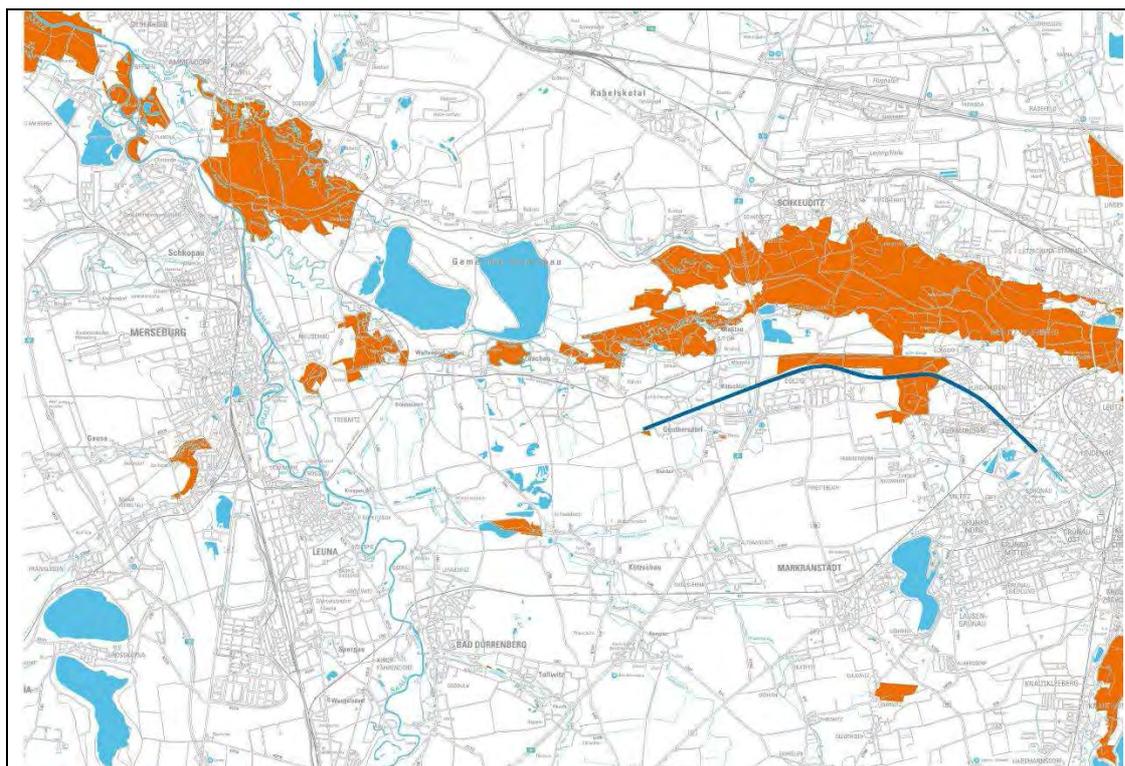


Abbildung 34 Europäische FFH-Schutzgebiete im Kerngebiet (in wesentlicher Überlagerung mit den EU-SPA-Gebieten)

Geschützte Landschaftsbestandteile (LB) und geschützte Parks bestehen in der Regel aus kleinräumigen, überschaubaren Strukturen (Allee, Baumreihe, Hecke, Feldgehölz, Wäldchen Park, Streuobstwiese, Wasserfläche, Wasserlauf, besonderes Pflanzenvorkommen oder Rast- und Durchzugsgebiet von Tieren o. a.). Sie dienen der Erhaltung, Entwicklung oder Wiederherstellung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts, der Belebung, Gliederung oder Pflege des Orts- und Landschaftsbildes, der Abwehr schädlicher Einwirkungen oder wegen ihrer Bedeutung als Lebensstätten bestimmter wild lebender Tier- und Pflanzenarten.

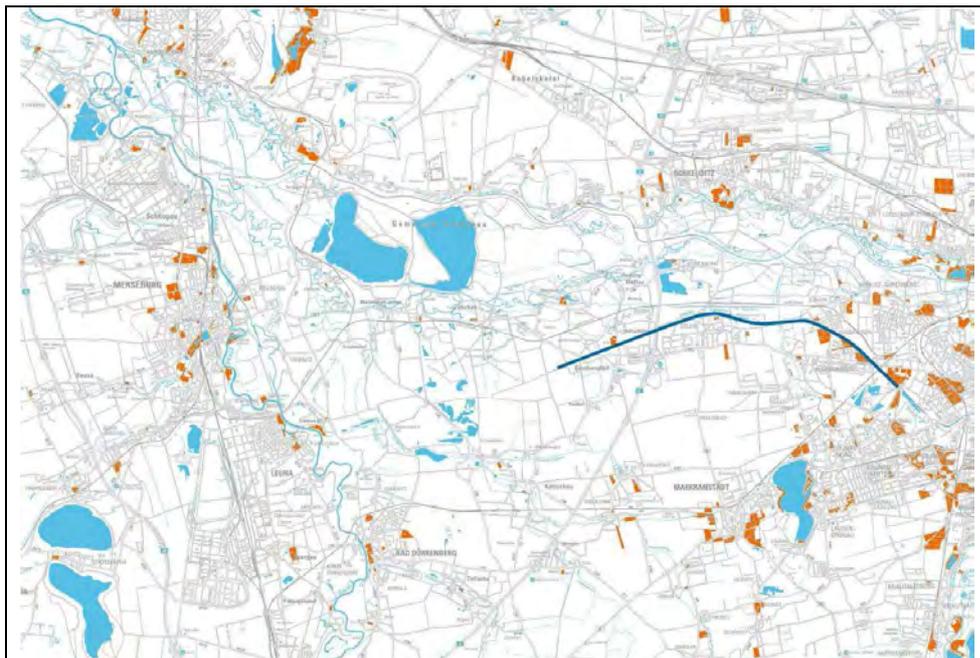


Abbildung 35 Bestehende geschützte Landschaftsbestandteile im Kerngebiet

Besonders geschützte Biotope sind bestimmte Teile von Natur und Landschaft, die eine besondere Bedeutung als „Biotop“ haben¹⁶. Im Kerngebiet sind das insbesondere natürliche und naturnahe fließende und stehende Gewässer einschließlich ihrer Ufer und Verlandungsbereiche, Altarme, regelmäßig überschwemmte Bereiche, Sümpfe, Röhrichte, Großseggenriede, Nasswiesen, Quellen, Binnenlandsalzstellen, Lehm- und Lößwände, Trockenrasen, Wälder und Gebüsche trockenwarmer Standorte sowie Bruch-, Sumpf- und Auwälder. Für Sachsen-Anhalt (§ 22 NatSchG LSA) sind dieses zusätzlich u. a. auch temporäre Flutrinnen in Überschwemmungsgebieten und Auen, hochstaudenreiche Nasswiesen, planar-kolline Frischwiesen, Halbtrockenrasen, aufgelassene Steinbrüche, Streuobstwiesen, Hecken und Feldgehölze außerhalb erwerbsgärtnerisch genutzter Flächen sowie Reihen von Kopfbäumen. In den jeweiligen Naturschutzbehörden wird ein Kataster über diese Biotope geführt. Ihr Schutzstatus besteht jedoch unabhängig von ihrer katastermäßigen Registrierung, sondern allein durch ihr Vorhandensein. Da diese zumeist Punkt- und Linienelemente sich in der Regel in vor- und nachstehenden Schutzgebieten des Naturschutzrechts befinden, erfolgt hier keine gesonderte Darstellung.

Die Möglichkeit einer Ersetzbarkeit besonders geschützter Biotope ist, im Gegensatz zu Naturdenkmälern, tendenziell eher gegeben. Von den ihnen aufliegenden Verboten kann mittels einer Befreiung vom Verbot eines Eingriffes abgerückt werden. Die Beeinträchtigungen müssen in jedem Falle ausgeglichen werden.

¹⁶ § 30 BNatSchG

Bereiche, in denen im Allgemeinen mit geringen Auflagen Eingriffe durchgeführt werden können (kartografisch gelb dargestellt)

Landschaftsschutzgebiete (LSG) sind Schutzgebiete mit in der Regel nur geringen Auflagen für die land- oder forstwirtschaftliche Bodennutzung. Eine nachhaltige Nutzung von Naturgütern, aufgrund ihrer Bedeutung für die Erholung geschützt, verbietet alle Handlungen, die den Charakter des Gebietes verändern. Der Umbruch einer Wiese zur Gewinnung von Ackerland kann untersagt werden, wenn das Gebiet von Grünland geprägt ist. Die Regelungen zur Bebauung in der freien Landschaft (im Außenbereich) sind in Landschaftsschutzgebieten nochmals verschärft. In der Regel ist hier eine Neubebauung prinzipiell verboten. Im Einzelnen befinden sich im Kerngebiet die verordneten LSG Nr. 34 „Saale“ (36.754 ha/teilweise), 45 „Elster-Luppe-Aue“ (4.308 ha/vollständig), 48 „Kiesgruben Wallendorf-Schladebach“ (1.708 ha/vollständig), 62 „Floßgraben“ (227 ha/teilweise), 67 „Lauchgrund“ (335 ha/fast vollständig), 79 „Geiselaue“ (165ha/vollständig) in Sachsen-Anhalt sowie Nr. I 28 „Nördliche Rietzschke“ (119 ha/vollständig), I 40 „Elsteraue“ (3.166 ha/vollständig) und I 10 „Leipziger Auwald“ (5.897 ha/überwiegend) in Sachsen.

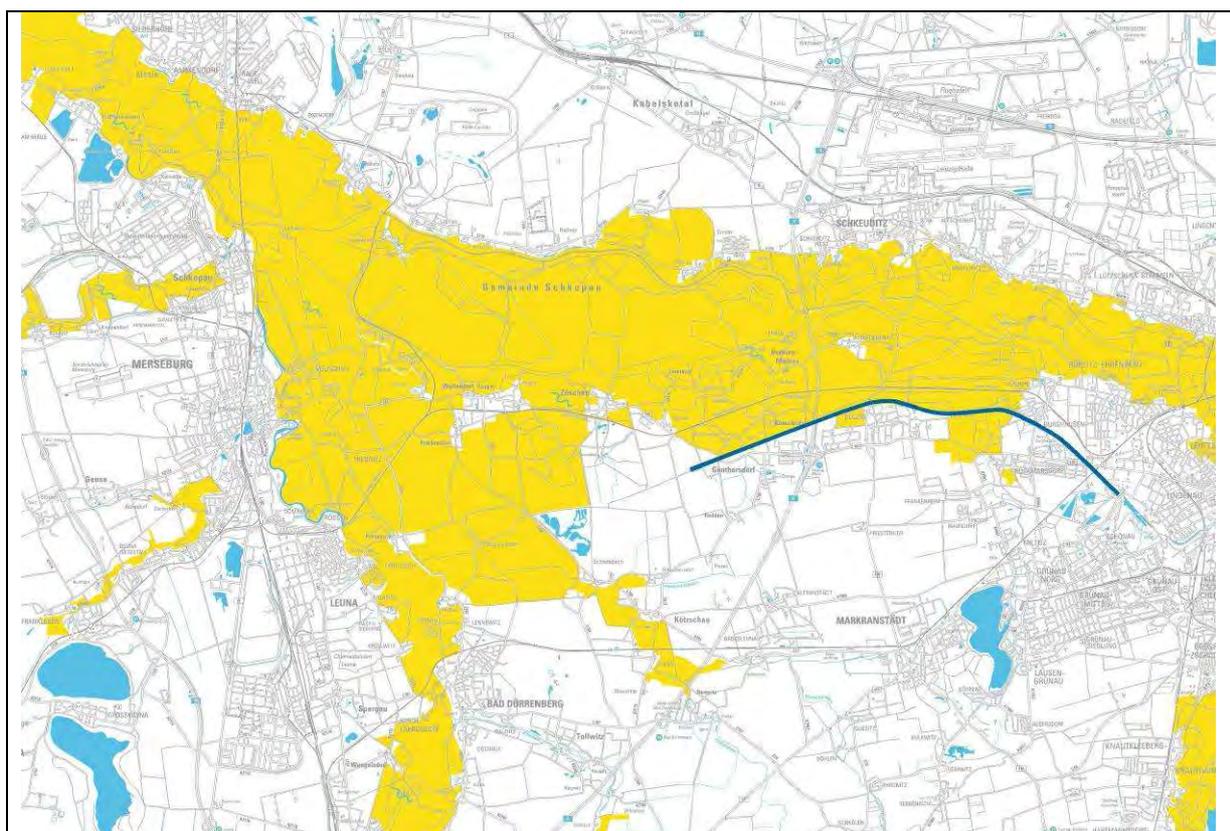


Abbildung 36 Bestehende Landschaftsschutzgebiete im Kerngebiet

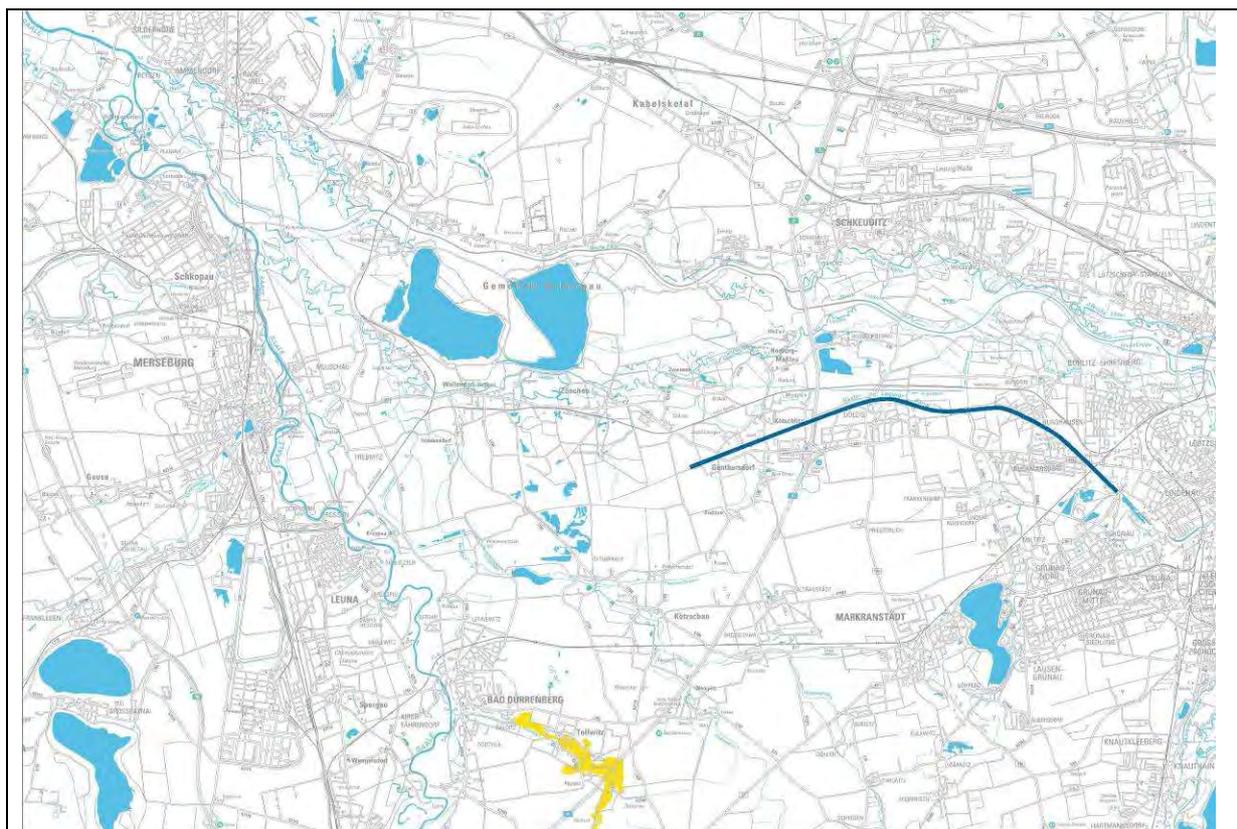


Abbildung 37 Geplante Landschaftsschutzgebiete im Kerngebiet

3.5.3 Restriktionen des Wasserrechts bzw. der Raumordnung

Trinkwasserschutzgebiete: Die Schnittmenge hieraus resultierender Restriktionen gegenüber einer Erholungskonzeption ist vernachlässigbar gering. Der besondere Schutz von Trinkwasserschutzgebieten zielt insbesondere darauf, die Grundwasserneubildung in diesen Flächen zu sichern und den Eintrag grundwasserverunreinigender Stoffe grundsätzlich auszuschließen.

Überschwemmungsgebiete: Restriktionen, die sich aus der Festsetzung von Überschwemmungsgebieten ergeben, wirken sich im Wesentlichen auf eine zeitliche Unterbrechung der Erholungsnutzung des Raumes aus (zeitweise Nichtnutzbarkeit von Wanderwegen etc.).



Abbildung 38 Überschwemmungsgebiete

Vorranggebiete für Hochwasserschutz:

Im Folgenden werden das Kerngebiet und darüber hinaus auch die Tourismusregion näher beleuchtet.

Der Landesentwicklungsplan (LEP) 2010 des Landes Sachsen-Anhalt (LSA) vom 14.12.2010¹⁷ rechnet in seinem raumordnerischen Ziel Z 123 die Überschwemmungsbereiche u. a. von Saale und Weißer Elster zu den Vorranggebieten für Hochwasserschutz.

Die regionale Untersetzung des LEP ist durch den Regionalen Entwicklungsplan (REP, hier: für die Planungsregion Halle)¹⁸ geregelt. Dieser legt im Grundsatz G 4.3.8 fest, dass für den Hochwasserschutz alle Möglichkeiten zur Förderung des natürlichen Wasserrückhaltes durch Deichrückverlegung zur Wiedergewinnung von Überschwemmungsgebieten durch Entsiegelung, Versickerung, Renaturierung und standortgerechte Land- und Forstbewirtschaftung zu nutzen sowie vorhandene natürliche Überschwemmungsgebiete für den Hochwasserabfluss und als Retentionsgebiete freizuhalten sind.

¹⁷ GVBl. LSA Nr. 6/2011, ausgegeben am 11.03.2011

¹⁸ Regionaler Entwicklungsplan für die Planungsregion Halle, genehmigt durch die oberste Landesplanungsbehörde mit Bescheiden vom 20.07.2010, 04.10.2010 und 18.11.2010

Vorranggebiete für Hochwasserschutz stellen eine raumordnerische Festlegung dar, die dem Freiraumschutz dient und für die Umwelt positive Effekte erzielt bzw. in den Überschwemmungsgebieten negative Umweltauswirkungen verhindern soll.

Unter Punkt 5.3.4.1. Z steht: Vorranggebiete für den Hochwasserschutz sind zur Erhaltung der Flussniederungen für den Hochwasserrückhalt und den Hochwasserabfluss sowie zur Vermeidung von nachteiligen Veränderungen der Flächennutzung, die die Hochwasserentstehung begünstigen und beschleunigen, vorgesehen. Diese Gebiete sind zugleich in ihrer bedeutenden Funktion für Natur und Landschaft und als Teil des ökologischen Verbundsystems zu erhalten. (LEP LSA 3.3.3.) Weiter heißt es, dass die festgelegten Vorranggebiete von Neubebauung freizuhalten sind. Im Betrachtungsraum sind folgende Gebiete festgelegt: die Flächen zwischen den Uferlinien der Gewässer und Hochwasserdeiche oder den Hochufern sowie die Ausuferungs- und Retentionsflächen der Fließgewässer Geisel, Laucha, Reide, Rippach, Saale, Unstrut und Weiße Elster.

Weiter heißt es unter Punkt 5.3.4.4. Z: Vorranggebiete für Hochwasserschutz haben neben der ökologischen Bedeutung ihre wesentliche Funktion im Rahmen der Abflussverzögerung bzw. als Aufnahmefläche von Hochwässern.

In der Planungsregion Halle werden folgende, oben aufgeführte, festgelegte Vorranggebiete für Hochwasserschutz in der zeichnerischen Darstellung präzisiert:

II. Saale (Mansfeld-Südharz, Saalekreis, Halle, Burgenlandkreis)

Erhalt bzw. wo erforderlich, Wiederherstellung des naturnahen Oberflächengewässersysteme sowie der Nass- und Feuchtgebiete. Die abflussverzögernde Wirkung von Auenwäldern sowie der Tal- und Auenbereiche sind zu erhalten bzw. zu entwickeln, um so zu einem ausgeglichenen Wasserhaushalt beizutragen. Überschwemmungsgebiete sollen erhalten oder nach Möglichkeit wieder gewonnen sowie der Hochwasserabfluss geregelt werden.

Gleichzeitig sind die Sicherung der Vielzahl naturschutzrechtlich wertvoller Biotope, wie z. B. feuchte Hochstaudenfluren, Weich- und Hartholzauenwälder und der nachhaltige Schutz von Lebensräumen für vom Aussterben bedrohte Tier- und Pflanzenarten im Auenbereich sicher zu stellen.

III. Weiße Elster (Halle, Saalekreis, Burgenlandkreis)

Die abflussverzögernde Wirkung, insbesondere vorhandener Auenwälder und Auenbereiche ist zu erhalten und soll so zu einem ausgeglichenen Wasserhaushalt beitragen. Überschwemmungsgebiete sollen erhalten oder nach Möglichkeit wieder gewonnen und der Hochwasserabfluss soll geregelt werden.

Darüber hinaus sind die Sicherung der Vielzahl naturschutzrechtlich wertvoller Biotope und der nachhaltige Schutz von Lebensräumen für vom Aussterben bedrohte Tier- und Pflanzenarten im Auenbereich und den angrenzenden Hangbereichen zu ermöglichen. Naturnahe Oberflächengewässersysteme, Nass- und Feuchtgebiete sollen erhalten und, wo erforderlich, in einen naturnahen Zustand gebracht werden.

VI. Kabelske, VIII. Luppe sowie die neue Trasse der Laucha im Bereich der Hochhalde Schkopau (in Planung).

Mit der Festschreibung von Vorranggebieten für Hochwasserschutz werden an den genannten Flüssen

- siedlungsfreie Überschwemmungsgebiete sichergestellt,
- die Errichtung von Neubauten für gewerbliche und Wohnzwecke ausgeschlossen (andere Bauwerke wie z. B. Brücken, Leitungen bedürfen der Genehmigung der Wasserbehörde),
- die Voraussetzungen für die Rückgewinnung von Überflutungsräumen und die Renaturierung der Fließgewässer geschaffen,
- die Regulationsfähigkeit des Bodens für den Wasserhaushalt erhalten und verbessert sowie
- nicht standortgerechte Bebauungen und Bodennutzungen, Flächenversiegelungen und Bodenverdichtungen minimiert, um so die Versickerung des Niederschlags- und Oberflächenwassers zu gewährleisten.

Darüber hinaus sollen Maßnahmen, die zur Beeinträchtigung ihrer Funktion führen, wie Flächenversiegelungen, Erdaufschüttungen oder bergbauliche Tätigkeiten vermieden werden. Darüber hinaus wird die derzeit im Rahmen der Stilllegung der Hochhalde Schkopau in der Planung befindliche neue Trasse der Laucha, beginnend von der Ortslage Bündorf bis zur Ortslage Merseburg (Elisabethhöhe, Einmündung Werthsgraben) aufgenommen. Damit wird vorbehaltlich der Ergebnisse der projektbezogenen Prüfverfahren zur Lauchaumverlegung der Bereich der neuen Laucha einschließlich der geplanten Uferbereiche als Vorranggebiet für Hochwasserschutz raumordnerisch gesichert.

Neben einer umweltgerechten Stilllegung und Rekultivierung der Hochhalde Schkopau sollen damit auch die Ziele der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie erreicht und die Qualität des ökologischen Verbundsystems verbessert werden.

Weiterhin sind die Vorranggebiete für Hochwasserschutz zugleich in ihrer bedeutenden Funktion für Natur und Landschaft zu erhalten und die darin bestehenden naturschutzrechtlich fixierten Gebiete in ihrem Bestand zu sichern.

Nach Aussagen des Landesbetriebes für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft Sachsen-Anhalt sind entlang der Saale in absehbarer Zeit keine Veränderungen im Hochwasserregime geplant. Vorhandene Deiche und Retentionsräume sind zu erhalten und dürfen nicht verändert werden.

III Weiße Elster

FFH0155 „Weiße Elster nordöstlich Zeitz“.

Die Elster-Luppe-Aue stellt eine großräumige Tiefenwasserentlastungszone dar. Durch die bergmännische Beseitigung von Stauhohizonten wird sich dieser Effekt noch verstärken. Damit ist eine Versalzung der oberen Grundwasserleiter und der mit ihnen z. T. in Verbindung stehenden Oberflächengewässer möglich, was zu ökologischen und wasserwirtschaftlichen Beeinträchtigungen führen könnte.

Im Landesentwicklungsplan 2010 des Landes Sachsen-Anhalt (14.12.2010) ist die Elster-Luppe-Aue ein Vorranggebiet für Natur und Landschaft. Ziel ist der Erhalt der großflächigen Teilbereiche der naturnahen Auenlandschaft mit Fließ- und Stillgewässern, Wiesen, Sümpfen, Auenwäldern und Gehölzen zum Schutz der typischen Tier- und Pflanzenwelt sowie der Schutz der vielfältigen auentypischen Lebensgemeinschaften, einschließlich der Alters- und Zerfallsphasen der Wälder und die Sicherung von störungsarmen Habitaten für Brut-, Rast- und Zugvögel, auch im Bereich der großen Wasserflächen ehemaliger Tagebaue.

Der Regionale Entwicklungsplan für die Region Halle untergliedert die Vorranggebiete für Natur und Landschaft wie folgt:

XXIX. Saale- Elsteraue (Halle, Saalekreis)

Sicherung einer Vielzahl wertvoller Biotope, wie z. B. feuchte Hochstaudenfluren, Weich- und Hartholzauenwälder und nachhaltiger Schutz von Lebensräumen für vom Aussterben bedrohte Tier- und Pflanzenarten im Auenbereich. Naturnahe Oberflächengewässersysteme, Nass- und Feuchtgebiete sollen erhalten und wo erforderlich, in einen naturnahen Zustand gebracht werden. Die abflussverzögernde Wirkung insbesondere vorhandener Auenwälder sowie der Tal- und Auenbereiche ist zu erhalten und soll so zu einem ausgeglichenen Wasserhaushalt beitragen. Überschwemmungsgebiete sollen erhalten oder nach Möglichkeit wieder gewonnen werden. In einzelnen Teilbereichen sollen geeignete Erholungsformen unter Berücksichtigung der jeweiligen Schutzzwecke angestrebt sowie Maßnahmen zur verträglichen stadtnahen Erholung ermöglicht werden.

XXX. Merseburg-Ost – Innenkippe und Tagebaurestloch 1B (Saalekreis)

Schutz einer durch bergbauliche Tätigkeiten entstandenen arten- und strukturreichen Landschaft, mit einer Vielzahl ökologisch wertvoller Biotope. Erhaltung bzw. Weiterentwicklung von Landschaftsbestandteilen mit hohem Natur- und Bildungswert.

Der Raßnitzer See ist an seiner Südseite Eigentum des Naturschutzbund Deutschland e. V. (NABU). Dieser Bereich ist von anthropogenen Eingriffen ausgenommen.

XXXII. Elster-Luppe-Aue (Saalekreis)

Neben dem Erhalt der auetypischen Lebensräume für eine Vielzahl von Tier und Pflanzenarten stellt dieser Auebereich einen wertvollen Kernbereich im überregionalen Verbundsystem Auelandschaft zwischen Halle und Leipzig dar. Überschwemmungsgebiete sollen erhalten oder nach Möglichkeit wieder gewonnen werden. Schutz bedeutsamer Brut- und Rastgebiete einer Vielzahl von Vogelarten.

XXXVI. Wiesen und Kiesgrube bei Schladebach (Saalekreis)

Sicherung vorhandener natürlicher und teilweise aus bergbaulicher Tätigkeit hervorgegangener Bodenstrukturen einschließlich der sich hier entwickelnden Lebensräume einer Vielzahl von Tier- und Pflanzenarten.

Vorbehaltsgebiete für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems ergänzen die Vorranggebiete für Natur und Landschaft und wurden aus den im LEP LSA festgelegten Vorbehaltsgebieten für die Planungsregion Halle entwickelt. Folgende Vorbehaltsgebiete für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems werden festgelegt:

- 5. Saaletal und Nebentäler (Saalekreis, Mansfeld-Südharz, Halle, Burgenlandkreis)
- 12. Osendorfer See (Halle); 13. Auengebiet an Elster und Luppe (Halle, Saalekreis)
- 14. Untere Geiselniederung (Saalekreis); 15. Geiseltal (Saalekreis)
- 22. Teilgebiete des Unstrut-Triaslandes (Burgenlandkreis)

Vorranggebiete für Rohstoffgewinnung sind um Profen, Amsdorf, Solfeld Holleben, Teutschenthal und Bad Lauchstädt ausgewiesen sowie mit der XIII. Kiessandlagerstätte Merseburg B 91 Südfeld (Saalekreis); XIV. Kiessandlagerstätte Merseburg-Ost (Saalekreis); XV. Kiessandlagerstätte Schladebach (Saalekreis); XVI. Kiessandlagerstätte Tollwitz (Saalekreis) und XVII. Tonlagerstätte Roßbach (Saalekreis) sowie der Kieslagerstätte Wallendorf im Gebiet vorhanden.

Zwischen Raßnitz und Gröbers ist ein Eignungsgebiet für Windenergie (EG 3) dargestellt.

Die Hochwasserschutzanlagen entlang der Weißen Elster zwischen Leipzig und Halle wurden in den letzten Jahren ertüchtigt. Nach Aussagen des Landesbetriebes für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft Sachsen-Anhalt sind diese Anlagen inkl. der bestehenden Deiche und Retentionsflächen zu erhalten und dürfen nicht verändert werden. Es besteht keine Notwendigkeit, neue Retentionsräume auszuweisen.

Das Vogelschutzgebiet SPA 4693-451 „Leipziger Auwald“ (nördliche und südliche Elsteraue) ist größtenteils durch das LSG „Leipziger Auwald“ abgedeckt. Unter anderem heißt es hier, zwingende Gründe des öffentlichen Interesses sind zu beachten, vor allem der Hochwasserschutz.

Das Leitbild aus dem Landschaftsrahmenplan für die Region Leipzig-West Sachsen sieht für die Sandlöss-Ackerebenen-Landschaften vor, die offene Ackerlandschaft u. a. durch Revitalisierung des Fließgewässernetzes zu beleben; den Grünlandanteil auf ackerbaulich genutzten Endmoränenkuppen zu erhöhen und ggf. maßvoll Einzelgehölze und Gebüschgruppen einzustreuen sowie bestehende Wälder zu erweitern und kleine Waldstücke neu anzulegen. Das Leitbild für die Auenlandschaften sieht u. a. vor, die Möglichkeiten der Wiedervernässung des Leipziger Auwaldes auszuschöpfen.

Das Wassertouristische Nutzungskonzept (Februar 2007, bgmr) konstatiert unter Hydrologische Situation der Gesamtaue/Entwicklungspotenziale:

Durch den Ausbau der Hochwasserschutzsysteme wurden die Überflutungen episodisch (letztmalig 1954) und blieben schließlich ganz aus. Fließgewässer wurden dem System entkoppelt und dienen der Wasserabführung. Für die Nordwestaue bewirkten die Maßnahmen zur Luppe-Regulierung (Neue Luppe) massivste Veränderungen, durch die tiefer liegende Sohle der Neuen Luppe entgegen der natürlichen Fließgewässer. In der Aue findet man überwiegend künstliche oder künstlich veränderte Abflussbahnen, die zur Austrocknung der Aue beitragen und belastetes Wasser abführen.

Sowohl der Hochwasserschutz als auch der Siedlungswasserhaushalt in der Region basieren wesentlich auf einem regulierten, d. h. nivellierten Abfluss der Hauptfließgewässer Weiße Elster, Pleiße und Luppe. Abschließend heißt es: Solange keine ganzheitlich alternativen Konzepte zum Hochwasserschutz und für den Siedlungswasserhaushalt entwickelt sind, sind auch die Potenziale für eine autotypische Fließgewässerentwicklung mit entsprechender Gewässerdynamik gering.

3.6 Kulturräumliche Situation

Das Kerngebiet ist reich an Bau- und Kulturdenkmalen, Bodendenkmalen sowie archäologischen Fundstellen, die einen wichtigen Teil des kulturellen Erbes darstellen. Die bekannten sowie die obertägig sichtbaren Bodendenkmale sind auf einer Karte „Übersichtsplan der bekannten archäologischen Bodendenkmale vom Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie des Landes Sachsen-Anhalt (2011)“, grob markiert. Dort wird die Vielzahl an Bodendenkmalen deutlich.

Im Bereich des Kerngebietes befinden sich gemäß § 2 DenkmSchG LSA und § 2 SächsDSchG zahlreiche Kulturdenkmale. Zu den archäologischen Kulturdenkmalen zählen beispielsweise verschiedene Siedlungen, Brandgräberfelder, Körpergräberfelder, Grabhügel, Münzfundplätze, Wasserwirtschaftsanlagen, Hortfunde, Steine, Steinkreuze, Kultanlagen aus verschiedenen Zeitschichten, vorgeschichtliche, mittelalterliche und neuzeitliche Landwehre, verschiedene vorgeschichtliche und mittelalterliche Tiergräber, Produktionsstätten aus der Vorgeschichte bzw. der Römischen Kaiserzeit, verschiedene Altwege und Altstraßen, vorgeschichtliche Kreisgrabenanlagen, verschiedene vorgeschichtliche und mittelalterliche Fluren, vorgeschichtliche Grabenwerke sowie verschiedene vorgeschichtliche und mittelalterliche Bergwerkanlagen. Im Projektgebiet sind zahlreiche ur- und frühgeschichtliche Kulturdenkmale bekannt. Jedoch ist erst ein kleiner Teil der tatsächlich existierenden Fundstellen bekannt. So haben die Tagebaugebiete gezeigt, dass ca. 80 % der tatsächlich vorhandenen Bodendenkmale noch unentdeckt im Boden verborgen liegen. Nur wenige treten durch oberflächlich erkennbare Elemente, wie Steinsetzungen, Geländedepression bzw. -erhöhung in Erscheinung.

Zu den Bau- und Kunstdenkmalen gibt es keine kartografische Übersicht. Beim Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie LSA liegen Listen vor. Bei den Bau- und Kunstdenkmalen handelt es sich um Einzeldenkmale, wie z. B. Kirchen, Scheunen, Schlösser, Gutshöfe, Mühlen, Toranlagen, Kriegerdenkmale, Wassertürme, Brücken etc. sowie Denkmalbereiche, wie z. B. Ortskerne, Straßenzüge, Anger, Ensembles etc, die das Landschaftsbild prägen und bereichern.

Die Rahmenbedingungen für die Entwicklung von kulturellen Angeboten sind traditionsbewusst und zukunftsorientiert zu gestalten. Es gilt dabei, das reiche Kulturerbe zu pflegen, vielfältige und qualitativ hochwertige Kulturangebote zu fördern und künstlerische Innovationen als Beiträge zur Entwicklung der Gesellschaft zu ermöglichen (Landesentwicklungsplan LSA).

Gemäß den Denkmalschutzgesetzen der Länder Sachsen und Sachsen-Anhalt ist es Aufgabe, Kulturdenkmale als Quellen und Zeugnisse menschlicher Geschichte und prägende Bestandteile der Kulturlandschaft zu schützen, zu pflegen und auf die Abwendung von Gefährdungen hinzuwirken, sowie diese zu erfassen und wissenschaftlich zu erforschen. Die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege sind bei allen öffentlichen Planungen und Maßnahmen angemessen zu berücksichtigen. Kulturdenkmale sollen im Rahmen des Möglichen und Zumutbaren der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

3.6.1 Kulturlandschaftselemente

Im Folgenden werden die Elemente überregionaler, regionaler und lokaler Bedeutung im Kerngebiet und im Touristischen Umfeld betrachtet. Relevante Einzelelemente sind in der Tabelle „Ausgewählte Touristische Ziele im Kerngebiet und im touristischen Umfeld“ im Anhang gelistet.

Zu den Kulturlandschaftselementen gehören neben den Bau-, Kunst- und Bodendenkmalen auch Bach- und Flussläufe (wie z. B. der Floßgraben), alte Triften und Wege – was hier jedoch nicht im Einzelnen aufgeführt werden soll. Nachfolgend wird vor allem auf die Bau- und Bodendenkmale eingegangen.

Im Regionalen Entwicklungsplan Halle werden als regional bedeutsame Standorte für Kultur und Denkmalpflege in der Planungsregion Halle unter anderem festgelegt (nachfolgend die Auflistung der Bereiche, die sich im Kerngebiet und Touristischen Umfeld der Studie befinden):

- Orte und Objekte der „Straße der Romanik“ (MSH, SK, HAL; BLK);
- Orte und Objekte der „Straße der Braunkohle“ (HAL, SK, BLK);
- Orte und Objekte der „Weinstraße Saale-Unstrut“ (BLK, MSH, SK);
- Orte und Objekte der „Gartenträume“ (HAL,MSH,SK, BLK);
- Orte und Objekte der „Himmelswege“ (SK, BLK);
- Stadt Halle mit ihrem historischen Altstadt kern, einschließlich Franckesche Stiftungen (HAL);
- Burganlage und Stadtkern der Stadt Wettin (SK);
- Historisches Zentrum mit Kuranlage, Gradierwerk, Borlachturm, Salinegelände und Schinkelkirche Bad Dürrenberg (SK);
- Stadt Weißenfels mit historischer Altstadt und Schloss Neu-Augustusburg (BLK);
- Stadt Lützen mit Gustav-Adolf-Gedenkstätte und historischer Innenstadt (BLK);
- Geschichtslandschaft Napoleonische Befreiungskriege Großgörschen und Umland (BLK);

- Dorfanlage Dehlitz mit Gutshof, Herrenhaus, Kirche und Landschaftspark nebst mittelalterlichen Wallanlagen der Umgebung (Wüstung Treben) (BLK).

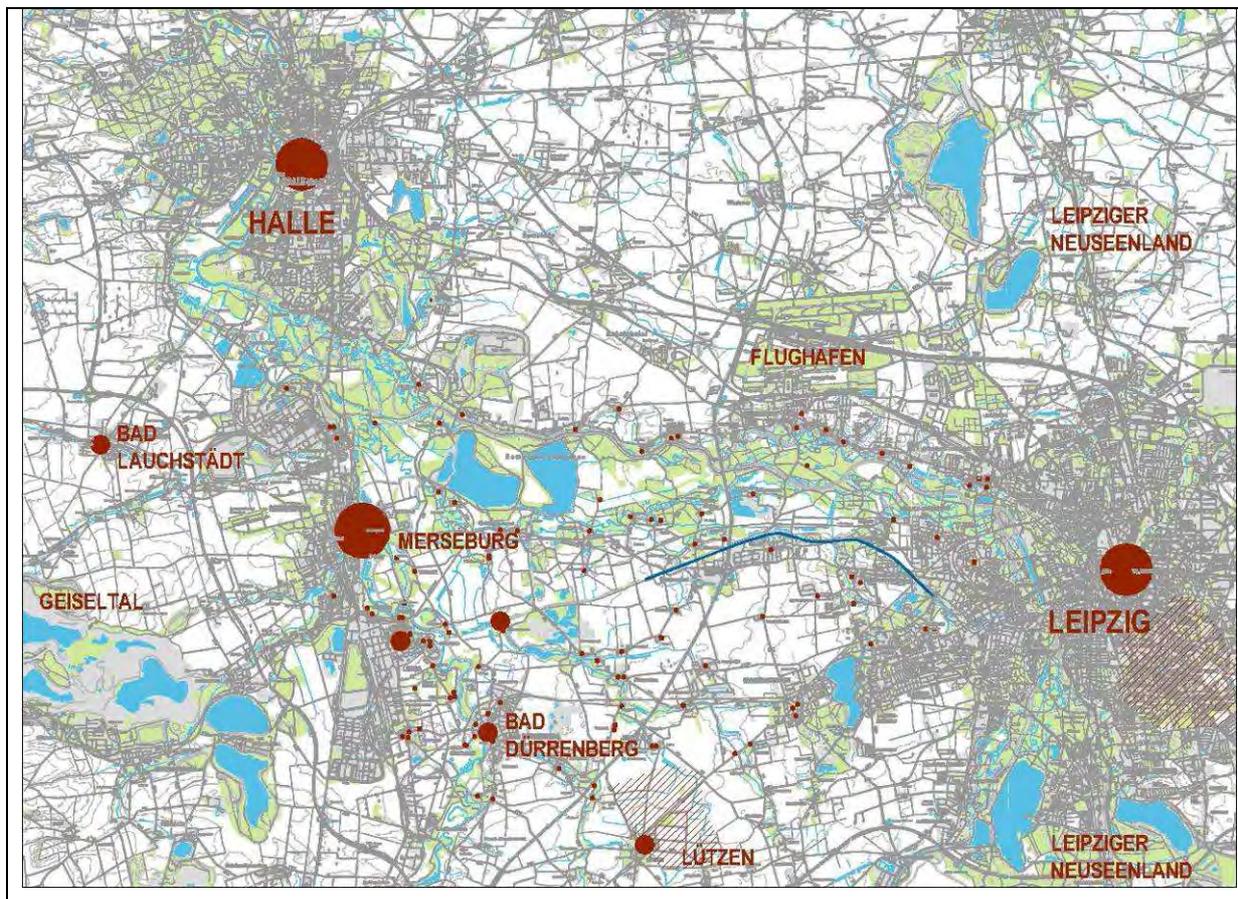


Abbildung 39 Bündelung von Kulturdenkmalen im Betrachtungsraum
(je größer die Darstellung, desto bedeutender der Denkmalwert und seine Bedeutung)

Elemente überregionaler Bedeutung befinden sich in der:

- Bach-Stadt Leipzig mit beispielsweise dem Völkerschlachtdenkmal, Altem Rathaus, Alter Handelsbörse, Gewandhaus, Oper, dem größten Kopfbahnhof Europas, Thomaskirche, Leipziger Messe, Grassimuseum, Passagen, Museum der bildenden Künste, Panometer mit Ausstellungen, Zentralstadion im Stadtforum, Moritzbastei, Auerbachs Keller, Zoo, Deutscher Bücherei.
- Händlerstadt Halle mit seiner 5-Türme-Silhouette aus Hausmannstürmen, Blauen Türmen und Rotem Turm, Dom, Oper, neues theater, Burg Giebichenstein, Franckeschen Stiftungen, Landeskunstmuseum Moritzburg, Technisches Halloren- und Salinemuseum, Händlerhaus, Steintor, Bergzoo, Stadtgottesacker, Landesmuseum für Vorgeschichte.

- Dom- und Hochschulstadt Merseburg mit beispielsweise Dom *St. Johannes der Täufer und Laurentius* mit Domschatz und Ladegastorgel, den Merseburger Zaubersprüchen, Schloss mit Schlossgarten (Gartenträume), Ständehaus, Neumarktkirche, Willi-Sitte-Galerie, Luftfahrt- und Technikmuseum (AIR Park), Chemiemuseum.

Elemente regionaler Bedeutung sind in:

- der Industrie- und Gartenstadt Leuna mit der „Handwerkersiedlung Leuna-Nord“ und der „Gartenstadt-Siedlung Neu-Rössen“ und dem Plastikpark;
- Bad Dürrenberg mit Europas längstem zusammenhängenden Gradierwerk, dem Borlachturm und dem Kurpark, eingestuft als regional bedeutsamer Standort für Kur- und Erholungsnutzung;
- der Goethestadt Bad Lauchstädt mit den Historischen Kuranlagen und dem Goethe-Theater (Gartenträume);
- Dieskau mit Schloss und Landschaftsgarten (Gartenträume);
- der Stadt Lützen mit der Gustav-Adolf-Gedenkstätte und dem Schlachtfeld sowie der Friedrich-Nietzsche-Gedenkstätte in Röcken und
- Wüsteneutzsch mit der Schleusentreppe zu finden.

Elemente lokaler Bedeutung sind in den Dorflagen vorhanden. Dabei handelt es sich überwiegend um Schlösser, Kirchen, Gutshöfe, Mühlen, Parkanlagen, Villen sowie Einzeldenkmale. Oftmals bleiben diese Elemente jedoch der Öffentlichkeit verschlossen bzw. sind nicht saniert.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass im ländlichen Raum im Zentrum des Kerngebietes nur wenige Kulturdenkmale mit überragender Bedeutung zu finden sind. Jedoch zeichnet sich in einigen Gebieten eine Häufung von Elementen mit lokaler Bedeutung ab, die das Landschaftsbild bereichern und die Attraktivität des Gebietes erhöhen.

3.6.2 Störungen

Das Erleben der Landschaft wird nicht nur durch die kulturräumliche Ausstattung bereichert. Zahlreiche Elemente stören den Besucher, da sie weithin sichtbar und wenig attraktiv sind, unangenehme Gerüche und Geräusche emittieren oder die Landschaft zerschneiden. Diese Störungen werden in der nachfolgenden Abbildung aufgezeigt und im Text untergliedert:

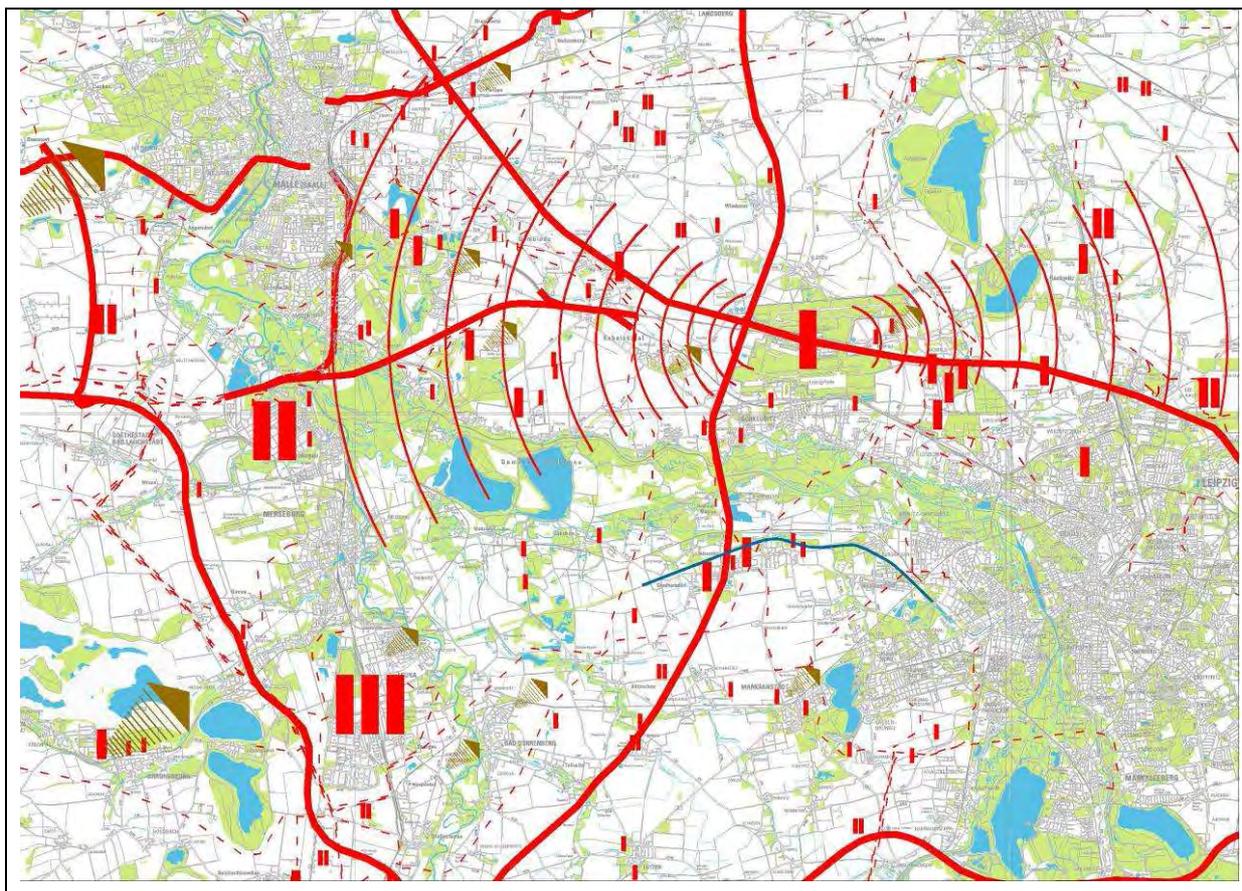


Abbildung 40 Vorhandene Störungen im Kerngebiet und im touristischen Umfeld
(optische Störungen - Rechtecke; akustische Störungen - Schallwellen; funktionale-räumliche Störungen - linienförmig bzw. Rechtecke; olfaktorische Störungen – Pfeile)

Optische Störungen (als Rechtecke dargestellt) sind Objekte, welche das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen. Dazu zählen weithin sichtbare Windräder, Kühltürme, Hochspannungsleitungen, Schornsteine oder große Industrie- und Gewerbekomplexe.

Die Industriekomplexe in Leuna und Buna sowie das Kraftwerk Schkopau sind mit Kühltürmen, Schornsteinen, Kraftwerksgebäuden und Hallen teilweise bis an den Rand Leipzigs sichtbar. Sie sind jedoch gerade in den Abendstunden durch ihre beleuchtete Silhouette eindrucksvoll.

