

# Strategisches Regionalentwicklungskonzept (SREK) für den sächsischen Teil des Lausitzer Seenlands

Endbericht  
November 2023



# Inhalt

1.	Projekthintergrund .....	4
1.1	Vorbemerkung: Touristische Einordnung und Bedeutung .....	4
1.2	Herausforderungen und Ziele für den weiteren Entwicklungsprozess im Verbandsgebiet .....	5
1.3	Das sREK: Aufgaben und Ziele .....	6
1.4	Bearbeitungsprozess .....	8
2.	Positionsbestimmung .....	9
2.1	Entwicklungsstand an den Gewässern - Seensteckbriefe .....	9
2.1.1	Bärwalder See.....	10
2.1.2	Bernsteinsee .....	13
2.1.3	Blunoer Südsee – Neuwieser See – Sabrodter See.....	16
2.1.4	Dreiweiberner See .....	20
2.1.5	Erikasee.....	23
2.1.6	Geierswalder See.....	25
2.1.7	Knappensee .....	31
2.1.8	Partwitzer See .....	33
2.1.9	Scheibe-See .....	37
2.1.10	Silbersee.....	41
2.1.11	Spreetaler See .....	42
2.2	Positionsbestimmung aktuelle touristische Attraktivität.....	45
2.3	Bewertung des bisherigen Entwicklungsprozesses .....	50
3.	Chancen, Potenziale und Anforderungen .....	53
3.1	Sanierungsstände – Zeithorizonte.....	53
3.2	Entwicklungsstand und Planungen im Verbandsgebiet des Brandenburger Zweckverbands LSB .....	55

3.3	Landseitige Entwicklungspotenziale .....	56
3.3.1	Potenziale für den Übernachtungstourismus.....	56
3.3.2	Potenziale für den Tagestourismus.....	56
3.3.3	Angebotspezifische Potenziale .....	57
3.3.4	Flächenpotenziale für touristische Inwertsetzung .....	60
3.4	Gewässerseitige Entwicklungspotenziale.....	63
3.4.1	Markt- Angebotspotenziale im Wassertourismus .....	63
3.4.2	Handlungs- und Klärungsbedarf für die Gewässernutzung.....	66
3.5	Fazit touristische Potenziale .....	72
3.6	Exkurs: Potenziale Wohnen .....	72
4.	Hemmnisse und Risiken.....	73
5.	Leitbild – Vision 2030.....	77
5.1	Entwicklungsleitlinien.....	77
5.2	Entwicklungsziele für die Seen.....	79
5.3	Handlungsfeldbezogene Entwicklungsstrategien .....	89
6.	Handlungsprogramm.....	94
6.1	Seeübergreifende oder standortunabhängige Projekte .....	94
6.2	Standortbezogene Projektentwicklung an den Seen .....	105
7.	Ausblick .....	121

# 1. Projekthintergrund

## 1.1 Vorbemerkung: Touristische Einordnung und Bedeutung

Das Verbandsgebiet des Zweckverbandes Lausitzer Seenland Sachsen befindet sich wie die gesamte Lausitzer Tagebauregion mitten in einem noch länger andauernden Transformationsprozess von einer Kohleregion zu einer Erholungs- und Tourismusregion. Der Wirtschaftsfaktor Tourismus kann und soll in der Region einen bedeutenden und vor allem nachhaltigen Beitrag für den Strukturwandel leisten und vor Ort hohe Einkommens- und Beschäftigungseffekte bewirken. Dass dies möglich ist, zeigt eindrucksvoll das Beispiel Senftenberger See/Stadt Senftenberg. Noch in den 2000er Jahren hätte sich kaum jemand vorstellen können, dass die jahrzehntelang durch Industrie und Tagebau geprägte Stadt Senftenberg 2015 das Qualitätszertifikat „staatlich anerkannter Erholungsort“ erhält. Die Stadt erwirtschaftet aus den Ausgaben der Urlauber und Tagestouristen jährlich einen Bruttojahresumsatz in Höhe von 47 Mio. Euro<sup>1</sup>. Für das gesamte Lausitzer Seenland hat das dwif<sup>2</sup> im Auftrag des Tourismusverbandes Lausitzer Seenland (TV LS) für das Jahr 2019 einen Bruttoumsatz in Höhe von 265,4 Mio. Euro und einem Einkommensbeitrag (Wertschöpfung) von gut 122 Mio. Euro errechnet.