Der Einkaufspark nova | eventis im Zentrum des Projektgebietes (bei Günthersdorf) ist mit seinen kompakten und hohen Baukörpern ebenfalls als Störung des Landschaftsbildes einzustufen. Das Hochregallager des ansässigen Möbelhauses ist weithin sichtbar, ebenso das an der BAB 9 befindliche Gebäude der sto AG, Tollwitz.

Die optische Störung durch den Flughafen Leipzig/Halle und angrenzende Gewerbegebiete ist dagegen auf einen engen Wirkungskreis beschränkt, da sämtliche Gebäude und Einrichtungen, außer dem Tower, auf eine Höhe beschränkt sind, die nur in der näheren Umgebung wahrgenommen werden.

Windkraftanlagen mit Windrädern bis zu einer Höhe von ca. 40 - 115 m sind in zahlreichen Bereichen des betrachteten Kerngebietes und seines touristischen Umfeldes zu finden.

Meist befinden sich Gruppen ab vier Windräder auf offenen Ackerflächen. Eine besondere Verdichtung ist außerhalb des Kerngebietes im Raum östlich von Halle zu verzeichnen. Im Kerngebiet sind kleinere Windkraftanlagen, punktuell verteilt, zu finden. Durch ihren ungewöhnlichen, periodischen Schattenwurf (Schlagschatten) sowie den so genannten „Disko-Effekt“ und die in näherer Umgebung wahrnehmbaren Rotationsgeräusche, stellen sie eine erhebliche Beeinträchtigung der Landschaft dar.

Die derzeit entstehende ICE-Trasse Erfurt - Halle, die im Kerngebiet über die Saale-Elster-Tal-Brücke führt, verläuft bis 22 m über dem Gelände. Sie stellt eine starke optische Störung in der relativ ebenen Landschaft dar, da sie als monumentales Bauwerk ihre Umgebung entscheidend prägt.

Eine weitere Störung im Landschaftsbild stellen die zahlreichen durch das Kerngebiet verlaufenden Freileitungen dar. Diese bis zu 100 m hohen Masten und die dazwischen verlaufenden Leitungen sind oft weithin sichtbar und prägen, vor allem westlich des Kerngebietes, weite Landschaftsbereiche. Die ehemals als Sonderabfalldeponie genutzte Hochhalde Leuna (östlich der B 91) sowie die Deponie Schkopau (westlich Schkopau) sind durch ihre hohen Böschungen ebenfalls Störungen im Gelände. Weithin sichtbar ist auch das Gelände der Silo-Technik Großlehna (Markranstädt).

Die **olfaktorischen Störungen** (als Pfeile dargestellt), die durch unangenehme Gerüche ausgelöst werden, sind auf die nähere Umgebung des geruchproduzierenden Elementes beschränkt und breiten sich je nach Windstärke und Hauptwindrichtung meist in Richtung Süd-Südwest-West aus. Am Rande des Projektgebietes sind wenige olfaktorische Störungen zu finden. Dazu zählen der Industriekomplex in Leuna und Schkopau, die Kläranlagen in Braunsbedra, Großkugel, Halle, Bad-Dürrenberg, Zwintschöna und Freiroda, die Mitteldeutsche Umwelt- und Entsorgung GmbH Beuna, die Merseburger Entsorgungsgesellschaft mbH sowie die Schweinemastanlage in Markranstädt.

Diese Störungen können als gering sowie zeitlich und räumlich begrenzt betrachtet werden.

Bei den **akustischen Störungen** (Schallwellen, lineare Verkehrsstrassen) handelt es sich innerhalb und in der Nähe des Kerngebietes vorrangig um Beeinträchtigungen durch den Betrieb des Flughafens Leipzig/Halle sowie die angrenzenden und durch das Gebiet verlaufenden Autobahnen sowie Bundesstraßen. Im Bereich der BAB 9 ist in einem geschätzten Korridor von mehr als 3 km mit Beeinträchtigungen durch Kraftfahrzeuglärm zu rechnen. Diese sind jedoch auf einen bestimmten Raum begrenzt. Die durch den Flugbetrieb hervorgerufenen Geräuschpegel sind im gesamten Gebiet je nach Lage und Entfernung zu den Start- und Landebahnen zu verzeichnen. Der Bereich westlich und östlich der Start- und Landebahnen ist besonders starken akustischen Störungen ausgesetzt.

Funktionale-räumliche Störungen (lineare Darstellung und Rechtecke) sind z. B. großflächige Industrieareale, Solarparks, Tagebaugebiete und abgesperrte Bereiche. Diese stellen räumliche Störungen und Hindernisse im Raum dar. Ebenso werden Zerschneidungen der zusammenhängenden Landschaft durch lineare, schwer überwindbare Bauwerke als störend empfunden und beeinträchtigen die Vernetzung von Landschafts- und Erlebnisräumen sowie die schnelle Erreichbarkeit verschiedener Bereiche des Kerngebietes. Dazu zählen vor allem die das Gebiet umspannenden Autobahnen BAB 14, BAB 38 und BAB 143 sowie die den Raum zerschneidende BAB 9. Diese Hindernisse sind nur an wenigen starren Punkten, meist Autobahnanschlussstellen, zu überwinden. Zu störenden, großflächigen Bereichen zählen die Solarparks in Braunsbedra, Raßnitz, Reichardtswerben, Göhren/Zweimen und Markranstädt. Die Industrieflächen Leuna und Buna sowie das Kraftwerk Schkopau stellen durch ihre großflächige Ausdehnung erhebliche Hindernisse im Raum dar. Tagebaugebiete, wie z. B. Merseburg-Ost (u. a. Wallendorfer See), östlich von Wüsteneutzsch an der L 184 (Kieswerk Wallendorf), Kiesgrube Schladebach, nördlich von Tollwitz (Tollwitzer Kieswerk) sowie östlich von Horburg-Maßlau (Kieswerk Kleinliebenau) wirken sich durch ihre Abgrabungen bzw. Aufwallung im Gelände ebenfalls störend im Landschaftsbild aus. Die im Gebiet vorhandenen Freileitungen stellen ebenfalls lineare Störungen dar. Diese sind auch in einem Bereich südwestlich von Günthersdorf über den Elster-Saale-Kanal vorhanden.

3.7 Fazit natur- und kulturräumliche Situation

Auf der Karte „Darstellung der Überlagerung attraktiven Naturraums“ werden die unterschiedlich beanspruchten Räume sichtbar.

Innerhalb des Kerngebietes sind durch die BAB 9 und die Saale-Elster-Talbrücke, die neu entstehende ICE-Trasse Erfurt - Halle/Leipzig lineare Störungen vorhanden, die das Gebiet zerschneiden. Großräumige Flächenstörungen befinden sich nur in Randbereichen des Kerngebietes: Merseburg-Süd (Leuna) an dessen Südwestrand, Merseburg-Nord (Schkopau) an dessen Nordwestrand und Flughafen Leipzig/Halle an dessen Nordostrand. Mit dem Hochregallager des Möbelhauses im nova | eventis, vereinzelt Windrädern und Schornsteinen sowie verschiedenen Hochleitungen liegen weitere punktuelle Störungen im Gebiet vor. Die verschiedenen Störungen sind auf der Karte orange dargestellt. Im Bereich der vormodellierten Kanaltrasse südwestlich von Günthersdorf quert eine Hochspannungsleitung. In unmittelbarer Nähe zum derzeitigen Kanalende (südlich der B 181) besteht ein FFH-Gebiet, welches an den Wasserhaushalt gekoppelt ist.

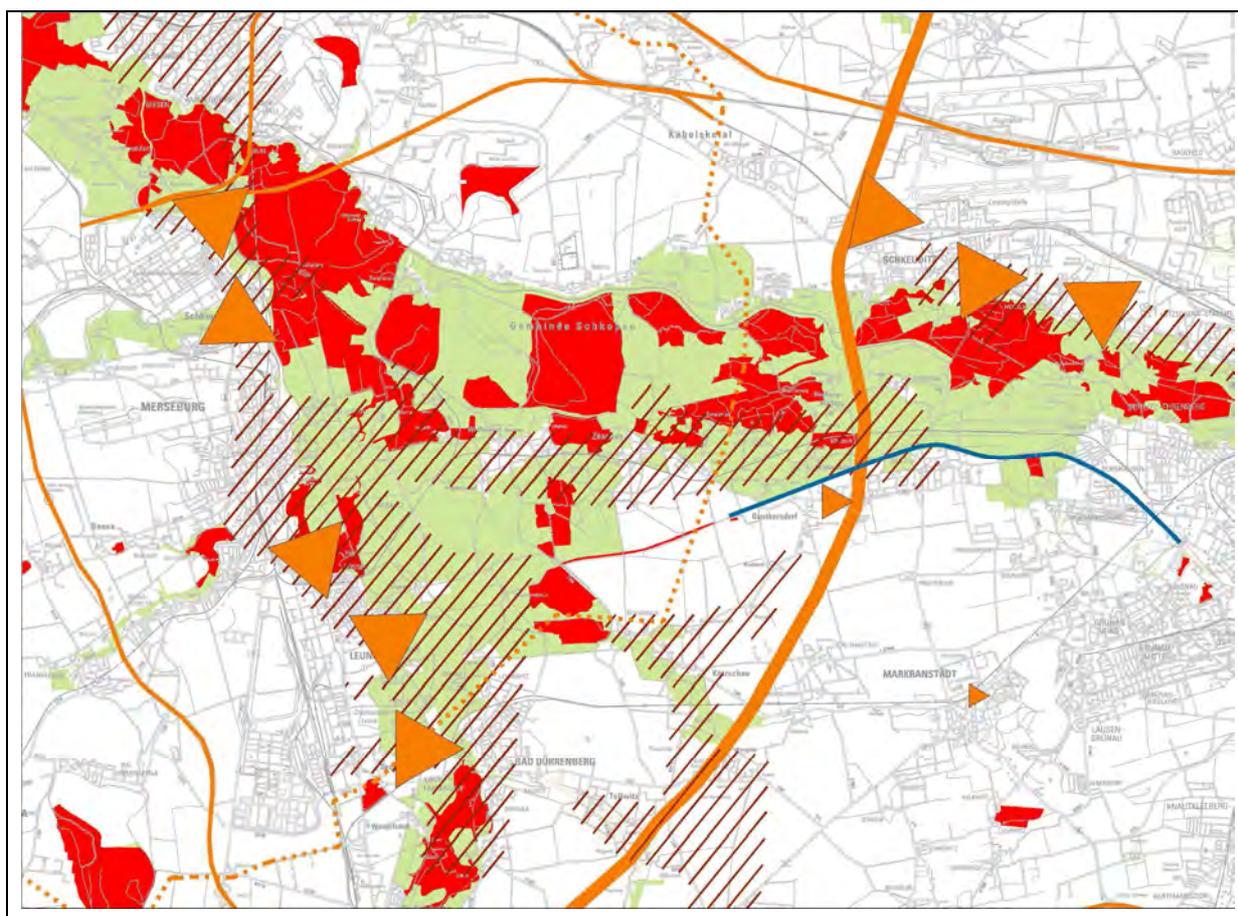


Abbildung 41 Darstellung der Überlagerung attraktiven Naturraums (grün dargestellt) mit starken Restriktionen (rot), Störungen (orange) sowie Verdichtung von Kulturlandschaftselementen (schraffiert)

Die Bau- und Kulturdenkmale zeichnen sich im Kerngebiet durch eine hohe Bandbreite, ihren größtenteils guten Erhaltungszustand, ihre Vielfältigkeit sowie ihre regionalen Besonderheiten aus. Eine bessere Verknüpfung, Erschließung und Sicherstellung der Zugänglichkeit der vorhandenen Denkmale ist für die Förderung des Tourismus in der Region sinnvoll und notwendig. Die Öffnung von Baudenkmalen entspricht damit auch den Forderungen der Denkmalschutzgesetze. In dem für den Tourismus besonders attraktiven Naturraum (auf der Karte grün hinterlegt) sind die Areale mit naturschutzfachlich besonders wertvollen Bereichen (auf der Karte rot dargestellt) breit gestreut, die dabei in ihrer Gebietsverteilung keine Polarisierung erkennen lassen. Besonders die für die Erholungsnutzung wertvollen Auenbereiche von Elster, Luppe und Saale sind dabei hervorzuheben. Den Naturraum und sein Landschaftsbild betreffend hat die Stadt Halle mit ihrem Saaledurchbruchstal durch ein Massiv aus Porphyr und seinen weiten Auelandschaften ein hohes touristisches Potential aufzuweisen. Beschreibungen dieser beeindruckenden Felsformation begründeten einst die Halle'sche Romantik.

Im Kerngebiet ist der Faktor der Biodiversität stark ausgeprägt und der Zerschneidungsgrad von Räumen gering. Beides sind wesentliche Schlüsselfaktoren des ökologischen Wertes eines Raumes, die sich zugleich sehr positiv auf das Erleben des Raumes auswirken, jedoch auch stark schutzwürdig sind. Es besteht ein hoher Grad der Vernetzung naturschutzfachlich wertvoller Bereiche. Der in den Auebereichen gut ausgeprägte Biotopverbund reicht weit über die Grenzen des Kerngebietes hinaus.

Das Kerngebiet zeichnet sich partiell durch eine kultur- und naturräumliche Vielfalt lokaler Bedeutung aus, die im Sinne des Tourismus behutsam ausgeschöpft werden sollte.

Der Fokus für touristische Großprojekte kann nur außerhalb der sensiblen Naturschutzbereiche erfolgen, die ebenfalls im Kerngebiet zu verzeichnen sind.

3.8 Touristisches Umfeld

Wie bereits in der Einleitung deutlich gemacht wurde, lassen sich die touristischen Entwicklungspotenziale im Kerngebiet nur unter Berücksichtigung räumlicher, thematischer und organisatorischer Zusammenhänge mit dem touristischen Umfeld beurteilen, um auf dieser Grundlage Vernetzungsmöglichkeiten in der touristischen Angebotsgestaltung und Vermarktung ermitteln und aufzeigen zu können. Das Kerngebiet ist Bestandteil der beiden Tourismusregionen Leipziger Neuseenland (Sachsen) und Saale-Unstrut (Sachsen-Anhalt), die deshalb im Folgenden kurz beschrieben werden.

3.8.1 Leipziger Neuseenland

Organisationsstruktur

Das Reisegebiet auf sächsischer Seite des oben definierten Betrachtungsraums ist das Leipziger Neuseenland, vertreten durch den Tourismusverein Leipziger Neuseenland e. V., das regionale Pendant zur Leipzig Tourismus und Marketing GmbH. Das Leipziger Neuseenland ist eine von drei Hauptregionen des Tourismusverbandes Sächsisches Burgen- und Heideland e. V. und erstreckt sich sowohl im Leipziger Südraum als auch im Norden der Stadt Leipzig bis nach Bitterfeld-Wolfen in Sachsen-Anhalt. Die Stadt Leipzig befindet sich innerhalb der Gebietskulisse und ist somit Teil des Leipziger Neuseenlandes, wird aber mit klarer Zielgruppenorientierung auf Städtetouristen und Messebesucher durch die Leipzig Tourismus und Marketing GmbH gesondert vertreten. Das Geiseltal ist zwar räumlich betrachtet nicht Bestandteil des Leipziger Neuseenlandes, wird aber im Rahmen einer themenbezogenen Kooperation wassertouristisch mit vermarktet.

Themen – Angebotsschwerpunkte (Kurzbeschreibung)

Thematische Angebotsschwerpunkte des Leipziger Neuseenlandes sind „Aktiv&Fit“ mit Betonung von Wassersportthemen wie Segeln, Surfen, Tauchen und Wasserwandern mit Kanus sowie der landseitigen Erholung mit den Schwerpunkten Radfahren und Wandern. Unter dem Themenfeld „Entspannung in der Familie“ werden schwerpunktmäßig Erholung am Wasser (insbesondere Baden), Natur- und Wellnessangebote vermarktet. „Kultur erleben“ als dritte Themensäule umfasst vor allem die Bergbautradition, die Völkerschlacht sowie die kulturellen Highlights der Stadt Leipzig.

Das Kerngebiet ist in der Vermarktung durch das Thema „Wandern“ (Gosewanderweg, Ökumenischer Pilgerweg) und Radfahren (Elsterradweg und Äußerer Grüner Ring) vertreten.

Touristische Nachfrage

Da das Gebiet des Leipziger Neuseenlandes in seiner momentanen Form erst seit 2008 existiert, ist eine Analyse der Entwicklung der Übernachtungszahlen über einen längeren Zeitrahmen nicht möglich. Neue Ein- und Austritte von Gemeinden in und aus dem Tourismusverein Leipziger Neuseenland e.V. verzerren zudem die statistischen Kennzahlen von Jahr zu Jahr. Die aktuellen Zahlen zeigen jedoch einen zunehmenden Trend zum Kurzurlaub für das Leipziger Neuseenland. Von 2007 zu 2009 stiegen die Ankünfte um 8 % an, allerdings sanken die Übernachtungszahlen um 2 % (bereinigte Zahlen ohne den Ort Wiedemar). Im Zeitraum von 2007 bis 2009 stieg die Anzahl der Beherbergungsbetriebe um 8 %.

Die durchschnittliche Auslastungsquote im gleichen Zeitraum sank jedoch um 3,1 % (InnenMarketing Leipziger Neuseenland, BTE 2010).

Eine von BTE im Frühjahr 2010 durchgeführte telefonische Haushaltsbefragung untersuchte den aktuellen Bekanntheitsgrad und das Standing des Leipziger Neuseenlandes: der Hälfte aller Befragten (51 %) aus den Quellgebieten (Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen, Bayern und Nordrhein-Westfalen) kommt das Leipziger Neuseenland bereits bekannt vor. Damit erhält das Leipziger Neuseenland die höchsten Bekanntheitswerte sämtlicher Teilregionen des Sächsischen Burgen- und Heidelandes. Ein Vergleich zu einer Befragung aus dem Jahr 2006 (ebenfalls BTE) zeigt somit eine prägnante Zunahme des Bekanntheitsgrades - damals kannten lediglich 16 % der Befragten den Begriff „Leipziger Neuseenland“.

Das touristische Image des Leipziger Neuseenlandes wird aktuell vor allem durch die Seen geprägt, insbesondere durch den Cospudener See sowie den Vergnügungspark BELANTIS und die Stadt Leipzig. Assoziationen zur Braunkohle und zum Tagebau nehmen stetig ab (BTE 2010, 25 ff.).

3.8.2 Saale-Unstrut

Organisationsstruktur

Der Betrachtungsraum auf sachsen-anhaltischer Seite ist die Tourismusregion Saale-Unstrut, vertreten durch den Tourismusverband Saale-Unstrut-Tourismus e. V. Die Tourismusregion umfasst den Burgenlandkreis, den Saalekreis sowie Bad Sulza und Umgebung. Das Geiseltal gehört zwar zur Gebietskulisse der Tourismusregion, wird momentan in Anbetracht der eingeschränkten Vermarktungsfähigkeit des touristischen Angebots momentan jedoch durch den Verband nicht aktiv in die Vermarktung einbezogen. Lediglich Mücheln wird als Ausflugsziel auf der Webseite gelistet.

Die Stadt Halle ist mit einer eigenen Stadtmarketinggesellschaft präsent, die auch für die touristische Vermarktung der Stadt und der Umgebung verantwortlich ist. Dazu wurde 2010 der Förderverein Region Halle (Saale) e. V. organisatorisch in die Stadtmarketing GmbH integriert.

Themen – Angebotsschwerpunkte (Kurzbeschreibung)

Die Angebotsschwerpunkte des Saale-Unstrut Tourismus e.V. liegen auf den Themen „Romanik und Geschichte erleben“. Im Kerngebiet sind hier die Straße der Romanik mit dem Merseburger Dom sowie die Gartenträume – Historische Parks in Sachsen-Anhalt mit Schloss und Landschaftspark Dieskau und Schloss und Schlossgarten Merseburg thematisiert. Auch das Schloss Lützen und das Schloss Merseburg finden hier ihre thematische Zuordnung.

Unter dem Schwerpunkt „Gesund und Aktiv“ werden Gesundheit und Wellness, Radwandern, Wandern, Wasseraktivitäten und Natur erleben zusammengefasst. Für das Kerngebiet relevant sind die Angebote zum Wasserwandern und Schifffahrt auf der Saale sowie zum Radfahren auf dem Saale- und Elster-Radwanderweg. Das Thema „Wein, Sekt, Kulinarisches“ birgt die 1993 eröffnete Weinstraße Saale-Unstrut mit ihren drei Weinrouten, die allerdings nicht das Kerngebiet tangieren. Unter dem Schwerpunkt „Himmelswege“ werden die wichtigsten Bodendenkmäler der Saale-Unstrut-Region im Rahmen eines touristischen Gesamtprojekts erschlossen und vernetzt. Im Zentrum des Projekts „Himmelswege“ steht die 1999 auf dem Mittelberg entdeckte Himmelscheibe von Nebra, die seit 2008 im Landesmuseum für Vorgeschichte in Halle/Saale, dem ersten Standort des touristischen Projektes, zu sehen ist. Weitere Standorte sind der Fundort der Himmelscheibe von Nebra auf dem Mittelberg bei Wangen mit dem Besucherzentrum und dem Beobachtungsturm, das älteste Sonnenobservatorium in Goseck und das Grab der Dolmengöttin in Langeneichstädt. Bad Dürrenberg wird als Ausflugsziel innerhalb der Region gelistet.

Touristische Nachfrage

Jährlich geht der zuständige Tourismusverband von ca. 3 Mio. Tagesgästen aus. Dabei sind die beliebtesten Ausflugsziele den Bereichen Wellness und Kultur zuzuordnen: die Toskana Therme Bad Sulza (250.000 Besucher), die Historischen Kuranlagen & Goethetheater Bad Lauchstädt (200.000 Besucher), der Erlebnistierpark Memleben (Tier- und Freizeitpark mit 190.000 Besuchern) und der Naumburger Dom (150.000 Besucher). Ein großes Potenzial sind die Radtouristen auf dem Saale- und Unstrut-Radweg. 2009 zählte die Region ca. 200.000 Radler. Die Gewässer der Region zogen ca. 90.000 Wassertouristen an. Ein Nachfrageschwergewicht der Region ist der Gesundheitstourismus. Die Kurorte Bad Kösen und Bad Sulza konnten zusammen über 440.000 Übernachtungen im Jahr 2009 verzeichnen. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer lag in Bad Sulza bei 5,2 und in Bad Kösen bei 9,0 Tagen.

3.8.3 Touristische Schwerpunkträume

Touristische Schwerpunkträume im regionalen Umfeld sind die Städte Leipzig und Halle, der Süd- und Nordraum von Leipzig (Leipziger Neuseenland) sowie der Geiseltalsee.

▪ Leipzig

Die Stadt konnte im Jahr 2010 erstmals mehr als 2 Mio. Übernachtungen verzeichnen, ein Meilenstein in der erfolgreichen touristischen Entwicklung der Stadt. Der Fokus liegt dabei vor allem auf dem Städte- und Kulturtourismus und dem Kongress- und Messtourismus. Marketingschwerpunkt ist dabei vor allem das Thema Musik, kann Leipzig doch auf eine einzigartige musikalische Tradition verweisen: Hier wirkten Johann Sebastian Bach, Felix Mendelssohn Bartholdy, Robert und Clara Schumann und hier erhielt der in Leipzig geborene Richard Wagner seine musikalische Ausbildung. Der Thomanerchor und das Gewandhausorchester sind weltbekannt. 2011 wird hier ein Mahlerfestival aus Anlass des 100jährigen Todestages des Komponisten veranstaltet. Alljährlich finden das Bachfest, die Mendelssohn-Festtage, die Schumann-Festwochen, die Wagner-Festtage u. v. m. statt. Daneben werden unter dem Begriff Freizeit die überregionalen Highlights vermarktet. Das sind der Leipziger Zoo mit dem Gondwanaland, das 2011 neu eröffnet wird, der Vergnügungspark Belantis und das Panometer. Themen des Stadtmarketing sind zudem Shopping, Kabarett und das Thema Geschichte und Kunst. Neben zahlreichen Galerien wirken in der Stadt international anerkannte Künstler der Leipziger Schule wie Neo Rauch. Das Neuseenland bzw. das Thema Wasser werden als eine interessante „neue“ Imagefacette für Leipzig vermarktet. Hier werden Highlights wie der Kanupark Markkleeberg und der Cospodener See herausgestellt. Die wasserseitige Entwicklung im Umland ist nicht nur aus Imagegründen positiv, sondern generiert zusätzliches Tagesbesucherpotenzial für die Stadt (Urlaub am Wasser mit Besuch von Leipzig). Die Bedeutung dieses Themas im Umfeld und in der Stadt selbst wird durch verschiedene Konzeptionen, Planungen und konkrete Projekte, die die wassertouristische Infrastruktur betreffen, sichtbar. Hierzu zählt in erster Linie der Leitplan „Wassertouristisches Nutzungskonzept“, der die Grundlage für zukünftige wassertouristische Kurse und die damit verbundenen baulichen Maßnahmen bildet. Weiterhin sind hier die Maßnahmen zum Projekt zur Herstellung der Marina Leipzig-Lindenau (Lindenauer Hafen) mit der Gewässerbindung zum Karl-Heine-Kanal und zum Elster-Saale-Kanal, die Planungen zum Stadthafen Leipzig sowie die Erfassung wassertouristischer Nutzungen im Rahmen eines Monitorings des Gewässerverbundes zu nennen.

Auch wenn die Planungen bislang noch nicht alle Realität wurden, so unterstreichen sie den inzwischen sehr hohen Stellenwert des Themas Gewässerentwicklung in der Stadt. Das Thema wurde in den vergangenen Jahren erfolgreich entwickelt, wie auch das Kapitel 4.2. zum Thema wassertouristische Angebote auf den Leipziger Stadtgewässern zeigt.

▪ Halle

Auch wenn die Stadt absolut betrachtet aufgrund ihrer geringeren Einwohnerzahl und touristischen Ausstrahlung verständlicherweise nicht die Übernachtungszahlen von Leipzig aufweisen kann, weist Halle mit gut 293.000 Übernachtungen relativ betrachtet im Vergleich zu Leipzig eine deutlich geringere Tourismusintensität (Verhältnis Übernachtungen je Einwohner) auf. Ob diese Übernachtungszahl den guten touristischen Potenzialen der Stadt entspricht, ist kritisch zu hinterfragen. Zu diesen Potenzialen gehört die Himmelscheibe von Nebra, die sich im Landesmuseum für Vorgeschichte befindet. Diese älteste konkrete Himmelsdarstellung gilt als einer der bedeutendsten archäologischen Funde der Welt und zieht sowohl Besucher aus Deutschland als auch internationale Besucher in die Stadt. Sie ist das Highlight der touristischen Erlebnisroute „Himmelswege“, die durch Sachsen Anhalt führt und landesweit vermarktet wird. Wie der von Halle verwendete Namenszusatz „Händelstadt“ bereits andeutet, ist Georg Friedrich Händel ein weiteres Aushängeschild der Stadt. Der in Halle geborene Komponist ist in zahlreichen Facetten in der Stadt erlebbar: durch die alljährlichen Händel-Festspiele, durch sein Geburtshaus, heute als Händel-Haus bekannt, das ein Museum beherbergt und anhand seiner Wirkungs- und Lebensstätten in der Stadt wie den Dom oder die Marktkirche. Ein weiteres Schwerpunktthema ist „Luther in Halle“: die Stadt war besonders in seinen letzten Lebensjahren eine wichtige Station für Luther. In der Marktkirche hielt der Reformator mehrere Predigten. In der Altstadt gibt es zahlreiche Zeugnisse aus der Reformationszeit zu entdecken. Darüber hinaus finden Gäste unter dem Thema „Gastronomie & Shopping“ Einkaufs- und Einkehrmöglichkeiten, spezielle Angebote für die Zielgruppe Familien findet man unter: „Halle für Familien“, hier ist insbesondere der Bergzoo und das Halloren Schokoladenmuseum zu erwähnen, Tagestouristen können sich an den Angeboten, die unter dem Thema „Halle an einem Tag“ gelistet sind, leiten lassen. Als Highlights sind hier z. B. der Marktplatz mit dem Panorama der Fünf Türme (Roter Turm, Hausmannstürme und Spitzen der Marienkirche), das Technische Halloren- und Salinemuseum und der Dom zu erwähnen. Die in der Stadt liegende Burg Giebichenstein und die Dorfkirche Böllberg sind Bestandteile der Straße der Romanik; der Reichardts Garten, der Botanische Garten und auch der Amtsgarten sind Bestandteile der „Gartenträume“ Sachsen-Anhalts.

Tourismusschwerpunkt in Halle ist darüber hinaus der Radtourismus. Neben dem Saale-Radwanderweg und dem Elsterradweg führen auch der Radweg Saale-Harz und der Himmelsscheibenradweg durch die Stadt. Dass Halle mit der historischen Altstadt das größte Flächenarchitekturdenkmal Europas hat, ist vermutlich überregional noch nicht ausreichend bekannt. Außerdem werden die attraktive Gewässersituation an der Saale und damit verbunden auch der landschaftliche Reiz der Stadt bislang touristisch kaum gezielt eingesetzt. Beides wird beispielsweise in dem Tourismusflyer „Halle an einem Tag“ nicht kommuniziert. Insgesamt überwiegt bei Halle der Eindruck, dass die Stadt ihre (wasser)touristischen Möglichkeiten noch nicht im möglichen Umfang nutzt.

▪ Südraum von Leipzig

Die Entwicklung dieses Bereichs in den letzten Jahren ist eine Erfolgsgeschichte für Leipzig und das Leipziger Neuseenland. Dies gilt vor allem im Hinblick auf wassersportliche Aktivitäten, die sich vor allem am Cospudener See und am Markleeberger See sehr dynamisch entwickelt haben (Quelle: siehe Befragung BTE 2010). Der Cospudener See im Süden Leipzigs ist einer der beliebtesten Seen des Neuseenlandes. Die Wege von Leipzig und Markleeberg zum See führen fast immer durchs Grüne und den Auenwald. Es gibt feinste Sandstrände. Ein 10,4 km langer asphaltierter Rundweg um den See wird von zahllosen Radfahrern und Inline-Skatern genutzt. Idyllische Wander- und Spazierwege durch die angrenzenden Orte und das vielfältige Angebot am Pier 1 mit Restaurants, Bars, Cafés, Ferienwohnungen, Läden und den hunderten Segelbooten in der Marina machen den citynahen See zur Perle der Leipzigerseen. Jährlich kommen schätzungsweise rund 500.000 Besucher. Zudem ist der Cospudener See in den Gewässerverbund des Neuseenlandes eingebunden. Mit dem Brückenneubau an der S 46 kann der Gast dann über das Elsterflutbett, die Pleiße, den Floßgraben, den Waldsee Lauer und die Schleuse am Cospudener See direkt von der City Leipzigs per Boot zum Cospudener See gelangen. Nach vollständiger Flutung des Zwenkauer Sees und Fertigstellung der Gewässer-Verbindung zum Cospudener See kann voraussichtlich ab 2014 weiter bis zum Zwenkauer See gefahren werden. Der kleinere Markleeberger See verfügt über eine Seepromenade mit Strandbad am Nordufer und einen Kanupark (modernste Wildwasseranlage Europas). Bereits im Bau befindet sich der Schleusenverbund zum unmittelbar benachbarten Störmthaler See. Geplant ist eine für das „Leipzig-Boot“ befahrbare Anbindung an den „Leipziger Wasserknoten“ (Stadthafen-Pleiße – Markleeberger See – Störmthaler See). Der Störmthaler See wird vermutlich im Jahr 2012 vollständig geflutet sein. Für das Passieren der Segelboote kann die Fahrbahn der Brücke, welche den Kanal zum See überquert mittels aufwändiger Technik gehoben werden.

Mit dem als Besucherbergwerk konzipierten „Bergbau-Technik-Park“ und dem Projekt „Zeitpfad der Erdgeschichte“ zwischen der archäologischen Fundstätte der „ältesten Sachsen“ und Eiszeitzeugnissen befinden sich weitere interessante Projekte in der Umsetzung. Zudem kann auf dem See gesegelt werden: eine Yacht- und Segelsportschule befindet sich am Südufer des Sees. (Quelle: www.leipzigseen.de; Wassertouristisches Nutzungskonzept Region Leipzig, www.mitteldeutsche-seenlandschaft.de).

▪ Nordraum Leipzig

Die Entwicklung des Nordraums von Leipzig gestaltet sich aufgrund der weiteren Entfernung zu Leipzig schwieriger. Die Seen profitieren nicht im gleichen Maße wie der Südraum vom Leipziger Naherholungs-Quellmarkt und weisen auch noch nicht einen ähnlich weiten touristischen Entwicklungsstand auf. Die länderübergreifende Situation des Gebietes (Sachsen/Sachsen-Anhalt) macht zudem zusätzliche Abstimmungsmaßnahmen nötig. Aus wassertouristischer Sicht sind zum jetzigen Zeitpunkt nur der Große Goitzschensee und der Schladitzer See interessant. Der Grabschützer und der Werbeliner See sind wassertouristisch nicht zugänglich. Am Goitzschensee befindet sich ein Sport-, Freizeit- und Erholungseldorado, das nach Schätzungen jährlich ca. 500.000 Besucher anzieht. Die Angebote vor Ort reichen vom Badebetrieb am „Bitterfelder Strand“ über wassersportliche Aktivitäten wie Paddeln, Fahrgastschiffahrt bis zu zwei Segelstützpunkten. Eine Vision für die Fahrgastschiffahrt ist eine Verbindung zwischen Seelhausener See, der aktuell noch nicht für eine wassertouristische Nutzung freigegeben ist (Ausnahme Angeln) und Großem Goitzschensee. Für Kanus soll eine Verbindung vom Seelhausener See und Großem Goitzschensee zum Muldestausee über den Lober-Leine-Kanal zur Mulde entstehen. Der Schladitzer See zählt jährlich schätzungsweise 250.000 - 300.000 Besucher pro Jahr. Ein Wassersportzentrum bietet eine Vielzahl von Angeboten, u. a. Surfen, Kiten und Segeln (Quelle: Auskunft Leipziger Neuseenland).

▪ Das Geiseltal

Der Geiseltalsee ist seit dem erfolgten Abschluss der Flutung (26.04.2011) mit 18,4 km² Wasserfläche der größte künstliche See Deutschlands. Die Marina bei Mücheln ist bereits fertig gestellt, in der Realisierung befinden sich Ferien- und Bootshäuser sowie die gewerblichen Ansiedlungen am Hafenplatz (ca. 150 Ferien- und Bootshäuser, ca. 200 Wasserliegeplätze, ca. 150 Landliegeplätze, Parkplätze mit ausreichenden Kapazitäten, gastronomische Einrichtungen, touristische Einrichtungen, wie Bade-, Surf- und Kitestrand, Beachvolleyballplätze, Campingplatz, Slip- und Krananlage, externe Schiffsanleger an ausgewählten Stellen).

Bei Braunsbedra wird seit 2010 ein weiterer Hafenkomplex mit Seebrücke geschaffen. Weiterhin soll der Standort u. a. einen Hafen mit einer Kapazität von 165 Liegeplätzen, Beherbergungsmöglichkeiten und einen Badebereich beinhalten. Insgesamt sechs Aussichtspunkte bzw. -türme bieten beste Einblicke in die neuen Landschaften. Die Einbindungen von Geisel und Stöbnitz in den See wurden als attraktive Landschaftsbauwerke gestaltet. Der durchgehend asphaltierte Uferrundweg erschließt alles Sehenswerte am See (Quelle: www.mitteldeutsche-seenlandschaft.de, www.geiseltalsee.de). Nach Realisierung der angestrebten Planungen wird der See ein weiteres touristisches Zentrum mit dem Schwerpunkt Urlaub am Wasser/Wassertourismus in der Saale-Unstrut-Region darstellen. Mit dem derzeitigen Entwicklungsstand ist der See aber nur bedingt vermarktungsfähig.

3.8.4 Fazit

Trotz der zentralen Lage im Ballungsraum Leipzig und Halle und einer sehr guten Verkehrsanbindung ist das Kerngebiet touristisch betrachtet Grenzgebiet und in der Außendarstellung respektive der Gästewahrnehmung kaum präsent. Eine wesentliche Ursache hierfür liegt in der länderbezogenen Zuordnung zu unterschiedlichen regionalen Tourismusorganisationen, deren Zuständigkeit jeweils an der Ländergrenze zwischen Sachsen und Sachsen-Anhalt endet. Dies hat bislang nicht nur entscheidend die touristische Entwicklung des Kerngebietes erschwert, sondern auch dazu geführt, dass sowohl die beiden Reisegebiete Saale-Unstrut und Leipziger Neuseenland als auch die beiden touristischen Zentren Leipzig und Halle sich touristisch in erster Linie nebeneinander und nicht miteinander entwickelt haben. Mögliche Synergien aus einer länderübergreifenden touristischen Abstimmung konnten so bislang nicht genutzt werden.

4 Analyse der touristischen Ausgangssituation im Kerngebiet

Um die touristischen Entwicklungspotenziale beurteilen zu können, bedarf es zunächst in einem ersten Schritt einer Analyse des aktuellen touristischen Entwicklungsstandes.

Dies erfolgt in den nächsten Gliederungspunkten, differenziert nach land- und wasserseitigen Angebotsfaktoren.

4.1 Landseitige Freizeitinfra- und Angebotsstruktur

4.1.1 Radfahren

Innerhalb des Kerngebiets befinden sich neben dem örtlichen Radwegenetz vier touristisch relevante überregionale Radwege:

1. Elsterradweg
2. Saale-Radwanderweg
3. Elster-Saale-Radweg
4. Radweg Salzstraße

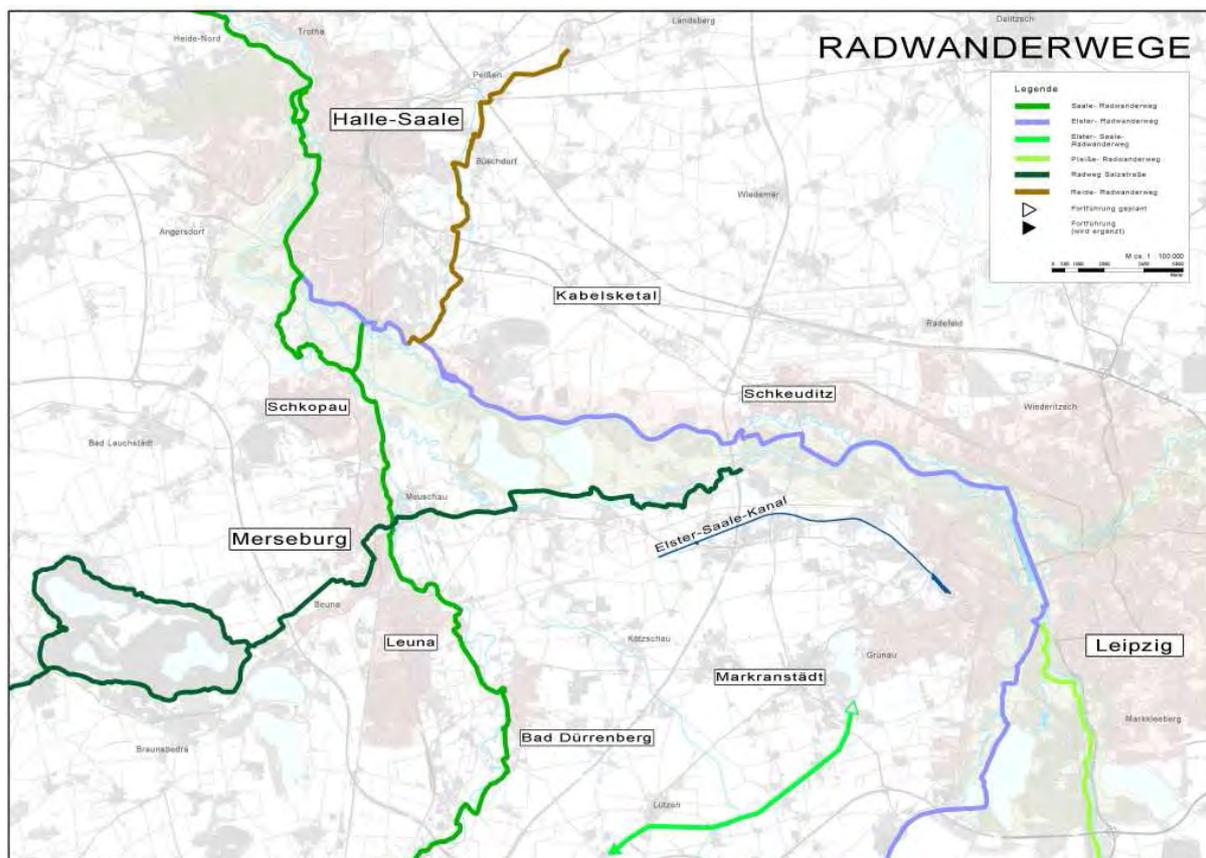


Abbildung 42 Radwanderwege im Kerngebiet (Auswahl)

- Der insgesamt 250 km lange **Elsterradweg** führt entlang der Elster von der Quelle im tschechischen Aš (Asch) über Thüringen und Sachsen bis zur Mündung in die Saale bei Halle in Sachsen-Anhalt. Im Kerngebiet tangiert der Weg den Raßnitzer und den Wallendorfer See. Die Strecke innerhalb des Kerngebiets zwischen Leipzig und der Mündung in die Saale beträgt ca. 30 km. Befragungen des Gera Tourismus e. V. (2004/2005) haben ergeben, dass der Elsterradweg nur einen geringen Bekanntheitsgrad aufweist. Er wird überwiegend von Einheimischen aufgrund ihrer Ortskenntnis benutzt. In dieser Umfrage wurden die Beschilderung, die Wegbeschaffenheit und fehlende Informationsmaterialien bemängelt (Flyer und Webseite sind zwar vorhanden, waren offenbar aber nicht ausreichend bekannt). Seit 2005 wurden durch Baumaßnahmen viele Mängel beseitigt, die Strecke zwischen Döllnitz und der BAB 9 wurde komplett asphaltiert. Ein noch fehlender Radweg zwischen Halle und Döllnitz ist in Planung. In Sachsen besteht der Weg überwiegend aus wassergebundener Decke und weist eine gute Qualität auf. Allerdings gibt es teilweise Mängel in der Beschilderung.
- Der 427 km lange **Saale-Radwanderweg** beginnt in Zell im Fichtelgebirge, folgt dem Lauf der Saale durch Bayern, Thüringen und Sachsen-Anhalt und endet in Barby an der Elbe. Er ist einer der anspruchsvollsten Fluss-Radwege Deutschlands. Auf ca. 32 km Länge erstreckt sich der Saale-Radwanderweg durch das Kerngebiet zwischen Bad Dürrenberg, Merseburg und Halle. Während er am Beginn ein anspruchsvolles Höhenprofil aufweist, ist das Profil ab Saalfeld überwiegend sanfter und damit familienfreundlich. Auf sachsen-anhaltischem Gebiet hinter Bad Kösen sind keine größeren Steigungen mehr vorhanden. Die Frequentierung des Radwegs ist stetig steigend. Insbesondere im Bereich zwischen Saalfeld und Halle ist er stark frequentiert. Wie die Abbildung 43 zeigt, nimmt die Zahl der Radler, die den Radweg nutzen, kontinuierlich zu. In dem Abschnitt Naumburg – Weißenfels unternahm zudem ca. jeder zehnte Radler eine mehrtägige Tour, was die überregionale Nachfragewirkung des Saale-Radwanderweges unterstreicht.

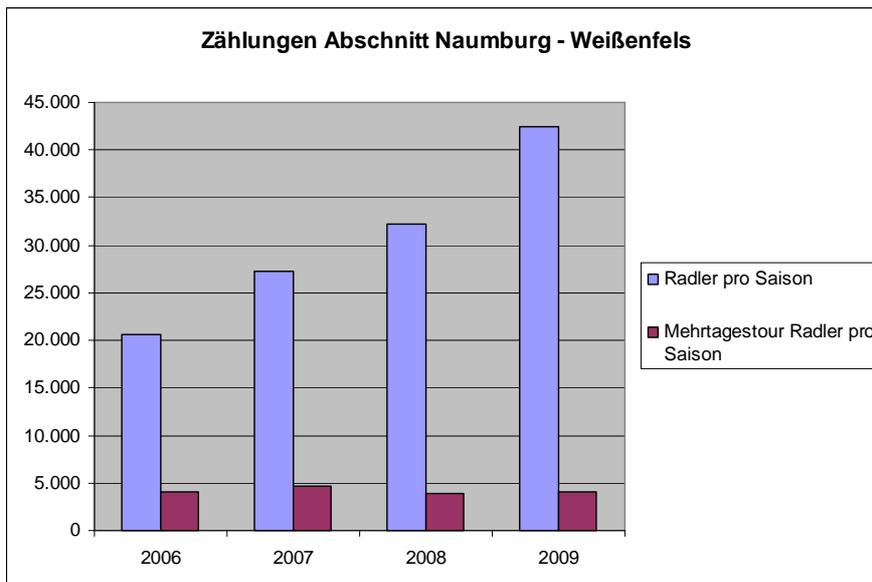


Abbildung 43 Zählungen Abschnitt Naumburg – Weißenfels
Quelle: Arbeitsgemeinschaft Saale-Radwanderweg

Von den mehr als 200 Radfernwegen, die in Deutschland existieren, sind 20 vom ADFC als „Qualitätsradroute“ mit verschiedenen Sternen zertifiziert. Dazu zählen fast alle führenden Flussradwege wie der Main-Radweg, Saar-Radweg, Oder-Neiße-Radweg oder Tauber-Radweg. Der Saale-Radwanderweg verfügt noch nicht über eine Zertifizierung. Zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit wäre dies perspektivisch ein wünschenswerter Schritt.

- Der **Elster-Saale-Radweg** ist momentan zu ca. 80 % fertig gestellt und wird eine weitere Verbindung von Leipzig an den Saale-Radwanderweg darstellen. Eine bestehende Quer-Verbindung weiter südlich führt von Wetterzeube über Osterfeld nach Schönburg (im Raum Naumburg). Diese Verbindung soll die touristische Vernetzung zwischen der Großstadt Leipzig und der Saale-Unstrut-Region weiter fördern. Der Verlauf erfolgt entlang der stillgelegten Bahnstrecke Leipzig – Lützen – Pörsten und schließt im weiteren Verlauf an den Saaleradweg an. Tangiert wird auch der Kulkwitzer See. In Leipzig sollen zur Anbindung von Plagwitz bestehende Radwege parallel zur Bahn genutzt werden.

Bad Dürrenberg ist bei dieser Streckenführung nicht mit eingebunden, soll aber zukünftig über den geplanten regionalen „Sole, Kohle und Geschichte“-Radweg, welcher von Lützen über Bad Dürrenberg zum Geiseltal führen soll, angebunden werden. Hierfür wurde bereits ein Radwegknotenpunkt in Bad Dürrenberg geschaffen, der die Ost-West-Achse (Leipzig, Markranstädt, Lützen, Bad Dürrenberg, Geiseltal) mit der Nord-Süd-Achse (Saale-Radwanderweg) verbinden soll.

Der Knotenpunkt wurde im Gebäude der ehemaligen „Wasserhaltung“, einem Teil der Salineanlagen, in Bad Dürrenberg eingerichtet. Dort befinden sich eine Touristinformation sowie Toiletten, Duschen und Unterstellmöglichkeiten für Fahrräder sowie Schließfächer für Gepäck. Der Knotenpunkt steht auch Wasserwanderern auf der Saale zur Verfügung. Eine gezielte Vermarktung des Elster-Saale-Radweges wird derzeit nicht betrieben und ist als Solitärweg auch wenig sinnvoll. Die Vermarktungspotenziale sind in erster Linie im Gesamtkontext der regionalen radtouristischen Vermarktung zu betrachten.

- Der Radweg **Salzstraße** verläuft in Sachsen-Anhalt auf einer Länge von ca. 98 km auf historischen Salzhandelswegen. Beginnend in Allstedt im Landkreis Mansfeld-Südharz führt er im Saalekreis über Vietzenburg, Mücheln durch das Geiseltal nach Merseburg und endet bei Horburg-Maßlau an der Landesgrenze zu Sachsen. Der Radwanderweg tangiert im Kerngebiet den Wallendorfer und den Raßnitzer See. In der Stadt Merseburg kreuzt der Radweg den Saale-Radwanderweg¹⁹ und bietet damit dem Radwanderer weitere Möglichkeiten. Für den Radweg Salzstraße gibt es keine Zählungen. Der Radweg ist im Kerngebiet größtenteils nur ein grober Schotterweg. (Auskunft Stadtplanungsamt Halle). Der Weg endet an der sachsen-anhaltischen Landesgrenze. Auf sächsischem Gebiet gibt es bislang keine ausgewiesene Fortführung des Weges.

Aufgrund seiner verbindenden Funktion ist zusätzlich der Radweg „**Äußerer Grüner Ring**“ zu erwähnen, der über ca. 160 km rund um die Stadt Leipzig führt und dabei symbolisch die Mitgliedskommunen des Grünen Ringes Leipzig rund um Leipzig verbindet. Dabei werden andere regionale Radrouten wie der Elster-Radweg, der Elster-Saale-Radweg, die Parthe-Mulde-Radroute, der Pleiße-Radweg und die Neuseenlandroute gekreuzt oder eingebunden. Es besteht teilweise Optimierungsbedarf am Routenverlauf und an der Beschilderung (Radwegekonzeption Landkreis Leipzig 2010).

Das Radfahren auf dem Deich des Elster-Saale-Kanals ist nicht erlaubt. Dieses Verbot wird aber trotz der schlechten Befahrensqualität teilweise missachtet.

Fazit: Nennenswerter Radtourismus findet derzeit lediglich auf dem Saale-Radwanderweg statt. Die touristisch relevanten Radwege befinden sich nur an den Grenzen zum Kerngebiet.

¹⁹ <http://www.radtouren-sachsen-anhalt.de/index.php?id=bc104304000069>

Die äußere Erschließung ist somit gut, die innere Wegevernetzung allerdings unzureichend. So müssen Radfahrer, die von Leipzig nach Merseburg oder umgekehrt wollen, einen großen Umweg fahren (nördlich über den Elster-Radweg nach Halle und weiter nach Merseburg: ca. 55 km oder südlich über den Elster-Saale-Radweg nach Dehlitz, weiter über den Saale-Radwanderweg: ca. 50 km). Diese Streckenlänge ist zwar noch für Tagestouren geeignet, nicht aber für mehrstündige Ausflüge. Der Radweg Salzstraße stellt zwar theoretisch eine Direktverbindung zwischen Leipzig und Merseburg dar, ist aber auf sächsischer Seite faktisch nicht vorhanden, nicht ausgeschildert, von mangelnder Oberflächenqualität und deshalb nicht vermarktungsfähig. Zudem fehlt eine Anbindung an den Elster-Radweg. Faktisch hat das Fehlen einer direkten Radwegeverbindung zwischen Leipzig und Leuna/Merseburg dazu geführt, dass es keine radtouristische Vernetzung gibt.

4.1.2 Wandern

- Der einzige überregionale Wanderweg im Kerngebiet ist der **ökumenische Pilgerweg** (Verlauf entlang der mittelalterlichen Handelsstraße „Via Regia“), eine Art „Zubringerweg“ für die größeren Jakobswege in Süddeutschland, in der Schweiz, Frankreich und Spanien. Der ökumenische Pilgerweg durch Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen durchquert das Kerngebiet und tangiert dabei den Raßnitzer See, den Wallendorfer See und den Autobahnsee Kleinliebenau. Im weiteren Verlauf führt der Weg direkt durch Merseburg. Es gibt keine belastbaren Zahlen, sondern lediglich grobe Schätzungen über die Frequenzierung des Weges im Kerngebiet. Die Schätzungen liegen bei ca. 400 – 500 Nutzern pro Jahr. Etwa 200 – 250 Pilger trugen sich pro Jahr (2008 und 2009) in das Gästebuch der Neumarktkirche St. Thomae, der Pilgerherberge in Merseburg, ein (Auskunft: Landratsamt Saalekreis). Die ökumenische Rittergutskirche Kleinliebenau beherbergt ebenfalls ca. 250 Pilger pro Jahr in ihrem Pilgerquartier (Auskunft: Kultur- und Pilgerverein Kleinliebenau e. V.). Die Vermarktung des Pilgerweges erfolgt auf Landesebene durch die Tourismus-Marketing Sachsen-Anhalt GmbH und die regionalen Tourismusverbände.

Außerhalb des Kerngebietes gibt es darüber hinaus zwei weitere Pilgerwege. Nördlich verläuft der Luther-Pilgerweg. Dieser führt als Rundwanderweg durch Sachsen-Anhalt und verbindet die wichtigsten Lutherstätten und Zeugnisse der Reformation. Start- und Endpunkt ist Wittenberg. Der Lutherweg wird derzeit in die beiden anderen „Lutherländer“ Thüringen und Sachsen verlängert. Eingerichtet ist bereits das Teilstück Stollberg (Sachsen-Anhalt) nach Nordhausen (Thüringen). In Ostthüringen ist bei Altenburg eine Anbindung an den geplanten Lutherweg in Sachsen vorgesehen.

Westlich des Kerngebietes verläuft der St. Jacobus Pilgerweg Sachsen-Anhalt, über Querfurt, Mücheln und Freyburg, wo er sich mit dem ökumenischen Pilgerweg vereint. Auch diese Wege werden durch die Landesmarketingagentur Sachsen-Anhalt vermarktet.

- Der regionale **Gosewanderweg** greift das Thema Gosebier (das Goslarische Bier kurz die "Gose") auf, eine Spezialbiersorte, die ursprünglich aus dem Harzgebiet stammt. Der Weg verläuft etwa 60 km entlang zahlreicher traditioneller Goseschänken durch die breiten Auen, die den Raum um Halle, Merseburg und Leipzig landschaftlich verbinden (davon etwa 20 km im Leipziger Neuseenland und zusätzlich ca. 20 km Alternativstrecken). Start bzw. Ziel ist die Burg Giebichenstein/Halle und die Goseschänke "Ohne Bedenken", Menckestraße Nr. 5 in Leipzig-Gohlis. Eine Verlängerung führt bis zum Zöbiger Hafen am Cospudener See. Der Weg tangiert den Autobahnsee Kleinliebenau, die Dieskauer Teiche, den Osendorfer und den Raßnitzer See. Eine Vermarktung des Weges erfolgt durch das Leipziger Neuseenland. Zum Teil wird der Weg auch von Radfahrern genutzt.

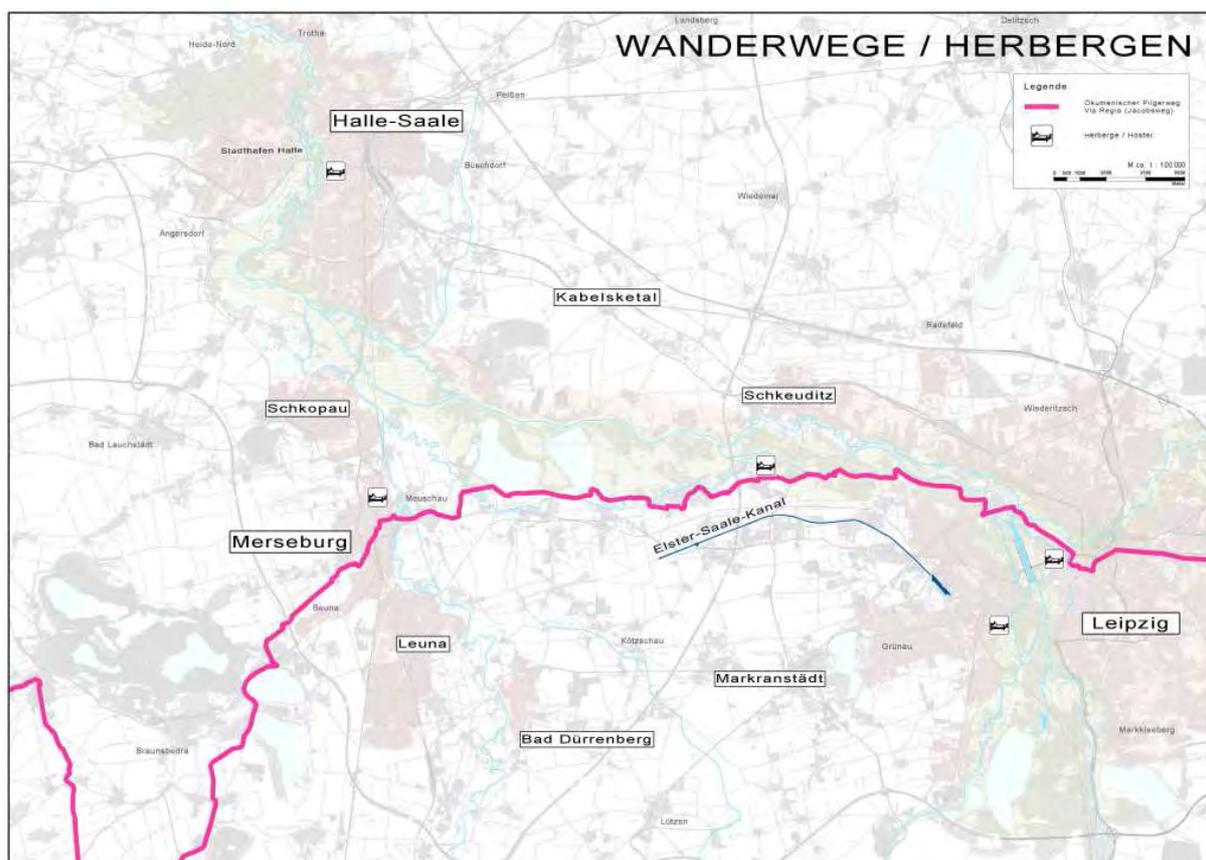


Abbildung 44 Wanderwege im Kerngebiet (Auswahl)

4.1.3 Sonstige landseitige Freizeitangebote

Reiten

- Im Kerngebiet gibt es einige Reiterhöfe: den Pferdehof der Veranstaltungs- und Dienstleistungszentrum (VDZ) gGmbH in Bad Dürrenberg, den Reiterhof Kleinliebenau, den Reiterhof Schlobachshof, den Reiterhof Pissen (bei Günthersdorf), den Ponyhof Kötschlitze, den Reiterhof Kleinliebenau in Dölzig sowie den Reiterhof Gut Schloss Gundorf in Leipzig. Das örtliche Reitwegenetz ist touristisch nicht relevant und wird nicht vermarktet.

Einkaufszentrum „nova | eventis“

- Ein Anziehungspunkt im Kerngebiet mit regionaler Ausstrahlung ist das Einkaufszentrum „nova | eventis“. Tagestouristische Relevanz erhält das Zentrum durch die verschiedenen Feiertage in Sachsen und Sachsen-Anhalt (Leipzigern können an sächsischen Feiertagen, die in Sachsen-Anhalt nicht gelten, einkaufen gehen) und verschiedene Veranstaltungen des Zentrums.

Gesundheit

- Bad Dürrenberg ist zwar „staatlich anerkannter Erholungsort mit staatlich anerkannter Heilquelle“ (Kurpark mit Sole-Spa vorhanden), positioniert sich allerdings vorrangig unter dem Thema „Industrietourismus“. Gesundheitstourismus ist kein Vermarktungsschwerpunkt der Stadt und soll es in Zukunft auch nicht werden. Die Anerkennung als „Kurort“ wird nicht angestrebt. Trotzdem kommen viele Besucher auch aus gesundheitlichen Aspekten in die Stadt. Erfahrungen der Stadt zeigen, dass die Mehrheit der Besucher den Kurpark aufgrund des dortigen Gradierwerks mit der salzigen Luft besucht. Ca. 50 % der Besucher kommen dabei aus einem Umkreis von 30 – 40 km (vor allem aus Leipzig), ca. 20 % kommen von aus größeren Entfernungen und ca. 30 % sind Einwohner von Bad Dürrenberg (Quelle: Touristinformation Bad Dürrenberg).

4.1.4 Sehenswürdigkeiten/Kulturangebote

Überregional bedeutsame Sehenswürdigkeiten im Kerngebiet sind der Dom und die Neumarktkirche als Bestandteile der Straße der Romanik in Merseburg.

Von regionaler Bedeutung sind einige Parks und Gärten, die unter dem Stichwort „Gartenträume – Historische Parks in Sachsen-Anhalt“ von der Landesmarketingagentur vermarktet werden. Hierzu zählen das Schloss mit Schlossgarten in Merseburg sowie Schloss und Landschaftspark Dieskau.

Darüber hinaus sind Europas größtes zusammenhängendes Gradierwerk in Bad Dürrenberg mit dem anliegenden Kurpark und das Schloss Schkopau sowie die Gustav-Adolf-Gedenkstätte mit Kapelle in Lützen regional ausstrahlende Anziehungspunkte. Von eher lokaler Bedeutung sind zahlreiche Dorfkirchen, Gutshöfe und Einzeldenkmale, die allerdings oftmals nicht touristisch aufbereitet sind (keine Besichtigungsmöglichkeiten, keine Informationsvermittlung).

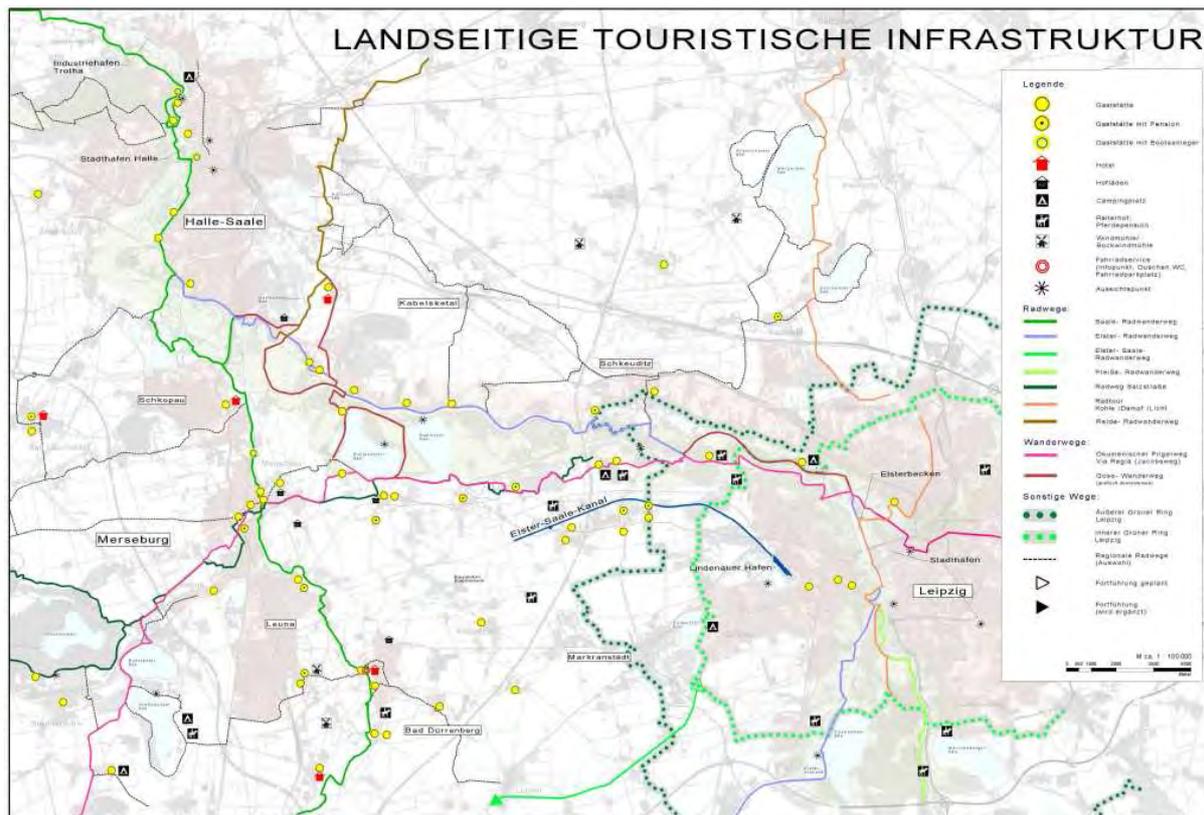


Abbildung 45 Landseitige Touristische Infrastruktur

4.1.5 Fazit landseitige touristische Attraktivität

Die landseitige touristische Attraktivität des Kerngebiets ist insgesamt sehr gering. Anders als im regionalen Umfeld ist der Radtourismus dort kaum entwickelt. Auch wandertouristisch ist das Gebiet nur schwach frequentiert und die Attraktivität der touristischen Sehenswürdigkeiten ist überwiegend nur von geringer Ausstrahlungskraft. So gibt es bislang nur wenige Gründe, einen Ausflug in das Kerngebiet zu machen. Das Gebiet hat deshalb auch tages-touristisch kaum Bedeutung und klare Wettbewerbsnachteile gegenüber den anderen Räumen rund um Leipzig und Halle.

4.2 Wasserseitige Freizeitinfra- und Angebotsstruktur

Vor dem thematischen Hintergrund des Projektschwerpunktes Elster-Saale-Kanal ist es besonders wichtig, die touristische Gewässersituation im Kerngebiet näher zu untersuchen. Dabei wird zwischen Fließ- und Standgewässern differenziert, wobei der abgeschlossene Elster-Saale-Kanal aufgrund seiner Charakteristik zu den Fließgewässern gezählt wird.

4.2.1 Fließgewässer

Die untersuchten Fließgewässer im Kerngebiet sind:

1. Untere Weiße Elster
2. Luppe
3. Leipziger Stadtgewässer
4. Elster-Saale-Kanal
5. Saale

1. Untere Weiße Elster

Gewässerprofil und touristische Nutzung

Die Weiße Elster entspringt im tschechischen Elstergebirge östlich von Aš und mündet nach ca. 245 km in Halle in die Saale. Die Länge des relevanten Flussabschnitts, der Unteren Weißen Elster, vom Elsterflutbecken (in der Stadt Leipzig) bis zur Mündung in die Saale in Halle beträgt ca. 40 km. Dieser Abschnitt ist überwiegend durch einen attraktiven Gewässerlauf mit angrenzender Auenlandschaft gekennzeichnet. Aufgrund der Fließgeschwindigkeiten ist die Untere Weiße Elster für Freizeit-Kanuten nur in Richtung Saale befahrbar. Auf diesem Abschnitt befinden sich zwölf Wehre. Zusätzlich gelten umfangreiche Beschränkungen in Bezug auf die Befahrbarkeit:

- Unterhalb des Wehres Leipzig-Wahren bis zur Einmündung der Luppe besteht ein Naturvorrangbereich (Natura 2000-Schutz). Deshalb wird auf diesem ca. 12,5 km langen Abschnitt im Rahmen des wassertouristischen Nutzungskonzepts der Region Leipzig eine Befahrensbeschränkung zwischen dem 1. Januar und 31. Juli empfohlen. Ab 1. August jeden Jahres soll eine Befahrung nur in organisierter Form (z. B. vereinsgebunden oder in Gruppen über Anbieter von geführten Kanutouren) erfolgen.
- Die Nutzung der letzten 12 km der Unteren Weißen Elster zwischen Döllnitz (Schkopau) und Ammendorf in Sachsen-Anhalt ist aus Naturschutzgründen in den Monaten Mai, Juni und September aus rechtlichen Gründen nicht möglich, in den übrigen Monaten ist das Befahren kontingentiert und erfordert eine Voranmeldung (beim Ressortleiter Kanu-Freizeitsport des Landes Kanu-Verband Sachsen-Anhalt e. V.).

Nur knapp 15 km der Weißen Elster sind demzufolge durchgängig im Kerngebiet befahrbar. 11 km davon liegen zwischen dem Zusammenfluss der Weißen Elster mit der Luppe und dem Wehr Döllnitz. Diese sind geprägt durch Eindeichungen, fehlenden Schatten und durch beidseitig durch Dämme eingeschränkte Sicht. Die verbleibenden 4 km befinden sich innerhalb des Stadtgebietes von Leipzig.

Wassertouristische Angebote

Neun Bootsverleihe sind im Leipziger Stadtgebiet ansässig und verleihen auch Kanus für Touren auf der Unteren Weißen Elster (siehe Anhang 1). Dazu kommen Verleihe im Leipziger Umfeld (Schkeuditz und Cospudener See), die ebenfalls Kanus für die Untere Weiße Elster verleihen. Geführte Kanutouren auf der Unteren Weißen Elster werden von sechs Anbietern angeboten.

Nachfragesituation

Die Nachfragesituation kann nur annäherungsweise geklärt werden. Für den aus Naturschutzgründen nur mit Sondergenehmigung befahrbaren Bereich zwischen Döllnitz (Schkopau) und Ammendorf in Sachsen-Anhalt belaufen sich die Schätzungen zur Frequentierung auf 40 Befahrungen pro Jahr, bei denen maximal jeweils zehn Boote zugelassen sind. Dabei handelt es sich fast ausschließlich um vereinsgebundene Kanuten (Auskunft: Landes Kanu-Verband Sachsen-Anhalt e. V). Aufgrund der Schutzzeiträume finden diese vor allem im Juli und August statt. Auf dem eingeschränkt befahrbaren Streckenverlauf zwischen dem Auensee und der Einmündung der Luppe sind im Frühjahr und Herbst nach Schätzungen des Sächsischen Kanuverbands ca. 15 überwiegend vereinsgebundene Kanuten pro Woche unterwegs. Im Sommer kommen einige Individualkanuten hinzu. Die Zahlen belaufen sich nach Einschätzung des Kanuverbands zu Spitzenzeiten auf ca. 30 Paddler pro Woche. Diese Aussagen decken sich mit den Monitoringergebnissen des Gewässerverbundes Leipziger Neuseenland (bgmr 2010), die nur sehr vereinzelt Boote auf den unteren Abschnitten der Weißen Elster zählten: im Herbst 2009 (außerhalb des kommunizierten Schutzzeitraumes) wurden zwei Boote gezählt, die allerdings nicht in organisierter Form unterwegs waren (eine Nutzung außerhalb des Schutzzeitraumes wird nur in organisierter Form empfohlen). Im Frühjahr 2010 wurden drei und im Sommer 2010 gar kein Boote gesichtet (Zähltag lagen innerhalb des kommunizierten Schutzzeitraumes, bgmr 2010).

Bewertung

Wasserwandern mit Kanus auf der Weißen Elster ist im Kerngebiet durch Naturschutzauflagen nur stark eingeschränkt möglich, hinzu kommt häufiges Umtragen durch zahlreiche Wehre. Die befahrbaren Abschnitte sind zudem eingedeicht und kanalisiert und für Kanuten wenig attraktiv.

2. Luppe

Gewässerprofil und touristische Nutzung

Die „Neue Luppe“ ist ein südlicher Arm der Weißen Elster, der in Leipzig aus dem Elsterbecken, einem in den 1930er Jahren für den Hochwasserschutz geschaffenen Flussbecken, abzweigt. Sie ist bis zu ihrer Mündung der Hauptarm des Elster-Luppe-Flusssystems und führt mehr Wasser als die Weiße Elster selbst.

Etwa zwei Kilometer westlich der Abzweigung des Unterlaufs der Alten Luppe bei Kleinliebenau vereinigt sich die Neue Luppe bei Rübsen und Wehlitz wieder mit der Weißen Elster. Der Flusslauf ist kanalisiert und eingedeicht. Es gibt ein Wehr bei Kleinliebenau. Die Länge der Neuen Luppe vom Elsterflutbecken bis Zusammenfluss mit der Weißen Elster beträgt ca. 13 km.

Das von der Neuen Luppe abzweigende Luppenwildbett kann aufgrund des hohen naturschutzfachlichen Werts und der zum Teil zu geringen Wasserstände und Gewässerbereite kaum wassertouristisch genutzt und entwickelt werden.

Wassertouristische Angebote

Ebenso wie für die Weiße Elster können Individualkanuten Boote bei den Leipziger Bootvermietungen leihen.

Nachfragesituation

Eine zahlenbelegte Darstellung der Nachfragesituation auf der Neuen Luppe ist nicht möglich. Es liegen keine Zählungen vor. Für das Gewässer gibt es keine organisierten Touren von Leipziger Anbietern. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Frequentierung sehr gering ist.

Bewertung

Da die Weiße Elster aufgrund von Naturschutzbedingungen nur sehr eingeschränkt oder gar nicht befahrbar ist, wird die Neue Luppe oft als Alternative angegeben. Vor dem Hintergrund des unattraktiven Gewässerprofils ist dies bei realistischer Betrachtungsweise nicht wirklich zu erwarten.

3. Leipziger Stadtgewässer

Gewässerprofil und touristische Nutzung

Zu den im Folgenden betrachteten Gewässern in Leipzig zählen die Stadtelster mit dem Karl-Heine-Kanal, die Pleiße mit dem Pleißemühlgraben, das Elsterflutbett, der Elstermühlgraben, das Elsterbecken und der Floßgraben. Herzstück des Leipziger Gewässersystems ist das Palmengartenwehr, das großräumig umfahren werden muss, da es aufgrund seiner starken Sogwirkung im Oberwasser gefährlich ist. Der Lindenauer Hafen, gelegen zwischen dem Elster-Saale-Kanal und dem Karl-Heine-Kanal ist noch nicht angebunden und somit derzeit noch nicht wassertouristisch nutzbar. Die Gewässerverbindung mittels Durchstich wurde seit mehreren Jahren intensiv geplant (inklusive Landschaftsarchitekturwettbewerb) und steht nunmehr unmittelbar vor der Realisierung.

Die Entwurfs- und Genehmigungsplanung für die ca. 620 m lange, neuzubauende Kanalstrecke inklusive der Aufweitung zum Kanalbecken sind erstellt. Als erste konkrete Teilbaumaßnahme wurde im Februar dieses Jahres der Ersatzneubau der Luisenbrücke begonnen, welche den Durchstich überspannt.

Aktuell wird davon ausgegangen, dass die Gewässerverbindung bis 2013 realisiert sein wird. Für die geordnete städtebauliche Entwicklung des Hafenareals werden aktuell die Bebauungspläne Nr. 359 „Lindenauer Hafen – Zentraler Bereich“ und Nr. 360 „Lindenauer Hafen – Nördlicher Bereich“ erarbeitet. Letzterer Bebauungsplan wird ein Sondergebiet Wassertouristik festsetzen, das die so genannte Marina Leipzig-Lindenau ermöglicht.

Wassertouristische Angebote

- Fahrgastschiffahrt findet auf Teilstrecken innerhalb des Leipziger Stadtgebietes statt: Die „MS Weltfrieden“ verkehrt seit 1998 auf dem Karl-Heine-Kanal und der Weißen Elster zwischen der ehemaligen Mörtelfabrik, dem heutigen Cafe "Kanal 28" in Lindenau, der Anlegestelle am Stelzenhaus zur Stadtelster und danach bis zur Plagwitzer Brücke über die Weiße Elster im Zuge der Karl-Heine-Straße (von April bis Oktober, an Wochenenden und Feiertagen sowie Charterfahrten). Die MS "Columbus" und MS "Neptun" (Bootsverleih Herold) fahren auf der Weißen Elster, im Elsterflutbett und auf dem Karl-Heine-Kanal. Gondelfahrten auf der Weißen Elster bietet das Restaurant „da Vito“ an.
- Geführte Motorbootfahrten werden von einem Anbieter angeboten.
- Auf der Weißen Elster zwischen Knauthain und dem Palmengartenwehr in Leipzig bietet ein Anbieter Schlauchboottouren an.
- In Leipzig wird auf dem Elsterflutbett und auf Abschnitten der Weißen Elster gerudert. Es gibt drei Rudervereine in Leipzig.

- Die „Schute Luise“ ist das Boot des Vereins Wasser-Stadt-Leipzig e. V. Dieses kann für eine Fahrt auf den Leipziger Stadtgewässern gemietet werden. Es fasst 20 Plätze und fährt ca. 70 min.

Eine genaue Auflistung der Anbieter findet sich im Anhang.

Nachfragesituation

Die Leipziger Stadtgewässer verzeichnen konstante Wachstumszahlen bei der Frequentierung. Zählungen in dem am meisten frequentierten Abschnitt ergaben folgende Ergebnisse: an der Zählstelle Nonnenbrücke (Stadtelster - Karl-Heine-Kanal - Elsterflutbett) wurden im Herbst 2009 463 Boote gezählt (davon 338 Kanus, 14 Gondeln, 14 Ruderboote, 85 Fahrgastschiffahrt, 8 Motorboote und 4 Solarboote). Im Frühjahr 2010 wurden 482 Boote und im Sommer 2010 581 Boote am Zähltag registriert. Die Verteilung der Bootstypen entspricht in den Jahren 2009 und 2010 ungefähr der erwähnten Verteilung von 2009, allerdings wurden im Sommer 2010 keine Motorboote registriert (Quelle: Monitoringbericht, bgmr 2010). Ein Leipziger Kanuvermieter (Standort zwischen Elsterflutbett und Pleiße) verzeichnete in der Saison 2010 über 2000 Gäste. Die Pleiße, die zusammen mit dem in sie mündenden Floßgraben die Verbindung zum Cospudener See ermöglicht, weist eine deutlich geringere Frequentierung auf: ab der Mündung Floßgraben in Richtung Connewitzer Wehr bzw. aus der Richtung agra-Wehr bis Floßgraben wurden im Herbst 2009 34 bzw. 37 Boote gezählt, im Frühjahr 2010 98 bzw. 101 und im Sommer 2010 54 bzw. 81 Boote (Monitoringbericht, bgmr 2010). Durch die Fertigstellung der Schleuse am Connewitzer Wehr zu Beginn der Saison 2011 wird künftig eine attraktivere Passage ohne Umsteigen/Umtragen möglich.

Wie die obigen Zahlen bereits verdeutlichen, ist der motorisierte Bootstourismus kaum entwickelt. Lediglich 70 Boote mit Motorantrieb, davon 12 private, sind in Leipzig und den Seen im Südraum gemeldet.

Bewertung

Aufgrund der Möglichkeit, Teile der Stadt Leipzig und ihre architektonischen Besonderheiten vom Wasser aus zu entdecken, sind die Stadtgewässer ein attraktives Merkmal für den Städtetourismus und für Kanuten aus der Region. Ein individueller motorisierter Bootsverkehr ist durch die rechtliche Regelung ausgeschlossen und damit auch die Verbindung zu den Gewässern südlich von Leipzig.

4. Elster-Saale-Kanal

Gewässerprofil und touristische Nutzung

Der ca. 11 km lange Elster-Saale-Kanal ist eine Bundeswasserstraße und damit im Eigentum des Bundes. Durch die fehlende Anbindung an den Lindenauer Hafen und die Stadtgewässer Leipzigs hat der Kanal einen Solitärcharakter ohne Strömung. Es gibt keine Schleusen, Wehre oder Umtragestellen.

- Der Kanal wird von einem Ruderverein genutzt. Ein Bootshaus des SC DHfK Leipzig e. V. liegt in Leipzig-Burghausen direkt am Elster-Saale-Kanal und ist Bundesstützpunkt.
- Der Kanal ist Angelrevier.
- Obwohl das Baden im Elster-Saale-Kanal nicht offiziell gestattet ist, findet es statt und wird toleriert.

Wassertouristische Angebote

Wassertouristische Anbieter am Kanal sind nicht vorhanden.

Nachfragesituation

Neben der Nutzung des Kanals durch Rudervereine und durch Angler gibt es nur vereinzelte Individual-Kanuten.

Bewertung

Die wassersportliche Attraktivität des Elster-Saale-Kanals besteht für die Rudervereine in dem dafür besonders geeigneten Gewässerprofil und in seiner Abgeschnittenheit respektive dem quasi nicht-vorhandenen Bootsverkehr (abgesehen von einigen wenigen Freizeitpaddlern im Sommer). Es ist davon auszugehen, dass deshalb der Kanalausbau bei den derzeitigen Hauptnutzern, den Ruderern und Anglern, auf Vorbehalte stoßen dürfte.

5. Saale

Gewässerprofil und touristische Nutzung

Die Saale entspringt im Fichtelgebirge nahe der Ortschaft Zell und mündet nach 413 km bei Barby am Elbkilometer 291 in die Elbe. Der Fluss ist (im Gegensatz zur Elbe) stromabwärts kilometriert. Die Kilometrierung beginnt an der Mündung der Unteren Saale mit Kilometer 0,0. Die Untere Saale ist Bundeswasserstraße endet mit km 124,2 in Kreypau. Weiter flussaufwärts ist die Saale Landeswasserstraße. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Saale beträgt 16 km/h bis Halle-Trotha. Oberhalb beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 10 km/h gegenüber dem Ufer.

Die Obere und die Untere Saale bieten grundsätzlich unterschiedliche Voraussetzungen für die motorisierte Schifffahrt. Für Motorboote ist das Befahren der Oberen Saale zwar zulässig, aufgrund der vielen Kiesheger und Untiefen wird revierunkundigen Skippern von einer Befahrung der Oberen Saale jedoch dringend abgeraten (Aussage auf der Webseite Blaues Band Sachsen-Anhalt: www.blauesband.de). Für gewässerunkundige Motorbootfahrer endet die Tour auf der Unteren Saale flussaufwärts aufgrund von Untiefen in Bad Dürrenberg. Weiter flussabwärts ist die Untere Saale für motorisierte Sportboote ganzjährig sicher zu befahren. In dem nicht gestauten Mündungsbereich zur Elbe kann es aber immer wieder zu Niedrigwasser kommen. Trotzdem wird eine ausreichende Tiefe für Sportboote gewährleistet. Aufgrund von Niedrigwasserwarnungen durch die Wasserschifffahrtsverwaltung wird dies allerdings in der Außenwahrnehmung als Problem wahrgenommen und wirkt sich auf die touristische Vermarktung negativ aus (zu den verschiedenen Tiefgängen s. Anhang 2). Im Kerngebiet gibt es acht Schleusen (Schleuse Bad-Dürrenberg bis Schleuse Halle-Trotha, Anhang 1). Von der Elbe kommend wird bis Halle-Trotha täglich geschleust. Bei den weiter flussaufwärts liegenden Schleusen bis Bad Dürrenberg wird auf Anmeldung und an den Wochenenden geschleust. Eine Automatisierung der Schleusen wird bis 2017 erwartet).

Die Schleusen auf der staugeregelten Saale von Calbe bis Wettin zählen zu den Saalegroßschleusen mit einer nutzbaren Länge von 100 m und einer nutzbaren Breite von 12 m. Die flussaufwärts folgenden Schleusen sind kleiner. Die Maße betragen hier ca. 67 m Länge und 6 m Breite (Quelle: WSA Magdeburg, Außenbezirk Bernburg).

Die Fließgeschwindigkeit der Saale liegt zwischen 1,0 und 1,8 m pro Sekunde. Anders als bei motorbetriebenen Booten ist deshalb eine Fahrt mit muskelbetriebenen Booten gegen die Strömung schwierig. Mit dem Strom ist sowohl die Obere als auch die Untere Saale komplett befahrbar.

Hauptmotiv für Kanutouren auf der Saale ist, wie eine Befragung auf der Webseite www.blaues-band.de in Zusammenarbeit mit dem Regionalverbund Thüringer Wald e.V. ergeben hat, die landschaftliche Vielfalt des Flusses. Vor allem die Obere Saale hat sich in den letzten Jahren kanutouristisch sehr erfolgreich entwickelt. Die kanutouristische Nachfrage/Frequentierung ist dort deutlich höher als auf der Unteren Saale, auch wenn gerade im Bereich zwischen Bad Dürrenberg und Halle in den letzten Jahren eine steigende Zahl an Kanuten festzustellen ist. Landschaftlich ist die Saale durch die in weiten Teilen naturbelassenen Gewässerränder ohne Steinschüttung nicht nur im Oberlauf, sondern auch auf dem gesamten Streckenverlauf zwischen Bad Dürrenberg und Halle sehr reizvoll.

Die Anlegesituation im Gewässerabschnitt zwischen Leuna und Halle ist derzeit durch kleinere öffentliche Anleger in Leuna und Merseburg ohne weitere Servicemerkmale sowie mehrere Vereinsanlagen gekennzeichnet (siehe Anhang 2). In Halle wurde 2010 ein neuer Sportboothafen mit einer nutzergerechten Anlegesituation für Motorboote und Kanus sowie einer Sanitäranlage und abschließbaren Boxen für Kanus errichtet. Insgesamt stehen 13 Liegeplätze für Sportboote mit bis zu 7 m Länge zur Verfügung. Anlegestellen für Fahrgastschiffe befinden sich zentral in Leuna und Merseburg. In Halle gibt es bislang keinen zentrumsnahen Fahrgastanleger. Liegeplatz und Abfahrtsstelle der Reederei Riedel befinden sich an der Giebichensteinbrücke, direkt unter der Burg Giebichenstein. Die Hauptabfahrtsstelle der Reederei in Merseburg befindet sich unterhalb des Schlosses Merseburg, bei km 102,5 befindet sich der Anleger in Schkopau. Eine genaue Auflistung der Anleger mit Servicemerkmale befindet sich im Anhang.

Wassertouristische Angebote

- Drei Reedereien bieten Linien- und Chartersfahrten auf der Saale bei Merseburg und ausgehend von Halle an: z. B. saaleabwärts bis Georgsburg und Panoramafahrten im Stadtgebiet von Halle.
- In dem zum Kerngebiet gehörenden Flussabschnitt gibt es vier Anbieter mit Kanu-Vermietung. Diese befinden sich in Halle und Bad Dürrenberg.
- Drei Anbieter in Halle und einer in Bad Dürrenberg vermieten Motorboote.
- Floßtouren werden von einem Anbieter von Halle oder Merseburg ausgehend angeboten. Motorisierte Floßtouren, auch in Kombination mit dem Besuch des Doms Merseburg, Gradierwerk- und Kurparkbesichtigung Bad Dürrenberg und gastronomischer Einkehr, bietet ein Anbieter in Bad Dürrenberg.
- Der Stadthafen Halle bietet Dauerliegeplätze, eine Ein- und Ausstiegsstelle für Wasserwanderer mit Anleger für ihr Boot und Einschließmöglichkeiten für Kanus. Eine Slipanlage steht nach Absprache zur Verfügung.
- Die Fahrradservicestation am Saale-Radwanderweg im Gebäude der ehemaligen „Wasserhaltung“, einem Teil der Salineanlagen in Bad Dürrenberg, steht auch Wasserwanderern auf der Saale zur Verfügung. Dort befinden sich eine Touristinformation sowie Toiletten, Duschen und Unterstellmöglichkeiten für Fahrräder sowie Schließfächer für Gepäck. Der Knotenpunkt ist ab Mitte Mai bis Mitte September täglich von 10.00 Uhr - 21.00 Uhr geöffnet.

Nachfragesituation

Es gibt keine belastbaren Daten zur Anzahl der Motorboote auf der Saale, zumal viele Eigentümer, deren Boote an der Saale gemeldet sind, ihr Boot während der Sommersaison und häufig auch ganzjährig in Brandenburg oder Mecklenburg Vorpommern liegen haben.

Nach Angaben des WSA Magdeburg gibt es auf Elbe und Saale (keine Differenzierung) 584 zugelassene Sportboote. Dabei liegt ein deutliches Übergewicht auf der Saale. Für den Bereich Merseburg liegen die Schätzungen zwischen 100 und 150 Booten. Hinzu kommen geschätzte ca. 50 Gastboote pro Jahr, die über die Elbe auf die Saale fahren oder ihr Boot dorthin trailern.

Die unten stehende Grafik zeigt die Entwicklung der Schleusungen im Kerngebiet. Schwankungen in den Zahlen sind einerseits witterungsbedingt (wie der starke Abfall 2010), andererseits durch Bauarbeiten an den Schleusen bedingt. Gleichwohl ist festzustellen, dass seit 2003 die Zahl der Schleusungen kontinuierlich abgenommen hat. Dies bedeutet auf der anderen Seite, dass es nicht gelungen ist, den Gewässerbereich im Kerngebiet in den letzten Jahren wassertouristisch zu entwickeln.

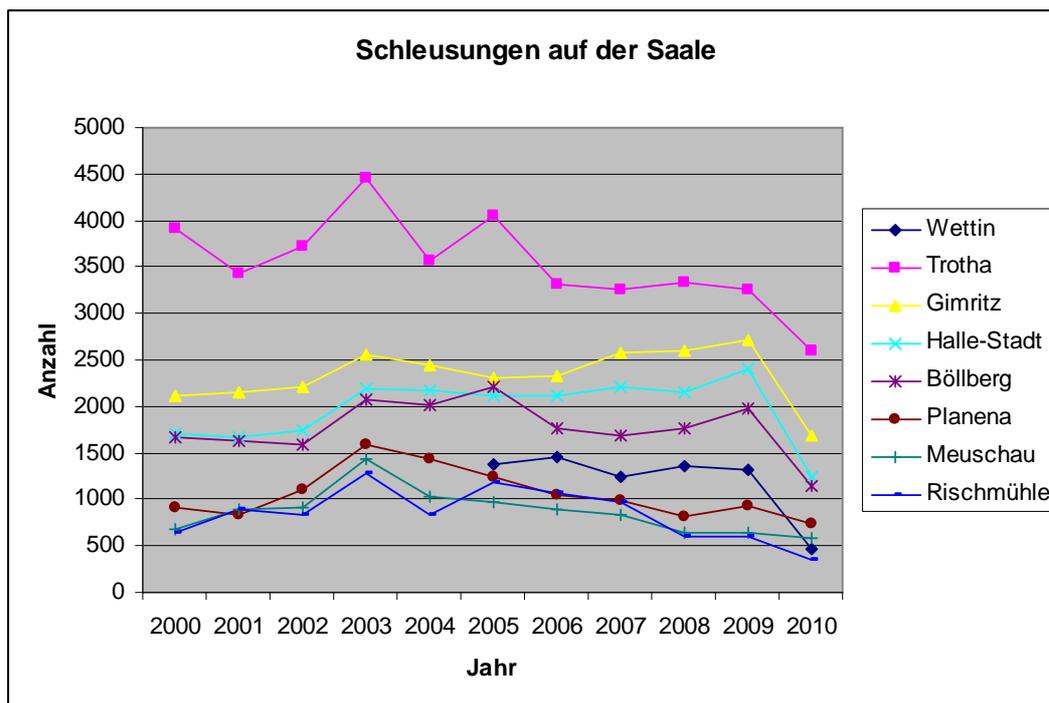


Abbildung 46 Schleusungen auf der Saale
Quelle: Wasser- und Schiffsamt Magdeburg (2011)

Wie aus der Grafik ersichtlich wird, findet der Hauptverkehr auf der Saale im Bereich der Stadt Halle statt. Die Mehrheit der Boote kommt aus Halle selbst. Das zeigen auch die Zahlen der Schleusungen der nächsten flussabwärts hinter Trotha gelegenen Schleuse Wettin, die aus Nachfragesicht eine Grenze zwischen dem Bernburger und Hallenser Saalebereich bildet (weiter flussabwärts steigen die Zahlen der Schleusungen wieder an).

Interessant ist auch ein Vergleich zwischen Berg- und Talschleusungen. Mehr als 70 % der Boote fahren flussabwärts. Dies ist ein wichtiges Indiz dafür, dass es sich bei den Schleusungen mehrheitlich um Kanus handelt. Im Vergleich mit Zahlen der Schleusungen in traditionellen Wasserwanderrevieren wird die geringe wassertouristische Frequentierung der Unteren Saale deutlich. So hat beispielsweise die Schleuse Wolfsbruch in der Mecklenburgischen Seenplatte allein mehr als 35.000 Schleusungen pro Jahr zu verzeichnen.

Eine in Halle ansässige Reederei verzeichnet jährliche Besucherzahlen von 23.000 bis 24.000, dabei ist eine zunehmende Nachfrage nach kürzeren Touren zu bemerken.

Bewertung

Die Stärken der Unteren Saale sind auch im Kerngebiet das attraktive Landschaftsbild und der reizvolle Gewässerverlauf durch die Städte Merseburg und Halle mit ihren anliegenden Schlössern und Altstädten. Kritisch werden lt. der bereits zitierten Befragung von Wasserwanderern die Schleusenzeiten, Umtragestellen sowie die Anzahl und Qualität der Ein- und Aussatzstellen (Höhe/Material) beurteilt. Die wasserseitige Infrastruktur entspricht insgesamt nicht den Anforderungen für eine überregionale wassertouristische Vermarktung. So fehlen in Leuna und Merseburg öffentliche Wasserwanderrastplätze mit entsprechenden Servicemerkmalen und ausreichenden Liegeplätzen. Die Vereinsgelände sind nicht regelmäßig personell besetzt und damit nur eingeschränkt für eine touristische Vermarktung nutzbar. In Halle konnte die Anlegesituation mit dem im vergangenen Jahr eröffneten Stadthafen zwar deutlich verbessert werden, entspricht aber nach wie vor nicht den touristischen Gewässerpotenzialen. Dies betrifft altstadtnahe Kurzzeitanleger für motorisierte Sportboote und Kanuten und vor allem die Fahrgastschiffahrt sowie Zeltmöglichkeiten für Wasserwanderer.

Nicht ausreichend ist auch die Ausstattung mit Slipanlagen. So ist die Anlage in Leuna nicht nutzergerecht (sehr steil, kein Steg), in Merseburg gibt es Slipanlagen nur bei den Vereinen. Diese sind kostenpflichtig und stehen aufgrund der häufig nicht personell besetzten Anlagen zudem für externe Nutzer nicht immer zur Verfügung. Eine nachhaltige wassertouristische Entwicklung nur gestützt auf Vereinsbasis ist deshalb nicht möglich. Es gibt zudem keine Wassertankstelle für motorisierte Sportboote. Mit Blick auf eine überregionale Vermarktung liegt ein zentrales Hemmnis in der fehlenden Wahrnehmung der Unteren Saale als Wassersportrevier nach innen und außen. Bislang gibt es kaum eine koordinierte und abgestimmte Zusammenarbeit für die gesamte Untere Saale. So verwundert es nicht, dass die Saale als Revier für Motorboote auf dem Markt faktisch nicht präsent ist.

4.2.2 Stillgewässer

Die innerhalb des Kerngebiets liegenden Seen sind mit Ausnahme des Kulkwitzer Sees nur teilweise touristisch interessant.

- Der **Autobahnsee Kleinliebenau** wird als Badesee von regionalen Besuchern genutzt und bietet gute Angelbedingungen. Der anliegende Campingplatz wird allerdings fast ausschließlich von Dauercampern benutzt (siehe Beherbergung).
- Die **Dieskau Teiche** südöstlich von Halle sind als Teil des Schlossparks Dieskau lediglich für landseitige Naherholung interessant. Es gibt keine Wassersportmöglichkeiten. Die Nutzung erfolgt primär für Naturschutz und Fischzucht. Anziehungspunkt ist hier das Schloss mit gehobener Gastronomie sowie der Landschaftspark.
- Der **Hufeisensee** östlich von Halle wird vorrangig als Naherholungsgebiet genutzt. Man kann an drei Stellen baden und verschiedene Wassersportarten betreiben. Für diesen Bereich ist der See überregional interessant: Wasserski (hier werden beispielsweise Deutsche Meisterschaften ausgetragen), Tauchen (es gibt einen ansässigen Tauchclub) und Segeln (es gibt einen ansässigen Segelverein). An einigen Stellen darf der Uferbereich des Sees nicht betreten werden (bergbaufolgebedingt besteht die Gefahr von Abbrüchen), die deshalb vorsorglich für den Besucherverkehr gesperrt wurden.
- Der **Kulkwitzer See** im Leipziger Südwesten an der Grenze zu Markranstädt ist einer der beliebtesten Badeseen der Region und populäres Naherholungsziel für Leipziger und regionale Besucher. Bundesweit ist er als eines der besten deutschen Tauchreviere bekannt (v. a. durch den „Unterwasserpark“ mit einem versenktem Kleinflugzeug und seiner Unterwasserflora und -fauna mit guten Sichttiefen). Es gibt einen großen Campingplatz mit einer modernen Ferienhaus- und Bungalowsiedlung im skandinavischen Stil. Die Besucher kommen aus ganz Deutschland, Europa und sogar aus der ganzen Welt. 2009 kamen mehr als 16.000 Gäste. Dabei wurden 42.530 Übernachtungen verzeichnet (Auskunft Mittelseen Wasserfreizeit GmbH, siehe auch Beherbergung). Der Kulkwitzer See ist touristisch gut erschlossen: es gibt einen Hochseilgarten, eine Minigolfanlage, eine Schiffsgaststätte, mehrere Gaststätten und Imbisse sowie einen Rundwanderweg. Besucher können zudem baden, Wasserski fahren, segeln, Boot fahren, surfen, angeln und tauchen. Zusammen mit den Badegästen, Anglern und Surfern besuchen jährlich ca. 500.000 Besucher den Kulkwitzer See (Quelle: wikipedia.de).

- Der **Osendorfer See** ist lediglich für Wassersportler attraktiv (hier allerdings auch über-regional): insbesondere für Kanuten gibt es gute Trainings- und Wettkampfbedingungen. Es gibt einen Drachenbootverein, Weltmeisterschaften im Modellboot werden hier ausgetragen. Der See ist kein Badegewässer und kein ausgeprägter Naherholungsort, zudem gibt es Abbruchstellen.
- Der **Raßnitzer See** ist weder Badegewässer noch gibt es eine Freizeit- und Erholungsnutzung. Da der Fokus auf dem Naturschutz liegt, ist nur landseitige Naherholung durch die anliegenden Rad- und Wanderwege und Aussichtspunkte gegeben.
- Der **Wallendorfer See** ist bisher wassersportlich nicht nutzbar. In Zukunft soll ein Bade-strand etabliert werden. Die landseitige Naherholung wird in Zukunft dominieren.

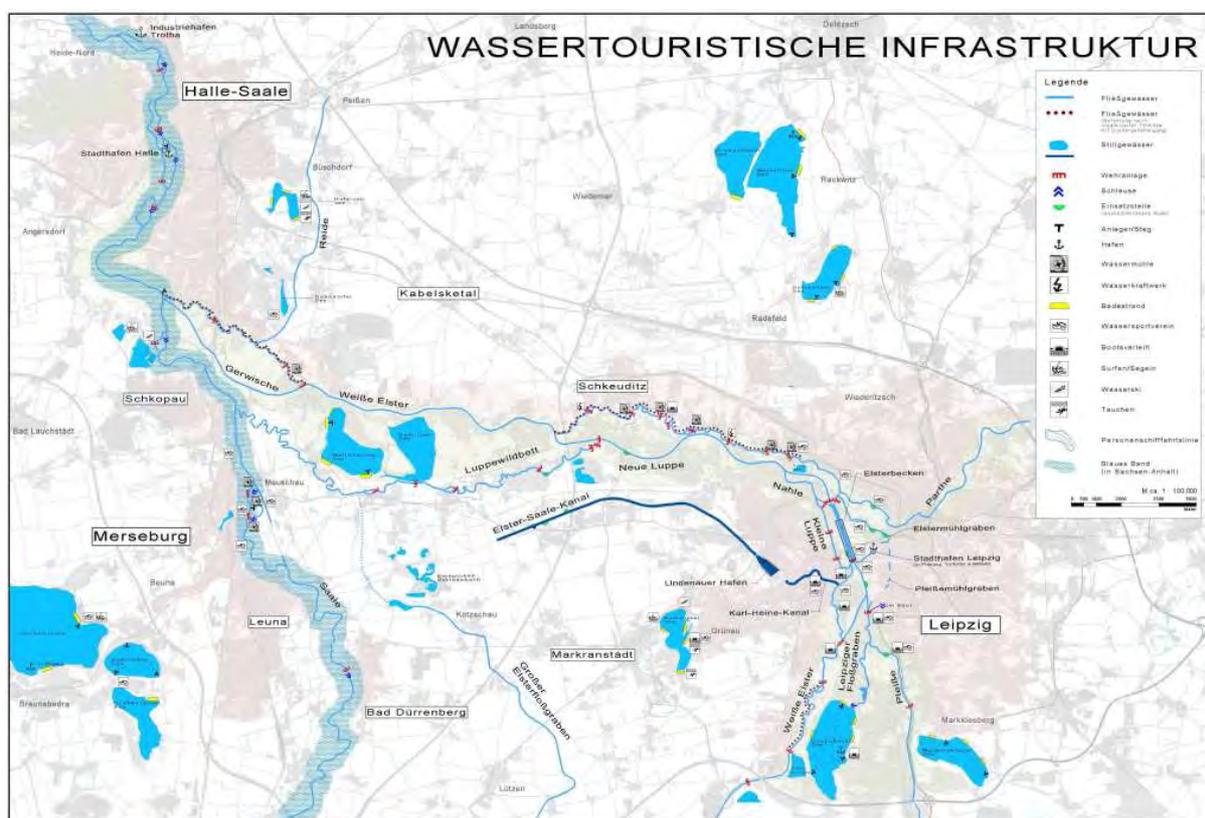


Abbildung 47 Wassertouristische Infrastruktur

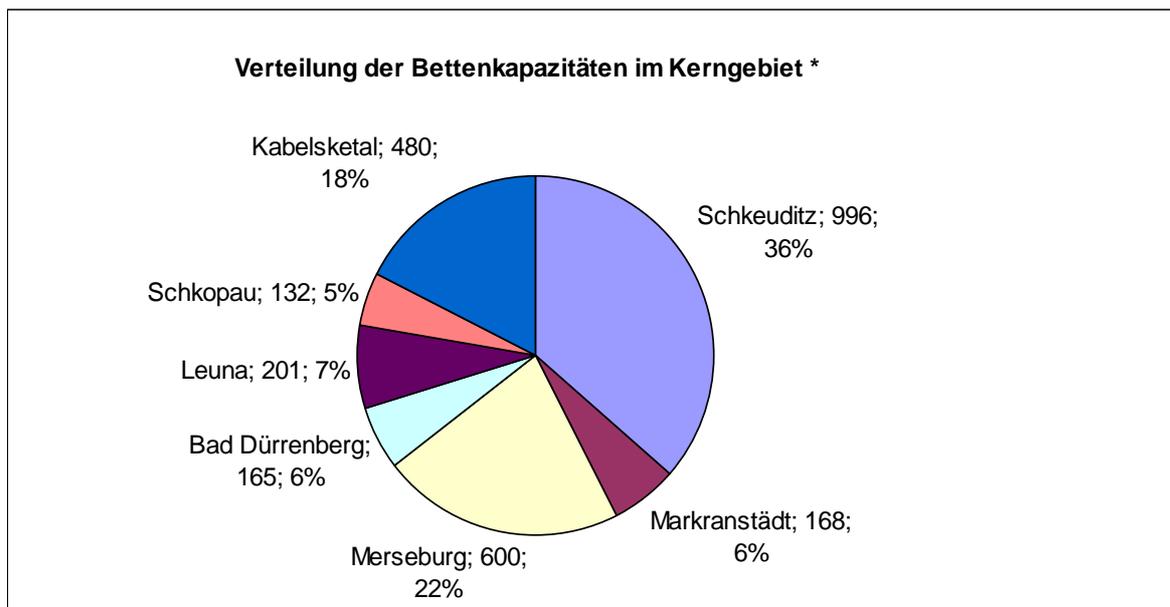
4.3 Fazit wassertouristischer Entwicklungsstand

Die Gewässer im Kerngebiet bilden kein zusammenhängendes Revier, sondern stellen lediglich eine Sammlung einzelner Gewässer mit sehr unterschiedlichem Entwicklungsstand dar. Das Leipziger Neuseenland und die Saale nehmen dabei getrennte Entwicklungen.

Der Wassertourismus auf der Elbe und ihren Nebengewässern in Sachsen-Anhalt soll durch die Landesmarketinggesellschaft unter der Markensäule „Blaues Band“ gefördert werden. Im Kerngebiet betrifft das demzufolge nur die Saale. Nur hier kann auch von Wasserwandern gesprochen werden (nur muskelbetrieben). Alle anderen im Kerngebiet stattfindenden wasserbezogenen Urlaubsformen fallen eher unter die Kategorie Wassertourismus an einem festen Standort bzw. Urlaub am Wasser. Ein motorisierter Bootstourismus findet touristisch, wenn überhaupt, nur in einem sehr geringen Umfang statt.

4.4 Beherbergungsstruktur

Im Kerngebiet gab es im Juli 2009 46 gewerbliche Beherbergungsbetriebe mit insgesamt 2.742 Betten (sächsische Seite: 19 gewerbliche Betriebe mit 1.164 Betten; sachsen-anhaltische Seite: 27 gewerbliche Betriebe mit 1.578 Betten).

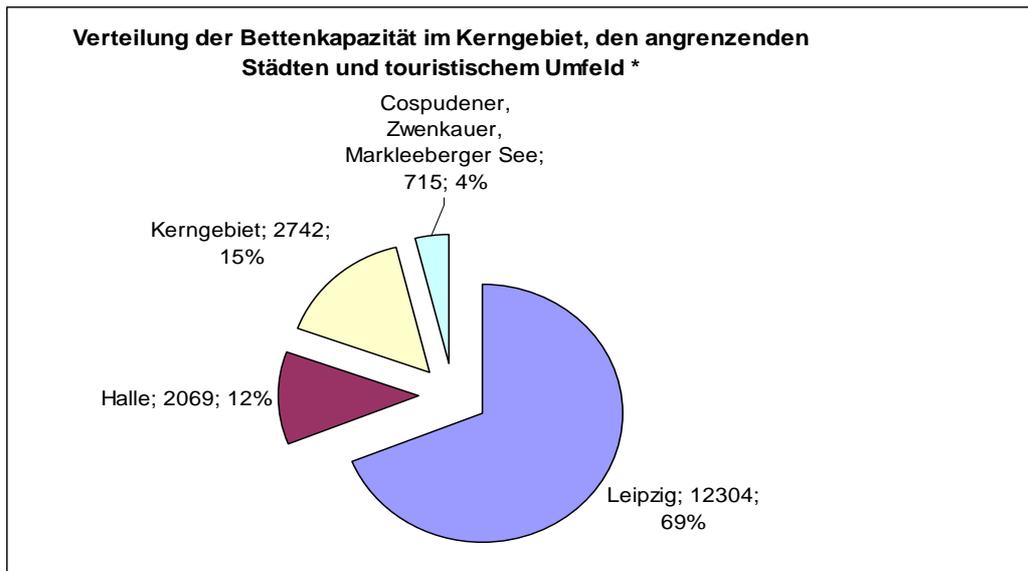


* Stand zum Juli 2009

Abbildung 48 Verteilung der Bettenkapazitäten im Kerngebiet

Quelle: Sächsische Gemeindestatistik; Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, Halle (Saale), 2011

Wie die oben stehende Grafik verdeutlicht, konzentrieren sich 76 % der Betten auf die Städte Schkeuditz und Merseburg sowie die Gemeinde Kabelsketal. Unter Einbindung des touristischen Umfelds ergibt sich folgendes Bild für die Bettenkapazitäten:



* Stand zum Juli 2009

Abbildung 49 Verteilung der Bettenkapazität im Kerngebiet, den angrenzenden Städten und im touristischen Umfeld

Quelle: Sächsische Gemeindestatistik; Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, Halle (Saale), 2011

Im direkten touristischen Umfeld (Leipzig, Halle, Seen im Südraum Leipzig) gibt es zusätzlich mehr als 15.000 Betten.

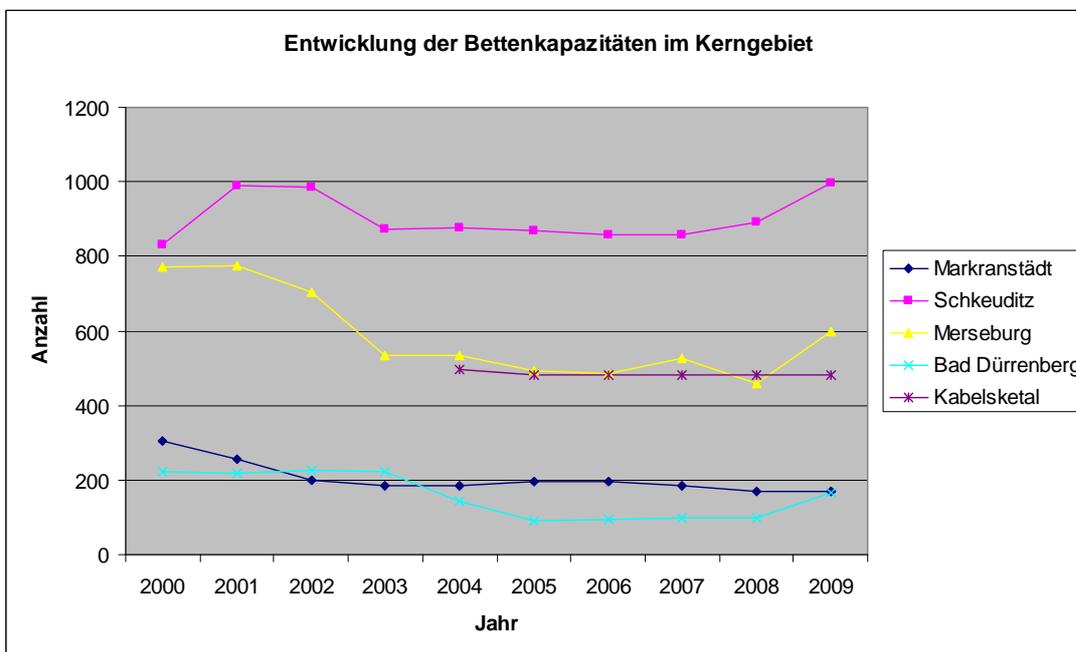


Abbildung 50 Entwicklung der Bettenkapazitäten im Kerngebiet

Quelle: Sächsische Gemeindestatistik; Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, Halle (Saale), 2011

Die Entwicklung der Bettenzahlen im Kerngebiet war mit Ausnahme von Schkeuditz in den vergangenen zehn Jahren rückläufig (siehe Abbildung 50). Zwar stieg die Zahl der Betten in Bad Dürrenberg und Merseburg inzwischen wieder an, jedoch wurde in keiner Gemeinde das Niveau von zwischen 2000 und 2003 erreicht. Auch Schkeuditz erreicht lediglich das schon einmal erreichte Niveau von 2001/2002.

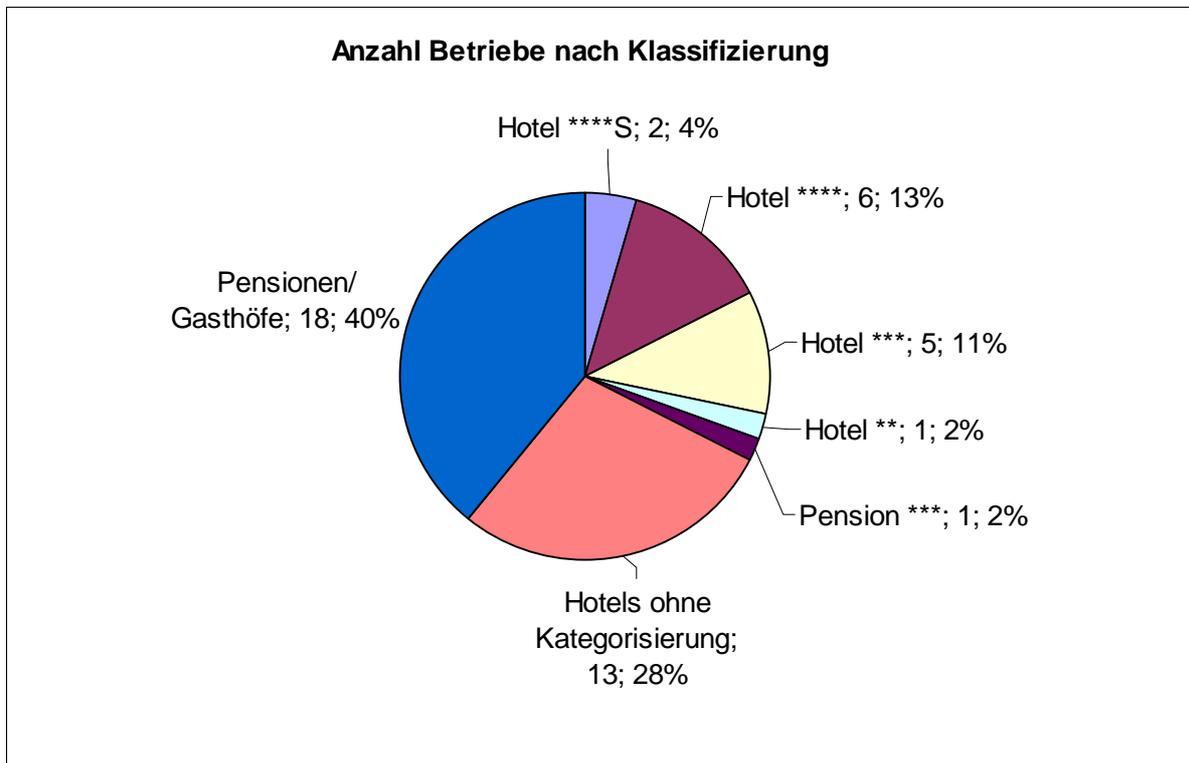


Abbildung 51 Anzahl Betriebe nach Klassifizierung
Quelle: Internetrecherche

Bei den Beherbergungsbetrieben dominieren Unterkünfte ohne Kategorisierung. Die Bettenverteilung in der nachfolgenden Grafik zeigt jedoch eine Konzentration im gehobenen Qualitätsbereich.

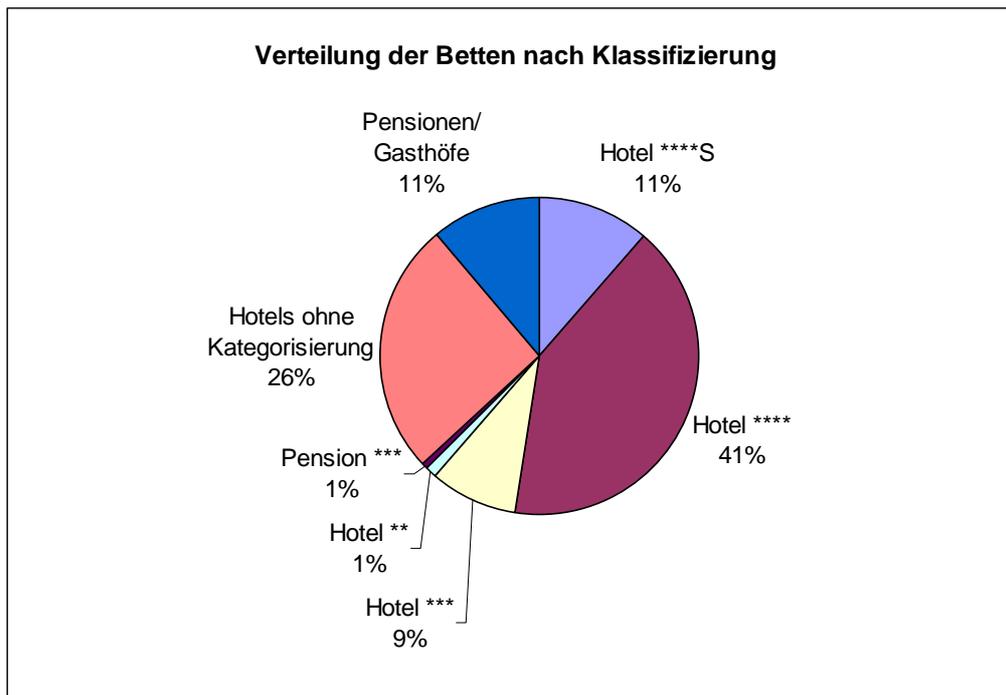


Abbildung 52 Verteilung der Betten nach Klassifizierung
Quelle: Internetrecherche

Über die Hälfte der Betten sind im 4-Sterne-Bereich zu finden. Die durchschnittliche Kapazität liegt bei 81 Betten, im 4-Sterne-Bereich bei 180 Betten.

Von den ca. 595 privat vermieteten Betten im Kerngebiet befindet sich der größte Teil in Merseburg (ca. 330) und Schkeuditz (ca. 150). In allen anderen Städten des Kerngebiets ist der Anteil sehr gering (Markranstädt: ca. 40; Leuna ca. 20; Bad Dürrenberg ca. 30; Kabelsketal ca. 5; Schkopau ca. 20 (Quelle: Internetrecherche).

Es gibt drei Campingplätze im Kerngebiet:

- Der Campingplatz am Kleinliebenauer See (bei Schkeuditz) wird fast ausschließlich von Dauercampern genutzt: auf dem etwa 6,7 ha großen Gelände ist Platz für 130 Dauercamper und 10 Kurzzeitcamper mit Zelten und Wohnwagen. Es stehen drei Bungalows für jeweils drei Personen zur Vermietung zur Verfügung.
- Der Campingplatz am Kulkwitzer See wird, obwohl er auf der Gemarkung des Stadtgebietes von Leipzig liegt, hier zum Kerngebiet gezählt, da der See auf der Grenze zwischen Markranstädt und Leipzig liegt. Insgesamt gibt es hier 15 Bungalows (à 4 Personen), 8 Ferienhäuser (mit 2 Wohnungen à 4 Personen) und 28 Finnhütten (à 2 Personen). Dies sind insgesamt 180 Betten zusätzlich zum Campingplatz mit 130 Stellplätzen für Dauercamper und 200 Freizeitstellplätzen. Er ist somit für die Region von herausragender touristischer Bedeutung.

- Der Campingplatz am Osendorfer See (Sachsen-Anhalt) ist Sportlern vorbehalten und touristisch nicht relevant.

4.4.1 Fazit Beherbergung

Die Beherbergungsstruktur im Kerngebiet zeichnet sich durch eine hohe Anzahl von Großbetrieben aus, wobei sich die meisten Betten in Häusern mit hohen und sogar sehr hohen Qualitätsstandards befinden. Auch die Konzentration der Betten in Flughafennähe und im Gewerbegebiet bei Günthersdorf lassen einen Schwerpunkt im Geschäftsreiseverkehr vermuten. Campingtourismus spielt nur am Kulkwitzer See eine Rolle.

4.5 Gastronomie

Im Kerngebiet gibt es ca. 120 Restaurants und Cafés, wobei sich die Verteilung auf die Orte Merseburg, Schkeuditz, Bad Dürrenberg und Leuna konzentriert. Hochwertige Gastronomie im Kerngebiet gibt es neben dem Kunstcafé Ben zi Bena in Merseburg im Restaurant Schloss Schkopau und im Schloss Dieskau. Erwähnenswert für die ländliche Projektregion sind das Ausflugslokal Schlobachshof sowie die Gaststätte mit eigenem Anleger an der Saale, das Bootshaus Merseburg, sowie in Halle der Ankerhof, der Krug zum Grünen Kranze und die Bergschänke an der Saale. Im Fazit ist festzuhalten, dass die große Mehrheit der Betriebe keine touristische Bedeutung hat, sondern in erster Linie durch die im Umfeld lebenden Einwohner nachgefragt wird.

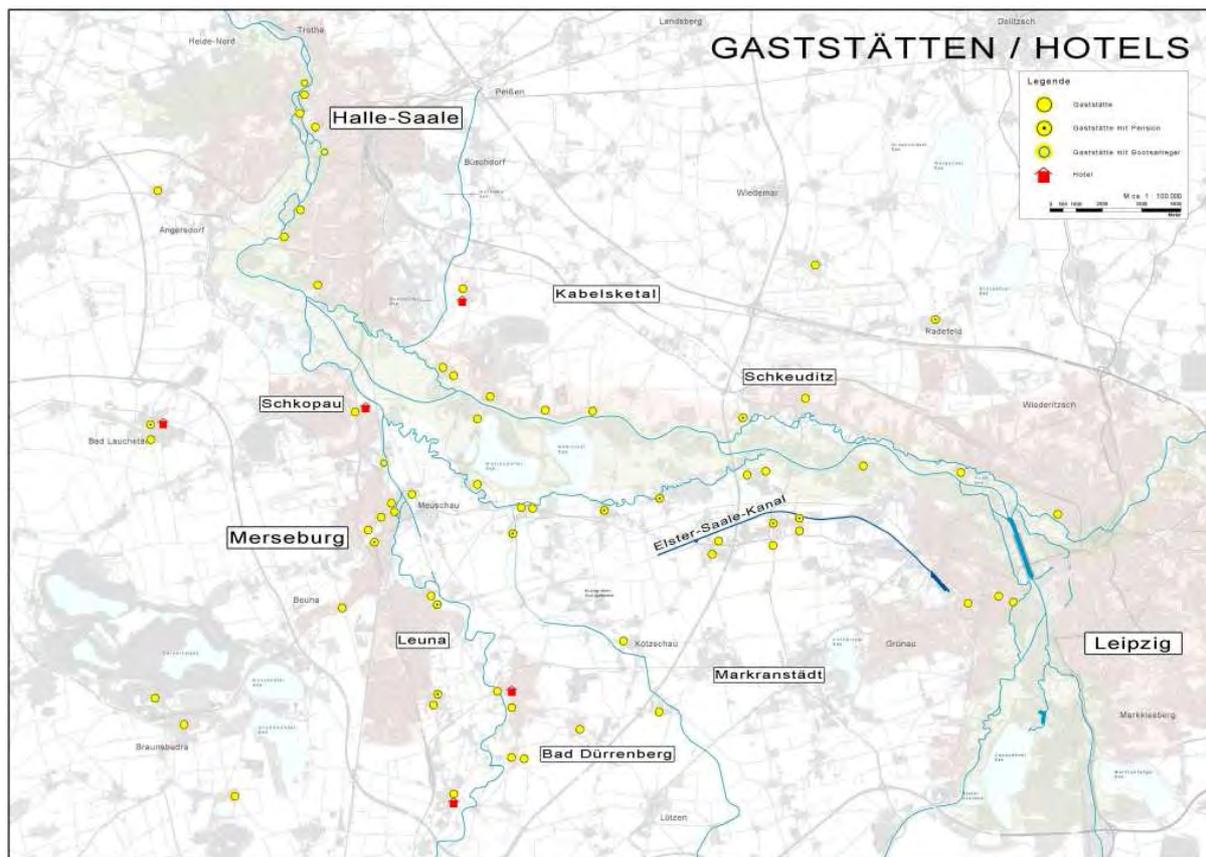


Abbildung 53 Gaststätten/Hotels im Kerngebiet (in den Städten nur ausgewählte)

4.6 Touristische Nachfrage

Im Jahr 2009 gab es insgesamt fast 260.000 Übernachtungen in den gewerblich betriebenen Beherbergungsbetrieben des Kerngebietes. Die meisten Übernachtungen fanden erwartungsgemäß in den Orten mit den größten Bettenkapazitäten Schkeuditz, Merseburg und in der Gemeinde Kabelsketal statt. Diese Zahlen sind vor allem mit Geschäftsreiseturismus zu erklären. Urlaubsbetrieb im nennenswerten Umfang gibt es neben dem Kulkwitzer See mit Abstrichen in Merseburg und in geringem Umfang in Bad Dürrenberg.

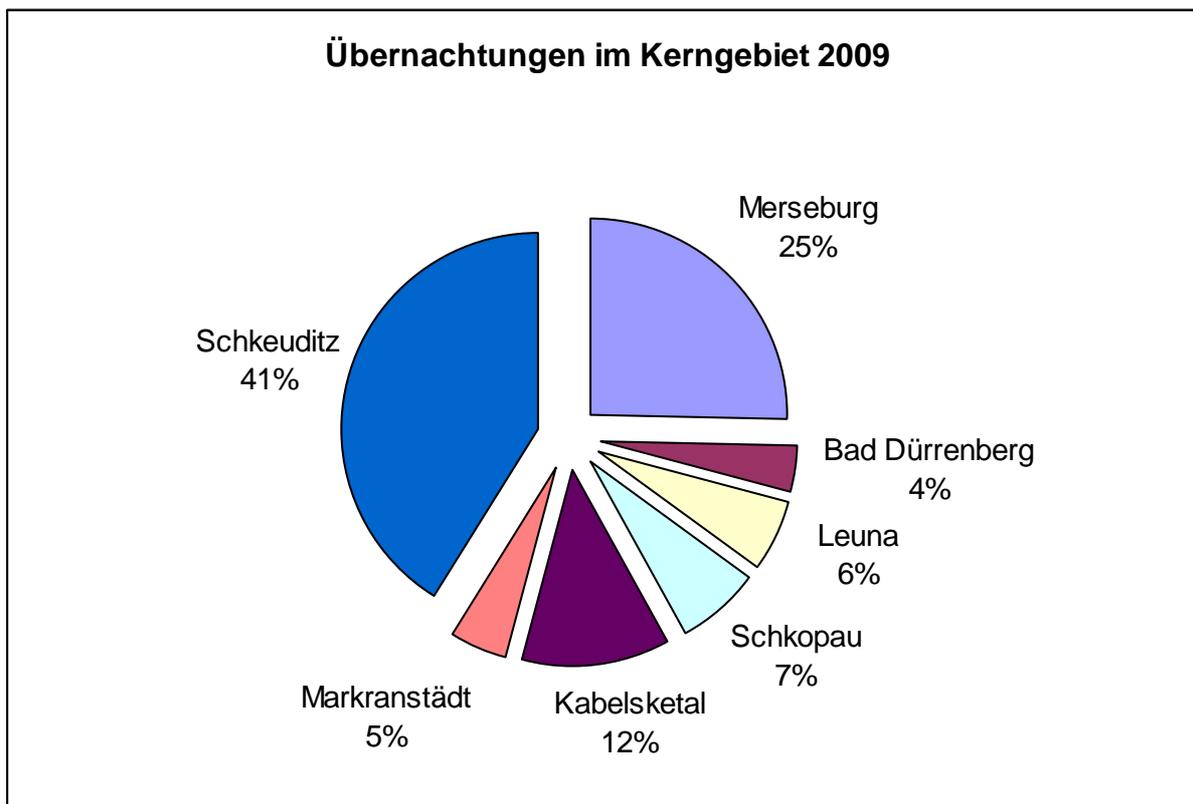


Abbildung 54 Übernachtungen im Kerngebiet 2009

Quelle: Sächsische Gemeindestatistik; Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, Halle (Saale), 2011

Die folgende Grafik verdeutlicht die Entwicklung der touristischen Übernachtungsnachfrage im Kerngebiet auf der Grundlage der amtlichen Erfassung von gewerblichen Betrieben mit mehr als 8 Betten. Die Zahlen für die Gemeinden Schkopau und Leuna wurden in einzelnen Jahren nicht veröffentlicht und konnten deshalb nur lückenhaft ausgewertet werden. Für die Gemeinde Kabelsketal liegen erst seit 2004 Zahlen vor.

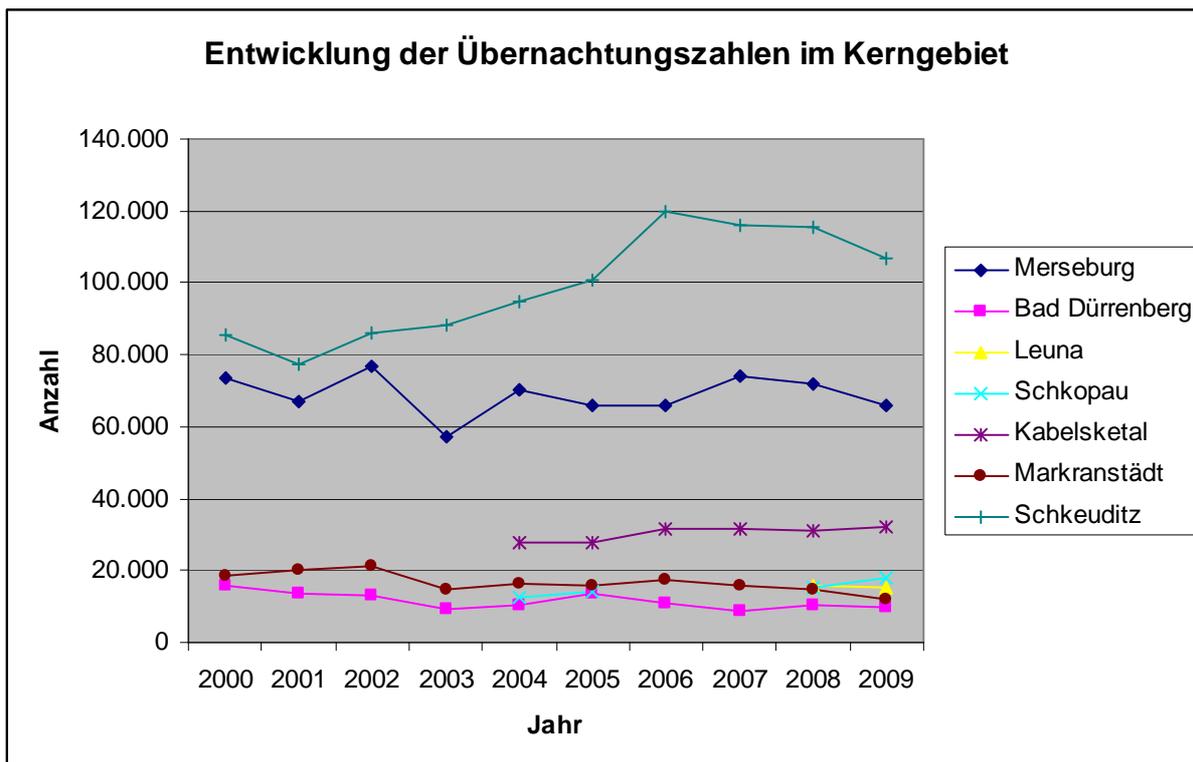


Abbildung 55 Entwicklung der Übernachtungszahlen im Kerngebiet
Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, Halle (Saale), 2011;
Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen, Kamenz, 2010

Die Gästezahlen in Bad Dürrenberg sind in den vergangenen zehn Jahren kontinuierlich zurückgegangen. Die Gästezahlen in Merseburg schwanken in den einzelnen Jahren, sind aber insgesamt relativ stabil geblieben. Die durchschnittliche Auslastung der gewerblichen Beherbergungsbetriebe in Merseburg innerhalb der vergangenen zehn Jahre ist mit 32,2 % zufriedenstellend. Die Übernachtungszahlen in Schkeuditz sind einige Jahre lang stetig gestiegen, verringern sich jedoch seit 2006 kontinuierlich. Die Gästezahlen in Markranstädt gehen seit 2006 zurück.

Die durchschnittliche Auslastung unterlag teilweise starken Schwankungen. Nach einem konstanten Aufwärtstrend in fast allen Städten und Gemeinden gingen die Zahlen in den vergangenen Jahren wieder zurück. Gleichbleibend unterdurchschnittliche Zahlen sind in der Gemeinde Kabelsketal (Ø 17,2 %), Leuna (Ø 21,2 %) und Markranstädt (Ø 22,3 %) zu verzeichnen.

Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer ist in allen Städten und Gemeinden sehr gering. Knapp über zwei Tage liegen lediglich Bad Dürrenberg und Merseburg. Das deutet darauf hin, dass dort der privat motivierte Übernachtungstourismus stärker entwickelt ist.

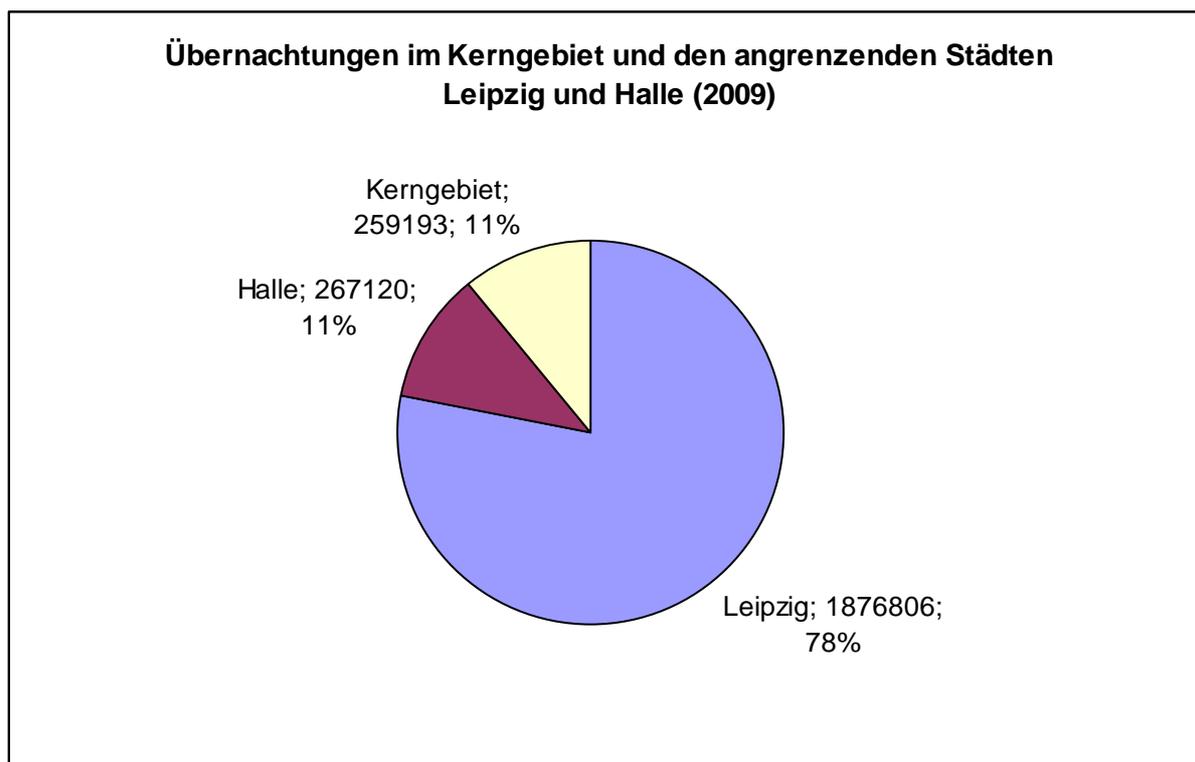


Abbildung 56 Übernachtungen im Kerngebiet und den angrenzenden Städten Leipzig und Halle (2009)
Quelle: Sächsische Gemeindestatistik; Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, Halle (Saale), 2011

Die Abbildung 56 zu den Übernachtungszahlen im Kerngebiet und in den angrenzenden Städten Leipzig und Halle zeigt, dass die Übernachtungszahlen im Vergleich zu Leipzig sehr niedrig sind, allerdings fast gleichauf mit dem Übernachtungsaufkommen in Halle liegen.

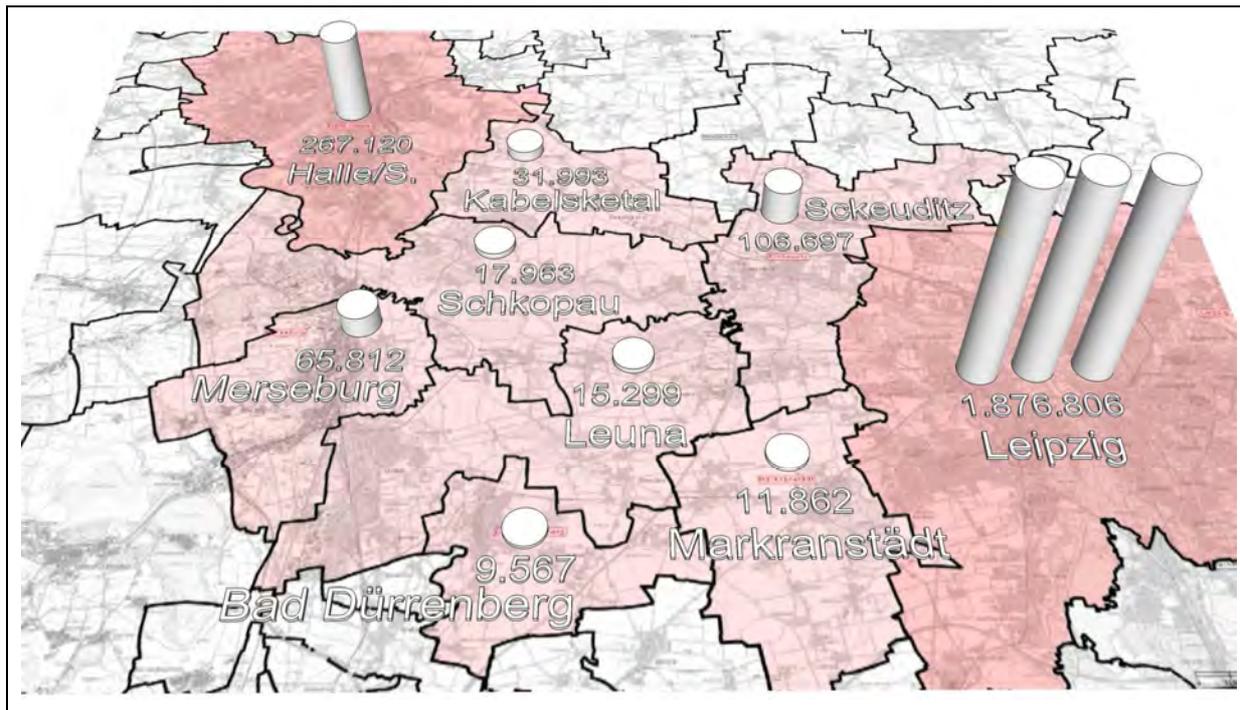


Abbildung 57 Grafische Darstellung der Übernachtungszahlen im Kerngebiet

Die Abbildung 57 verdeutlicht noch einmal die Schwerpunktgebiete bei den Übernachtungen. Die Zahlen aus Leipzig überragen das gesamte Gebiet deutlich, Halle fällt dagegen weit ab, das Kerngebiet verzeichnet geringe Zahlen.

4.7 Marketing

Im Landesmarketing Sachsen-Anhalt gibt es drei Markensäulen, die für das Kerngebiet von Bedeutung sind: die "Straße der Romanik", das "Blaue Band" und die „Gartenträume“. Wie bereits oben erwähnt, ist für die Stadt Halle zudem die Markensäule „Himmelswege“ von Bedeutung.

Blaues Band

Das „Blaue Band“ ist eine Initiative des Landes Sachsen-Anhalt zur Entwicklung des Wassertourismus in Sachsen-Anhalt. Bedeutsam für das Kerngebiet ist dies für die Saale, die über diese Plattform vermarktet wird.

Gartenträume

Unter dem Stichwort Gartenträume – Historische Parks in Sachsen-Anhalt sind die 43 schönsten historischen Parks und Gärten des Landes zusammengefasst. Als denkmalpflegerisch-touristisches Netzwerk verfolgt das Projekt Gartenträume das Ziel der Wiederentdeckung des gartenkulturellen Erbes in Sachsen-Anhalt.

Im Kerngebiet sind Schloss und Park Dieskau und der Dom, Schloss und Schlossgarten Merseburg Teil der Gartenträume. Im Touristischen Umfeld gehören die Historischen Kuranlagen und Goethe-Theater Bad Lauchstädt sowie in Halle der Amtsgarten, Reichardtsgarten, der Botanische Garten ebenfalls zu den Gartenträumen. Im Bereich der Tourismusregion schließt sich der Landschaftspark Goitzsche, Pouch an.

Straße der Romanik

Mit der Straße der Romanik verläuft die wichtigste touristische Straße Sachsen-Anhalts durch die im Kerngebiet liegenden Städte Merseburg (mit dem Dom und der Neumarktkirche) und Halle (mit der Burg Giebichenstein und der Dorfkirche Böllberg). Die Straße der Romanik umfasst insgesamt 65 Orte mit 80 Baudenkmälern aus der romanischen Zeitepoche.

Himmelswege

„Himmelswege“ ist eine touristische Erlebnisroute, die archäologisch einmalige Funde von internationaler Bedeutung im Süden Sachsen-Anhalts verbindet. Vier „Himmelswege“-Stationen geben Auskunft über die Vorgeschichte der Region. Die Stadt Halle ist dabei mit dem Landesmuseum für Vorgeschichte und der darin ausgestellten Himmelscheibe von Nebra die wichtigste Station.

Das sächsische Landesmarketing setzt thematische Schwerpunkte:

„Städtereisen“

Hier ist vor allem Leipzig als Schwerpunkt zu nennen. Im Kerngebiet ist es die einzige genannte Stadt.

„Kunst & Kultur“

Museen, Festivals, Events, Theater- und Konzerthäuser und Bühnen werden hier gelistet. Eine Konzentration ist wiederum in Leipzig erkennbar.

„Vitalurlaub“

„Vitalurlaub in Sachsen vereinigt ausgezeichnete Wellness-, Gesundheits- und Aktivangebote mit kulturellen und aktiven Verwöhnmomenten. Alle Betriebe werden dabei hohen Qualitätsanforderungen gerecht.“ (Quelle: www.sachsen-tourismus.de) Im Kerngebiet sind noch keine Angebote unter dieser Marke gelistet.

„Aktivurlaub“

Dieses Thema ist für das Kerngebiet bedeutend, da hier der Wassertourismus geführt wird. Es werden der Kulkwitzer See und die Weiße Elster vermarktet, diese allerdings mit dem regionalen Schwerpunkt Vogtland.

„Familienurlaub und Jugendreisen“

81 familienfreundliche Unterkünfte, Freizeiteinrichtungen und Orte mit dem Zertifikat "Familienurlaub in Sachsen" sind unter dieser Marke vereint. Am Rande des Kerngebiets zählen der Zoo Leipzig, der Belantis Vergnügungspark, der Seepark Auenhain am Markkleeberger See und das Hotel- und Appartementhaus am Ratsholz dazu. Innerhalb des Kerngebietes sind keine Angebote vorhanden.

„Sachsen unter Dampf“

Speziell für Eisenbahnliebhaber sind hier historische Dampfeisenbahnen, Museumsbahnen, Eisenbahnmuseen und Miniaturbahnen aufgeführt. Im Kerngebiet sind jedoch keine Angebote aufgeführt.

Neben den oben aufgezeigten thematischen Schwerpunkten sind unter „Sachsen Barrierefrei“ eine Vielzahl von touristischen Angeboten zusammengestellt, die neben der Beschreibung der Zugänglichkeit der einzelnen Einrichtungen für Reisende mit Mobilitätseinschränkungen auch spezielle Angebote für Reisende mit Sinneseinschränkungen sowie für lern- und geistig behinderte Menschen bereithalten.

Verschiedene überregionale Tourismusrouten tangieren zudem das Gebiet und beinhalten Objekte, die sich im Kerngebiet befinden. Dazu gehören:

- Die **Mitteldeutsche Straße der Braunkohle** verbindet ca. 70 Sachzeugen der Braunkohlenförderung und -verarbeitung in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen und tangiert das Projektgebiet sowohl im Westen als auch im Osten.
- Bad Dürrenberg ist Teil der **Europäischen Route der Industriekultur** (European Route of Industrial Heritage) Sachsen-Anhalt zum Thema Saline und Gradierwerk in Europa. Die Europäische Route der Industriekultur führt durch 29 europäische Länder und macht die Umwälzungen der Industriellen Revolution lebendig.

International herausragende Industriedenkmäler, so genannte Ankerpunkte, bilden die Hauptroute. Sie sind zugleich der Ausgangspunkt für Routen auf regionaler Ebene. Eine davon führt durch die „Mitteldeutsche Innovationsregion“ und umfasst 17 Stationen zwischen Magdeburg und Zeitz, so auch den ehemaligen Salinestandort Dürrenberg, das Wasserstraßenkreuz Magdeburg, Dessau mit dem BAUHAUS und dem Technikmuseum, Sangerhausen mit dem Schaubergwerk in Wettelrode und die älteste erhaltene Brikettfabrik „Herrmannschacht“ in Zeitz. Regionale weitere Partner in der ERIH-Route sind die Zentralwerkstatt Pfännerhall in Braunsbedra und das **Deutsche Chemiemuseum in Merseburg**.

- Die **Glück-Auf-Tour** ist keine weitere Ferienstraße, sondern widmet sich dem Zweig des Industrietourismus. Die Glück-Auf-Tour will Touristen, Besucher und Fachpublikum mit vorhandenen Zeitzeugen des Bergbaus bekannt machen. Sie widmet sich einzelnen Bergbauzweigen und wirbt für den Besuch ausgewählter Sachzeugen früherer Bergbautätigkeit. Die Glück-Auf-Tour weist für Mitteldeutschland zwölf Bergbaugebiete aus und nennt in diesen Gebieten die wesentlichsten Sachzeugen unterschiedlichen Bergbaus und Hüttenwesens.

Bad Dürrenberg mit dem längsten zusammenhängenden Gradierwerk und dem Borlachmuseum ist ein Standort innerhalb der Glück-Auf-Tour. Die Glück-Auf-Tour wurde 1994 durch den Interessenverein Bergbau e. V. (IVBB) zusammengestellt und auf bisher 67 Objekte erweitert. Alle Objekte der Glück-Auf-Tour haben eigene Betreiber (Vereine, Kommunen, Unternehmen). Die Glück-Auf-Tour soll Schülern und Besuchern die Bedeutung berg- und hüttenmännischer Tätigkeit für die Entwicklung der Region und ihrer Kultur vermitteln.

Es gibt bislang keine strategische länderübergreifende Vermarktung (mit Ausnahme der thematischen Kooperation Leipziger Neuseenland und Geiseltalsee), allerdings auch kaum vermarktungsfähige Angebote. In der Außendarstellung der Tourismusregionen Leipziger Neuseenland und Saale-Unstrut sind aus dem Kerngebiet derzeit nur der Kulkwitzer See, Bad Dürrenberg und Merseburg präsent. Der Elster-Saale-Kanal ist momentan überhaupt kein Vermarktungsthema.

Fazit

Stärken

- Das Kerngebiet liegt innerhalb eines touristisch sehr attraktiven Umfelds mit teilweise überregionaler Ausstrahlung (v.a. Leipzig und Halle).
- Durch die Nähe zu Leipzig ist eine gute geografische Verortung möglich.
- Der Bereich Leipziger Auwald mit Elster-Luppe-Aue ist landschaftlich reizvoll.
- Das Kerngebiet hat eine zentrale Lage im Ballungsraum mit hohem tagestouristischen Besucherpotenzial und mit sehr guter Verkehrsanbindung durch Schiene, Straße und (Fern)Radwege.
- Mit Bad Dürrenberg (Industrietourismus), nova | eventis (Einkaufstourismus) und dem Dom in Merseburg (Kulturtourismus) gibt es tagestouristische Anziehungspunkte mit regionaler Ausstrahlung.
- Die Obere Saale ist überregional als Paddelrevier positioniert.
- Die Saale und die Leipziger Stadtgewässer bilden eine attraktive Schnittstelle zwischen Wasser und Kultur.
- Der Kulkwitzer See ist überregional als Tauchziel etabliert.
- Es gibt in der Region eine hohe Bereitschaft für die Entwicklung des Wassertourismus.
- Der Übernachtungssektor in Flughafennähe ist gut entwickelt mit einer breiten Angebotsstruktur.
- In den anliegenden Städten Leipzig, Halle und Merseburg gibt es ein gutes Übernachtungsangebot.
- Am Kulkwitzer See liegt ein attraktiver Campingplatz mit modernen Ferienhäusern.
- Ein überregionales und regionales Rad- und Wanderwegenetz verläuft durch die Region, insbesondere der bekannte Saaleradwanderweg.
- Bad Dürrenberg ist ein staatlich anerkannter Erholungsort mit einer hohen Anzahl an Tagestouristen.
- Das Einkaufszentrum nova | eventis ist ein regionales Ziel für Shoppingtourismus.
- Das Gästeaufkommen in Leipzig konnte stetig gesteigert werden.

Schwächen

- Mit Ausnahme der Elster-Luppe-Aue und der Saale ist das Kerngebiet in der Fläche landschaftlich nur von geringer Attraktivität.
- Das Gebiet ist durch starke Zersiedlung und oftmals wenig attraktive Ortsbilder im ländlichen Raum gekennzeichnet.
- Insgesamt besteht ein nur geringes touristisches Attraktionspotenzial, v. a. im ländlichen Raum (wenige Highlights, Angebote).

- Es gibt kaum eine innere Erschließung mit Radwegen.
- Es bestehen Defizite in der wasserseitigen (Infrastruktur)Erschließung.
- Die Landesgrenze verläuft durch das Kerngebiet: die länderübergreifende Vernetzung ist gering, es gibt keine gemeinschaftliche Vermarktung des Gebiets.
- Die Auslastung und Nachfrage (Beherbergung) wird einzig durch die unmittelbare Nähe zum Flughafen Leipzig/Halle (Geschäftstourismus) und zu den Gewerbegebieten erzeugt.
- Nur der Campingplatz am Kulkwitzer See ist für Touristikcamper nutzbar.
- Die Radwege sind (bis auf den Saaleradwanderweg) wenig bekannt und haben teilweise infrastrukturelle Defizite.
- Es gibt keine (über)regional ausstrahlenden touristischen Highlights in der Kernregion.

Zusammenfassung

Das Kerngebiet ist das einzige Gebiet rund um Leipzig, in dem touristisch außer Geschäftsreisetourismus bislang wenig passiert ist. Trotz seiner zentralen Lage liegt das Gebiet abseits der touristischen Ströme. Dies gilt nicht nur für den privat motivierten Urlaubstourismus, sondern auch für den Tagestourismus. Von der Entwicklung umliegender touristischer Schwerpunkträume konnte das Kerngebiet bislang kaum profitieren, noch hat es umgekehrt einen Beitrag zur Profilierung des touristischen Umfeldes geleistet. Auch mit Blick auf die Vernetzung der Saalestädte mit der Großstadt Leipzig hat das Gebiet derzeit keine verbindende Funktion, sondern eher einen trennenden Charakter.

Die aktuelle Situation entspricht nicht den touristischen Potenzialen des Gebiets und erschwert die aus touristischer Sicht wünschenswerte länderübergreifende touristische Vernetzung. Vor diesem Hintergrund besteht die Notwendigkeit zu prüfen, ob auch ohne einen Ausbau des Kanals touristische Potenziale bestehen und wenn ja, wie diese genutzt werden können.

5 Potenziale ohne schiffbare Verbindung

Im Folgenden wird die Frage untersucht, ob, und wenn ja, welche Möglichkeiten es zunächst einmal auch unabhängig von einer schiffbaren Verbindung für eine touristische Entwicklung des Kerngebiets gibt. Dabei geht es nicht darum, aus einem falsch verstandenen und nicht marktorientierten Proporzdenken eine touristische Entwicklung im Kerngebiet zu initiieren, sondern um eine ehrliche Einschätzung erfolversprechender touristischer Ansätze für das Gebiet selbst und für das regionale Umfeld.

Die Potenzialuntersuchung basiert auf den folgenden Ansätzen:

- **Räumliche Nachfragepotenziale:** welche theoretischen Marktpotenziale gibt es in räumlicher Hinsicht?
- **Themen- und Zielgruppenpotenziale:** welche Themen gibt es und welche Zielgruppen können damit angesprochen werden?
- **Angebotspotenziale:** welche konkreten Ansatzpunkte für eine touristische Angebotsentwicklung sind vor Ort vorhanden?

5.1 Räumliche Nachfragepotenziale

Ein zentraler Einflussfaktor zur Einschätzung der Marktpotenziale ist die Entfernung bzw. die Anfahrtszeit vom jeweiligen Wohnort zum Urlaubsziel. Grundsätzlich gilt, je länger die Anfahrtszeit und je kürzer der Aufenthalt, desto stärker muss das touristische Angebot ausstrahlen. Gerade im Tagestourismus und in abgeschwächter Form auch im Segment Kurzurlaub sind die Potenziale in einem hohen Maße abhängig von der Dauer der Anfahrt, während dies für die Entscheidung für einen Urlaub eher von untergeordneter Bedeutung ist. Der entscheidende Faktor ist hier vor allem die Attraktivität des touristischen Angebots.

Wer nur wenig Zeit zur Verfügung hat, will verständlicherweise diese nicht überproportional für die An- und Rückfahrt verwenden. Aus verschiedenen Untersuchungen weiß man, dass es für Tagesbesucher und Kurzurlauber eine Obergrenze für die üblicherweise akzeptierte Anfahrtszeit gibt.

Auch wenn dies letztendlich immer vom individuellen Besuchsmotiv und auch von der Wettbewerbssituation abhängig ist, kann man für die große Mehrheit der Tagesbesucher von einer zeitlichen Obergrenze von etwa einer Stunde Anfahrtszeit ausgehen, im seltenen Fall auch darüber bis zu 1,5 Stunden.

Die Mehrheit der Kurzurlauber akzeptiert erfahrungsgemäß Anfahrtszeiten bis zu drei Stunden, bei einem Angebot mit überregionalem Alleinstellungsmerkmal für eine bestimmte Zielgruppe im Einzelfall auch darüber.

Auf dieser Grundlage ergibt sich ausgehend vom geografischen Mittelpunkt Günthersdorf folgendes Bild:

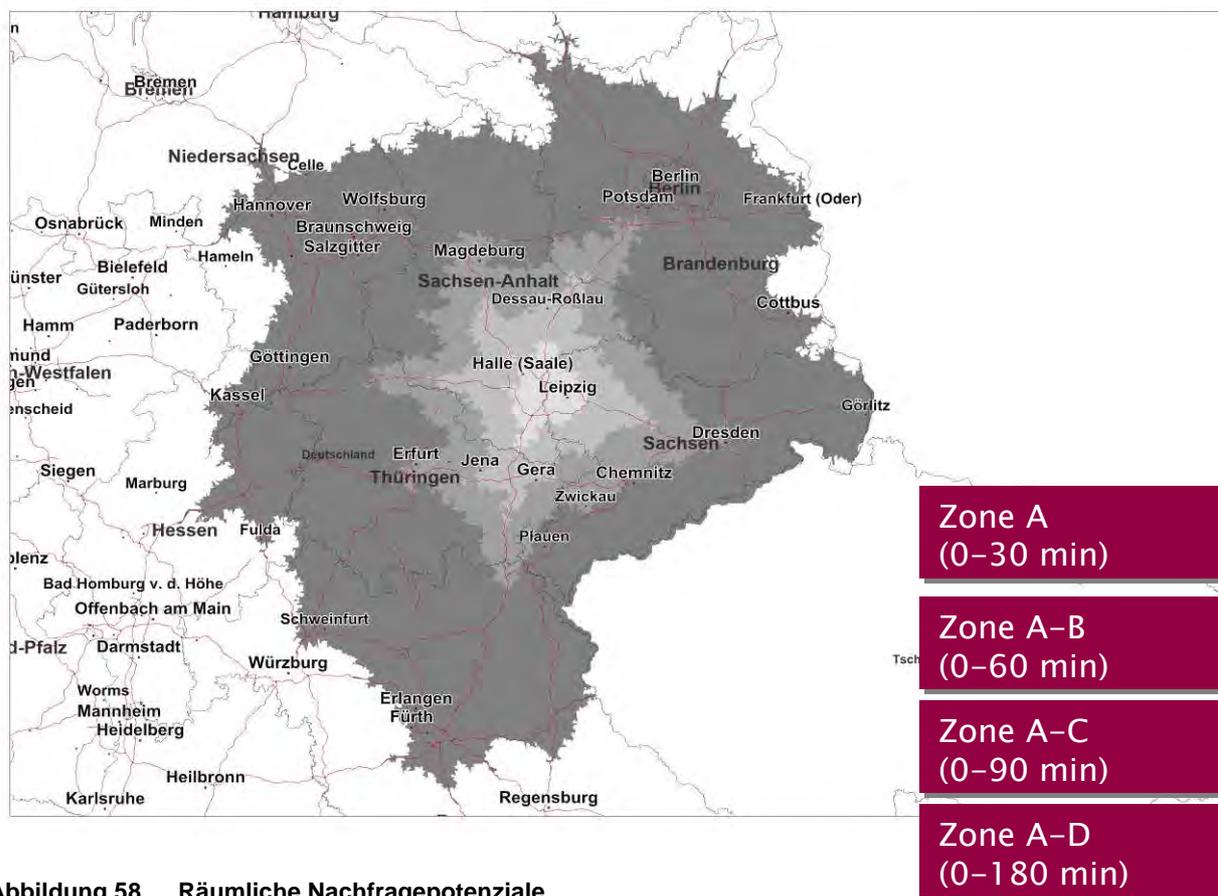


Abbildung 58 Räumliche Nachfragepotenziale

Die Isochronen bilden den räumlichen Rahmen für die potenziell in Frage kommenden Einzugsgebiete und zeigen im Umkehrschluss, dass es realistischerweise wenig erfolgversprechend wäre, beispielsweise den Raum Hannover als tagestouristischen Quellmarkt erschließen zu wollen. Ob und in welchem Umfang tatsächlich Nachfragepotenziale aus den definierten Räumen erschlossen werden können, hängt letztendlich von der Attraktivität des Angebots und seines Alleinstellungscharakters unter Berücksichtigung der Wettbewerbssituation ab.

So hat z. B. die Kanuwildwasseranlage in Markkleeberg aufgrund ihres Alleinstellungscharakters eine größere tagestouristische Ausstrahlung als ein austauschbares Angebot wie beispielsweise ein Reiterhof.

Das theoretische Marktpotenzial setzt sich zusammen aus dem Primärmarkt (Einwohner) und dem Sekundärmarkt (Urlauber in der Region). Bezogen auf die unterschiedlichen Zonen ergeben sich demnach folgende Nachfragepotenziale:

1. Potentielles Einzugsgebiet als tagestouristisches Ziel

Unter Berücksichtigung einer Anfahrtszeit von einer Stunde reichen die Potenziale als tages-
touristisches Ziel:

- in westlicher Richtung bis zu einer Linie Staßfurt – Sangerhausen – Jena
- in südlicher Richtung ungefähr bis zum Autobahnkreuz Hermsdorf und Gera
- in östlicher Richtung bis zu einer Linie Altenburg – Döbeln – Eilenburg
- in nördlicher Richtung bis Dessau und Wittenberg

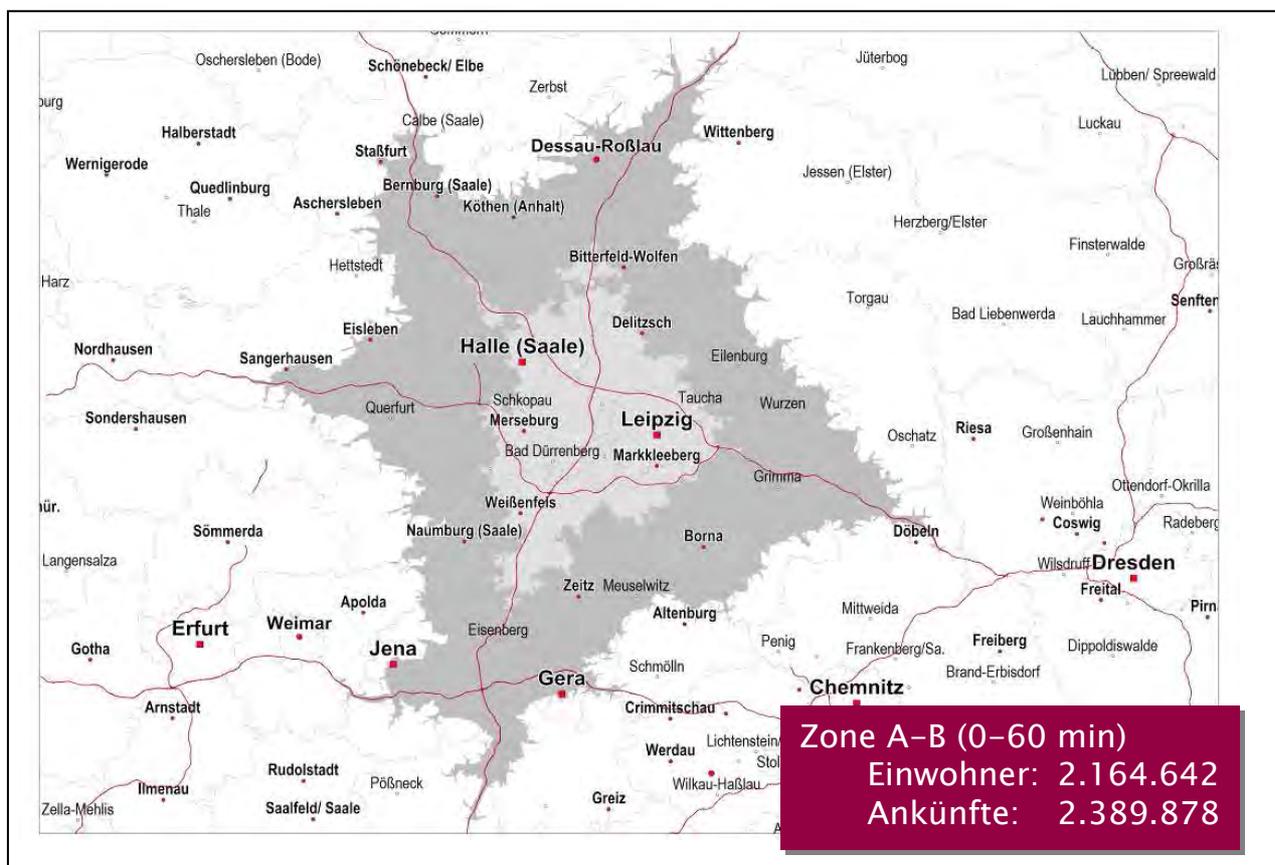


Abbildung 59 Potentielles Einzugsgebiet als tagestouristisches Ziel

Insgesamt liegt das theoretische Marktpotenzial für den Tagestourismus im Primärmarkt bei etwa 2,16 Mio. Personen zzgl. weiterer knapp 2,4 Mio. Urlauber (Sekundärmarkt), davon ein Großteil Leipzig-Besucher. Gerade bei dieser Zielgruppe muss aber realistischerweise von einem deutlich geringeren tatsächlichen tages-
touristischen Besucherpotenzial ausgegangen werden, da Leipzig-Besucher aufgrund ihres Besuchsmotivs (Städteurlaub, Messebesuch) und einer damit verbundenen kurzen Aufenthaltsdauer ein eher geringes Interesse und zudem wenig Zeit für einen Ausflug in das regionale Umfeld haben.

Auf der anderen Seite kommen, ein wirklich attraktives, außergewöhnliches Angebot vorausgesetzt, auch Magdeburg, Erfurt, Dresden und selbst Berlin als tagestouristisches Einzugsgebiet in Frage (bei einer Anfahrtszeit von 1,5 Stunden). Insgesamt ist damit das tages-touristisch relevante Einzugsgebiet durch ein sehr großes Nachfragepotenzial im Primärmarkt gekennzeichnet.

2. Potentielles Einzugsgebiet als Kurzurlaubsziel

Ein Einzugsradius von drei Stunden zugrunde gelegt, ergibt sich ein theoretisches Marktpotenzial für Kurzurlaub von gut 21 Mio. Personen. Davon abgezogen werden müssen realistischerweise die knapp 4,6 Mio. Einwohner im Radius von 1,5 Stunden, da in dieser Entfernung die Bereitschaft für einen Übernachtungsurlaub aufgrund der räumlichen Nähe eher gering ausgeprägt ist, so dass das Marktpotenzial bei gut 15 Mio. Einwohnern liegt. Räumlich betrachtet liegt das Einzugsgebiet für Kurzurlaub in einem Gebiet:

- Bis zur Landesgrenze Mecklenburg-Vorpommern im Norden
- Bis zum Ballungsraum Hannover im Westen
- Bis zum Ballungsraum Nürnberg im Süden
- Bis zur polnischen Landesgrenze im Osten

3. Potentielles Einzugsgebiet als Urlaubsziel

Da die Anreisezeit für einen Urlaub von untergeordneter Bedeutung ist, kommen theoretisch als potentielles Einzugsgebiet grundsätzlich der gesamte bundesdeutsche Raum und die angrenzenden Länder in Frage.

Fazit:

Auch wenn letztendlich immer die Attraktivität/Qualität des touristischen Angebots über die tatsächliche Erschließung von Nachfragepotenzialen entscheidet, zeichnet sich das Kerngebiet durch ein hohes tagestouristisches Marktpotenzial aus. Dies bedeutet für Angebote/Einrichtungen mit hoher tagestouristischer Relevanz (Ausflugsziele) grundsätzlich gute Marktbedingungen im Hinblick auf den wirtschaftlichen Erfolg.

5.2 Themen- und Zielgruppenpotenziale

Die Kernfrage aus Gästesicht lautet grundsätzlich, warum man einen Tagesausflug oder einen Urlaub gerade in dieses Gebiet unternehmen sollte (Besuchsmotiv). Eine überzeugende Antwort auf diese Frage ist der Schlüssel für jegliche touristische Entwicklung. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Auswahl eines Ausflugs- oder Urlaubsziels im Regelfall auf Themen und daraus resultierenden Angeboten bzw. Aktivitäten basiert.

Dabei spielt die Themenvielfalt, insbesondere im Tagestourismus, eine nur untergeordnete Rolle. Maßgeblich sind vielmehr die Erlebnisqualität der Themen respektive die Attraktivität des touristischen Angebots. Keine Rolle für die Urlaubsentscheidung spielen administrative Grenzen, weder kommunal, kreisbezogen noch länderbezogen. Die Ländergrenze zwischen Sachsen und Sachsen-Anhalt ist deshalb aus Gästesicht vollkommen irrelevant.

5.3 Definition der tourismusrelevanten Themen

Die Grundlage für eine Beurteilung der Entwicklungspotenziale im Kerngebiet bilden die Themenpotenziale. Zur Einschätzung der touristischen Entwicklungspotenziale ist deshalb zunächst in einem nächsten Schritt zu klären, welche Themen-Angebotsbereiche im Kerngebiet überhaupt vorhanden sind, um anschließend zu untersuchen, ob und in welcher Form diese noch entwicklungsfähig sind.

Themen – Angebotsbereiche	Aktuelle Attraktionspotenziale
Wasserwandern Kanu	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Saale ▪ Stadtgewässer Leipzig ▪ Weiße Elster (begrenzt)
Wasserwandern Motorboot	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Saale
Fahrgastschiffahrt	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Saale ▪ Stadtgewässer Leipzig
Urlaub am Wasser	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kulkwitzer See
Tauchen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kulkwitzer See ▪ eingeschränkt auch am Hufeisensee
Radfahren	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Saale Radweg ▪ Elster-Saale Radweg ▪ Elster Radweg (eingeschränkt auch Salzstraße)
Wandern	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ökumenischer Pilgerweg ▪ Gosewanderweg
Reiten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 5 Reiterhöfe
Industrie/Bergbau	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gradierwerk ▪ Elster-Saale-Kanal ▪ Europäische Route der Industriekultur ▪ Straße der Braunkohle ▪ Chemiemuseum Merseburg
Kulturgeschichte und Gartenkultur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dom Merseburg ▪ Schlösser und Herrenhäuser ▪ Schloss Schkopau ▪ Historische Kirchen

Themen – Angebotsbereiche	Aktuelle Attraktionspotenziale
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Historische Schlachtfelder – Schwedenkönig Gustav-Adolf ▪ Straße der Romanik ▪ Gartenstadt Leuna ▪ Schloss und Schlossgarten Merseburg ▪ Kurpark Bad Dürrenberg ▪ Schlosspark Döllnitz ▪ Schloss und Landschaftspark Dieskau ▪ Herrenhaus Ermlitz ▪ Himmelswege
Gesundheit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gradierwerk Bad Dürrenberg
Shopping	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einkaufszentrum nova eventis
Städteurlaub	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Leipzig ▪ Halle

Tabelle 2 Attraktionspotenziale

Wie in der Analyse herausgearbeitet wurde, werden die Themenpotenziale derzeit - wenn überhaupt - im Wesentlichen tages touristisch genutzt. Auf der anderen Seite wurde aber auch deutlich, dass die Attraktionspotenziale damit noch nicht voll ausgeschöpft sind, d. h. eine stärkere touristische Nutzung durchaus möglich ist durch:

- eine Attraktivitätssteigerung/Qualifizierung vorhandener Attraktionen/Angebote
- und die Schaffung neuer Attraktionen

Welche Ansätze dazu vorhanden sind, wird im folgenden Gliederungspunkt genauer untersucht.

5.4 Touristische Angebotspotenziale

5.4.1 Wassertouristische Potenziale

1. Wasserwandern Kanu

Saale: Auch wenn realistischerweise aufgrund der etwas geringeren Gewässerattraktivität für den Unteren Saalebereich zwischen Bad Dürrenberg und Halle kein kanutouristisches Nachfragevolumen wie im Oberlauf zu erwarten ist, sollte man sich vor dem Hintergrund der vorhandenen Gewässerqualitäten im Zusammenhang mit den attraktiven Landgangmöglichkeiten nicht mit dem aktuellen Entwicklungsstand zufrieden geben. Um weitere Nachfragepotenziale zu erschließen, bedarf es aber nicht nur vermehrter Anstrengungen zur Optimierung der Infrastruktur, sondern auch einer gezielteren Vermarktung.

Sowohl bei der Infrastruktur als auch der Vermarktung ist dabei verstärkt auf eine regionale Vernetzung und Abstimmung zu achten, denn die Profilierung des Unteren Saalebereichs kann nur im regionalen Zusammenspiel erfolgreich sein. Ziel sollte es sein, in allen Hauptanrainergemeinden Leuna, Merseburg, Halle und weiter flussabwärts (v. a. Wettin) eine für Kanuten nutzergerechte Infra- und Servicestruktur in Form öffentlicher Wasserwanderrastplätze zum Rasten und zum einmaligen Übernachten mit dem Zelt zu schaffen. Halle besitzt durch die vielen Seitenarme besondere Potenziale für ein städtisch geprägtes Paddelerlebnis. Das Beispiel Leipzig zeigt, dass es hierfür eine hohe tagestouristische Nachfrage gibt. Insbesondere der Mühlgraben ist kanutouristisch sehr reizvoll, einerseits durch seinen innerstädtischen Verlauf mit zahlreichen ufernahen Sehenswürdigkeiten, andererseits durch den Rundtourcharakter, der durch eine Kombination mit der Saale entsteht. Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, nach einer Lösung für die Überwindung des Mühlwehrs zu suchen (Bootsrutsche, gute Umtragungsmöglichkeit). Eine durchgängige Befahrbarkeit des Mühlgrabens für muskelbetriebene Boote würde die wassertouristische Attraktivität der Stadt deutlich verbessern.

- **Leipziger Stadtgewässer:** Auch für die Leipziger Entwicklungspotenziale gilt, dass die Wachstumsgrenzen noch nicht erreicht sind. Die Gewässerentwicklung im Stadtbereich von Leipzig in den letzten Jahren hat bereits gezeigt, dass die Besonderheit, hier eine Stadtlandschaft mit dem Kanu entdecken zu können, auf große Resonanz gestoßen ist. Außerdem liegt der Kanutourismus weiterhin im Trend, trotz einer etwas abgeschwächten Wachstumsdynamik im Vergleich zu den letzten zehn Jahren. Auch vor diesem Hintergrund des großen tagestouristischen Marktpotenzials im regionalen Umfeld kann im Zusammenhang mit den Gewässerplanungen im Leipziger Stadtgebiet mit weiterem kanutouristischem Wachstum gerechnet werden, denn Kanutourismus ist, wie viele bundesweite Untersuchungen zeigen, vor allem Tagestourismus. Lediglich mit längeren, besonders kanugeeigneten Flüssen wie z. B. mit der Lahn (abgeschwächt auch mit der Saale) und vernetzten Gewässersystemen wie der Mecklenburgischen Seenplatte lassen sich erfahrungsgemäß überregionale Nachfragepotenziale im größeren Umfang erschließen. Dies ist für die Stadtgewässer nur im Zusammenhang mit einem Urlaub im Leipziger Neuseenland, nicht aber als Solitärmotiv zu erwarten.

- **Weißer Elster:** Wie schon in der Analyse deutlich wurde, bietet die Weiße Elster ein kanutouristisch sehr attraktives Gewässerprofil und landschaftliches Umfeld. Auf der anderen Seite sind die kanutouristischen Möglichkeiten aufgrund der restriktiven Befahrensregulierungen sehr eingeschränkt. Dies betrifft nicht nur das kurze Zeitfenster, in dem das Befahren überhaupt nur möglich ist (siehe Gliederungspunkt 4.3.1), sondern auch das ganzjährige Verbot für Individualpaddler. Damit sind Gruppenfahrten zwar im begrenzten Rahmen möglich, nicht aber die Erschließung der volumenmäßig bedeutendsten kanutouristischen Zielgruppe der Individualpaddler. Dass die Infrastruktur derzeit ebenfalls wenig nutzergerecht ist, ist im Vergleich zu den Befahrenseinschränkungen zu vernachlässigen. Ein Ausbau der Infrastruktur macht deshalb nur Sinn, wenn die restriktiven rechtlichen Befahrenseinschränkungen etwas zurückgenommen werden. Im Fazit ist festzustellen, dass aufgrund der hohen kanutouristischen Gewässerattraktivität Potenziale vorhanden sind, diese aber unter den jetzigen Befahrensregelungen wassertouristisch nicht genutzt werden können.
- **Luppe:** Die Luppe unterliegt zwar anders als die Weiße Elster keinen Befahrenseinschränkungen, bietet aber auf der anderen Seite durch ihre Eindeichung eine nur geringe kanutouristische Attraktivität. Die große Mehrheit der Kanuten wünscht sich möglichst naturnahe Gewässer mit vielen kleineren Richtungsänderungen, wie aus verschiedenen Untersuchungen bekannt ist (Bundesgrundlagenstudie Kanutourismus, Kanutenbefragungen Brandenburg). Unter Berücksichtigung des Wettbewerbsumfeldes (z. B. Saale) hat die Luppe, wenn überhaupt, nur für Paddler mit vorrangig sportlichem Motiv eine gewisse Bedeutung (v. a. Kanuvereine aus dem Umfeld). Ein Infrastrukturausbau der Luppe lässt sich deshalb aus tourismuswirtschaftlicher Sicht kaum begründen.
- **Luppewildbett:** Aufgrund der rechtlichen Befahrenseinschränkungen und des teilweise nicht kanugerechten Gewässerprofils (geringe Breite und Gewässertiefe) ist dort keine nennenswerte kanutouristische Entwicklung möglich.
- **Elster-Saale-Kanal:** Für den Kanal gilt noch stärker als für die Luppe, dass aufgrund der eintönigen Gewässerstruktur und des unattraktiven Gewässerrands (Eindeichung) keine kanutouristischen Entwicklungspotenziale vorhanden sind.

2. Wasserwandern Motorboot

- **Leipziger Stadtgewässer:** Unter den gegebenen rechtlichen Befahrenseinschränkungen und wegen der fehlenden Gewässervernetzung zum Südraum und zur Saale bestehen keine Entwicklungspotenziale für den motorisierten Bootstourismus.
- **Luppe:** Als Solitürgewässer für den motorisierten Bootstourismus unattraktiv und damit nicht entwicklungsfähig.
- **Elster-Saale-Kanal:** Analog zur Luppe ist der Kanal als Solitürgewässer für motorisierten Sportbootstourismus nicht attraktiv (geringe Distanz und eintöniger Streckenverlauf). Daran würde auch eine Anbindung an den Lindenauer Hafen nur wenig ändern. Trotz der daraus resultierenden (äußerst geringen) Ausweitung der Streckenlänge und der gewässerseitigen Erschließung der Stadt Leipzig können deshalb ohne die Möglichkeit einer Weiterfahrt in die Gewässer im Südraum von Leipzig keine Effekte für den motorisierten Bootstourismus erwartet werden.
- **Saale:** In der Analyse ist bereits deutlich geworden, dass der motorisierte Bootstourismus auf der Unteren Saale derzeit kaum entwickelt ist. Die Gründe hierfür liegen nicht nur in den infrastrukturellen Defiziten, sondern auch in der bislang fehlenden ortsübergreifenden Identität als Wasserwanderrevier nach innen und außen (siehe Gliederungspunkt 4.3.1). Wichtig ist deswegen nicht nur eine deutliche Optimierung der Wasserwanderinfrastruktur, sondern auch die Herausbildung einer regionalen Identität als Wasserwanderrevier für motorisierte Sportboote von Leuna/Merseburg bis zur Elbmündung. Die Stärke des Reviers liegt vor allem in der Kombination „attraktives Gewässerprofil + landschaftlich reizvolle Uferbereiche + attraktive Kulturerlebnisse/Landgang. Ein Wettbewerbsvorteil ist gerade im Bereich des Kerngebiets der teilweise innerstädtische Gewässerverlauf der Saale (Merseburg, Halle).

Auf der anderen Seite ist die Erreichbarkeit der Saale mit dem Boot über die Elbe ein Schwachpunkt, da die Elbe aufgrund ihrer in weiten Teilen anspruchsvollen Gewässerbedingungen (häufig stark schwankende Wasserstände, Untiefen und häufiges Flachwasser, mitunter starke Strömung) schwierig zu befahren ist. Dies kommt auch in der aktuell geringen gewässertouristischen Frequentierung der Elbe und nachfolgend auch der Saale zum Ausdruck.

Die Nachfragepotenziale für das motorisierte Wasserwandern auf der Saale bei Bootsurlaubern, die mit eigenem Boot aus anderen Revieren Deutschlands anreisen, sind durchaus vorhanden. Mit einer attraktiveren Infrastrukturausstattung und gezielter Vermarktung kann hier eine Steigerung im Vergleich zu dem derzeit sehr niedrigen Niveau erreicht werden. Doch erst unter Einbeziehung des „Magneten Leipzig“ sind deutliche Zuwächse möglich (v. a. mit Blick auf den vergleichsweise nahen Berliner und Brandenburger Quellmarkt).

Eine Bootstour bis Merseburg mit dem eigenen oder gecharterten Boot mit dortigem Umsteigen auf Rad, Draisine oder Pkw-Shuttleservice bis nach Leipzig, um dann die Bootstour mit dem Leipzigboot fortzusetzen, ist wenig nachfragegerecht und damit auch nicht erfolgversprechend. Ein solches Modell wäre auch in Anbetracht der überschaubaren Streckenlänge in Leipzig im Verständnis der Bootstouristen kein Bootsurlaub und stellt damit auch kein Alternativmodell für einen Ausbau des Kanals dar.

Weitere Potenziale für die Saale sind im Chartertourismus und bei Bootsurlaubern, die ihr Boot an die Saale trailern, zu erkennen. Letzteres erfordert eine bessere Ausstattung mit öffentlichen Slipanlagen (wichtig sichere Parkmöglichkeiten im direkten Umfeld). Für die Entwicklung des Charterboottourismus wird empfohlen, die Charterscheinreglung, die es auch Bootsurlaubern ohne Sportbootführerschein Binnen möglich macht, ein Charterboot zu führen, auf den gesamten Verlauf der Unteren Saale auszuweiten (Kriterien: ausführliche Einweisung durch Charteranbieter, max. Bootslänge 15 m, Höchstgeschwindigkeit 12 km/h, max. Personenzahl 12). Derzeit können Bootsurlauber ohne Sportbootführerschein mit dem Charterschein nur den Bereich zwischen Merseburg und Wettin befahren. Für die überregionale Vermarktung als Charterrevier ist diese Streckenlänge von knapp 50 km aber nicht ausreichend. Erfahrungsgemäß liegt die Dauer eines Charterurlaubs bei der großen Mehrheit der Charterkunden zwischen 3 und 7 Tagen. Selbst unter Berücksichtigung mehrerer ausgiebiger Landgänge und der vielen Schleusenzeiten ist bei Tagestouren von einer Strecke von 50 km und auch mehr auszugehen. Die derzeit mit dem Charterschein befahrbare Streckenlänge von gut 50 km ist deshalb für einen Charterurlaub selbst mit Hin- und Rückweg nicht attraktiv genug, eine Ausweitung des Charterscheins auf die gesamte Untere Saale für eine Förderung des Charterboottourismus zwingend notwendig. Zu erwarten ist auch eine Nachfrage nach Einwegfahrten, auch wenn die Strömungsverhältnisse auf der Saale in der Regel ein

Befahren gegen den Strom zulassen. Hier sind die Anbieter mit einem entsprechenden Logistikangebot gefordert (Beförderungsservice für Charterkunden).

Neben der Erschließung überregionaler Nachfragepotenziale sind auch im Revier selbst noch Potenziale erkennbar. Eine Attraktivitätssteigerung der Saale für motorisierte Boote dürfte wahrscheinlich in der Region zu einem höheren Bootsbesatz führen. In welchem Umfang, ist allerdings schwer zu prognostizieren und von mehreren Faktoren abhängig. Förderlich (auch für die Erschließung überregionaler Bootsurlauberpotenziale) wäre hier ein Ausbau des Mittelkanals und auf lange Sicht auch die gewässerseitige Anbindung an den Geiseltalsee.

Handlungsbedarf: Um die vorhandenen wassertouristischen Potenziale konsequenter ausschöpfen zu können, bedarf es neben eines gemeinsamen Marktauftritts der Unteren Saale auch einer Optimierung der Infrastrukturbedingungen. Dies gilt insbesondere auch mit Blick auf eine Stimulierung des erforderlichen privatwirtschaftlichen Engagements im Chartersport, das ohne eine Optimierung der Infrastruktur wenig wahrscheinlich ist. Für den Bereich des Kerngebiets wird vor diesem Hintergrund der Aufbau von öffentlichen Wasserwanderrastplätzen in den drei Anrainerstädten vorgeschlagen, idealerweise in Kombination mit Kanuten (wichtig ist, unterschiedlichen Anforderungen berücksichtigen, wie z. B. geringere Steghöhe für Kanus, max. 20 cm analog Stadthafen Halle). Die Wasserwanderrastplätze sollten alle eine Mindestausstattung mit Servicemerkmalen haben (attraktive Rastsituation, erkennbare Anlegesituation, Sanitäranlage am Standort oder im unmittelbaren Umfeld und die Möglichkeit einer Übernachtung für Kanuten am Standort oder zumindest in fußläufiger Nähe).

Als mögliche Standorte kommen in Frage:

- Leuna: am Alten Fährhaus (ehem. vorgesehen für Industriedock)
- Merseburg: an der Alten Brücke bei der Schleuse Meuschau (Kirche, ehem. Gaststätte Strandkorb)
- Halle: Ausweisung des Stadthafens als Wasserwanderrastplatz (Wasserwanderrastplatz Stadthafen Halle). Anders als mit dem Begriff Stadthafen wird durch den Begriff Wasserwanderrastplatz auch Kanuten signalisiert, dass sie dort willkommen sind. Idealerweise sollten Individualpaddler am Standort zelten können (keine Gruppen). Sofern dies zu Nutzungskonflikten mit dem im unmittelbaren Umfeld entstehenden Wohnbereich führen sollte, ist eine Lösung im Zusammenhang mit dem nahen Freibad zu prüfen. Zusätzlich für Halle wünschenswert wäre ein Anleger am Salinenmuseum und mit Blick auf die Kulturveranstaltungen

am Wasserturm (keine Übernachtung, nur temporäres Anlegen).

Darüber hinaus sind in Leuna und Merseburg nutzergerechte öffentliche Slipanlagen einzurichten, da bei Vermarktung des gesamten Unteren Saalebereichs beide Städte potentielle Start- und Zielpunkte sind.

3. Fahrgastschiffahrt

In den letzten Jahren hat in vielen Revieren die Bereitschaft für längere Touren im Linienverkehr mit dem Fahrgastschiff abgenommen. Im Trend liegen wie auch das Erfolgsbeispiel Leipzig zeigt, vor allem kurze Fahrten im innerstädtischen Bereich. Diese sind sowohl für Einwohner als auch für Städtetouristen attraktiv, auf die die Erkundung einer Stadt vom Wasser aus erfahrungsgemäß einen hohen Reiz ausübt. Gerade im Zusammenhang mit dem Städtetourismus sind hier noch Nachfragezuwächse wahrscheinlich (v. a. in Leipzig). In Halle sollte unbedingt ein Fahrgastanleger im innenstadtnahen Bereich geschaffen werden. Weitere Potenziale sind vor allem von der kreativen Angebotsgestaltung der Anbieter abhängig. Wachstumspotenziale lassen sich vor allem mit attraktiven „Erlebnis“-Angeboten im Charterbereich erschließen (Themenfahrten, kulturelle Veranstaltungen, Gastronomievents).

Ein Ansatzpunkt für die Saale ist die Reaktivierung des Mittelkanals, da damit zwischen Merseburg und Leuna ein Rundverkehr ermöglicht wird. Erfahrungsgemäß ist die Bereitschaft für längere Strecken bei Rundtouren deutlich ausgeprägter als bei Streckenfahrten.

4. Urlaub am Wasser

Das Beispiel Kulkwitzer See zeigt, dass sich mit einer besonderen Angebotsgestaltung (Taucherlebnis) in Kombination mit einer zielgruppengerechten Infra- und Angebotsstruktur in wettbewerbsfähiger Qualität auch überregionale Marktpotenziale erschließen lassen. Voraussetzung hierfür ist, dass die Gewässer über entsprechende Nutzungsvoraussetzungen, sowohl hinsichtlich ihrer Attraktivität als auch in Bezug auf naturschutzrechtliche Rahmenbedingungen verfügen. Bereits in der Analyse wurde deutlich, dass die Möglichkeiten für die wassertouristische Erschließung an den meisten Standgewässern aufgrund des Vorrangs für den Naturschutz kaum gegeben sind.

Die Entwicklungspotenziale beschränken sich deshalb auf deren Naherholungsfunktion (Baden, Spaziergehen) für das regionale Umfeld (Wallendorfer See, Raßnitzer See, Autobahnsee Kleinliebenau, Hufeisensee, Dieskauer Teiche) oder die sportliche Nutzung für den Trainingsbetrieb und Wettbewerbe (Osendorfer See, Hufeisensee). Potenziale für die Ansiedlung nachfrageintensiver Tourismuseinrichtungen wie am Kulkwitzer See sind für das Kerngebiet nicht zu erkennen. Ein ganz anderes Bild ergibt sich für das touristische Umfeld.

Dort gibt es mit dem Geiseltalsee, den Seen im Leipziger Südraum und im Norden von Leipzig erhebliche Potenziale für Urlaub am Wasser mit wassertouristischer Ausrichtung.

5. Tauchen

Außer am Kulkwitzer See und begrenzt auch am Hufeisensee sind keine tauchtouristischen Potenziale erkennbar.

5.4.2 Landseitige Tourismuspotenziale

6. Radfahren

Wie aus der Analyse deutlich wurde, hat das Radfahren nur am Rande des Kerngebietes auf dem Saale-Radwanderweg eine größere touristische Bedeutung, während der innere Raum des Kerngebiets weder radtouristisch noch für die Naherholung erschlossen ist. Vor dem Hintergrund der aus radtouristischer Sicht attraktiven Verbindungspunkte Leipzig, Bad Dürrenberg/Merseburg mit Anschluss an Weißenfels und Naumburg und Halle entspricht der aktuelle radtouristische Entwicklungsstand im Kerngebiet nicht den eigentlichen Potenzialen.

Dies gilt umso mehr vor dem Hintergrund der bereits erfolgreich initiierten radtouristischen Entwicklung im Norden und Süden von Leipzig (Nord-Süd-Verbindung).

Ein Hauptaugenmerk der Entwicklung des Kerngebiets sollte deshalb der radtouristischen Qualifizierung und Erschließung gelten. Dazu sind folgende Handlungsansätze zu verfolgen:

- Weitere Qualifizierung des Saale-Radwanderweges im Kerngebiet (Ausbau der noch verbesserungsbedürftigen Streckenabschnitte) auch im Hinblick auf eine zukünftige Zertifizierung. Letzteres sollte unter Berücksichtigung der überregionalen Wettbewerbsfähigkeit als Ziel verfolgt werden.
- Eine erfolgreiche Marktpositionierung des Elster-Radweges erfordert nicht nur eine Streckenqualifizierung im Kerngebiet, sondern auf dem gesamten Streckenverlauf des Weges. Die Vermarktungspotenziale als Fernradweg hängen entscheidend davon ab, ob dies länderübergreifend gelingt.
- Die in der Vergangenheit fehlende radtouristische Verbindung Leipzigs mit dem touristisch attraktiven Raum der Oberen Saale konnte mit dem Elster-Saale-Radweg weitestgehend hergestellt werden. Wichtig ist es, die vorliegenden Planungen auf der gesamten Strecke zu realisieren und auch die geplante Verbindung an Bad Dürrenberg mittels des „Sole,Kohle Geschichte“-Radweges umzusetzen. Mit Kurpark und Gradierwerk ist die Stadt ein attraktives radtouristisches Ziel, das nicht nur über den Umweg Saale-Radwanderweg erreicht werden sollte.

- Im Zusammenspiel der drei Radwege Elster-Radwanderweg, Saale-Radwanderweg und Elster-Saale-Radwanderweg ergibt sich eine attraktive Rundtour mit überregionalen Vermarktungspotenzialen (Voraussetzung einheitliche Qualität und gezielte länderübergreifende Vermarktung). Durch den länderübergreifenden Charakter würde das Projekt zu einer stärkeren Vernetzung des Leipziger Neuseenlands mit der Saale-Unstrut-Region beitragen und damit beide Regionen profitieren.
- Ein besonders erfolgversprechender Potenzialansatz für die bessere radtouristische Erschließung des Kerngebiets liegt in der Ausweisung eines Radweges auf der Deichkrone des Elster-Saale-Kanals (Elster-Saale-Kanal-Radweg). Damit wird eine direkte Verbindung zwischen Leipzig und Merseburg mit sehr hoher radtouristischer Attraktivität geschaffen, denn wie viele Beispiele aus Deutschland zeigen (z. B. von Elbe und Oder) sind Radfahrten auf der Deichkrone wegen der guten Weitsicht bei Radtouristen besonders beliebt. Die Realisierung eines solchen Weges bedarf zum einen der Zustimmung des Eigentümers (Bund/Wasserschiffahrtsamt) und zum anderen eines nutzergerechten Ausbaus der Strecke (Bodenbeschaffenheit).

Ein weiterer Vorteil einer solchen Strecke liegt, bei Einbindung des Saale-Radwanderwegs, in der Kombinationsmöglichkeit mit dem Elster-Radwanderweg und dem Elster-Saale-Radwanderweg. Damit entstünden zwei neue attraktive Rundkurse mit hohem tages touristischen Potenzial.

- Eine Sonderform des Radfahrens sind Fahrten auf einer schienengebundenen Draisine, die wie auch Fahrräder mittels Tretantrieb fortbewegt werden. Wie mehrere erfolgreiche Draisinenprojekte in Deutschland zeigen, lassen sich mit einer attraktiven Strecke und einer entsprechenden Vermarktung größere, in erster Linie tages touristische Nachfragepotenziale erschließen (Beispiel Rinteln 15.000 Besucher/Jahr; Quelle: Tourismusinformaton „Westliches Weserbergland“). Mit der stillgelegten, ehemaligen Bahnstrecke Leipzig - Merseburg verfügt das Kerngebiet über ein entsprechendes Entwicklungspotenzial.

Durch die Verbindung der beiden Städte Merseburg und Leipzig als attraktive Ziel- bzw. Startstandorte, die passende Distanz (27 km) und aufgrund der vor allem im Bereich von Sachsen-Anhalt landschaftlichen Attraktivität sind die Marktchancen für ein solches Projekt sehr hoch einzuschätzen (Rückweg mit der Bahn oder dem Rad). Dies gilt umso mehr vor dem Hintergrund der guten wirtschaftlichen Perspektiven durch die hohe Einwohnerzahl im regionalen Einzugsgebiet und eines nicht vorhandenen Wettbewerbs in einem größeren regionalen Umfeld.

Mit der Draisinenstrecke Vockerode - Oranienbaum in Sachsen-Anhalt liegt der nächste Wettbewerber gut 75 km entfernt. Allerdings ist die dortige Strecke nur 5 km lang. In Zossen, südlich von Berlin, liegt der nächste Wettbewerber mit einer Streckenlänge von 40 km gut zwei Stunden Autofahrt entfernt. Auch die Strecken bei Geismar und Lippelsdorf (beide in Thüringen) sind jeweils mehr als zwei Stunden Autofahrt entfernt. Eine attraktive Draisinenstrecke Leipzig - Merseburg könnte deshalb in die gesamte Metropolregion Dresden/Chemnitz bis nach Erfurt und auch Magdeburg ausstrahlen. Ob die Schienenstrecke als Draisinenstrecke entwicklungsfähig ist, hängt entscheidend vom Eigentümer, der Deutschen Bahn, ab. Sofern regionaler Konsens darüber besteht, die Idee weiter zu verfolgen, ist hier das Gespräch mit der Deutschen Bahn zu suchen. Ein weiterer wichtiger Einflussfaktor ist die Sicherstellung einer hohen Verkehrssicherheit bei der Straßenquerung und möglicherweise daraus resultierender baulicher Investitionen.

Neben der „Großlösung“ einer Gesamtstrecke Leipzig - Merseburg ist grundsätzlich auch vorstellbar, nur den parallel zum Elster-Saale-Kanal verlaufenden Streckenabschnitt als Draisinenstrecke auszubauen. Damit bestände die Möglichkeit, die Draisinentour mit einer Kanalfahrt mit einem Fahrtgastschiff zu kombinieren.

Die touristischen Effekte einer solchen Kleinvariante dürften allerdings im Vergleich zur Großvariante deutlich niedriger ausfallen. Voraussetzung ist außerdem, dass die schiffbare Verbindung zwischen Elster-Saale-Kanal und Lindenauer Hafen hergestellt würde.

Die Effekte einer Draisinenbahn würden deutlich stärker ausfallen, wenn die stillgelegte Bahn in Höhe der Straßenbrücke im Zuge der B 181 auf eine neue, südwärts führende Trasse parallel zum Elster-Saale-Kanal bis an den Lindenauer Hafen geführt wird. Dabei kann die Hafentrasse integriert werden.

7. Wandern

Wandertouristische Potenziale sind im Kerngebiet mit Ausnahme der Angebotsnische Pilgerweg nicht zu erkennen. Die Wegerschließung der Stillgewässer hat vor allem eine Naherholungsfunktion. Ähnliches gilt auch für den Gosewanderweg. Aufgrund der Wegeführung durch den landschaftlich sehr attraktiven Auenbereich, der Verbindung der beiden Städte Halle und Leipzig und des thematischen Bezugs (Gosebier) bietet der Weg ein hohes tages-touristisches Attraktionspotenzial. Dies gilt allerdings nur für Teilstrecken, da die Distanz zwischen Leipzig und Halle als Tageswanderung zu lang ist. Da Wandertourismus in erster Linie Tagestourismus ist, sind die mit dem Gosewanderweg verbundenen Übernachtungspotenziale als eher gering einzuschätzen. Überregionale Marktpotenziale sind nur für den Pilgerweg zu erkennen.

Auch wenn das Pilgerwandern in den letzten Jahren deutlich an Popularität gewonnen hat, bleibt es im Wandertourismus eine Angebotsnische mit überschaubarem Nachfragevolumen. Aufgrund der überregionalen Vermarktung durch die Landesorganisation Sachsen-Anhalt sind aber für den Streckenbereich im Kerngebiet noch Wachstumspotenziale zu erwarten.

8. Reiten

Die Entwicklung des Reittourismus erfordert ein großflächiges Reitwegenetz in Verbindung mit einer größeren Anzahl an Reiterhöfen. Das Kerngebiet verfügt weder über die notwendigen Infrastruktur- und Angebotsstrukturvoraussetzungen noch ist dies für die Zukunft zu erwarten. Erschwerend wirkt sich gerade für den sächsischen Bereich die landesweite rechtliche Regelung aus, dass nur auf speziell ausgewiesenen Reitwegen geritten werden darf. Touristische Potenziale im Zusammenhang mit dem Reitsport sind vor diesem Hintergrund nicht zu erkennen. Die reitsportlichen Angebote haben in erster Linie eine Funktion für die Naherholung.

9. Industrie/Bergbau

Durch die Einbindung in überregionale Marketingnetzwerke, wie die Europäische Route der Industriekultur und die Straße der Braunkohle, ist die Industrie- und Bergbaugeschichte bereits jetzt schon ein tourismusrelevantes Thema, das allerdings hauptsächlich im Zusammenspiel mit dem regionalen touristischen Umfeld funktioniert.

Grundvoraussetzung für eine touristische Nutzung ist die Erlebbarkeit der Objekte (Öffnungszeiten, Informationen usw.). Dies gilt auch für den Elster-Saale-Kanal, mit dem bislang so gut wie keine touristischen Effekte als technisches Denkmal bzw. Bauwerk der Industriegeschichte verbunden sind. So taucht die Schleuse in Wüsteneutzsch weder in der touristischen Kommunikation auf, noch ist sie mit dem Rad gut erreichbar. Vor Ort gibt es keine Informationsaufbereitung, weder zum Schleusenbauwerk selbst noch zur Geschichte des Kanals. Auch unabhängig von einem Ausbau des Kanals sollte es deshalb erklärtes Ziel sein, diesen touristisch stärker zu inszenieren und zu kommunizieren und insbesondere die Schleuse Wüsteneutzsch als tagestouristisches Ziel zu entwickeln.

Wichtig ist dafür die radtouristische Erschließung über den vorgeschlagenen Elster-Saale-Kanal-Radweg. Ein weiterer Anknüpfungspunkt im Themenbereich Industrietourismus ist das im Tourismuskonzept von Merseburg vorgeschlagene Science Center.

10. Kulturgeschichte/Gartenkultur

Mit dem Dom in Merseburg besitzt das Kerngebiet bereits eine kulturhistorische Sehenswürdigkeit mit größeren touristischen Nachfrageeffekten. Neben der Attraktivität des Doms selbst liegt der Grund hierfür in dessen Einbindung in die Straße der Romanik. Eine weitere Sehenswürdigkeit mit annähernd vergleichbarer Ausstrahlung ist im Kerngebiet nicht vorhanden. Gleichwohl weist das Kerngebiet eine hohe Anzahl an Herrenhäusern und Kirchen auf, die zwar keine Potenziale als Primärmotiv für einen Besuch besitzen, aber als Bestandteil einer Ausflugstour, v. a. mit dem Rad, eine lokale touristische Bedeutung haben können. Voraussetzung hierfür ist allerdings die Herstellung eines Mindestmaßes an Erlebbarkeit. Gerade die Objekte mit Lage an den Radrouten sind gehalten, entsprechende Bedingungen zu schaffen (Öffnungszeiten/Besichtigungsmöglichkeiten, Informationen am Objekt).

Bestandteil des Themas Kultur ist auch die Gartenkultur. Unter dem Leitbegriff „Gartenträume“ sind Gärten und Parks eine zentrale Markensäule für das Tourismusland Sachsen-Anhalt und damit auch eine Produktlinie mit überregionaler Vermarktung. Potenziale in diesem Themenfeld bieten nicht nur die verschiedenen Parks und Gärten im Kerngebiet, sondern auch die Gartenstadt Leuna. Wie auch für das Thema Kulturgeschichte gilt für die Gartenkultur, dass vor Ort eine hohe Erlebbarkeit hergestellt werden muss. Nur auf dieser Grundlage ist eine touristische Vermarktung möglich und sinnvoll.

11. Gesundheit

Mit dem Gradierwerk in Bad Dürrenberg befindet sich, wie in der Analyse dargestellt, im Kerngebiet ein gesundheitstouristisches Angebot mit regionaler Ausstrahlung und größeren Nachfrageeffekten. Weitere gesundheitstouristische Angebote sind im Kerngebiet nicht vorhanden, so dass über das Gradierwerk hinaus keine weiteren gesundheitstouristischen Potenziale im Kerngebiet erkennbar sind.

12. Shopping

Volumenmäßig ist das Einkaufszentrum nova | eventis das mit Abstand nachfrageintensivste Ausflugsziel im Kerngebiet. Die touristischen Effekte für die Region sind allerdings bis auf einige wenige Veranstaltungen begrenzt und reduzieren sich im Wesentlichen auf die Shoppingfunktion. Eine stärkere touristische Vernetzung des Zentrums mit einem regionalen touristischen Besichtigungsprogramm wäre zwar wünschenswert, ist unter den bestehenden Bedingungen (begrenzte Attraktivität) realistischerweise aber nur in geringem Umfang zu erwarten. In den beiden Großstädten Halle und vor allem in Leipzig hat das Thema Shopping eine hohe Bedeutung.

13. Städteurlaub

Durch die unmittelbare Anbindung des Kerngebiets an die beiden Großstädte Leipzig und Halle ergeben sich Potenziale als Übernachtungsstandort für Städtetouristen, die aber nicht überbewertet werden sollten. Erfahrungsgemäß bevorzugt die große Mehrheit der Städteurlauber eine Unterkunft direkt im Stadtgebiet möglichst nahe an den touristischen Highlights. Vor dem Hintergrund einer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von 1,8 Tagen in Leipzig (2009) und 1,9 Tagen in Halle (2009) ist verständlich, dass das begrenzte Zeitbudget nicht übermäßig für längere Anfahrtswege „verbraucht“ werden soll.

5.5 Schlussfolgerungen und touristische Ziele

Die folgende Grafik soll auf der Grundlage der beschriebenen Potenziale einen Überblick über die Entwicklungspotenziale vermitteln. Die lila markierte Fläche beschreibt den aktuellen Zustand, die blaue Fläche steht für die themenbezogenen Entwicklungsmöglichkeiten.

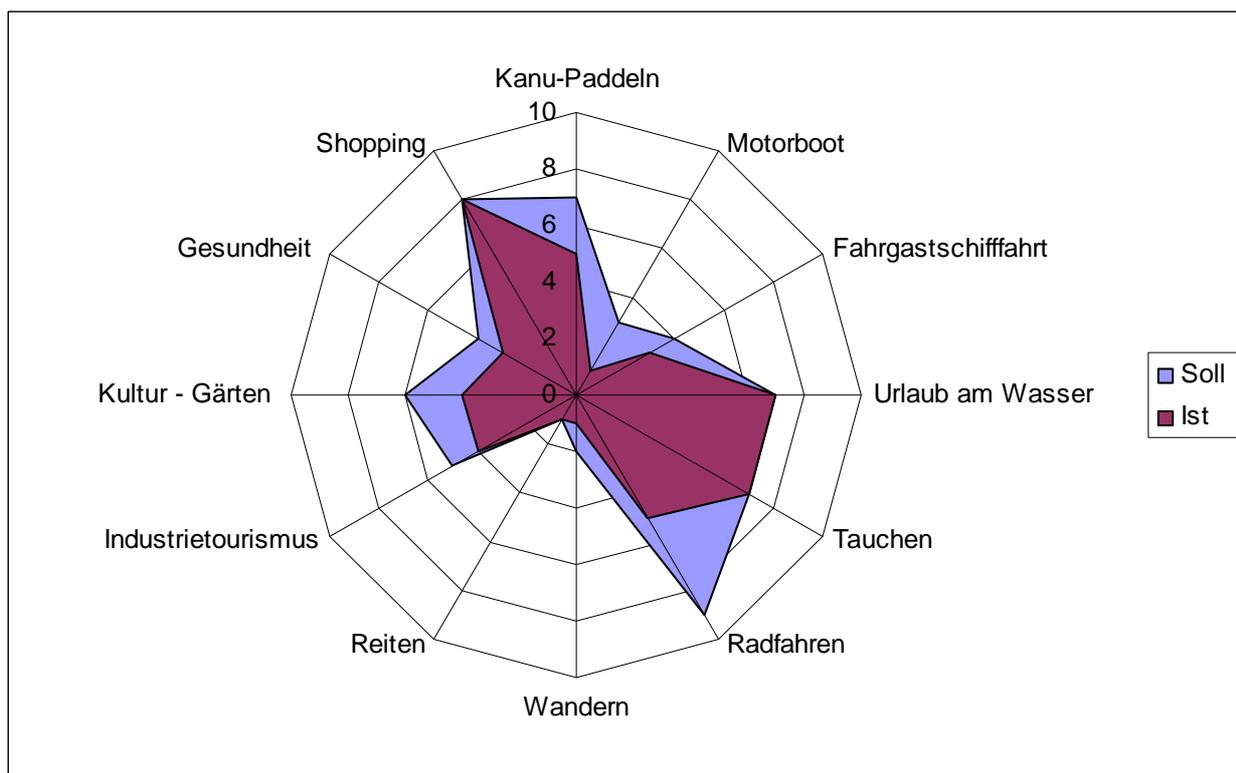


Abbildung 60 Soll-Ist-Vergleich

Deutlich wird einerseits, dass es noch in mehreren Themen- und Angebotsbereichen Entwicklungspotenziale auch ohne den Ausbau des Kanals gibt. Dies gilt insbesondere für das Radfahren.

Auf der anderen Seite zeigt die Grafik aber auch, dass die Entwicklungsmöglichkeiten mit Ausnahme des Radfahrens begrenzter Natur sind, d. h. dass ohne einen Ausbau des Kanals keine signifikanten touristischen Effekte zu erwarten sind. Dies gilt vor allem für den Übernachtungstourismus. Auch unter Berücksichtigung der genannten Handlungsansätze sind diesbezüglich nur geringe Potenziale zu erkennen. Dies betrifft vor allem die landgebundenen Tourismusformen, gilt in etwas abgeschwächter Form aber auch für die wassertouristischen Potenziale.

Die touristischen Potenziale des Kerngebiets liegen in erster Linie im Tagestourismus. Bei Realisierung der vorgeschlagenen Handlungsansätze gewinnt das gesamte Kerngebiet deutlich an tagestouristischer Attraktivität. Durch die Ausgaben der Tagesbesucher würde das Gebiet auch wirtschaftlich direkt davon profitieren. Darüber hinaus wäre damit auch ein Attraktivitätsgewinn für beide Reisegebiete und eine bessere Vernetzung des Saalebereichs mit der Großstadt Leipzig verbunden. Das Gebiet hätte anders als derzeit damit einen verbindenden und keinen trennenden Charakter.

Vor diesem Hintergrund sollten es Ziel des Gebiets selbst und des touristischen Umfeldes sein, die vorhandenen tagestouristischen Potenziale dort auch unabhängig von der Entscheidung für einen Ausbau des Elster-Saale-Kanals zu entwickeln. Dies gilt in erster Linie für das Radfahren mit dem Hauptaugenmerk auf die Entwicklung des Deichradweges, dessen Realisierung zu einer substanziellen radtouristischen Aufwertung des Gebiets führen würde. Neben dem Elster-Saale-Kanal-Radweg bietet auch die Draisine große Chancen, das Kerngebiet tagestouristisch weit über das engere touristische Umfeld hinaus zu profilieren. Dies gilt im besonderen Maße für den Fall, dass ein Ausbau des Kanals sich als nicht realisierbar herausstellen sollte.

Ebenfalls unabhängig vom Kanalausbau sollten im Rahmen einer regionalen Initiative für die gesamte Untere Saale weitere Anstrengungen zur Profilierung der Saale als Wassersportrevier insbesondere für den motorisierten Bootstourismus unternommen werden. Dabei ist im Rahmen einer regionalen Initiative für die Untere Saale gerade bei der Infra- und Servicestruktur auf Verträglichkeit und Synergien mit dem Kanutourismus zu achten.

Insgesamt ist der Fokus zukünftig stärker auf eine länderübergreifende Betrachtung und Entwicklung des Kerngebiets einschließlich des touristischen Umfelds zu richten.

6 Potenziale mit einer schiffbaren Verbindung

Die Kernfrage lautet, ob mit einem Ausbau des Elster-Saale-Kanals die touristischen Effekte für das Kerngebiet und auch für die touristischen Regionen deutlich höher ausfallen als ohne Kanalausbau. Diese Frage wird in den folgenden Gliederungspunkten differenziert nach Effekten für den Wassertourismus, landseitigen Tourismusformen sowie damit verbundenen wirtschaftlichen Effekten untersucht. Der Fokus liegt in der jetzigen Projektphase auf einer qualitativen Betrachtung, da eine quantitative Einschätzung maßgeblich vom Ausbaustandard und Trassenverlauf einer schiffbaren Verbindung abhängig ist. Quantitative Aussagen können deshalb mit dem jetzigen Erkenntnisstand nur in reduzierter Form getroffen werden.

6.1 Effekte mit schiffbarer Verbindung für den Wassertourismus

6.1.1 Kanutourismus

Welche Auswirkungen und Effekte hat ein Ausbau des Elster-Saale-Kanals für den Kanutourismus? Die Beantwortung dieser Frage hängt maßgeblich davon ab, welcher Zusatznutzen mit einer solchen Verbindung für Kanuten verbunden ist und zwar im Hinblick auf die Attraktivität des Kanals selbst und mit Blick auf eine eventuelle Steigerung der Attraktivität der benachbarten Gewässer.

Wie schon deutlich gemacht wurde, weist der Kanal aufgrund seines schnurgeraden Streckenverlaufs und der durch die Eindeichung stark eingeschränkten Fernsicht für die große Mehrheit der Kanuten ein wenig attraktives Streckenprofil auf.

Daran ändert letztendlich auch die damit erreichte Gewässerverbindung zwischen Saale und Leipzig wenig, denn im Kanutourismus gilt im besonderen Maße der Satz „der Weg ist das Ziel“. Wenn der Weg unattraktiv ist, kann dies auch nicht durch ein attraktives Ziel kompensiert werden. Vor diesem Hintergrund sind bei realistischer Betrachtungsweise keine nennenswerten kanutouristischen Effekte mit dem Kanal zu erwarten, zumal sich in der Region mit der Saale ein kanutouristisch deutlich attraktiveres Gewässer befindet. Vorstellbar sind allenfalls Kombinationsmöglichkeiten von Teilstrecken des Kanals mit den angeschlossenen Gewässern. Dies gilt weniger für die Saale, sondern für die Leipziger Stadtgewässer, die damit eine gewisse Aufwertung erhalten. Die Nachfrageeffekte sollten aber nicht überbewertet werden, da die Attraktivität der Stadtgewässer aus touristischer Sicht in erster Linie in ihrem städtischen Charakter liegt.

Fazit: Nennenswerte kanutouristische Effekte sind durch den Kanalausbau nicht zu erwarten. Lediglich für Kanuten mit eher sportlichem Hauptmotiv verfügt der Kanal über eine gewisse Attraktivität. Dabei handelt es sich aber fast ausschließlich um Kanuten, die im Verein organisiert sind.

6.1.2 Effekte motorisierter Bootstourismus

Wie verschiedene Untersuchungen belegen (z. B. Quelle: Wassertourismus-Befragung im Land Brandenburg) hat im Vergleich zum Kanutourismus der Landgang für den motorisierten Wasserwandertourismus eine deutlich höhere Bedeutung. Attraktive (Etappen)Ziele sind für Charterkunden wie auch für Bootseigner zusätzlich zum Naturerlebnis ein wichtiges Attraktionsmerkmal bei mehrtägigen Touren.

Bei häufigen Tagesetappen zwischen 50 und 100 km (abhängig von der Motorisierung, von Geschwindigkeitsregeln, Strömungsverhältnissen) ergeben sich im Vergleich zu Kanuten zudem in der Regel auch mehr Möglichkeiten für Landgänge. Für Gewässer, die sich als Zielrevier für den motorisierten Bootsverkehr profilieren wollen, ist vor dem Hintergrund des Distanzverhaltens die Gesamtlänge ein wichtiges Verkaufsargument auch mit Blick auf die üblicherweise mehrtägige Dauer eines Bootsurlaubs mit dem Hausboot oder mit der Motor-yacht.

Während Kanutourismus in erster Linie Tagestourismus ist, fallen die Übernachtungseffekte im Zusammenhang mit dem motorisierten Wasserwandertourismus deutlich höher aus. Wie die Bootsurlauberbefragung in Brandenburg ergeben hat, sind mehr als drei Viertel aller Charterkunden zwischen einem Tag und einer Woche unterwegs. Bei Eignern liegt die durchschnittliche Tourdauer sogar bei mehr als zwei Wochen.

Ein Ausbau des Kanals für motorisierte Sportboote hätte eine Ausweitung der Gesamtlänge des befahrbaren Wasserwanderweges auf insgesamt 147 km zur Folge (von der Saalemündung in die Elbe bis Leuna sowie Elster-Saale-Kanal). Mit Hin- und Rückweg würden dem Wasserwanderer dann knapp 300 km zur Verfügung stehen. Damit weist das Revier in Bezug auf das Längenprofil chartergeeignete Bedingungen auf, wäre aber auch für Eigner interessant. Allein die Verlängerung der befahrbaren Strecke ist aber nur ein Attraktivitätsgewinn. Viel entscheidender sind die qualitativen Effekte, die mit der wasserseitigen Erschließung der Stadt Leipzig erzielt werden. Die Einbindung von Leipzig hätte eine signifikante Aufwertung der Landgangattraktivität zur Folge. Davon würde in einem hohen Maße auch die Saale profitieren, die zwar, wie unter Gliederungspunkt 4.3.1 dargestellt wurde, auch ohne einen Ausbau des Kanals Entwicklungspotenziale für das motorisierte Wasserwandern hat, allerdings in einem deutlich geringeren Umfang.

Erst durch die Verbindung der Saale mit Leipzig erhält die Region den Charakter eines vernetzten Gewässersystems mit größeren überregionalen Ausstrahlungspotenzialen als wassertouristisches Zielrevier für das motorisierte Wasserwandern. Damit verbunden wäre auch eine deutliche Verbesserung der Wettbewerbsposition, denn weder das neu entstehende Gewässersystem der Lausitzer Seen noch die traditionellen Gewässersysteme in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern können zwei Großstädte in dieser Distanz für einen Bootsurlaub bieten. Auch wenn damit kein Alleinstellungsmerkmal verbunden ist (Berlin und Potsdam sind auch über Wasser miteinander verbunden, wasserseitige Vernetzung auch im Ruhrgebiet) liegen die Vermarktungspotenziale des Reviers vor allem in der Kombination von Wasser und Kultur. Beides findet man in unterschiedlicher Form sowohl an der Saale als auch den Leipziger Gewässern wieder. Hinzu kommt die in weiten Teilen schöne Naturlandschaft an der Saale, die z.B. das Ruhrgebiet in dieser Qualität nicht zu bieten hat.

Mit der Kanalverbindung würden sich für Halle und Leipzig vollkommen neue Perspektiven für einen Besuch der beiden Großstädte im Verständnis von **Städte- und Kultururlaub mit dem Boot** auftun. Nur mit einer solchen Marktpositionierung lassen sich in der notwendigen Abgrenzung zum Gewässersystem in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern überregional Wettbewerbsvorteile erzielen, denn in Punkto Gewässerlänge und Naturerlebnis besitzt das Revier auch mit der Kanalverbindung klare Wettbewerbsnachteile. Daran würde auch die wasserseitige Anbindung der Seen im Leipziger Südraum grundsätzlich nichts ändern. Im Unkehrbeschluss bedeutet dies, dass ohne einen Kanalausbau respektive ohne Leipzig eine solche Positionierung deutlich schwieriger ist und damit auch die Erfolgsaussichten geringer ausfallen.

Welche konkreten Nachfrageeffekte mit dem Kanalausbau zu erwarten sind, wird im Folgenden differenzierter dargestellt.

1. Generierung regionaler Nachfragepotenziale/Zielverkehre

Es kann davon ausgegangen werden, dass durch die höhere Gewässerattraktivität auch das Interesse am Erwerb eines eigenen Sportbootes in der Region spürbar steigen wird. Die Bootseignerquote (ohne muskelbetriebene Boote) in der Region liegt vor dem Hintergrund der bislang begrenzten Gewässerattraktivität für das motorisierte Wasserwandern weit unter dem Bundesdurchschnitt von 2 % bei Männern im Erwachsenenalter (Quelle: Daten und Fakten zur Lage der maritimen Wirtschaft in Deutschland 2010).

Mit geschätzten 300 Booten in der Gesamtregion Leipzig/Halle (nur Boote mit ständigem regionalem Standort) bei etwa 1 Mio. Einwohnern im Umkreis von 30 Minuten liegt die Bootseignerquote in der Region deutlich unter dem Bundesdurchschnitt. Gut 70 % der Einwohner gehören zur relevanten Altersgruppe von 25 bis 79 Jahren, der Frauenanteil liegt etwa bei etwa 52 %, so dass sich insgesamt ein theoretisches Marktpotenzial von 336.000 EW ergibt. Auf dieser Basis ergibt sich eine Quote von ca. 0,09 %. Die durchschnittliche Eignerquote in Deutschland von 2 % zugrunde gelegt, hätte einen Bootsbesatz von etwa 6.600 Booten in der Region zur Folge (nicht eingerechnet die Einwohnerpotenziale im Radius von einer Stunde Fahrzeit). Bei einer vorsichtigen Rechnungsweise mit einer nur 1%igen Eignerquote wären dies trotzdem noch 3.300 Boote, also etwa eine Verzehnfachung des jetzigen Bootsbestandes. Insgesamt schätzt der Bundesverband Wasserwirtschaft die Marktchancen für den Bootsmarkt positiv ein. Nach einer Grundlagenstudie des ADAC von 2008 haben etwa 8 Mio. Menschen ein konkretes Interesse am Motorboot- und Segelsport. Auf einen Bootseigner kommen damit mindestens fünf, die es noch werden wollen. Die mittelfristigen Zukunftsaussichten für die Wassersportwirtschaft werden deshalb trotz steigender Energiepreise und der zu erwartenden demografischen Entwicklung positiv eingeschätzt. Eine Eignerquote von 1 % ist vor diesem Hintergrund eine durchaus realistische Größe.

2. Entwicklungspotenziale aus dem Charterboottourismus

Wie bereits deutlich wurde, hat die Saale auch ohne Kanal Potenziale für den Charterboottourismus, allerdings in einem überschaubaren Umfang. Durch die wasserseitige Erreichbarkeit von Leipzig steigt die Attraktivität der Saale als Chartergewässer überproportional an und damit auch die Bereitschaft privater Anbieter, in dieses Marktsegment zu investieren.

Insbesondere das „Gewässerdreieck“ Merseburg – Halle – Leipzig bietet von der Distanz (50 km Einweg) und der Attraktivität für Landgänge in Kombination mit der hohen Gewässerattraktivität der Saale sehr gute Bedingungen für die häufig nachgefragten Wochenendtouren (Freitagnachmittag bis Montagfrüh).

In Verlängerung mit weiteren Flussabschnitten der Unteren Saale oder dem gesamten Gewässerlauf bis zur Elbmündung ergeben sich gute Nachfragepotenziale für die ebenfalls häufig nachgefragte Mittwoche (Montagmittag bis Freitagfrüh) oder sogar einwöchige Charterurlaube. Realistischerweise wird der Charterboottourismus nicht das Volumen wie in Brandenburg oder Mecklenburg-Vorpommern erreichen, gleichwohl kann er sich im Revier zu einem auch ökonomisch wichtigen wassertouristischen Marktsegment entwickeln. Dies gilt auch vor dem Hintergrund der insgesamt guten Marktbedingungen, denn der Charterboottourismus hat in den letzten Jahren einen Boom mit sehr dynamischem Wachstum zu verzeichnen.

Allgemein wird davon ausgegangen, dass dieser Trend, wenn auch in etwas abgeschwächter Form, andauern wird. Aufgrund der hohen Revierattraktivität kann damit gerechnet werden, dass auch das Revier von diesen Wachstumspotenzialen profitieren dürfte. Dies gilt umso mehr, als viele Charterkunden bereits mehrfach Touren in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern unternommen haben und ein neues Revier mit diesem Profil eine Abwechslung verspricht.

3. Bootseigner mit Heimathafen außerhalb des Reviers und trailerbaren Booten

Von den 500.000 Sportbooten in Deutschland (60 % Motorboote, 40 % Segelboote, Quelle Studie Bootsmarkt Wirtschaftsverband Wassersport) hat etwa die Hälfte eine Länge von weniger als 7,5 m und ist damit gut trailerbar (davon überdurchschnittlich Motorboote). Ein attraktives Revier Saale mit schiffbarer Verbindung nach Leipzig würde die damit verbundenen Potenziale deutlich besser ausschöpfen als dies nur mit der Saale möglich wäre. In welchem Umfang ist aber nur schwer einzuschätzen. Erfahrungsgemäß nimmt, wie bereits in Gliederungspunkt 5.1 dargestellt, die Reisebereitschaft mit zunehmender Anreisezeit ab. Zahlen über Boote in dem für einen Kurzurlaub häufig angesetzten Radius von drei Stunden Anfahrtszeit liegen nicht vor. Für Ostdeutschland wird in der bereits zitierten Studie des Bundesverbandes Wassersport von 50.000 Motorbooten ausgegangen. Eine entsprechende Infrastrukturausstattung und Vermarktung vorausgesetzt, ist vor allem durch Leipzig als wassertouristisches Zugpferd davon auszugehen, dass zumindest die Hälfte mindestens einmal für eine Bootstour im Revier zu begeistern ist (plus weitere Bootseigner aus anderen Teilen Deutschlands in einem Radius von drei Stunden und möglicherweise auch darüber hinaus). Dies begründet sich vor allem darin, dass Bootseigner die Möglichkeit haben, einen Städteurlaub in Leipzig und auch Halle mit einem Bootsurlaub bei vergleichsweise niedrigen Übernachtungskosten und besonderem Erlebniswert zu kombinieren. Gerade in Leipzig ist es dazu sehr wichtig, entsprechend attraktive Liegeplatzbedingungen im Lindenauer Hafen zu schaffen.

4. Bootsverkehr aus anderen Quellmärkten mit Anreise per Boot

„Von der Alster zur Elster“ ist ein häufig gebrauchtes Schlagwort im Zusammenhang mit dem Ausbau des Elster-Saale-Kanals. In der Tat könnten damit Schiffe aus der gesamten Republik auf dem Wasserweg die Stadt Leipzig ansteuern. Die Frage ist allerdings, ob und in welchem Umfang dafür überhaupt eine Bereitschaft besteht. Die derzeitige Nachfragesituation an der Saale zeigt, dass diese unter den jetzigen Bedingungen sehr gering ausgeprägt ist.

Es steht außer Frage, dass mit der Anbindung Leipzigs die Gewässerattraktivität insgesamt zunimmt und damit auch deutlich die Bereitschaft steigen dürfte, mit dem eigenen Boot über den Wasserweg in das Revier zu fahren. Grundsätzlich gilt, je attraktiver das Zielrevier, desto höher ist auch die Bereitschaft für eine Bootstour dorthin. Dies ist aber nicht der alleinige Entscheidungsgrund. Gerade beim Wasserwandern kommt dem Weg eine entscheidende Rolle zu und zwar sowohl im Hinblick auf die erforderliche Fahrtdauer als auch auf die Attraktivität der Strecke. Wie bei landgebundenem Urlaub gilt auch für den Wassertourismus, dass bei einem kürzeren Urlaub die Anfahrzeit eine große Rolle spielt, während bei längeren mehrwöchigen Touren die Anreisezeit vergleichsweise von untergeordneter Bedeutung ist. Von Hamburg bis nach Halle sind es etwa 410 km. Die Alternativstrecke über Elbe-Seitenkanal und Mittellandkanal ist mit etwa 380 km zwar etwas kürzer, allerdings auf der anderen Seite durch die lange Kanalfahrt auch unattraktiver. Noch länger ist die Anreise vom Rhein-Ruhgebiet mit fast 600 km. Über die Elbe muss, abhängig von den Strömungsverhältnissen (Einweg mit Gegenströmung) und von der Motorisierung, für eine Fahrt nach Halle von Hamburg aus mit vier Tagen gerechnet werden (Kanalstrecke mindestens drei Tage). Aufgrund der insgesamt deutlich geringeren Distanz (270 km) und der kürzeren Strecke auf der Elbe (lediglich etwa 40 km) ist die zeitliche Aufwendung für Bootstouren aus dem Brandenburger und Berliner Raum erheblich geringer. Vor diesem Hintergrund sind die Marktpotenziale für das Quellgebiet Berlin-Brandenburg deutlich besser einzuschätzen als für Hamburg oder das Rhein-Ruhrgebiet. Dies gilt in geringerem Umfang auch für den Quellmarkt Obere Elbe (Raum Dresden, CZ) durch die Kombinationsmöglichkeit Hinweg Bootstour auf der Elbe flussabwärts und Rückweg mit dem Bootstrailer. Dadurch wird die kosten- und zeitaufwändige Rückfahrt gegen den Strom vermieden.

Neben der Anreisezeit ist die Attraktivität der Anfahrtsstrecke sowohl in nautischer als auch in touristischer Hinsicht ein zentraler Entscheidungsfaktor für eine Bootstour an die Saale. Wie auch beim muskelbetriebenen Wasserwandern gilt für das motorisierte Wasserwandern „der Weg ist das Ziel“. Vor diesem Hintergrund wird klar, dass die Entscheidung für eine Bootstour zur Saale nicht nur von der Attraktivität des Zielreviers, sondern im hohen Maße auch von der Attraktivität der Strecke (Elbe bzw. Elbe-Seitenkanal/Mittellandkanal) abhängig ist. Sowohl die Elbe als auch die Kanalstrecken bieten zahlreiche landseitige Attraktionspotenziale, die Elbe auch einen hohen landschaftlichen Reiz. Warum die Saale trotzdem nur wenig von Booten aus anderen Revieren aufgesucht wird begründet sich für die Elbe in den schwierigen nautischen Bedingungen, die ein Befahren auch für versierte Bootsfahrer schwierig machen. Aus diesem Grund schließen fast alle großen Charteranbieter in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern Charterfahrten auf der Elbe aus.

Die teilweise starke Strömung, tückische Untiefen und teilweise auch länger anhaltendes Niedrigwasser sind die Ursachen dafür, dass sich der Wassertourismus auf der Elbe bislang kaum entwickelt hat. Besonders negativ wirkt sich die Gefahr von Niedrigwasser aus, was dazu führen kann, dass die Boote über einen längeren Trockenzeitraum nicht zum Heimat-hafen zurückkehren können.

Diese Planungsunsicherheit ist auch die Ursache für die vergleichsweise geringe Zahl von Sportbooten aus Hamburg in dem eigentlich nahe gelegenen Schweriner Seengebiet, wie aus mehreren Befragungen dort deutlich wurde. Wer nur ein begrenztes Zeitbudget zur Verfügung hat, für den ist diese Gefahr ein Grund, von einer solchen Tour abzusehen. In Anbe-tracht der sich ändernden klimatischen Bedingungen muss eher von einer Verschärfung der Situation für weite Teile der Elbe ausgegangen werden. Das Potsdam Institut für Klimafol-genforschung (PIK) prognostiziert für die Elbe in den Sommermonaten deutlich weniger Wasser. In der Vor- und Nachsaison steigt die Gefahr von Hochwasser. Ein weiteres Argu-ment gegen eine Bootstour auf der Elbe zur Saale sind aus Nutzersicht die hohen Treib-stoffkosten, insbesondere auch im Hinblick auf die lange Fahrt gegen den Strom (v. a. für Bootstouren aus dem Hamburger und Mecklenburger Raum). Auch die Kanalstrecke ist nur bedingt eine Alternative zur Elbe. Zwar ist das Befahren dieser Strecke in nautischer Hin-sicht im Vergleich zur Elbe weitaus einfacher, aber eine Distanz von über 200 km mit gera-den, monotonen Kanalfahrten entspricht nicht den Wünschen der meisten Bootsurlauber.

Bei realistischer Betrachtung und unter Berücksichtigung der problematischen nautischen Situation auf der Elbe und der wenig attraktiven Alternativstrecken über den Elbe-Seiten-Kanal und den Mittellandkanal sollten die Nachfragepotenziale aus Bootsfahrten zur Saale nicht überbewertet werden. Dies gilt im besonderen Maße für Bootstouren aus Hamburg und Mecklenburg-Vorpommern mit einer langen Elbfahrt mit Gegenströmung und für den west-deutschen Quellmarkt mit einer über 500 km langen Anfahrsstrecke. Daran würde letztend-lich nur der von Teilen der Politik gewünschte Ausbau der Elbe etwas ändern. Ob der Aus-bau mit einem durchgängigen Tiefgang von 1,60 m mit Blick auf die hohen Kosten (ständi-ges Ausbaggern erforderlich) bei gleichzeitig angespannter Haushaltssituation und rückläu-figer Nachfrageentwicklung bei der Güterschiffahrt sowie dem starken Widerstand seitens des Naturschutzes realistisch ist, ist aber mehr als zweifelhaft.

Trotz der schwierigen nautischen Bedingungen auf der Elbe kann durch die wasserseitige Erreichbarkeit von Leipzig und die damit verbundene signifikante Attraktivitätssteigerung des Reviers davon ausgegangen werden, dass im Vergleich zum Status quo ohne schiffbare Verbindung deutlich mehr Bootsführer aus anderen Revieren Bootstouren zur Saale und nach Leipzig unternehmen werden.

Aufgrund der vergleichsweise geringen Distanz und kurzen Elbstrecke gilt dies im besonderen Maße für den Berliner und Brandenburger Quellmarkt mit einem sehr hohen Bootsbesatz.

Absolut betrachtet, wird sich aber aufgrund der geschilderten Anfahrtsbedingungen das Nachfragevolumen in einer überschaubaren Größenordnung bewegen.

Fazit: Der Ausbau des Elster-Saale-Kanals stellt im Hinblick auf den motorisierten Bootstourismus auf der Saale und in Leipzig einen Quantensprung dar. Erst durch die Vernetzung von Leipzig mit der Saale entsteht ein überregional wettbewerbsfähiges Zielrevier für motorisierte Wasserwanderer mit größeren Effekten für den regionalen Bootsmarkt und den Chartertourismus. Der Quellverkehr aus Norddeutschland (Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern) spielt dabei nicht die entscheidende Rolle. Als Quellgebiet für Bootstouren in das Revier verspricht der Berliner und Brandenburger Raum deutlich mehr Erfolgsaussichten. Dies gilt nicht nur für Bootseigner, sondern aufgrund der vgl. kurzen Anreisezeit mit dem Pkw oder der Bahn für Charterkunden.

6.1.3 Fahrgastschiffahrt

Im Zusammenhang mit der schiffbaren Verbindung ergeben sich nicht nur Potenziale für die motorisierte Sportbootschiffahrt, sondern auch für die Fahrgastschiffahrt. Die Fahrgastschiffahrt gehört im weiteren Sinne zum Wassertourismus, auch wenn es sich bei der Zielgruppe eher um „Landurlauber“ handelt. Potenziale sind für folgende Angebote/Touren erkennbar:

1. Streckenfahrten von Leuna/Merseburg nach Leipzig bzw. umgekehrt

Aufgrund der Distanz von ca. 20 km erfordert diese Strecke je nach Dauer der Schleusungen und Regulierung der Höchstgeschwindigkeit auf dem Elster-Saale-Kanal eine Fahrtzeit von etwa 2,5 bis 3 Stunden. Der Zeitaufwand bewegt sich damit in einem von vielen Fahrgastschiffahrtstutzern noch akzeptierten Rahmen. Dies gilt umso mehr, als mit Merseburg und vor allem Leipzig sehr attraktive Zielpunkte angefahren werden. Vor diesem Hintergrund kann davon ausgegangen werden, dass sich auf dem Kanal ein gut nachgefragter Linienverkehr entwickeln wird, der insbesondere an den Wochenenden sehr stark frequentiert sein dürfte. Potenziale liegen nicht nur in der Schiffstour selbst, sondern in der Möglichkeit, die Rückfahrt (bzw. Hinfahrt) mit dem Rad zu koppeln (Voraussetzung Radweg und entsprechende Mitnahmemöglichkeiten auf dem Boot). Wer nicht an einer Radtour interessiert ist, kommt mit der Bahn gut und schnell zum Ausgangspunkt zurück.

Sehr attraktiv wäre auch eine Weiterfahrt bis zum Leipziger Stadthafen nahe der Leipziger Innenstadt. Ein weiterer Potenzialansatz liegt in speziellen Einkaufs-Erlebnisfahrten zum Einkaufszentrum nova | eventis (Voraussetzung ist ein Anleger dort).

2. Streckenfahrten von Halle nach Leipzig bzw. umgekehrt

Für die ca. 50 km lange Strecke zwischen den beiden Großstädten muss mit mindestens 6 Stunden gerechnet werden. Derzeit wird auch die Fahrtdauer von Halle bis Merseburg mit 3 bis 4 Stunden angegeben. Vor dem Hintergrund des Trends weg von längeren hin zu kürzeren Fahrgastschiffahrtstouren ist trotz der touristisch attraktiven Vernetzung der beiden Großstädte von einer deutlich geringeren Nachfragefrequentierung als für die o. g. Strecke zwischen Merseburg und Leipzig auszugehen. Gleichwohl dürfte in Anbetracht der beiden attraktiven Start- und Zielpunkte gerade am Wochenende eine gewisse Nachfrage vorhanden sein. Dass auch 6-Stundenfahrten erfolgreich sein können zeigt zum Beispiel die Tour von Waren nach Plau am See in den Mecklenburgischen Seen. Zudem kann die Rückfahrt in nur nicht einmal einer halben Stunde mit der Bahn bewältigt werden und die Tour als Tagesprogramm auch mit einem Besuch der Städte kombiniert werden.

3. Kurzfahrten auf dem Kanal im Zusammenhang mit der Höhenüberwindung

Die Nachfrage nach speziellen Fahrten zur Höhenüberwindung wird in hohem Maße bestimmt vom Erlebniswert einer solchen Tour. Dieser ist stark abhängig von der Art der Höhenüberwindung. Bei einer Schleuse ist der Erlebniswert deutlich geringer als bei einem Schiffshebewerk. Da viele Touren auf der Saale bereits Schleusenfahrten enthalten, ist damit kein besonderes Erlebnis verbunden, auch wenn ein Höhenunterschied von 20 m im Vergleich zu den Saaleschleusungen erheblich aufregender ist. Ein ganz anderes Bild ergäbe sich bei einem Schiffshebewerk, das nicht nur vom Bauwerk selbst, sondern auch mit der Passage deutlich spektakulärer ist. Dies zeigen auch die Beispiele der Schiffshebewerke bei Lüneburg und in Niederfinow (Brandenburg). Ersteres verzeichnet bis zu 1.000 Fahrten, in Niederfinow sind es sogar 1.200 Fahrten mit geschätzten 100.000 Passagieren/Jahr. In Anbetracht der hohen Einwohnerdichte im nahen regionalen Umfeld sind diese Zahlen für ein Schiffshebewerk am Elster-Saale-Kanal durchaus realistisch.

4. Charter-Gruppenfahrten

Im Segment Fahrgastschiffahrt ist der bundesweite Trend bei Charter-Gruppenfahrten grundsätzlich positiv. Der Erfolg ist allerdings stark von der Erlebnisqualität der jeweiligen Tour abhängig respektive von der Kreativität der Reederei. Der Elster-Saale-Kanal bietet zusätzliche Möglichkeiten der Angebotsgestaltung, so dass auch für Charter-Gruppenfahrten von Wachstumspotenzialen ausgegangen werden kann.

Fazit: Mit dem Ausbau des Elster-Saale-Kanals sind für das Angebotssegment Fahrgastschiffahrt erhebliche Wachstumspotenziale verbunden. Dies gilt vor allem für einen Linienverkehr zwischen Merseburg und Leipzig und in Verbindung mit Schiffshebewerk-Fahrten.

6.1.4 Flusskreuzfahrten

Die Flusskreuzfahrt ist ein wassertouristisches Marktsegment mit hohen Wachstumsraten in der Vergangenheit. Besonders wichtig für Binnenkreuzfahrten sind attraktive (Etappen)Ziele zum Anlegen mit Übernachtung und möglichst ausstrahlenden Landgangattraktionen. Favoriert werden deshalb vor allem Gewässer, an denen Städte liegen, die zur „ersten Liga“ im Städtetourismus zählen. Fünf Anbieter haben Kreuzfahrten auf der Elbe zwischen Hamburg und Dresden/Prag im Programm. Die Saale wird im regelmäßigen Programm nicht befahren, vereinzelt wurden aber schon kleinere Kabinenschiffe wie z. B. die Mecklenburg auf der Saale gesichtet.

Die Ursachen für die bislang geringe Frequentierung der Saale durch die Flusskreuzfahrt liegen zum einen in der (objektiv nicht begründeten) Befürchtung, dass bei Niedrigwasser die Befahrung im nicht staugeregelten Mündungsbereich der Saale schwierig oder gar unmöglich ist. Zum anderen lassen die Schleusengrößen ab Halle flussaufwärts Fahrten nur für Schiffe bis zu einer Größe von 44 m zu. Die derzeit auf der Elbe verkehrenden Flusskreuzfahrtschiffe sind mit Abmaßen zwischen 82 und 95 m Länge sowie 9 und 11 m Breite deutlich zu groß. Auch ist zu vermuten, dass die Attraktivität der Stadt Halle und der anderen kleineren Städte nicht für einen Abstecher von der Elbe in die Saale ausreicht, zumal eine Fahrt auf der touristisch besonders reizvollen Oberen Saale mit den Leuchttürmen Naumburg und Weinanbau nicht möglich ist. Mit dem Elster-Saale-Kanal würden sich durch die Erschließung von Leipzig für die Flusskreuzfahrt ganz neue Perspektiven ergeben. Voraussetzung hierfür wäre aber entweder ein kompletter Umbau aller kleineren Schleusen auf die Größe der Elbkabinenschiffe (vor dem Hintergrund der Sparzwänge in den Schifffahrtsverwaltungen nicht zu erwarten) oder der Einsatz kleinerer Kabinenschiffe mit einer Länge unter 44 m, wie der „Mecklenburg“ oder „Liberty“.

Grundsätzlich besteht für Fahrten auf der Saale nach Leipzig ein großes Interesse, wie eine telefonische Umfrage bei verschiedenen Reedereien ergeben hat. Die Umfrage diente zur Feststellung der prinzipiellen Einstellung/Bereitschaft von Reedereien zur Entwicklung solcher Angebote, es wurden dabei noch keine spezifischen nautischen Gegebenheiten erörtert (Schleusenmaße etc.).

Fazit: Nur mit einem Ausbau des Elster-Saale-Kanals lassen sich für das Revier nennenswerte Nachfragepotenziale im Segment Flusskreuzfahrten erschließen.

6.2 Landseitige Tourismuseffekte durch den Ausbau des Kanals

Die Effekte eines schiffbaren Kanals beschränken sich aber nicht nur auf den Wassertourismus, sondern umfassen auch landseitige Tourismusformen. In welchem Umfang hängt maßgeblich von dem Besuchserlebnis ab, das mit dem Kanal vermittelt wird. Der Kanal selbst ist zunächst nur für den Radtourismus interessant (Deichradweg, Rastplatz mit Blick auf Bootsverkehr) und würde deshalb die radtouristische Entwicklung des Kerngebiets ohne Zweifel spürbar fördern. Die Ausstrahlungseffekte als „Sehenswürdigkeit“ begrenzen sich aber im Wesentlichen auf das Kerngebiet und das unmittelbare Umfeld (v. a. Leipzig).

Um den Kanal als Top-Sehenswürdigkeit mit hohen tagestouristischen Nachfragepotenzialen am Markt zu positionieren, bedarf es eines möglichst spektakulären Einzelbauwerks. Wie bereits im Gliederungspunkt zur Fahrgastschiffahrt deutlich gemacht wurde, ist eine Schleusenlösung für die Überwindung des Höhenunterschiedes zwar funktional ausreichend, landseitige Effekte sind damit aber nur im begrenzten Umfang verbunden (v. a. als Ausflugsziel für Radler). Ein deutlich spektakuläreres Schiffshebwerk würde signifikant größere Nachfrageeffekte bewirken und weit über das engere touristische Umfeld hinaus ausstrahlen. Das zeigen auch das Schiffshebwerk Scharnbeck bei Lüneburg mit geschätzten 500.000 jährlichen Besuchern und das Schiffshebwerk Niederfinow mit offiziell 150.000 registrierten Besuchern sowie unzähligen nicht erfassten Besuchern (Schätzungen gehen von mehr als einer halben Million Besuchern aus). Das Schiffshebwerk Falkirk Wheel in Schottland zählt ebenfalls 500.000 Landbesucher pro Jahr.

Nachgelagerte landseitige Effekte ergeben sich auch aus dem Charters tourismus. Wie die Bootsurlauberbefragung in Brandenburg ermittelt hat, verbringt jeder vierte Chartergast im Zusammenhang mit der Charters tour (vorher oder im Anschluss) einen landgebundenen Urlaub. Mehr als die Hälfte der Bootsurlauber können sich infolge ihres Bootsurlaubs auch einen späteren landgebundenen Urlaub vorstellen.

Insgesamt gewinnen sowohl das Leipziger Neuseenland als auch die Reiseregion Saale-Unstrut durch den Kanal an Attraktivität und verbessern damit ihre Marktpositionierung. Der Kanal würde damit indirekt auch einen Beitrag für eine Erhöhung des Gästeaufkommens leisten, ohne dass diese genauer beziffert werden kann.

Fazit: Je spektakulärer das Besuchserlebnis, desto größer sind die landseitigen touristischen Nachfrageeffekte. Bei der Entwicklung des Kanals darf nicht nur seine Verbindungsfunktion für den Bootsverkehr betrachtet werden, sondern die touristische Attraktivität des Kanals insgesamt. Daraus ergeben sich folgende Schlussfolgerungen für den Elster-Saale-Kanal:

- **Möglichst spektakuläres Einzelbauwerk mit hohem ästhetischen Anspruch**

Der Kanal für sich betrachtet ist als Bauwerk nur von begrenztem Interesse. Dies macht es umso wichtiger, ein möglichst spektakuläres Einzelbauwerk in Form eines Schiffshebewerks als Aushängschild und Besuchermagnet für den Kanal zu entwickeln. Ein Schiffshebewerk ist um ein Vielfaches wirkungsvoller als eine oder mehrere Schleusen und daher für die touristische Ausstrahlungskraft und Erschließung landseitiger Nachfragepotenziale von zentraler Bedeutung. Was für den Kanal gilt, trifft auch für das Schiffshebewerk zu. Die Ausstrahlung hängt nicht nur von der Funktionalität ab, sondern auch von der Architektur und Gestaltung.

- **Möglichst technische Alleinstellungsmerkmale mit Innovationscharakter**

Technische Alleinstellungsmerkmale sind nicht nur für Fachkreise eine Attraktionsmerkmal, sondern erhöhen die Breitenwirkung ebenso wie die überregionale Wahrnehmung und Imageeffekte. Gerade in Anbetracht der beiden Schiffshebewerke Niederfinow und Scharnebeck ist es von zentraler Bedeutung, das Schiffshebewerk so zu entwickeln, dass es sich deutlich von „Wettbewerbern“ abhebt.

- **Hoher Erlebniswert des Bauwerks**

Allein die spektakuläre Ansicht der Einzelbauwerke bewirkt noch nicht die gewünschten Nutzeneffekte. Analog zu einer kulturtouristischen Sehenswürdigkeit, wie z. B. bei einem besonderen Kirchenbauwerk, ist die Erlebbarkeit der Sehenswürdigkeit ein zentraler Erfolgsfaktor (Zugänglichkeit, Informationsaufbereitung, usw.).

▪ **Hohes Gesamterlebnis durch begleitende und vernetzende Infrastruktur und Angebote**

Im Interesse einer hohen Nachhaltigkeit, müssen Besucher zum Wiederkommen bzw. zu Mehrfachbesuchen animiert werden. Dies erfordert ein Gesamterlebnis, das über die Besichtigung des Bauwerks bzw. des Kanals hinausgeht. Dazu zählen attraktive touristische Angebote wie Radwege, Gastronomieangebote usw.

6.3 Wirtschaftliche Effekte

In der weiteren Projektbearbeitung (Phase 2) erfolgt eine Berechnung der wirtschaftlichen Effekte in Abhängigkeit von der Trassenführung und vom Ausbaustandard. Im Folgenden werden die Effekte zunächst qualitativ dargestellt.

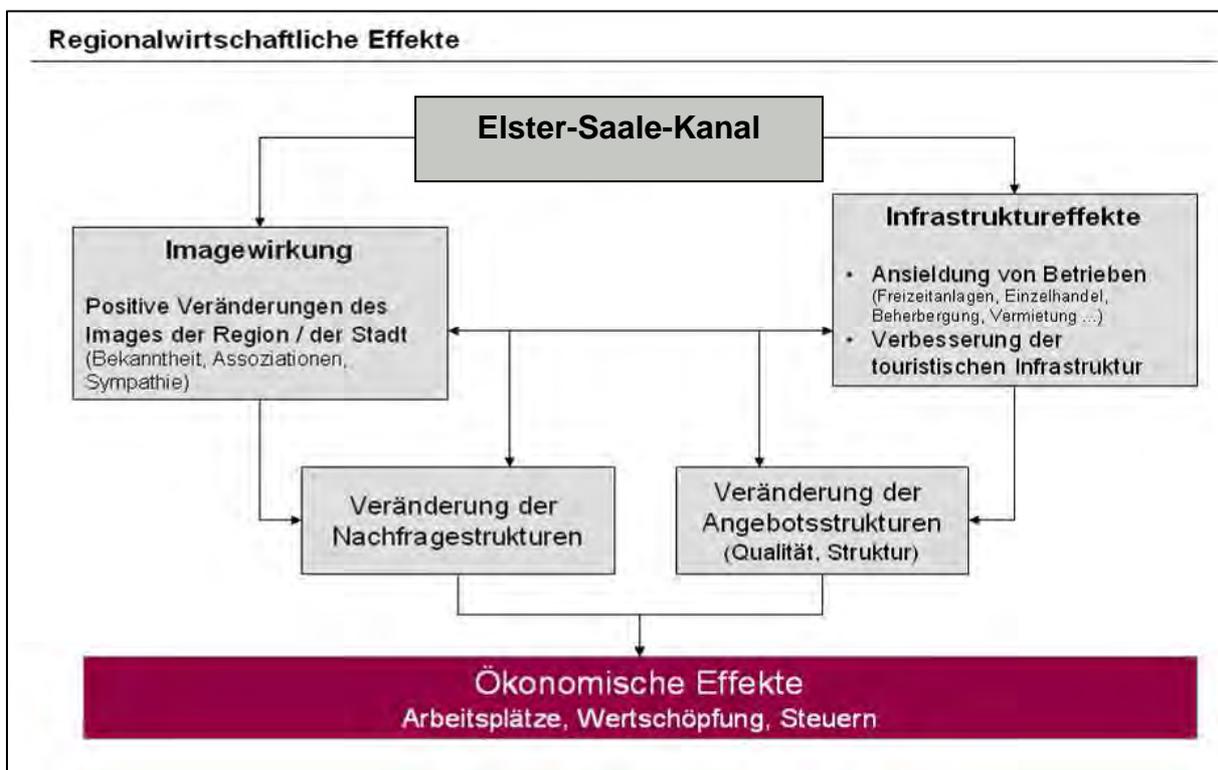


Abbildung 61 Regionalwirtschaftliche Effekte

Der Kanal bewirkt direkte und indirekte wirtschaftliche Effekte. Deren Ausmaß ist abhängig vom Ausbauzustand respektive von den möglichen Nutzungsformen:

1. Image- und Marketingeffekte

- Länderübergreifender, gemeinsamer touristischer Identitätsträger für den gesamten Raum (Innenmarketing – Angebotsvernetzung Leipziger Neuseenland und Saale-Unstrut)
- (Über)regionale Ausstrahlungseffekte als gemeinsamer touristischer Leuchtturm für das Leipziger Neuseenland und die Saale-Unstrut-Region

2. Infrastruktureffekte

- Verbesserung der touristischen Infrastruktur (v. a. Wasserweg, Radweg)
- Durch das gestiegene Gästeaufkommen zusätzliche Impulse für das Übernachtungsgewerbe

3. Nachfragestrukturen

- Erhöhung der touristischen Nachfrage wasser- und landseitig (Tagestourismus und Übernachtungen)
- Neue Zielgruppenpotenziale motorisiertes Wasserwandern und Flusskreuzfahrt

4. Angebotsstrukturen

- Neues Angebotssegment Charterboottourismus
- Multiplikatoreffekte auf die gesamte Bootsbranche
- Steigerung der Erlebnisqualität insgesamt

Fazit: Es steht außer Frage, dass der Kanalausbau sowohl in Bezug auf die touristische Nachfrage als auch das Image ein Gewinn für die gesamte Region bedeutet und damit hohe direkte und indirekte regionalwirtschaftliche Effekte bewirken wird. Ob sich der Kanal unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten rechnet, kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht beantwortet werden, da für die Bestimmung der Wirtschaftlichkeit letztendlich das Kosten-Nutzen-Verhältnis entscheidet. Unter Berücksichtigung unterschiedlicher Trassen und Ausbaustandards erfolgt dies dann in der folgenden Projektphase.

6.4 Schlussfolgerungen und touristische Ziele

Ein Ausbau des Kanals bedeutet für den Tourismus im Kerngebiet und auch für die beiden Reiseregionen Leipziger Neuseenland und Saale-Unstrut einen Quantensprung. Dies wird durch den direkten Vergleich mit und ohne Kanal in der folgenden Grafik noch einmal besonders deutlich.

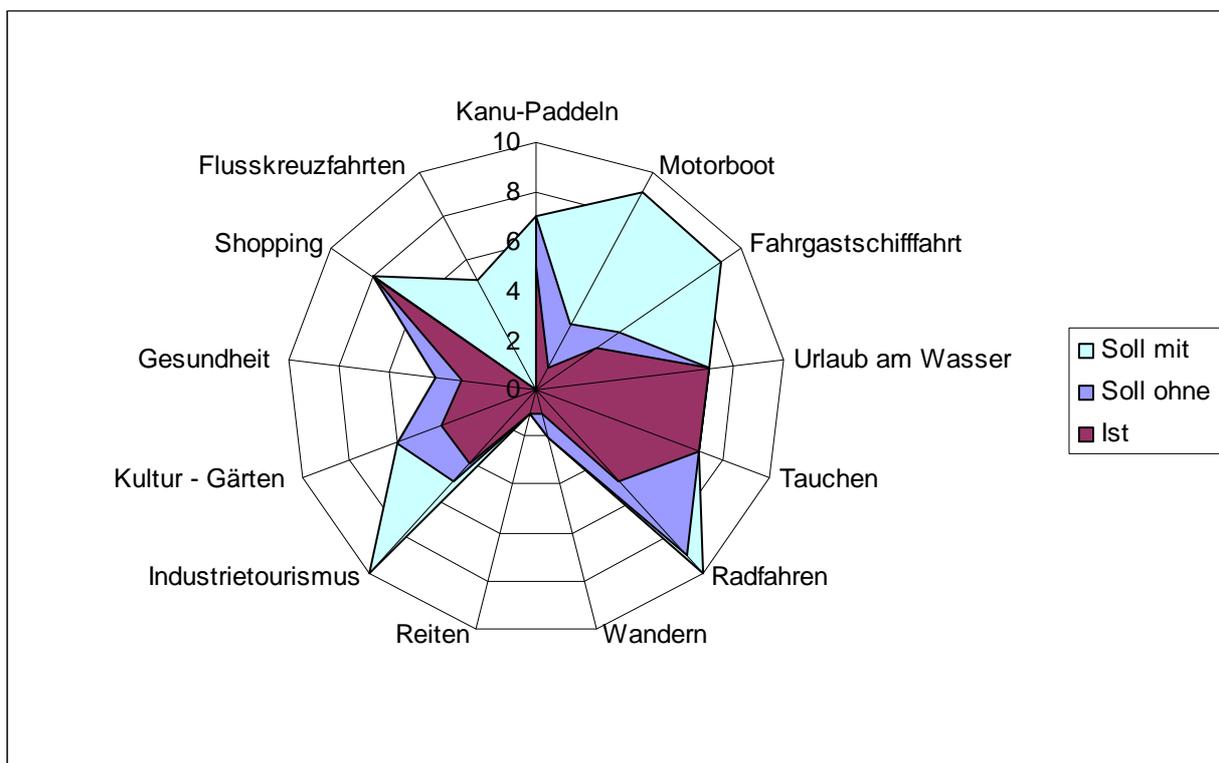


Abbildung 62: Vergleich Entwicklungsszenarien

Die hellblaue Fläche ist der Zugewinn durch den Kanalausbau. Nur mit dessen Realisierung ist eine überregionale Marktpositionierung als Zielrevier für motorisierten Wasserwander-Bootstourismus möglich. Auch für die Fahrgastschiffahrt bedeutet der Kanal einen Zusatznutzen im größeren Umfang. Nur mit dem Kanal ist zusätzlich die Erschließung des Marktsegments Flusskreuzfahrten möglich. Als herausragendes Objekt im Themenfeld Industrietourismus greift der Kanal die industrielle Tradition der gesamten Region auf und setzt diese touristisch in Wert. Das gilt nicht nur für das Themenfeld Industrietourismus für sich betrachtet, sondern auch in der Kombination mit anderen landseitigen Themen, allen voran für den Radtourismus.

Der Ausbau des Kanals verspricht damit erhebliche direkte und indirekte Effekte für den Übernachtungstourismus und auch für den Tagestourismus. Letzteres gilt im besonderen Maße bei Realisierung eines Schiffshebewerks.

Die touristische Funktion des Kanals geht damit weit über seine verkehrliche Funktion hinaus. Er könnte sich zu der touristischen Sehenswürdigkeit im gesamten mitteldeutschen Raum entwickeln und wäre ein weit überregional ausstrahlender Leuchtturm für die hier neu entstehende Gewässerlandschaft. Davon würden nicht nur die beiden Reiseregionen, sondern auch die Region als Wirtschaftsraum profitieren. Der Kanal wäre als modernes und innovatives Technikmonument eine Fortführung der Industrie- und Technikkulturtradition in die Zukunft.

Außerdem unterstützt ein Kanalausbau die landestouristischen Zielstellungen im Hinblick auf eine Stärkung des Marktsegments Aktivurlaub (siehe Entwurf Tourismusstrategie Sachsen) und der wassertouristischen Entwicklung Sachsen-Anhalts (Landeskonzept Blaues Band und Gliederungspunkt 4.7).

Im Fazit ist deshalb zunächst einmal ohne Berücksichtigung der Kosten respektive des Kosten-Nutzenverhältnisses und von Umsetzungskonflikten mit dem Naturschutz festzustellen, dass eine schiffbare Verbindung zwischen Halle und Leipzig für die Region einen absoluten Gewinn darstellen würde und der Kanalausbau damit aus regionaler Sicht eine zentrale Zielstellung sein sollte.

6.5 Potenziale für die Güterschifffahrt

Ursprünglich für den Güterverkehr projektiert, ist der Kanal in seiner vorhandenen Ausformung im Bundesverkehrswegeplan als Maßgabe für eine Güterverkehrsnutzung enthalten. Ebenso ist die Saale von der Mündung in die Elbe bis zum Flusskilometer 124,16 nördlich von Bad Dürrenberg als Bundeswasserstraße aufgenommen.

Das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Magdeburg betreut die Wasserstraßen Elbe von der Saalemündung bis nach Dömitz in Mecklenburg-Vorpommern, die Saale von Kreypau bis zur Elbe und die umfangreichen Anlagen des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg.

Die Zuständigkeit des Bundes für die Verwaltung der Bundeswasserstraßen und die Regelung des Schiffsverkehrs ist unter anderem durch das Bundeswasserstraßengesetz geregelt und umfasst als gesetzliche Aufgaben den Betrieb und die Unterhaltung der Bundeswasserstraßen und ihrer Anlagen sowie die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt.

Befürworter der aktuellen und geplanten Unterhaltungs- und Ausbaumaßnahmen an Elbe und Saale argumentieren, dass dadurch die Binnenschifffahrt befördert wird und so zum einen die wirtschaftliche Entwicklung in der Region wesentliche Impulse erhält und zum anderen Umweltentlastungen durch die Verkehrsverlagerung beispielsweise von der Bahn auf das Schiff zu erwarten seien.

Das Institut für ökologische Wirtschaftsförderung (IÖW) hat vor dem Hintergrund der Bedingungen der Binnenschifffahrt auf der Elbe untersucht, inwieweit die Unterhaltungs- und Ausbaumaßnahmen damit zu rechtfertigen sind.

Das derzeitige Unterhaltungsziel an der Elbe lässt eine ganzjährige wirtschaftliche Schifffahrt nicht zu. Eine deutliche Verbesserung wäre nur mit weitreichenden Maßnahmen zu erzielen, die einerseits hohe Kosten verursachen würden und zum anderen erhebliche Auswirkungen auf Natur und Landschaft hätten. Vor dem Hintergrund des Klimawandels ist zudem davon auszugehen, dass auch mit weitreichenden Maßnahmen die Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen nur begrenzt möglich sein wird. Die wirtschaftliche Entwicklung der Region wird durch die Maßnahmen keinen wesentlichen Impuls erhalten und eine Verkehrsverlagerung ist ebenfalls kaum zu erwarten.²⁰

Die Nutzbarkeit der Saale ist von den Verhältnissen auf der Elbe, zumindest zwischen der Saalemündung bei Saalhorn (Elb-km 290) und Magdeburg (Anschluss Rothenseer Verbindungskanal) in Elb-km 333,60, abhängig. Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist an Stelle einer Staustufe in der Saale im Mündungsbereich zur Elbe bei Klein Rosenberg der Bau eines Schleusenkanals bei Tornitz für 90 m lange und 9,5 m breite Europaschiffe vorgesehen, wobei an 180 Tagen pro Jahr ein 1350 t-Europaschiff voll abgeladen werden können soll. Diese Lösung ermöglicht es außerdem, den nautisch schwierigen unteren Saaleabschnitt zu umfahren, ihn im gegenwärtigen Zustand zu erhalten und ökologisch aufzuwerten. Die WSD Ost schließt aus, dass sich durch diese Maßnahme im Saalebereich günstigere Schifffahrtsverhältnisse als auf der Elbe ergeben.

Der Verein zur Hebung der Saaleschifffahrt e.V. engagiert sich für die Förderung der Binnenschifffahrt besonders in Mitteldeutschland. Im Fokus steht dabei der Ausbau der Saale mit dem Ziel, den Anschluss an die Elbe und damit an die deutschen Seehäfen zu realisieren. Mit der zuverlässigen Erreichbarkeit des Hafens Halle-Trotha mit Europaschiffen sieht der Verein zur Hebung der Saaleschifffahrt e. V. gute Voraussetzungen für eine Verlagerung großer Güterpotenziale bei Salz, chemische Produkten, Baustoffen, Getreide, Dünger, Tone u. a. mit einem Gesamtvolumen von 2.138.500 t pro Jahr plus 1.100.000 Mio. t Getreideexport auf das Binnenschiff. Der Hafen Halle-Trotha versteht sich als trimodaler Umschlagstandort mit Bahn, Schiff und LKW für grobe und feine Schüttgüter, Schwergüter, Stückgüter, Container und Gefahrgüter. Innovative Dienstleistungen sollen im Hafenstandort integriert werden.

²⁰ Quelle: Ulrich Petschow, Wojciech Wlodarski, Stand und Potenziale der Elbe-Binnenschifffahrt und deren wirtschaftliche Wirkungen auf die Elbe-Region, IÖW Berlin, November 2009, Studie im Auftrag des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland

Für die Binnenschifffahrt ist festzustellen, dass entgegen den Prognosen im Bundesverkehrswegeplan die Binnenschifffahrt auf der Elbe trotz massiver Investitionen, Subventionen und Unterhaltungs- bzw. Ausbaumaßnahmen ständig zurückgegangen ist, sich auf einem Niveau der wirtschaftlichen Vernachlässigbarkeit bewegt (Anteil am Transportvolumen im Promillebereich, Anteil an den Binnenschiffstransporten in Deutschland im niedrigen Prozentbereich).

Wegen der zunehmenden Niedrigwasserperioden ist angesichts der Unrentabilität von Ausbaumaßnahmen ein weiterer Rückgang ökonomisch zu erwarten bzw. geboten.

Die Binnenschifffahrt benötigt gesicherte Fahrrinntiefen und verlässliche einheitliche Wasserstände sowie eine stabile Fahrrinnensohle und -breite. Die Schifffahrtsverbände des Bundes und des Bundesverbandes der Deutschen Industrie e.V. (BDI) berechneten 2003 als Mindestfahrrinntiefe für rentable Binnenschifffahrt durchgängig vorhandene 2,70 m. Selbst vorläufig als Untergrenze ökonomischer Akzeptanz geltende Transportvolumen auf der Elbe von 1000 t verlangen eine Fahrrinntiefe von 2,30 - 2,50 m.

Das Unterhaltungsziel bezogen auf die Fahrrinntiefe ist aber lediglich auf die Erreichung von 1,60 m an 345 Tagen im Jahr gerichtet. Bedingt vor allem durch den Klimawandel wird aber selbst dieser Wert nur noch an ca. 250 Tagen erreicht.²¹

Dem Bundesverkehrswegeplan 2003 lässt sich entnehmen, dass im Jahr 1997 – dem dort zugrunde gelegten Basisjahr der Berechnungen – etwa 87.000 t Güter auf der Saale transportiert wurden. In den Folgejahren hat die Transportmenge jedoch drastisch abgenommen. Das Planungs- und Beratungsunternehmen Planco Consulting GmbH verweist 2004 in einer Studie über die Saale darauf, dass die Prognose für den Bundesverkehrswegeplan 2003 – nach der das per Binnenschiff transportierte Güteraufkommen auf der Saale bis zum Jahre 2015 auf 120.000 t ansteigen werde – als hochgradig optimistisch einzuschätzen sei. Eine Neubewertung der Situation durch die Planco Consulting von 2007 ging daher – ohne den Saaleausbau – nur noch von einem Aufkommen von etwa 36.000 t für das Jahr 2015 aus. Für den gegenwärtigen Zeitpunkt lässt sich sagen, dass der Güterverkehr auf der Saale zum Erliegen gekommen ist. Es erscheint zweifelhaft, dass mit den Strombaumaßnahmen die Verkehrsentwicklung eintritt.²²

²¹ Quelle: Prof. Dr. Zabel, Nachhaltige Nutzung der Elberegion, Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg

²² Quelle: PLANCO Consulting GmbH: Neubewertung des Ausbaus der Saale unterhalb Calbe bei Verzicht auf Ausbaumaßnahmen an der Elbe. Studie im Auftrag des BMVBW vertreten durch Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, Essen 2004

Auch für die Saale trifft zu: Sämtliche Prognosen zu der Entwicklung des Güterverkehrs wurden vor allem Anfang der 1990er Jahre zu hoch angesetzt. In der Folge gelangten die Nutzen-Kosten-Analysen zu einem ebenso hohen und nicht realistischen Nutzen-Kosten-Verhältnis. Die Ausbaumaßnahmen an Elbe und Saale wurden zu diesem Zeitpunkt hingegen nicht in Frage gestellt. Mit der aktualisierten Fassung des Bundesverkehrswegeplans von 2003 korrigierte man die Zahlen allerdings nach unten. Das errechnete Nutzen-Kosten-Verhältnis betrug nun nur noch 2,2. Heute werden Verkehrswegeprojekte mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis in dieser Größenordnung vielfach nicht mehr umgesetzt.²³

Ungeachtet aller kritischen Stimmen ist der Ausbau des Elster-Saale-Kanals für eine Güterschifffahrt bzw. auch die Nutzung der Saale bei Halle für den Güterverkehr abhängig vom Ausbau der Saale in ihrem Mündungsbereich und von der Umsetzung des Elbe-Saale-Kanals bei Tornitz.

²³ Quelle: Binnenschifffahrt auf Elbe und Saale: Strombaumaßnahmen in der Diskussion, Ulrich Pet-schow, Institut für ökologische Wirtschaftsforschung, Berlin

BUNDESWASSERSTRASSEN

- Klassifizierung der Binnenwasserstraßen des Bundes



Klassifizierte Binnenwasserstraßen

Graphisches Symbol auf der Karte	Klasse der Binnenwasserstraße	MOTORSCHIFFE UND SCHLEPPKÄHNE					SCHUBVERBÄNDE					B-Dekindurchfahrshöhe	
		Typ des Schiffes: Allgemeine Merkmale					Art des Schubverbandes: Allgemeine Merkmale						
		Bezeichnung	Länge L (m)	Breite B (m)	Tiefgang d (m)	Tonnage T (t)	Formation	Länge L (m)	Breite B (m)	Tiefgang d (m)	Tonnage T (t)		
Blue line	I	Feinische Westlich der Elbe	38,5	5,05	1,8-2,2	250-400							4,0
		Große Finow Östlich der Elbe	41	4,7	1,4	180							3,0
Dark blue line	II	Kempnaar Westlich der Elbe	50-55	6,6	2,5	400-650							4,0-5,0
		BM-500 Östlich der Elbe	57	7,5-9,0	1,6	500-600							3,0
Green line	III	Gustav Koenigs Westlich der Elbe	67-80	8,2	2,5	650-1000							4,0-5,0
		Östlich der Elbe	67-70	8,2-9,0	1,6-2,0	470-700		118-132	8,2-9,0	1,6-2,0	1000-1200		4,0
Yellow line	IV	Johann Wilker	80-85	9,5	2,5	1000-1500		85	9,5	2,5-2,8	1250-1450		5,25 od. 7,0
		Große Rhodschiffe	95-110	11,4	2,5-2,8	1500-3000		95-110	11,4	2,5-4,5	1600-3000		5,25 od. 7,00 od. 9,1
Orange line	Va-Vc							172-185	11,4	2,5-4,5	3200-6000		
								95-110	22,8	2,5-4,5	3200-6000		7,0 od. 9,1
								185-195	22,8	2,5-4,5	6400-12000		
								270-280 195-200	22,8 33,0-34,2	2,5-4,5	9600-18000		9,1

— nicht klassifizierte BinWaStr — keine BinWaStr

Bundeswasserstraßen, die eine Länge von unter 5 km aufweisen, sind maßstabsbedingt teilweise nicht dargestellt.

Kartographie: Fachstelle für Geoinformationen SdL, Regensburg

Abbildung 63 Klassifizierung der Binnenwasserstraßen des Bundes

7 Entwicklungsszenarien

7.1 Entwicklungsmöglichkeiten „Szenario 1“

Die Entwicklungsmöglichkeiten des Kerngebietes beim Entwicklungsszenario 1 – ohne Kanal liegen in erster Linie im Aufbau bzw. der Verdichtung einer hochwertigen Radwanderwegeinfrastruktur sowie in der Einrichtung einer touristischen Draisinenbahn.

7.1.1 Landseitige Entwicklungsmöglichkeiten

Radwegeinfrastruktur

Das Rückgrat der Raumentwicklung bildet der Elster-Saale-Kanal, obwohl dieser selbst im Entwicklungsszenario 1 nicht weiter an die Saale herangeführt wird.

Trotzdem - oder gerade deshalb - ist die Einrichtung des Elster-Saale-Kanal-Radwanderweges eine zentrale Entwicklungsmaßnahme für das Projektgebiet.

Die Verbindung nimmt ihren Ausgangspunkt am Lindenauer Hafen und führt entlang der Kanaltrasse westwärts bis zu seinem Ende westlich von Günthersdorf. Anschließend führt der Weg entlang der vorprofilierten Trasse weiter westwärts bis zur Schleuse Wüstenutzsch und weiter bis zur Saale.

Der Schleuse sollte dabei eine tragende Rolle zuteil werden: Durch die touristische Erschließung und Inszenierung stellt sie den Höhepunkt auf der Trasse dar, zu dem sich ein Fahrradausflug von Leipzig bzw. ein Abstecher von der Saale aus lohnt.

An der Schleuse sollte die Fahrradtrasse dann nordwärts verschwenken, um bei Kreypau auf die Trasse der ehemaligen Eisenbahn „Auenschreck“ zu stoßen. Im Zuge der Bahnstrecke wird die Saale (schon heute) über ein kombiniertes Brückenbauwerk überwunden.

Die Brücke stellt zudem die einzige Querungsmöglichkeit der Saale zwischen Bad Dürrenberg (Flusskilometer 126) und Merseburg (Flusskilometer 114) dar.

Am westlichen Saaleufer verläuft der Saale-Radwanderweg, in welchen der Elster-Saale-Kanal-Radwanderweg nach ca. 20 km mündet.

Als langfristige Option ist zu prüfen, inwieweit nach erfolgter Entwidmung der gesamten Bahnstrecke (bis Merseburg) der Gleisabschnitt westlich der Saale genutzt werden kann, um durch Leuna hindurch bis an die Eisenbahnstrecke Hauptstrecke Halle – Erfurt zu gelangen: Von dort aus könnte - über bereits seit langem stillgelegte Gleise - unter der Bahnstrecke Halle-Erfurt, der B 91, der Burgenlandbahn und der L 178 hindurch bis an den Radweg Merseburg – Geiseltalsee angebunden werden.

Durch die beschriebene Verbindung des Elster-Saale-Kanal-Radwanderweges vom Lindenaauer Hafen zur Saale sollte die Initialzündung zur Entwicklung des ländlichen Raumes ausgelöst werden.

Als weitere Maßnahme zur Verbesserung der landseitigen Attraktivität des Raumes sollte zeitnah die Radwegeverbindung vom Lindenaauer Hafen zum Elster-Saale-Radweg folgen.

Mit der gerade in Umsetzung befindlichen Gewässerverbindung zwischen dem Lindenaauer Hafen und dem Karl-Heine-Kanal wird auch der landseitige Anschluss an den gut genutzten Kanalradweg realisiert. Durch den Radweg am Karl-Heine-Kanal wird des Weiteren auf vielfältige Weise eine Verknüpfung mit dem bestehenden Radwegesystem von Plagwitz hergestellt.

Somit kann die bestehende Infrastruktur bis zur Saalfelder Straße genutzt werden, welche über eine neu zu bauenden Rampe angebunden wird. Alternativ kann die Saalfelder Straße aber auch über die bestehende Fußgängerbrücke und die Straße am Kanal erreicht werden. Über den Straßen begleitenden Radweg im Zuge der Saalfelder Straße gelangt man zur Karl-Heine-Straße und von dieser aus in die Engertstraße zum ehemaligen Plagwitzer Güterbahnhof.

Auf dem stillgelegten Bahnhofsareal entsteht in den nächsten Jahren ein attraktiver Stadteilpark mit einem Wegesystem, welches der Ausrichtung des Areals von Nord nach Süd folgt. In Höhe der Kurt-Kresse-Straße bindet am Bahnhof das ehemalige Anschlussgleis der Bahnstrecke Leipzig-Plagwitz – Pörsten ein. Auf der stillgelegten Trasse ist auf einer Länge von ca. 5 km der Elster-Saale-Radwanderweg neu anzulegen, da er derzeit erst ab der Leipziger Stadtgrenze nutzbar gemacht wurde. Über den bestehenden Radweg gelangt man bis nach Lützen. In Lützen kreuzt er den neu entwickelten thematischen Radweg „Sole, Kohle und Geschichte“, welcher nach Bad Dürrenberg und damit an den Saaleradweg führt. Die Stadt verfügt zudem mit dem Servicestandort am Borlachturm über eine hervorragende Infrastrukturausstattung für Radfahrer.

Eine weitere Entwicklungsmaßnahme im Kerngebiet stellt die Verknüpfung des Elster-Saale-Kanal-Radwanderweges mit der Stadt Schkeuditz dar.

Die Querverbindung könnte entlang der B 181 durch den Auenwald erfolgen und würde nicht nur eine wichtige Stadt mit ihren Kultur- und Serviceeinrichtungen für den Radtourismus des Kerngebiets erschließen (u. a. Schulsternwarte und Stadtmuseum), sondern vielmehr auch an den nördlich der Innenstadt gelegenen Haltepunkt „Schkeuditz“ der S-Bahnstrecke Halle - Leipzig anbinden.

Folgende Übersicht soll die Dimension der vorgeschlagenen Verbindungen darstellen:

- Elster-Saale-Kanal-Radwanderweg – Saaleradweg
Komplettneubau auf ca. 20 km Länge
- Verlängerungsoption Saaleradweg – Geiseltalsee
Verbindung ca. 9 km Länge, davon ca. 6 km Neubau
- Verbindung Lindenauer Hafen (Luisenbrücke) – Beginn Elster-Saale-Radwanderweg
Verbindung ca. 7,5 km, davon ca. 5 km Neubau
- Stich Elster-Saale-Kanal-Radwanderweg – Bahnhof Schkeuditz
Verbindung ca. 5 km, davon ca. 3 km Neubau

Zielgruppe der o. g. Infrastrukturmaßnahmen sind zum einen die Leipziger, Hallenser und Merseburger, welchen sich deutlich attraktivere Möglichkeiten in ihrer Freizeitgestaltung eröffnen. Zum anderen ist die touristische Anziehungskraft Leipzigs imstande, anteilig am florierenden Fahrradtourismus entlang der Saale (mehrtägige Flussradwegtouren) zu partizipieren.

Nach Errichtung der Ringverbindung Lindenauer Hafen – Leuna – Bad Dürrenberg – Lützen – Markranstädt – Leipzig-Plagwitz – Lindenauer Hafen wird eine ca. 54 km lange Ringstrecke von großer Attraktivität geschaffen.

Eisenbahn-Draisine

Die Einrichtung einer Draisinenstrecke zwischen dem Lindenauer Hafen und der Saale bietet eine interessante und abwechslungsreiche Möglichkeit, den Raum auf einer zweiten Trasse jenseits des vorgeschlagenen Elster-Saale-Kanal-Radwanderweges kennenzulernen. Dabei ist vorstellbar, auch den Abzweig zur Deponie Lochau ins Konzept zu integrieren, da hierdurch der Wallendorfer See und die Weiße Elster mit integriert werden können.

7.1.2 Wasserseitige Entwicklungsmöglichkeiten

Die Umsetzung der Gewässerverbindungen von Karl-Heine-Kanal und Lindenauer Hafen sowie von Lindenauer Hafen und Elster-Saale-Kanal vorausgesetzt, sind durchaus wasserseitige Entwicklungsmöglichkeiten innerhalb des Szenarios 1 gegeben, wenn auch nur in beschränktem Maße.

So könnte die Fahrgastschiffahrt den Elster-Saale-Kanal andienen, vom Stadthafen aus mit dem LeipzigBoot, vom Lindenauer Hafen aus auch mit größeren Fahrgastschiffen.

Dabei könnten Anleger an folgenden interessanten landseitigen Angeboten bzw. an Umsteigepunkten entstehen:

- Merseburger Straße (Umsteigepunkt Auto)
- Bienitz (Naherholung, Gastronomie)
- Dölzig (Umsteigepunkt Draisine/Fahrrad, Gastronomie)
- IKEA und nova | eventis (Shopping)
- Kanalende (Umsteigepunkt Draisine/Fahrrad)

Eine weitere wasserseitige Entwicklungsmaßnahme stellt die Optimierung der Infrastruktur des Blauen Bandes dar. So sind weitere öffentliche Anleger ebenso erforderlich wie eine Wassertankstelle für motorisierte Sportboote.

Weiterhin ist mit der Fertigstellung des Mittelkanals Merseburg mitsamt der Werderschleuse eine attraktive Rundtour um Merseburg möglich.

Diese letztgenannten Maßnahmen an der Saale stehen im Szenario 1 im Kontext losgelöst von den Entwicklungen auf dem Leipziger Gewässernetz und tragen demnach auch nicht zur gegenseitigen Stärkung beider Gewässersysteme bei. Daher fallen die Effekte auch deutlich geringer aus als bei Umsetzung des Szenarios 2.

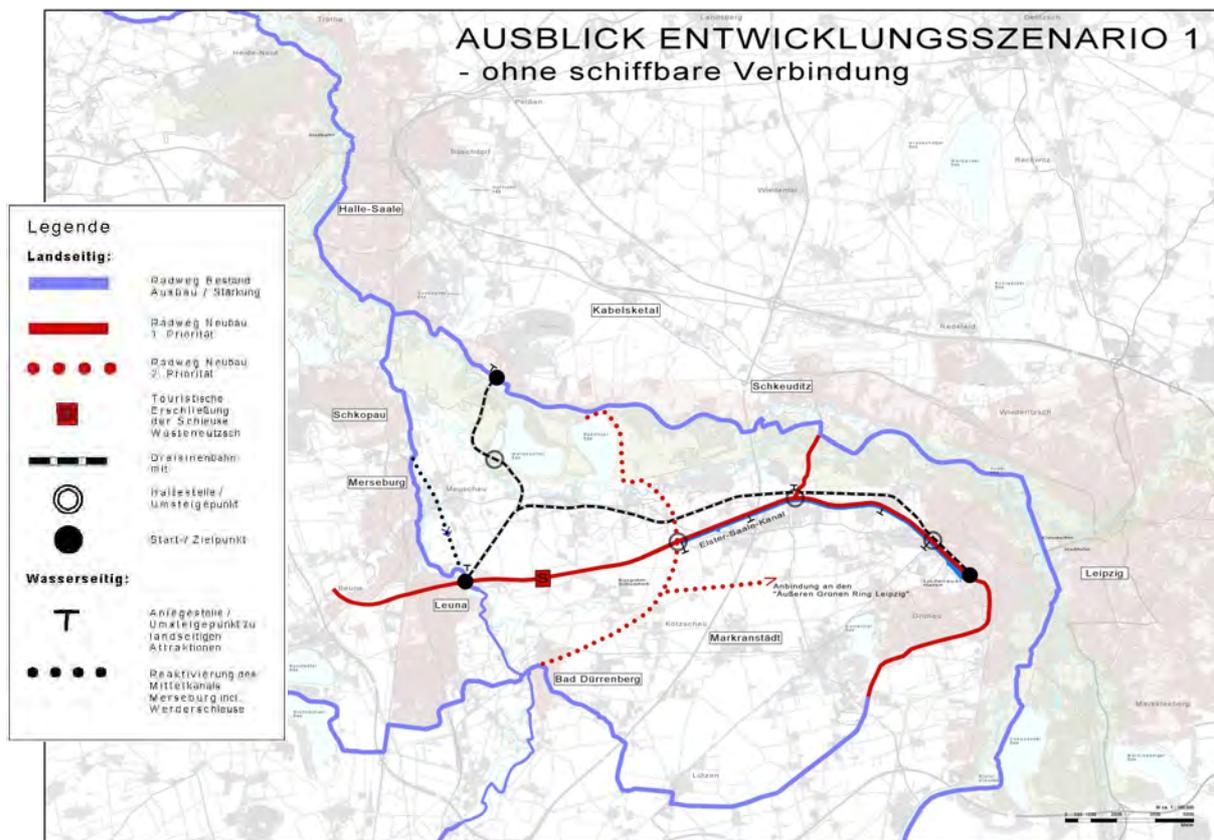


Abbildung 64: Ausblick Entwicklungsszenario 1 – ohne schiffbare Verbindung

7.2 Entwicklungsmöglichkeiten „Szenario 2“

Die Entwicklungsmöglichkeiten bei Umsetzung der Gewässerverbindung zur Saale sind wesentlich weiter gefasst.

Als Ausgangspunkt finden die bereits im Szenario 1 vorgeschlagenen Maßnahmen hier ebenfalls Anwendung, sie werden jedoch um zahlreiche weitere Attraktionen ergänzt, welche die grenzüberschreitende Entwicklung des Raumes beflügeln können.

Diese vielfältigen Entwicklungschancen vom Szenario 2 werden in dem 3. und dem 4. Gliederungspunkt beleuchtet, welche nach Fertigstellung dieses 1. Zwischenberichtes erarbeitet werden:

3. Variantenuntersuchung Trassen und Ausbaustandards
4. Vertiefung Vorzugsvariante

Die Untersuchung von mehreren prinzipiellen Trassenvarianten der Kanalverbindung bildet dabei nur den Ausgangspunkt zur strategischen und touristischen Raumentwicklung.

Die Verknüpfung der wasserseitigen Potenziale durch Fahrgastschifffahrt und Charterbetrieb mit den landseitigen Potenzialen durch Fahrradfahrrinfrastruktur und Draisinenbetrieb in Kombination mit einem überregional ausstrahlenden Schiffshebewerk ermöglicht einen wesentlichen Niveausprung für die touristische Raumentwicklung als die Umsetzung einzelner Maßnahmenbausteine.

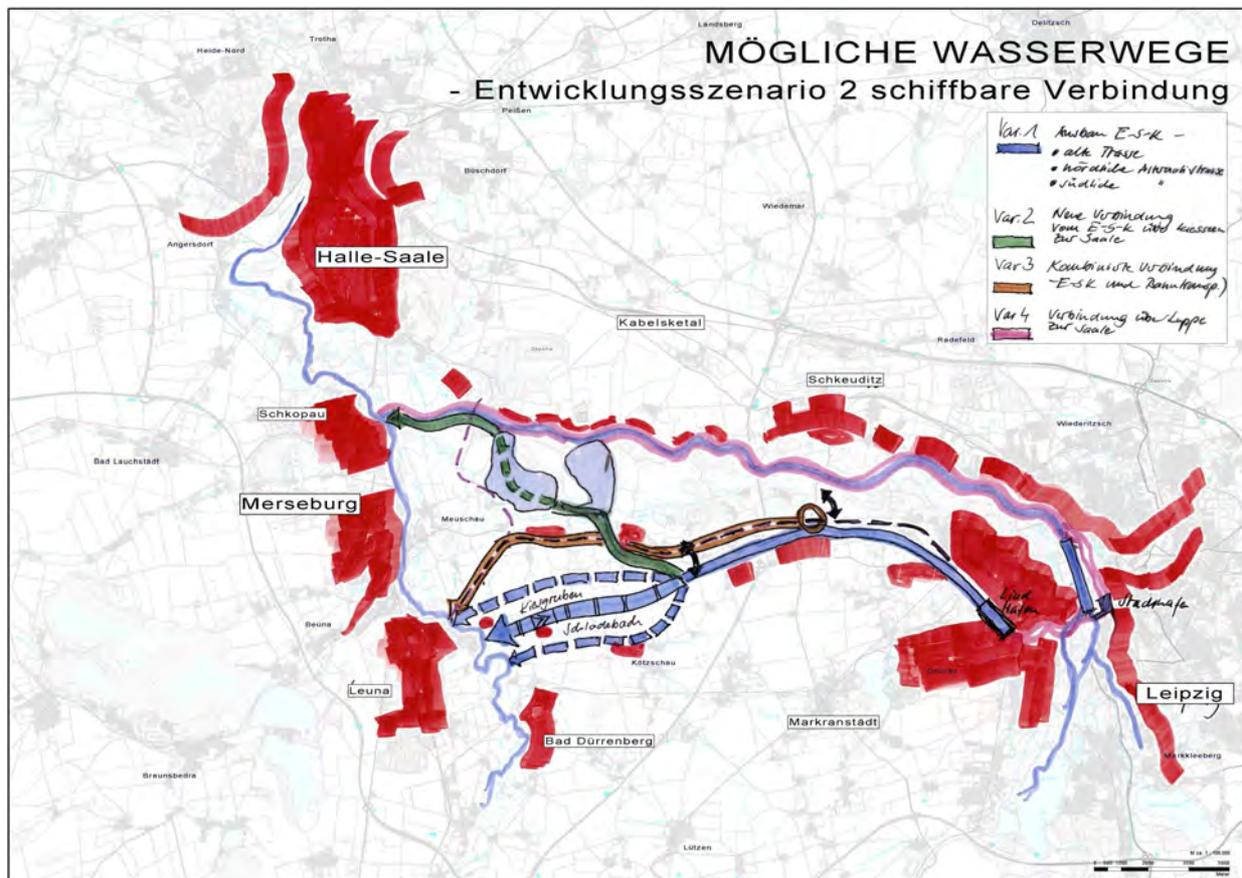


Abbildung 65: Mögliche Wasserwege – Entwicklungsszenario 2 – mit schiffbarer Verbindung

Quellenverzeichnis

Sachsen

Konzepte, Studien, Untersuchungen, Berichte, Gutachten, Literatur

- Gewässertouristisches Nutzungs- und Gestaltungskonzept für den Nordraum von Leipzig, 12/2002, IWU GmbH
- Wassertouristisches Nutzungskonzept in der Region Leipzig - Verträglichkeitsuntersuchung Umsetzungsstrategie, 09/2005, bgmr/Institut für Umwelt- und Planungsrecht/ECOSYSTEM SAXONIA GmbH
- Wassertouristisches Nutzungskonzept in der Region Leipzig - Natura 2000 - Verträglichkeitsuntersuchungen FFH- und SPA-VU - 2. Phase, 02/2007, bgmr
- Regionales Entwicklungskonzept (REK) Aktionsraum Schkeuditzer Kreuz, 09/2007, Prof. Dr. Usbeck
- Machbarkeitsprüfung zur Vermarktung der Tagebaufolgelandschaften Mitteldeutschlands, 10/2007, BTE
- Machbarkeitsstudie Erlebbarkeit der Parthe, 03/2010, bgmr
- InnenMarketing Leipziger Neuseenland, 09/2010, BTE
- Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zum Projekt Herstellung der Marina Leipzig-Lindenau einschließlich der Gewässerverbindung zum Karl-Heine-Kanal und zum Elster-Saale-Kanal, 12/2010, ECOSYSTEM SAXONIA GmbH
- Erfassung wassertouristischer Nutzungen im Rahmen des Monitorings – Touristischer Gewässerverbund Leipziger Neuseenland, 11/2010, bgmr
- Statistisches Landesamt Sachsen (2010), Statistischer Bericht, Beherbergungsgewerbe im Freistaat Sachsen, 12/2009, (http://www.statistik.sachsen.de/download/100_Berichte-G/G_IV_1_m12_09.pdf)
- Statistisches Jahrbuch Sachsen 2010, Kapitel 14, Außenhandel, Tourismus und Dienstleistungen, Seite 324ff.. (http://www.statistik.sachsen.de/download/300_Voe-Jahrbuch/2010_Kapitel14.pdf)
- Mitteldeutsche Seenlandschaft, Seenkatalog 2010, Herausgeber Regionaler Planungsverband Westsachsen
- Der Elsterfloßgraben. Geschichte und Gestalt eines technischen Denkmals, PRO LEIPZIG, 2005
- Sächsischer Kanu-Verband e.V., Goyastraße 2d, 04105 Leipzig, www.kanu-sachsen.de

Karten- und Plangrundlagen

- Topographische Karte M 1:50.000, Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen, Blattnummern: DTK50 L4540, L4740, L4940

Landesplanung, Regionalplanung, Naturschutz

- Landesentwicklungsplan 2003 (LEP 2003), 12/2003, Freistaat Sachsen
- Fachlicher Entwicklungsplan Verkehr des Freistaates Sachsen (FEV), 09/1999
- Regionalplan Westsachsen 2008, 07/2008, Regionaler Planungsverband Leipzig-West Sachsen
- Fachbeitrag Naturschutz und Landschaftspflege zum Landschaftsrahmenplan, 09/2007, Regionaler Planungsverband Westsachsen
- Managementplan für das FFH-Gebiet „Bienitz und Moormergelgebiet“, FFH_216 (DE 4639-302)
- Schutzwürdigkeitsgutachten mit dem Entwurf einer Würdigung für die geplanten LSG „Östliche Rietzschke – Zweinaundorf“, „Zschampertaue“ und „Wachberg Rückmarsdorf“ in Leipzig, Stadt Leipzig, Adrian Landschaftsplanung, 10/2001
- Modellvorhaben der Raumordnung (MORO) „Raumentwicklungsstrategien zum Klimawandel“ Region Westsachsen, Hrsg.: Regionaler Planungsverband Westsachsen, 2010

Sachsen-Anhalt

Konzepte, Studien, Untersuchungen, Berichte, Gutachten, Literatur:

- Landschaftsplan der Stadt Merseburg, 2007, Därr Landschaftsarchitekten
- Umweltbericht zum Flächennutzungsplan, 2007, Stadt Merseburg, Därr Landschaftsarchitekten
- Landschaftsplan der Stadt Leuna, Nov. 1995, Landschaftsarchitekturbüro Därr
- Masterplan Bergbaufolgelandschaft Geiseltal, 1998, Landschaftsarchitekturbüro Därr
- Landschaftsplan der Planungsgemeinschaft Südlicher Geiseltalsee, April 1993-Juni 1995, Landschaftsarchitekturbüro Därr
- Blaues Band (Internetauftritt)
- Masterplan Raßnitzer See und Wallendorfer See (12/2003, ergänzt 09/2005)
- Salineinsel Masterplan, 09/2010, Stadt Halle
- Arbeitsgemeinschaft Saale-Radwanderweg, Landratsamt Burgenlandkreis, Postfach 1151, 06601 Naumburg (www.saale-radwanderweg.de)

- Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt 2009 (Dezember 2009), Tourismus, Gäste und Übernachtungen im Reiseverkehr, Beherbergungskapazität, Januar bis Dezember 2009 - Endgültige Ergebnisse –
- Gera Tourismus e.V., Heinrichstrasse 35, 07545 Gera (www.elsterradweg.de)
- Koordinierungsstelle Salzstraße, Landratsamt Saalekreis, Domplatz 9, 06217 Merseburg
- Landes Kanu-Verband Sachsen-Anhalt e.V. Kleiner Werder 5, 39114 Magdeburg (www.kanu-sachsen-anhalt.de)
- Tourist Information Bad Dürrenberg, Witzlebenweg 7a, 06231 Bad Dürrenberg (www.badduerrenberg.eu)

Karten- und Plangrundlagen

- Topographische Karte M 1:50.000, Landesvermessungsamt Sachsen-Anhalt

Landesplanung, Regionalplanung, Naturschutz

- Landesentwicklungsplan 2010 des Landes Sachsen-Anhalt, Verordnungsentwurf, 20.07.2010, Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes ST
- Regionaler Entwicklungsplan für die Planungsregion Halle, 2010, Regionale Planungsgemeinschaft Halle
- Umweltbericht zum regionalen Entwicklungsplan für die Planungsregion Halle, 2009/2010, Regionale Planungsgemeinschaft Halle
- Regionales Teilentwicklungsprogramm für den Planungsraum Merseburg (Ost) im Regierungsbezirk Halle, März 1998
- Ökologisches Verbundsystem des Landes Sachsen-Anhalt, Planung von Biotopverbundsystemen im Saalkreis und in der kreisfreien Stadt Halle/Saale, - Pilotprojekt -, Stand: März 2000; AEROCART CONSULT, Delitzsch
- Ökologisches Verbundsystem des Landes Sachsen-Anhalt, Planung von Biotopverbundsystemen im Landkreis Merseburg-Querfurt, Stand: November 2002, OEKOKART GmbH Halle
- Managementplan für das FFH-Gebiet „Schafhufe westlich Günthersdorf“, FFH 0281 (DE 4638-303), Februar 2011, RANA Halle
- Managementplan für das FFH-Gebiet „Engelwurzweide östlich Bad Dürrenberg“, FFH_0198 (DE 4738-301), Februar 2011, RANA Halle
- Managementplan für das FFH-Gebiet „Pfeifengrasweide bei Günthersdorf“, FFH_0283 (DE 4639-303), Februar 2011, RANA Halle

- Managementplan für das FFH-Gebiet „Wiesengebiet westlich Schladebach“, FFH_0284 (DE 4638-304), Februar 2011, RANA Halle
- Klimawandel in Sachsen-Anhalt – Verletzlichkeiten gegenüber den Folgen des Klimawandels, Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung e.V. (PIK), 2009

Andere Bundesländer/Bundesweit

Konzepte, Studien, Untersuchungen, Berichte, Gutachten, Literatur:

- Wassertourismus-Befragung im Land Brandenburg, März 2010, PROJECT^M und TOURISMUSKONTOR
- Daten und Fakten zur Lage der maritimen Wirtschaft in Deutschland 2010, März 2010, Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V.

Ausgewählte Touristische Ziele im Kerngebiet und im touristischen Umfeld

Ort	EW	Touristische Attraktion/ Sehenswürdigkeit/Denkmal	Beschreibung	Touristische Routen	Wertigkeit	Website
Leipzig	518.662	Völkerschlachtdenkmal, Grassimuseum, Thomaskirche, Nikolai-kirche, Gedenkstätte Runde Ecke, Gewandhaus, Oper, Zoo, Passagen, Hauptbahnhof, Museum der bildenden Künste, Gohliser Schlösschen, Auerbachs Keller, Moritzbastei, Altes Rathaus, Alte Handelsbörse, Deutsche Bücherei, Johannfriedhof, Zentralstadion im Stadtforum; Panometer mit Ausstellungen; Leipziger Messe; Spinnerei	Bach-Stadt; Bahnhof größter Kopfbahnhof Europas, Thomaskirche mit Thomanerchor; Bausubstanz der Gründerzeit - Waldstraßenviertel; BELANTIS-Freizeitpark; Auenlandschaft	Grüner Ring Leipzig; Leipziger Neuseenland, Via Regia, Via Regia Sculptura, Gosewanderweg, Mitteldeutsche Seenlandschaft	überregional	www.leipzig.de http://www.leipziginfo.de/stadtinfo-tourismus/http://www.mitteldeutsche-seenlandschaft.de/ http://www.via-regia-sculptura.eu/
Halle	232.323	Händelstadt; Burg Giebichenstein, Dom, Franckesche Stiftungen, Landeskunstmuseum Moritzburg, Neue Residenz, Roter Turm, Technisches Halloren- und Salinemuseum, Marktkirche, Hausmannstürme, Händelhaus, Beatles-Museum, Steintor, Geiseltalmuseum, Peißnitzinsel mit Planetarium, Bergzoo, Landesmuseum für Vorgeschichte, Botanischer Garten, Reichardtsgarten, Amtsgarten, Stadtgottesacker, Dölauer Heide	Stadt mit den 5 Türmen, Dölauer Heide mit Grabhügel und Steinkistengräbern; Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg; Nationale Akademie der Wissenschaften Leopoldina, Halloren Schokoladenfabrik, Auelandschaft	Saale-Radwanderweg, Gartenträume, Blaues Band, Straße der Romanik, Gosewanderweg, Himmelswege	überregional	www.halle.de

Ort	EW	Touristische Attraktion/ Sehenswürdigkeit/Denkmal	Beschreibung	Touristische Routen	Wertigkeit	Website
Merseburg	35.742	Schloss mit kulturhistorischem Museum, Schlossgarten, Dom, Krümmes Tor, Ständehaus, Kirchen, Willi-Sitte-Galerie, ben zi bena, Luftfahrt- und Technikmuseum, Gottwardteich, Chemiemuseum	Dom mit Ladegastorgel, Domschatz, Neumarktkirche St. Thomae, Kirchenruine St. Sixti, Stadtkirche St. Maximi, Altes Rathaus, Neumarktbrücke; Merseburger Zaubersprüche	Wanderweg Salzstraße, Saale-Radwanderweg, Ökumenischer Pilgerweg Jakobsweg, Gartenträume, Blaues Band; Straße der Romanik; Geo-Park-Triasland, Chemiemuseum - Industrietourismus, Straße der Industriekultur, Erlebniswelt Chemie	überregional	www.merseburg.de
OT Beuna mit Blösien		Hoppenhaupt-Kirche, Rittergut, ehemalige Mühle; Blösien mit Kirche St. Thomas	St. Thomas mit Ladegast-Orgel		lokal	http://de.wikipedia.org/wiki/Beuna_(Geiseltal) http://www.hoppenhauptkirche-oberbeuna.de/
Schkeuditz mit u. a. OT Glesien, Kleinliebenau und Dözig	17.795	Kirche, Astronomisches Zentrum (Planetarium), Stadtmuseum, Spielzeugmuseum, Flughafen Dorfkirche; Rittergutskirche Kleinliebenau; Spätgotische Kirche, Reiterhof	Sternwarte und Planetarium; Schladitzer See, gefluteter Braunkohletagebau;	NSG Luppeaue; Flächennaturdenkmal Altscherbitzer Park, Grüner Ring Leipzig, Leipziger Neuseenland, Mitteldeutsche Seenlandschaft Untere Elster-Luppe-Aue Via Regia, Gosewanderweg	lokal bis überregional (Flughafen) lokal	http://de.wikipedia.org/wiki/Schkeuditz ; http://www.gymnasium-schkeuditz.de/stern/ ; http://www.spielzeugmuseum.de/ ; http://www.schkeuditz.de/schkeuditz/content/51/08112005102849.asp http://www.kulturpilger.de/rittergutskirche/rittergutskirche.htm http://www.reiterhof-kleinliebenau.de/
Markranstädt	15.081	Stadtkirche St. Laurentius (um 1518), Stadthalle	Sportstadt am See, Kulkwitzer See mit Wassersport, Urlaubern, Wegenetzen	Leipziger Neuseenland, Grüner Ring Leipzig	lokal bis regional	http://www.markranstaedt.de/markranstaedt/idx.asp

Ort	EW	Touristische Attraktion/ Sehenswürdigkeit/Denkmal	Beschreibung	Touristische Routen	Wertigkeit	Website
Ortschaft Kulkwitz		Kulkwitzer See mit seinen Freizeitangeboten (vor allem Tauchen) und Camping/Ferienhäusern	Wassersportarten, Gaststätten, Radwege	Leipziger Neuseenland, Grüner Ring Leipzig, Saale-Elster-Radweg	Regional bis überregional	
Ortschaften Frankenheim/ Lindennaundorf		spätromanische Chorturmkirche, Bockwindmühle			lokal	http://www.heimatverein-frankenheim-lindennaundorf.de/ http://www.muehle-lindennaundorf.de/
Ortschaft Großlehna mit OT Altranstädt		Altranstädter Schloss mit Museum (Kunstgalerie)	im 12. Jh. als Klostergut erbaut, im 17. Jh. heutiges Schloss errichtet		regional	http://www.markranstaedt.de/markranstaedt/content/38/20071115085243.asp
Ortschaft Räpitz mit OT Schkeitbar OT Schkölen		Funde: z. B. schnurkeramische Hockergrab mit Kettenschmuck von Räpitz; Kirche mit Säule am Kapitell im Ostteil, die in Stein gehauenen Köpfe der slawischen Gottheiten "Belebog" und "Zernebog" zeigt; mit sorbischem Burgward - Reste eines frühgeschichtlichen Ringwalls, im Volksmund "Hunnenschanze"	Räpitzer Pfingstbier, seit 1980 Tradition besondere Seltenheit slawische Siedlung, 993 erwähnt		lokal	http://www.markranstaedt.de/markranstaedt/content/30/20071115085527.asp
Leuna	14.552	Industrie- und Gartenstadt Leuna; Kulturhaus (cCe Leuna); Handwerkersiedlung Leuna-Nord; Plastik-Park Leuna	einer der bedeutendsten archäolog. Fundorte der Region, Industrie- und Gartenstadt Leuna, Waldbad Leuna; Leuna-Werke	Saale-Radwanderweg, Blaues Band	regional	www.leuna-stadt.de

Ort	EW	Touristische Attraktion/ Sehenswürdigkeit/Denkmal	Beschreibung	Touristische Routen	Wertigkeit	Website
OT Zweimen mit Dölkau, Göhren		St. Barbara-Kirche mit Zwiebelturm (Hoppenhaupt) und Rühlemann-Orgel; Rittergut mit Schloss und Park Dölkau (privat!), Göhren histor. Postsäule, ehem. Pferdeausspanne		Radweg Salzstraße; LSG Luppeaue, Station des Jakobspilgerweges	lokal	http://www.leunastadt.de/index.php/zweimen.html
OT Göhlitzsch		Göhlitzscher Steinkammergrab; Bauernstein	ca. 2000 Jahre v. u. Z.		lokal	
OT Horburg-Maßlau		Schloss, Wassermühle (Turbinenmühle), romanische Kirche - Wallfahrtskirche zu weinender Madonna	eine der ältesten Ortschaften im Merseburger Umland	Via Regia	lokal	http://www.leunastadt.de/index.php/horburg-masslau.html
OT Kötschlitz mit Möritzsch und Zschöcherger		Rittergut Kötschlitz, Annen Kapelle mit Schreinaltar	Ortsform Rundling		lokal	
OT Kötzschau		Heimatstube, Museum Eisenbahn	Sohlquellen - Saline bis 1861	Elsterfloßgraben Technikdenkmal mit altem Fluter, Gewölbe, Gewölbebrücken, Floßgraben-Radweg	lokal	http://www.koetzschau.de/
mit Rampitz, Schladebach, Thalschütz, Witzschersdorf		Rampitz Brikettfabrik - Braunkohleabbau bis 1917, Tiefenbohrung; Witzschersdorfer Rittergut	Rampitz - tiefstes Bohrloch der Welt (1748,40m)		lokal	http://www.koetzschau.de/html/geschichte.html
OT Kreypau mit Wölkau und Wüsteneutzsch		Technisches Baudenkmal Schiffshebewerk		Hebewerk wäre nach Fertigstellung das größte Deutschlands geworden	regional	http://www.leunastadt.de/kreypau/http://www.wuesteneutzsch.de/page/
OT Spergau		1836 Bockwindmühle, Hirt'sche Mühle (Brand 2007), Jahrhunderthalle Spergau	Spergauer Lichtmeß		lokal	http://www.spergau.de/index.html

Ort	EW	Touristische Attraktion/ Sehenswürdigkeit/Denkmal	Beschreibung	Touristische Routen	Wertigkeit	Website
Bad Dürrenberg	12.481	Gradierwerk mit Borlachturm; Borlachmuseum; Kurpark, Badehaus, Vogel- und Palmenhaus; Salzamt; Heimatstube	größtes (650 m) zusammenhängendes Gradierwerk Europas, Borlachmuseum mit Geschichte des Salzes der Region	Saale-Radwanderweg, Blaues Band	regional	http://www.stadt-bad-duerrenberg.de/bd/http://de.wikipedia.org/wiki/Bad_D%C3%Bcrrenberg
OT Ostrau		Bauernstein (Gerichtsstein)	Steine markieren rechtl. bzw. gesellschaftl. Mittelpunkt bäuerl. Gemeinden; kennzeichnen den "Ort der gemeinsamen Willensbildung", diese rechtskräftig		lokal	
OT Fährendorf		älteste Kirche Mitteldeutschlands			lokal	
OT Tollwitz		1836 wurde die Tollwitz–Dürrenberger Feldbahn (4,5 km) mit dem ersten deutschen Eisenbahntunnel (133 m) eröffnet			lokal	
Gemeinde Schkopau	11.516					http://www.gemeinde-schkopau.de/webKreator/index.asp
Schkopau mit Kollenbey		Schloss Schkopau, Kirche St. Anna (Barackenkirche), Thüringer Bahn folgt via Regia	Schlosshotel	Via Regia, Saale-Radwanderweg	lokal	http://www.schlosshotel-schkopau.de/
OT Burgliebenau		1732 Barockkirche, Taubenturm (Denkmalschutz), Rittergut, Wasserschloss (Wasserburg)		LSG Luppe-Elster-Aue	lokal	

Ort	EW	Touristische Attraktion/ Sehenswürdigkeit/Denkmal	Beschreibung	Touristische Routen	Wertigkeit	Website
OT Ermlitz		Herrenhaus und Kultur-Gut Ermlitz (um 1700), Dorfkirche	Gutshaus an Weißer Elster		lokal	http://www.kultur-gut-ermlitz.de/
OT Döllnitz		Gosendorf, Rittergut; Park Döllnitz	um 1824 erstmals in Brauerei des Rittergutes Gose gebraut		lokal	http://www.gemeinde-schkopau.de/webKreator/index.asp
OT Zöschen		Arboretum mit Teichen	Privatarboretum von Georg Dieck mit Sammlung Carl Albert Purpus, Geschützter Park		lokal	
OT Luppenau mit Löpitz, Lössen, Tragarth		Rittergut Löpitz, Löpitzer Schloss, Rittergut Lössen, Kirche Lössen, Wallendorfer See mit Steg, Keltischem Baumkreis, Beachvolleyballplatz	Tagebaurestlöcher; Wallendorfer See, Raßnitzer See, Floßgraben	Elsterradweg, Radweg Salzstraße, Gosewanderweg, Mitteldeutsche Seenlandschaft	lokal	http://www.mitteldeutsche-seenlandschaft.de/download/seenprofile/wallendorfer_see.pdf
OT Raßnitz mit Pritschöna und Weißmar		St. Michaelis-Kirche in Weißmar, Raßnitzer See mit Aussichtsturm	ehem. Braunkohleabbau	Elsterradweg, Radweg Salzstraße, Gosewanderweg, Mitteldeutsche Seenlandschaft	lokal	www.mitteldeutsche-seenlandschaft.de/.../seenprofile/rassnitzer_see.pdf

Ort	EW	Touristische Attraktion/ Sehenswürdigkeit/Denkmal	Beschreibung	Touristische Routen	Wertigkeit	Website
Gemeinde Kabelsketal	9.025			Gartenträume, Mitteldeutsche Seenlandschaft		http://www.kabelsketal.de/
OT Dieskau		Schloss und Park Dieskau, Kirche St. Anna	Schloss, Orangerie, Chin. Teehaus	Park in Landesvorhaben "GARTENRÄUME - Historische Parks in Sachsen-Anhalt"		http://www.schloss-dieskau.de/ ; http://www.park-dieskau.de/
OT Dölbau		Naundorf mit spätromanischer Wehrkirche (um 1220)	1835 wurde die Kirche mit Waldner - Orgel ausgestattet, noch heute funktionstüchtig		lokal	http://www.kabelsketal.de/content.asp?f=cont&page=122
Bad Lauchstädt	9.342	Goethestadt; Schloss; Historische Kuranlagen mit Goethe-Theater, Bockwindmühle, Kursächsische Postmeilensäule (Viertelmeilenstein)	1802 unter Goethes Leitung errichtete Lauchstädter Sommertheater; einziger erhaltene Theaterbau, in dem der Dichter als Theaterleiter mit dem Weimarer Ensemble gewirkt hat	Gartenträume Sachsen-Anhalt	regional	http://www.goethestadt-bad-lauchstaedt.de ; http://www.goethe-theater-bad-lauchstaedt.de/das-goethe-theater.html

Radwege im Kerngebiet

Radweg	Streckenverlauf im Projektgebiet	Ausschilderung, Wegebeschaffenheit, relevante Anbindungen im Projektgebiet	Nachfrage/Vermarktung	Bewertung
Elsterradweg	ca. 30 km zwischen Leipzig - Schkeuditz - Döllnitz - Halle	<ul style="list-style-type: none"> - Im Projektgebiet z. T. Oberflächenmängel und Lücken in der Beschilderung, aber sonst gut - Verbindungen zum Rundkurs Saale-Unstrut-Elster-Radacht bei Zeitz, zum Radweg Saale-Harz, zum Saale-Radwanderweg, Himmelsscheibenradweg bei Halle (Saale), zum Grünen Ring Leipzig, der Neuseenlandroute 	<ul style="list-style-type: none"> - Nutzung v. a. durch Einheimische, gut angenommen zur Naherholung - Vermarktung regional (Vogtland e.V.) u. durch Landesmarketing (auf Webseite) aber kaum Info-Material, geringe Bekanntheit - Flyer & Webseite vhd. 	Untergeordnete touristische Bedeutung für die Region
Saale-Radwanderweg	ca. 32 km Länge zwischen Bad Dürrenberg, Merseburg und Halle	<ul style="list-style-type: none"> - z. T. Abschnitte mit schlechterer Beschaffenheit (Kopfsteinpflaster in Ortslagen), im Stadtgebiet Halle weitestgehend asphaltiert, schlechtes Teilstück auf Saline-Insel soll 2011 asphaltiert werden; es fehlt der Ausbau des Feldwegs bei Planena und des Wegeteilstücks auf der Ziegelwiese - durchgängig beschildert - Verbindungen zum Rundkurs Saale-Unstrut-Elster-Radacht bei Großheringen, zum Unstrut-Radweg bei Naumburg, zur Salzstraße bei Merseburg, zum Elsterradweg, Himmelsscheibenradweg und Radweg Saale-Harz bei Halle (Saale), zum Elberadweg bei Barby - keine ADFC-Qualifizierung vorhanden 	<p>Vermarktung regional (www.radtouren-sachsen-anhalt.de), durch Landesmarketing und länderübergreifend durch AG Saaleradweg</p> <ul style="list-style-type: none"> - stetig steigende Nutzerzahlen 	Momentan einzig relevanter Radweg der Region
Elster-Saale-Radweg	Verlauf entlang der stillgelegten Bahnstrecke Leipzig - Lützen - Pörsten: (in Planung: Leipzig-Grünau – Göhrenz-Albersdorf – Kulkwitz – Schölken-Räpitz – Meuchen – Lützen – Röcken – Rippach	<ul style="list-style-type: none"> - zu ca. 80 % fertig gestellt, teilweise bereits ausgeschildert, Handlungsbedarf besteht im Stadtgebiet Leipzig; - Einweihung im Okt. 2009; asphaltierter Radweg verläuft auf der ehemaligen Bahnstrecke Plagwitz-Pörsten; Anschluss - der Stadt Lützen für 2010 geplant; Anschluss Stadt Leipzig in Arbeit (Radwegekonzeption Landkreis Leipzig 2010) 	Noch keine Vermarktungsaktivitäten	Zukünftig interessant durch Anbindung Leipzigs an Saale-Radwanderweg

Radweg	Streckenverlauf im Projektgebiet	Ausschilderung, Wegebeschaffenheit, relevante Anbindungen im Projektgebiet	Nachfrage/Vermarktung	Bewertung
Radweg Salzstraße	Merseburg - Elster-Luppe-Aue, entlang Wallendorfer und Raßnitzer See	<ul style="list-style-type: none"> - im Projektgebiet größtenteils nur grober Schotterweg - abruptes Ende an der Landesgrenze - durchgängig beschildert, ab Landesgrenze Sachsen keine Beschilderung - Anbindung zum Saale-Radwanderweg in Merseburg 	<ul style="list-style-type: none"> - keine Zählungen - Vermarktung regional (www.radtouren-sachsen-anhalt.de) u. durch Landesmarketing (Webseite) 	Untergeordnete touristische Bedeutung, lediglich interessant durch Anbindungen
Äußerer Grüner Ring	160 km rund um die Stadt Leipzig	<ul style="list-style-type: none"> - Optimierungsbedarf am Routenverlauf und der Beschilderung - Anbindung an Elster-Radweg, Elster-Saale-Radweg, Parthe-Mulde-Radrouten, Pleiße-Radweg, Neuseenlandroute 		Vorrangig Naherholung

Stillgewässer im Kerngebiet

See	Lage, Größe, Zugehörigkeit	Wassersport	Landseitige Erholungsnutzung	Touristische Infrastruktur	Beherbergung	Camping	Gastronomie	Bewertung
Autobahnsee Kleinliebenau	Sachsen, südwestlich von Schkeuditz; unmittelbar östlich der A9; 9ha, Leipziger Neuseenland	- Baden - Angeln	- Nähe Elsteradweg - Gosewanderweg anliegend	- Badestelle	nein	Campingplatz fast ausschließlich von Dauercampern genutzt: - Gelände ca. 6,7 ha - Platz für 130 Dauercamper und 10 Kurzzeitcamper mit Zelten und Wohnwagen - Bungalowvermietung auf Anfrage	Gaststätte „Seeblick“ (tägl. geöffnet)	Nur Naherholung, untergeordnete touristische Bedeutung
Dieskauer Teiche	Sachsen-Anhalt, vier terrassenförmig angelegte Teiche südöstlich von Halle; 12,5ha	nein	Gosewanderweg anliegend, örtliche Wege	nein	nein	nein	Im Schloss Dieskau: Restaurant-Cafe mit Gartensalon, Sonnenterasse, Gewölberäumen und Schlosshof; große Terrasse vor dem Westflügel mit Blick in den Park	- Nutzung für Naturschutz, Fischzucht - nur Naherholung - nur landseitige Erholung, kein Wassersport möglich - integraler Bestandteil des Schlossparks Dieskau
Hufeisensee	Sachsen-Anhalt, östlich von Halle, 70ha	- Tauchen (ansässiger Tauchverein: TC Orca Halle e.V.) - Baden - Wasserski - Segeln (Segelverein)	Anbindung an städtische Rad- und Wanderwege	- Strandbereich u. Badestellen im Nord- u. Westbereich - Anbindung an den ÖPNV - Wasserskianlage (Dt. Meisterschaften im Wasserski)	nein	Nein (in Planung)	nein	- vorrangig Naherholungsgebiet für Halle - interessant für Sportler, aufgrund von Laufstrecken, Anbindung an städtische Rad- und Wanderwege & die Spezialisierung auf Wasserski - Gefahr von Abbrüchen, deshalb an einigen Stellen Betreten verboten - aber keine Nutzungseinschränkungen(!)

See	Lage, Größe, Zugehörigkeit	Wassersport	Landseitige Erholungsnutzung	Touristische Infrastruktur	Beherbergung	Camping	Gastronomie	Bewertung
Kulkwitzer See	Sachsen, südwestlich von Leipzig, zwischen Markranstädt und Leipzig, 150ha, Leipziger Neuseenland	<ul style="list-style-type: none"> - Angeln - Baden - Tauchen - Paddeln - Segeln - Wasserski 	<p>Direktanbindung an den Elster-Saale-Radweg, an den inneren grünen Ring</p> <ul style="list-style-type: none"> - Regionaler Reitweg - Wegenetz 	<ul style="list-style-type: none"> - Hochseilgarten - Minigolfanlage - Kleinfeld-Fußball - Tauchschule - „Unterwasserpark“ für Taucher - Segelstützpunkt 	15 Bungalows (à 4 Pers.), 8 Ferienhäuser (mit 2 Wohnungen à 4 Pers.) und 28 Finnhütten (à 2 Pers.) = insg. 180 Betten	<p>Campingplatz mit 130 Stellplätzen für Dauercamper und 200 Freizeitstellplätzen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gäste kommen aus ganz Deutschland, Europa u. weltweit - Aufenthaltsdauer (Schätzung) ø 3,5 Tage - 2009: 16.200 Gäste (42.530 ÜN) 	<ul style="list-style-type: none"> - 3 Cafés + Imbiss (Zum Wasserskiflirt; Seegarten; Strandbad Markranstädt) - 3 Restaurants (Rotes Haus; Meri-Sauna; Santa Anna) 	<p>Eines der bekanntesten und attraktivsten Sport- und Freizeitgewässern des Leipziger Neuseenlandes</p> <ul style="list-style-type: none"> - Naherholung für regionale Besucher + Gäste aus ganz Deutschland, Europa u. weltweit - keine Anbindung an andere Gewässer, - bundesweit bei Tauchern bekannt durch den „Unterwasserpark“ mit einem versenktem Kleinflugzeug
Osendorfer See	Sachsen-Anhalt, östlich von Halle, 22 ha	<ul style="list-style-type: none"> - Kanu und Rudern insb. für (Leistungs-)sportler - Drachenbootrennen (Verein) - kein Badegewässer 	<p>Reide-Radweg und Gosewanderweg anliegend</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rundweg 	<ul style="list-style-type: none"> - Tribüne - Aussichtspunkt - Rundwanderweg, -Rad- und Wanderwege - Laufstrecken für Sportler - liegen anbei - Kein Badege-wässer! 	nein	Campingplatz für Sportler	nein	<ul style="list-style-type: none"> - überregional attraktiv für (Wasser-)sportler (z. B. Deutsche Meisterschaften in Kanu sowie Regattawettkämpfe) - gute Trainings- und Wettkampfbedingungen insb. für Kanuten und Ruderer - auch für Triathleten attraktiv - kein ausgeprägter Naherholungsort. - geplanter Ausbau zum „Wassersportzentrum Osendorfer See“ für internationale Ansprüche als auch den Breitensport - am See sind akut gefährliche Abbrüche vorhanden, die die Nutzung einschränken

See	Lage, Größe, Zugehörigkeit	Wassersport	Landseitige Erholungsnutzung	Touristische Infrastruktur	Beherrschung	Camping	Gastronomie	Bewertung
Raßnitzer See	Sachsen, Kerngebiet der Projektregion, östlich vom Wallendorfer See, 315 ha	- kein Wassersport - kein Badegewässer!	- Elster-Radweg - Salzstraße - Gosewanderweg - Ökumenischer Pilgerweg - Rundweg	- Aussichtsturm - Rad- und Wanderwege mit Beobachtungspunkten	nein	nein	nein	- beliebtes Naherholungsgebiet und Naturrefugium - Freizeit- und Erholungsnutzung ist zukünftig nicht vorgesehen - nur landseitige Naherholung - nur Naturschutz
Wallendorfer See	Sachsen-Anhalt, Kerngebiet, nordöstlich von Merseburg, unmittelbar westlich des Raßnitzer Sees 338 ha	Nein (geplant)	Rad- und Wanderwegnetz mit Anbindung an die regionalen Routen Elster-Radweg, Salzstraße - Ökumenischer Pilgerweg Görnitz-Vacha	- Aussichtspunkt vorhanden - Mäßige Anbindung an den ÖPNV - gute straßenseitige Anbindung - Badestrände sind vorgesehen	nein	nein	nein	- landseitige Naherholung durch Anbindung an regionale Rad- und Wanderrouten - aktiver Kiesabbau

Wassertouristische Anbieter an den Leipziger Stadtgewässern

(es werden keine Anbieter erfasst, die außerhalb der Leipziger Stadtgewässer liegen)

Anbieter	Adresse/Kontakt	Lage/Gewässer	Angebot	Bemerkungen
Bootsverleih Herold	Antonienstraße 2, 04229 Leipzig/Schleußig Tel.: 0341-4011059 www.bootsverleih-herold.de Email: info@bootsbau-herold.de	OT Schleußig gelegen an Weißer Elster Touren: - Weiße Elster - Karl-Heine-Kanal	- Verleih: - 1er, 2er Paddelboot/Kajak - 2er, 3er, 4er Kanu/Kanadier - Ruderboot bis zu 4 Pers. - geführte Motorbootfahrten - Boot-Shop - Wassersportschule	- Boot-Shop auch am Cospudener See
Bootsverleih Leipziger Eck (SG Leipziger Verkehrsbe- triebe e.V.)	Schleußiger Weg 2a, 04275 Leipzig Tel.: 0163-2 64 20 03 www.bootsverleih-leipzig.de kontakt@bootsverleih- leipzig.de www.kanu-lvb.de	OT Schleußig gelegen zwischen Elsterflutbett und Pleiße (auf dem Gelände des Bootshauses der SG LVB Leipzig Abteilung Kanu)	- Verleih: - 2er Kajak - 3er Kanadier - auch Solarboote	Öffnungszeiten: April - Oktober > 2.000 Gäste in der Saison 2010
Wassersport Leipzig	Lutz Franke Pestalozzistrasse 25a 04435 Schkeuditz Tel.:034204-704710 www.wassersport-leipzig.de shop@wassersport-leipzig.de	Schkeuditz gelegen an Weißer Elster Touren: - Untere Weiße Elster - Parthe - Cospudener See	- Verleih - 2er, 3er Kanadier - geführte Kanutouren in Leipzig - Kanadierkurse - Eskimotierkurs - Boot-Shop	(keine Besucherzah- len)
Kaj Kinzel - Sport- und Er- lebnisreisen	Friedrich-Bosse-Str. 12, 04159 Leipzig Tel.: 0179-4504240 www.kletterausflug.de berg2000@web.de	OT Möckern, gelegen am Auensee Touren: - Weiße Elster (Abstecher über Elster- flutbett über Karl-Heine-Kanal) - Cospudener See	- Verleih - 2er, 3er Kanadier - 2er-Trekking-Schlauchkanadier - Mannschaftsschlauchboote - geführte Kanutouren in und um Leipzig	- Kanutouren für größere Gruppen - bei selbstorgani- sierten Touren auch Bootstransfer möglich

Anbieter	Adresse/Kontakt	Lage/Gewässer	Angebot	Bemerkungen
SC DHfK Leipzig e. V., Abt. Kanu/Bootsverleih Klingerweg	Klingerweg 2 04229 Leipzig Tel.: 0341-4806545 www.bootstour-leipzig.de bootsverleih_dhfk@gmx.de	OT Schleußig gelegen an Weißer Elster, unterhalb Karl-Heine-Kanal Touren: - durch Leipzig - Weiße Elster (auch Karl-Heine-Kanal)	- Verleih: - Ruderboot - 1er, 2er Kajak - 3er, 4er Kanadier - Mannschaftskanadier - Thementouren - Motorbootrundfahrten	Öffnungszeiten: April - Oktober
Kanuverleih am Rennbahnsteg	Wundtstr. 4 04275 Leipzig Tel.:0178-6850101 www.kanuverleih-am-rennbahnsteg.com oli.schulze@t-online.de	OT Schleußig, beim Schnittpunkt von Elsterflutbett und Pleiße Touren über: - Elsterflutbett - Weiße Elster - Pleiße - Floßgraben - Waldsee Lauer - Cospudener See - Karl-Heine-Kanal	- Verleih: - 1er, 2er Kajak - 1er, 2er Kanadier - 1er, 2er, 3er Familienkanadier - Tagestouren für bis zu 30 Pers.	Öffnungszeiten: April - Oktober - individuelle Angebotserstellung
Leipziger Kanu-Club e.V	Pistorisstr. 66 04229 Leipzig Tel.:0341-4014961 www.leipziger-kc.de bootsverleih@leipziger-kc.de	OT Schleußig gelegen am unteren Elsterflutbett	- Verleih: - 1er, 2er Kajak (auch Wanderkajaks) - 3er, 4er Kanadier - Schlauchboot - Bootsanhänger - Drachenboote für 20 Pers. (mit Steuermann vom Kanu-Club)	

Anbieter	Adresse/Kontakt	Lage/Gewässer	Angebot	Bemerkungen
Bootsverleih Kanal 28	Am Kanal 28 04179 Leipzig Tel.: 0341-4972410 www.wabe-leipzig.de info@wabe-leipzig.de	OT Neulindenu gelegen am Karl-Heine-Kanal Touren über: - Karl-Heine-Kanal	- Verleih: - Kajaks - Ruderboote	Bootsverleih über Verein „Wabe Leipzig e.V.“
www.freizeit-abenteuer.com (in Zusammenarbeit mit Bootverleih Klingerweg)	Windorfer Straße 84 04229 Leipzig Tel.:0341-4257933 www.freizeit-abenteuer.com info@freizeit-abenteuer.com	OT Kleinzschocher gelegen an Weißer Elster Touren: - Elster - Saale - Mulde - Auwald - Leipziger Neuseenland	- geführte thematische Kanutouren, z. B. Fackeltour	- auf Wunsch naturfachliche Begleiter
Bootshaus „Karl-Heine-Kanal“	Karl-Heine-Str. 93 04229 Leipzig Tel.: 0163-4854180 www.paddeln-leipzig.de	Am Karl-Heine-Kanal	- 1er und 2er Faltboote	
Schute Luise	Wasser-Stadt-Leipzig e.V. Industriestraße 72 04229 Leipzig Tel: 0341 4924024 Fax: 0341 4926996	Karl-Heine-Kanal Weiße Elster	- Die Schute Luise ist das Boot des Vereins Wasser-Stadt-Leipzig e. V. und kann für eine Fahrt auf den Leipziger Stadtgewässern gemietet werden. Es fasst 20 Plätze und fährt ca. 70 min	
Ristorante da Vito	Nonnenstraße 11b 04229 Leipzig Tel. & Fax: 0341-4802626 info@da-vito-leipzig		- Gondelfahrten für bis zu 5 Personen	

Anbieter	Adresse/Kontakt	Lage/Gewässer	Angebot	Bemerkungen
MS Weltfrieden	Telefon: 0341-590 16 47 Fax: 0341-590 16 10 www.ms-weltfrieden.de info@ms-weltfrieden.de	Karl-Heine-Kanal: Abfahrt am Leuchtturm, in Höhe Erich-Zeigner-Allee 65a, Leipzig- Plagwitz	- Öffentliche Fahrten und Char- terfahrten	
Bootsverleih am Wildpark	Koburger Straße 17, 04277 Leipzig (Parkplatz am Wildpark) Tel.: 0160 - 95411138 www.bootsverleih-am- wildpark.de service@bootsverleih-am- wildpark.de	Pleiße	- Verleih: - 5 Ruderboote - 5 Kajaks - 5 Kanadier	

Wassertouristische Anbieter an der Saale im Kerngebiet

Anbieter	Adresse/Kontakt	Lage/Gewässer	Angebot	Bemerkungen
Bootshaus Merseburg	Am Stadtpark 39 06217 Merseburg Tel./Fax: 03461/21 51 51 info@bootshaus-merseburg.de www.bootshaus-merseburg.de	Saale, km 111	- Restaurant - Floßfahrten	
Bootsverleih Halle	Hildebrandweg 6 06128 Halle Tel.: 0345-20 36 90 87 http://www.bootsverleih-halle.de/ info@bootsverleih-halle.de	Tour „Saale Teil 2“ (14Tage) beinhaltet: - Weißenfels-Bad Dürrenberg - Bad-Dürrenberg-Halle - Halle-Kloschwitz - Kloschwitz-Rothenberg	Verleih: - Kanu - Wassertreter - Motorboote	
Anleger Bootcenter Halle (Saale-km 88,5)	Hansastr. 9c 06118 Halle Tel.: 0345 53 21 228 www.boot-center-halle.de info@boot-center-halle.de		- Boots- und Motorenservice	
Weißenfeler Personenschiffahrt	Am Bahnhof 6 06571 Roßleben http://www.weissenfeler-personenschiffahrt.de/ info@capitain-fu.de	Weißenfeler/ Merseburger Rundfahrt (u. a. Anlegestelle unterhalb des Schlosses Merseburg)	- Schiffstouren auf der Saale mit Kaffee, Kuchen sowie musikalischer Unterhaltung ab Merseburg mit dem Personenschiff „Reeperbahn“ (20 m)	- jährliche Besucherzahlen 3.000 - 4.000 Personen - Schifffahrt stromaufwärts - seit 27.04.2011 Beginn stromabwärts
Wohnmobil- und Wassersportzentrum GmbH	Magdeburger Chaussee 71 06193 Sennewitz/Halle Tel.: 034606 - 2 91 60 www.wwz-halle.de	Touren: - Trotha – Wettin – Brachwitzer Alpen – Halle und zurück (mit Motorboot oder Kanu)	Verleih: - Motorboote - Kanus	- Veranstalter - jährliche Besucherzahlen von 1.000 Personen

Anbieter	Adresse/Kontakt	Lage/Gewässer	Angebot	Bemerkungen
Bootsverleih Wiederhold	Riveufer 10 Giebichenstein 06114 Halle Tel.: (0151) 172 09 96 4 www.bootsverleih-wiederhold.de		Verleih: - Ruderboote - Tretboote - Kanus - Motorboote	- Kein Zugang zur Internetseite
Arona Maritim „Das Saalefloß“	Am Teich 7 06188 Landsberg/OT Zwebendorf Tel: 034602-438878 bzw. -52204 info@aron-maritim.de www.aron-flosstours.de	Saale zwischen Halle und Merseburg	Floßfahrten für Familienfeiern, Firmenausflug etc. ab Halle und Merseburg auf der Saale	
Saalepier Bad Dürrenberg	Tel.: 03462 - 541646 web: www.saalepier.de eMail: info@saalepier.de	Saale bei Bad Dürrenberg	- Floßfahrten mit motorisiertem Floß - Motorfloßfahrt in Kombination mit Dombesuch Merseburg, Gradierwerk- und Kurparkbesichtigung Bad Dürrenberg und gastronomischer Einkehr	
Reederei Riedel GmbH Halle	Giebichenstein/Riveufer 06014 Halle (Saale) Tel.: 0345 - 283 20 70 http://www.reederei-riedel-halle.de info@reederei-riedel-halle.de	Touren: - Saaletal - Saaleaufwärts (Rabensinsel, Röpzig, Schkopau) - Saaleabwärts (Schleuse Trotha, Brachwitzer Alpen, Salzmünde, Kloschwitz, Georgsburg)	- Saalerundfahrten	- jährliche Besucherzahlen von 23.000-24.000 Gästen

Schleusen und Infrastrukturmerkmale an der Saale im Kerngebiet

Abschnitt	Schleusen (Öffnungszeiten/Anmerkungen)	Häfen/Anlegestellen/Service	Beherbergung/Camping	Gastronomie
Weißenfels – Bad Dürrenberg	- Schleuse Bad Dürrenberg: km126,3 (Do - Mo 09:00 - 11:45 u. 13:00 - 17:45 Uhr; zum Umtragen in den Schleusenkanal einfahren und am LU aussetzen)	- Bootshaus Kanuclub Bad Dürrenberg e.V., Kirchfährendorfer Str. 24 - Saalepier Bad Dürrenberg - die Wasserwanderstation am Saalekilometer 126,5	- Bootshaus Kanuclub Bad Dürrenberg e.V.: Anlanden und Übernachtung im mitgebrachten Zelt für Wasserwanderer ist auf Anmeldung möglich. - Imbiss, Duschen/Toiletten/ Zeltplatz/Shuttle-Service/ Fahrradverleih/Bootsverleih (Kanu+ Motor) und -service	Imbiss am Saalepier
Bad Dürrenberg - Merseburg	- Schleuse Meuschau: km 113,5 (geöffnet 01.05. - 15.10., Fr - So 09:00 – 19:00 Uhr, sonst bei Bedarf, 16.10. - 30.04. kein Betrieb, Bedarf kann jedoch angemeldet werden. Umtragen im Schleusenkanal auf dem RU) - Schleuse Rischmühle: km 115,2 (geöffnet 01.05. - 15.10., Fr - So 09:00 – 19:00 Uhr, sonst bei Bedarf, 16.10. - 30.04. kein Betrieb, Bedarf kann jedoch angemeldet werden)	- Sportbootanleger der Stadt Merseburg , Touristinformation, Burgstraße 9, 06217 Merseburg - Eisenbahnersportverein Merseburg e.V. (Saalewanderer 1885 e.V.), Leunaer Straße 32a, 06217 Merseburg: 1-2 Gastliegeplätze - MC „Saale“ Merseburg: Liegeplätze bis 12 m Länge - Rastplatz Leuna: Kein Service - Fahrgastanleger der Stadt Merseburg - Fahrgastanleger der Stadt Leuna	- Eisenbahnersportverein Merseburg e.V.: Zeltplatz für Rad- u. Wasserwanderer - MC „Saale“ Merseburg: Camping+ÜN Bemerkung: An der Brücke ist der direkte Aufstieg zum Dom und Schloss möglich. Übernachtungsmöglichkeiten für Wasserwanderer bestehen nur an den außerhalb gelegenen Standorten.	- Bootshaus Merseburg (Restaurant): km111 - Gastronomie und Versorgung im Zentrum.
Abschnitt Merseburg – Schkopau	Schleuse Planena: km 104,5 (geöffnet 01.05. - 15.10., Fr - So 09:00 - 19:00 Uhr, sonst bei Bedarf, 16.10. - 30.04. kein Betrieb, Bedarf kann jedoch angemeldet werden. Zum Umtragen im Schleusenkanal vor der Schleuse am RU aussetzen und hinter der Schleuse wieder einsetzen (ca. 150 m). Sehr steile Böschung!)	- Merseburger Rudergesellschaft e.V., Am Stadtpark 39, 06217 Merseburg: Fahrradverleih - Fahrgastanleger der Reederei Riedel	- Merseburger Rudergesellschaft e.V.: Camping + 20 Schlafsackbetten im Clubhaus, Aufenthaltsraum und Gaststätte für Gäste, Fahrradverleih	- Schlosshotel Schkopau: Kanuten können für einen Besuch des Schlosshotels mit exquisiter Küche anlanden. Kein Service, Boote ausstragen

Abschnitt	Schleusen (Öffnungszeiten/Anmerkungen)	Häfen/Anlegestellen/Service	Beherbergung/Camping	Gastronomie
Abschnitt Halle/Saale	<ul style="list-style-type: none"> - Schleuse Gimritz: km 92,6 (01.04. - 30.04. und 16.10. - 31.10. Mo - Fr 08:00 – 16:00 Uhr. 01.05. - 15.10. Mo - Do 07:00 – 19:00 Uhr, Fr - So 07:00 – 21:00 Uhr. 01.11. - 31.03. keine Betriebszeiten. Bei Bedarf Anmeldung. Zum Umtragen vor dem Schleusenkanal am RU anlanden und bis unterhalb der Schleuse zum Schleusenkanal umsetzen (ca. 200 m). - Stadtschleuse, km 93,6 (01.04. -30.04. und 16.10. - 31.10. Mo - Fr 08:00 – 16:00 Uhr. 01.05. - 15.10. Mo - Do 07:00 – 19:00 Uhr, Fr - So 07:00 – 21:00 Uhr. 01.11. - 31.03. keine Betriebszeiten.. Bei Bedarf Anmeldung. Zum Umtragen am LU noch vor dem Schleusenkanal aussetzen und unterhalb des Wehres wieder einsetzen (ca. 200 Meter) - Schleuse Böllberg, km 95,9 (01.04. - 30.04. und 16.10. - 31.10. Mo - Fr 08:00 – 16:00 Uhr. 01.05. - 15.10. Mo - Do 07:00 – 19:00 Uhr, Fr - So 07:00 – 21:00 Uhr. 01.11. - 31.03. keine Betriebszeiten. Bei Bedarf Anmeldung. Zum Umtragen vor der Schleuse am RU an der Schleuseninsel aussetzen und unterhalb am Wehr wieder einsetzen (ca. 50 Meter) 	<ul style="list-style-type: none"> - Mehrere Fahrgastschiffsanleger der Reederei Riedel - Wassertouristik Saaletal: 3 Gastliegeplätze für Sportboote; Verleih von Motorbooten, Kanus, Kajaks und Wassertretern - Bootsverleih Wiederhold: Verleih von Kanus, Ruderbooten und Motorbooten. - Bootshaus Nr. 5: Anlegemöglichkeit auf 110 m Länge (ca. 5 Gastlieger für Sportboote) direkt am Imbiss - Abzweig Elisabethsaale (Wehrram) zum Stadthafen Halle, Hafenstr. 25: Radverleih und verschließbare Boxen für Paddelboote. Von hier aus wenige Gehminuten ins Zentrum und zum Halloren- und Salinemuseum, 6 Gastlieger für Sportboote - Hallesche Rudervereinigung (HRV), Halle Böllberg/Nelson von 1884 e.V., Zur Rabeninsel 23, 06128 Halle: Sauna und Gaststätte, Slipanlage - Wassersportclub Rabeninsel e.V., Böllberger Weg 147, 06128 Halle: 2 Gastliegeplätze für Sportboote - Saalepromenade (Klausberge) - Peißnitzinsel (Peißnitzbrücke) - Holzplatz (Genzmer-Brücke) - Rabeninsel (Rastplatz, Aufwertung geplant) - Weißer Elster (Rastplatz Saale-Elster-Aue) 	<p>Wassersportclub Rabeninsel e.V.: Camping und 2 Doppelzimmer und Aufenthaltsraum im Bootshaus</p> <ul style="list-style-type: none"> - Campingplatz Nordbad 	<ul style="list-style-type: none"> - Gastronomie „Saalekahn“ und „Ankerhotel“ (Anleger für Gäste): gutbürgerliche Küche im rustikalen Ambiente mit Biergarten und angegeschlossenem Tagungshotel mit Wellnessbereich und Bowlingbahn. Bis ins Stadtzentrum ca. 500m Fußweg - Gaststätte der Hallesche Rudervereinigung (HRV), Zur Rabeninsel 23

Abschnitt	Schleusen (Öffnungszeiten/Anmerkungen)	Häfen/Anlegestellen/Service	Beherbergung/Camping	Gastronomie
Abschnitt Halle – Brachwitz	- Schleuse Trotha: km 89,2 (01.05. - 15.10. Mo - Do 07:00 – 19:00 Uhr, Fr - So 07:00 – 21:00 Uhr. 16.10. - 30.04. Mo - Fr 08:00 – 16:00 Uhr. Bei Bedarf Anmeldung. Zum Umtragen am Wehr auf dem RU anlanden und unterhalb wieder einsetzen (ca. 50 Meter).	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrgastschiffsanleger - Steganlage Brachwitz der Fa. Wassertouristik Saaletal, Magdeburger Chaussee 71, 06193 Sennewitz: 4 Gastliegeplätze. Motoren- und Bootservice sowie Bootszubehör bei Bedarf vor Ort. Einkaufsmöglichkeit und EC-Automat im Ort, 800 Meter. - Anleger Bootcenter Halle, Hansastraße 9a, 06118 Halle: 7 Gastliegeplätze für Sportboote. Fahrradverleih. Zubehörshop und Motorenservicestation ca. 200m entfernt. Vercharterung eines Kajütmotorbootes, Verleih von Kanus. - Anleger „Krug zum grünen Kranze“, Talstr. 37, 06120 Halle: 3 Gastliegeplätze für Sportboote 		- „Krug zum grünen Kranze“
Abschnitt Wettin – Salzmünde	- Schleuse Wettin: km 70,4 (01.04. - 31.05. und 01.09. - 31.10. Mo - Sa 07:00 -18:00 Uhr, So 08:00 – 18:00 Uhr. 01.06. - 31.08. Mo - Do 07:00 -18:00 Uhr, Fr und Sa 07:00 – 20:00 Uhr, So 08:00 – 19:00 Uhr. 01.11. -31.03. Mo - Sa 07:00 – 17:00 Uhr, So 08:00 – 14:00 Uhr. Zum Umtragen vor der Schleuse am RU aussetzen und zum Schleusenkanal unterhalb umtragen (ca. 300 Meter).	<ul style="list-style-type: none"> - Bootsservice Wettin, Lange Reihe 45a, 06198 Wettin: Boots- und Motorenservice. Verleih von Kleinbooten, 4 Gastliegeplätze. - Yachthafen Salzmünde, Am Schlossberg 1 a, 06198 Salzmünde: 4 Gastliegeplätze, Verleih von fäherscheinfreien Angelbooten. Zubehörshop und Motorenservicestation im Ort - Fahrgastanleger der Reederei Riedel; Anleger der MS „Wappen von Wettin“ 		- Imbiss mit Biergarten „Silvanos Blockhaus“

Abschnitt	Schleusen (Öffnungszeiten/Anmerkungen)	Häfen/Anlegestellen/Service	Beherbergung/Camping	Gastronomie
<p>Salzmünde – Saale- mündung in die Elbe</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Schleuse Rothenburg: km 58,7 (01.04. - 31.05. und 01.09. - 31.10. Mo - Sa 07:00 -18:00 Uhr, So 08:00 – 18:00 Uhr. 01.06. - 31.08. Mo - Do 07:00 -18:00 Uhr, Fr und Sa 07:00 – 20:00 Uhr, So 08:00 – 19:00 Uhr. 01.11. -31.03. Mo - Sa 07:00 – 17:00 Uhr, So 08:00 – 14:00 Uhr). Zum Umtragen am RU vor der Schleuse ausbooten und unterhalb wieder einsetzen (ca. 200 m). - Schleuse Alsleben: km 50,3 (01.04. - 31.05. und 01.09. - 31.10. Mo - Sa 07:00 -18:00 Uhr, So 08:00 – 18:00 Uhr. 01.06. - 31.08. Mo - Do 07:00 -18:00 Uhr, Fr und Sa 07:00 – 20:00 Uhr, So 08:00 – 19:00 Uhr. 01.11. -31.03. Mo - Sa 07:00 – 17:00 Uhr, So 08:00 – 14:00 Uhr). Zum Umtragen im Schleusenkanal am LU aussetzen und über die Insel umtragen und unterhalb des Wehres einsetzen (ca. 100 m). - Schleuse Bernburg: km 36,1 (01.04. - 31.10. Mo - Do 07:00 – 19:00 Uhr, Fr - So 07:00 – 21:00 Uhr. 01.11. - 31.03. Mo - Sa 07:00 – 17:00 Uhr, So 09:30 – 16:00 Uhr. Zum Umtragen oberhalb am Schiffsanleger am LU aussetzen. Mit ca. 500 m sehr weiter Weg!) - Schleuse Calbe: km 20,0 (01.04. - 31.10. Mo - Do 07:00 – 19:00 Uhr, Fr - So 07:00 – 21:00 Uhr. 01.11. - 31.03. Mo - Sa 07:00 – 17:00 Uhr, So 09:30 – 16:00 Uhr) 	<ul style="list-style-type: none"> - Rastplatz Rothenburg: kein Service - Mehrere Fahrgastanleger auf gesamten Abschnitt - Yachthafen Kirschke, Schaperallee 6, 06425 Alsleben - Schiffswerft Fischer, Dorfstraße 24, 06425 Mukrena - Gastanleger der Stadt Alsleben, Markt 1, Liegeplatz am Kopf ist für Fahrgastschiffe freizuhalten. Gastronomie ist nur ca. 100 m entfernt. - Wassersportverein Alsleben e.V., Einkaufsmöglichkeit und Gaststätten ca. 5 - 10 Minuten entfernt. - Anleger Bernburg-Talstadt: Kurzzeitliegeplätze für Tagesbesucher der Stadt Bernburg und Warteplatz für die Schleuse Bernburg; Altstadt-anleger für Kanuten - Bernburger Ruderclub e.V., An der Überfahrt 2b, 06406 Bernburg - Motorbootsportverein (MBSV) Wasserwandern Bernburg e.V., Am Pfaffenbusch, 06406 Bernburg, Slipanlage - 37,0 RU Bernburger Maritimer Club e.V., Pfaffenbusch, 06406 Bernburg - 38,0 RU Anleger Schifferklausen, Dr. John-Rittmeister-Str. 12, 2 Gastplätze - 38,8 RU Wassersportverein Empor Bernburg e.V., Dr. John-Rittmeister-Str. 12, Slipanlage 	<ul style="list-style-type: none"> - Campingplatz Saaletal", Hauptstraße 9, 06198 Kloschwitz: 2 Gastliegeplätze am Anleger. Fahrradverleih auf Anmeldung - Camping Schiffswerft Fischer - Camping beim Wassersportverein Alsleben e.V. - Camping u. Übernachtungsmöglichkeit beim Bernburger Ruderclub - Camping/Caravan beim Motorbootsportverein (MBSV) Wasserwandern Bernburg e.V. - Camping/ÜN beim Bernburger Maritimer Club e.V. - an der Bode: Camping, Slipanlage - Camping beim LU TSG Calbe/Saale e.V. - Camping bei Gaststeganlage der Gemeinde, Groß Rosenberg 	<ul style="list-style-type: none"> - Gaststätte am Ufer unterhalb der Fähre (60,5 LU) - 57,2 RU (Fahrgastanleger) Kanuten können für einen Besuch der Ausflugsgaststätte "Georgsburg" oberhalb der Brücke am RU anlanden. Kein Service.

Abschnitt	Schleusen (Öffnungszeiten/Anmerkungen)	Häfen/Anlegestellen/Service	Beherbergung/Camping	Gastronomie
		<ul style="list-style-type: none"> - 41,5 RU Rastplatz an der Brücke Gröna - An der Bode nach ca. 150 m einlaufend an Steuerbord das Bootshaus mit Gaststeg des FSV Nienburg 1990 e.V. - LU TSG Calbe/Saale e.V., Abteilung Kanu, Kleine Fischerei 29a, 39240 Calbe: 1 bis 2 Gastplätze, Rastplatz für Kanuten und Ruderer - 4,5 RU Rastplatz für Kanuten und Ruderer. Kein Service, Slipanlage - 9,6 RU Gaststeganlage der Gemeinde, Nienburger Str. 1, 39240 Groß Rosenberg, für Sportboote bis 12 Meter Länge. Kein Service. 		

Tiefgang/nötige Wassertiefe nach Bootsarten

Bootsart	Tiefgang/nötige Wassertiefe	Bemerkungen/Quelle
Personenschiffahrt	mindestens 1,50 m Wassertiefe	Aussage Weißenfelder Personenschiffahrt
Flusskreuzfahrtschiffe (Elbe-Modelle)	Tiefgang 1,20 m; Wassertiefe entsprechend mehr	
kleinen motorisierten Sportbooten	Tiefgang ab ca. 0,60 m	
Motoryachten (je nach Größe)	ca. 0,90 – 1,30 m Wassertiefe	
Hausboote	ca. 0,75 m Wassertiefe	
Kanus (Kanadier und Kajaks)	ca. 0,40 - 0,50 m Wassertiefe	Aussage Kanuvermieter; darunter liegende Wassertiefen (0,30 - 0,40 m) können zwar auch überbrückt werden, allerdings ist das durch die entstehenden Wellen kraftaufwändig und man stößt mit dem Paddel oft auf Grund; dies ist schlecht für Paddel und Natur