Vom land- und wasserseitigen Tourismus profitieren bei weitem nicht nur das Gastgewerbe, sondern im erheblichen Umfang auch Handel, Handwerk und Dienstleistungen, sowohl durch die Ausgaben der Urlauber als auch durch Investitions- und Betreiberausgaben der touristischen Anbieter, die erfahrungsgemäß zu einem Großteil anderen örtlichen Betrieben zugutekommen. Und nicht zu vergessen, von der für den Tourismus notwendigen Freizeitinfrastruktur profitieren auch die Bürger durch eine höhere Freizeit- und Lebensqualität. Tourismus ist damit auch ein weicher Standortfaktor im Wettbewerb um Unternehmen, Fachkräfte usw. Hinzu kommt ein beträchtlicher Bekanntheits- und Imagegewinn für die Region.

Das Erfolgsbeispiel Senftenberger See zeigt eindrücklich, welche nachhaltige Effekte der Tourismus für den regionalen Strukturwandel leisten kann. Der Tourismus hat zudem den Vorteil, dass er, anders als beispielsweise die Industrieproduktion, ortsgebunden ist und stark regional vernetzt ist und damit eine hohe regionale Wertschöpfung bewirkt. Der Tourismus allein kann den Wegfall des Tagebaus zwar nicht kompensieren, aber dauerhaft einen starken Beitrag für einen gelungenen Strukturwandel leisten. Schon aktuell ist er im Verbandsgebiet des ZV LSS ein regionalwirtschaftlicher Faktor mit hoher touristischer Nachfrage an den bereits nutzbaren Seen, wie das die Beispiele Geierswalder See und Bärwalder See zeigen.

Die Region hat länderübergreifend die Chancen des Tourismus bereits vor vielen Jahren erkannt und einen erfolgreichen touristischen Entwicklungsprozess unter einer gemeinsamen Destinationsmarke „Lausitzer Seenland“ initiiert. Das Lausitzer Seenland ist regionalpolitisch gewollt, was seinen Ausdruck auch in der gemeinsamen Finanzierung einer länderübergreifenden Destinationsstruktur findet. Der TV Lausitzer Seenland hat die Aufgabe, auf Grundlage des von der Region beschlossenen Marketingkonzepts von 2017 das Lausitzer Seenland als Tourismusmarke überregional zu positionieren.

.....

<sup>1</sup> Berechnung für das Jahr 2016 im Rahmen des Erholungsortentwicklungskonzepts

<sup>2</sup> Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut für Fremdenverkehr e.V. an der Universität München

Angestrebt werden mittel- bis langfristig mindestens 1,5 Mio. Übernachtungen in gewerblichen Unterkünften. Dass die Marktbearbeitung des TV LS Früchte trägt, zeigen die Übernachtungszahlen, die von 590.000 im Jahr 2012 auf fast 850.000 im Jahr 2022 gestiegen sind. Das Lausitzer Seenland ist allein schon aufgrund der Begrifflichkeit „Seenland“ das positiv konnotierte touristische Gesicht der Wirtschafts- und Kulturregion Lausitz. Das Verbandsgebiet des Zweckverbands Lausitzer Seenland Sachsen (TV LSS) bietet gemeinsam mit der Gebietskulisse des Nachbarzweckverbands Lausitzer Seenland Brandenburg das touristische Herz und Aushängeschild des Lausitzer Seenlands. Daraus resultieren für beide Verbandsgebiete nicht nur überdurchschnittliche touristische Potenziale, sondern auch eine besondere Verantwortung für das gesamte Reisegebiet. Die Inwertsetzung der Gewässerpotenziale im Verbandsgebiet ist vor diesem Hintergrund immer auch im Kontext der Gesamtregion Lausitzer Seenland und des Strukturwandels Lausitz zu sehen. In diesem Verständnis ist auch die punktuelle Inwertsetzung der Gewässerpotenziale für Wohnen am Wasser ein wichtiger Beitrag für den Strukturwandel, der verstärkt auch zu einem Wettbewerb um Firmen und Fachkräfte führt und damit auch einem Bedarf für hochwertiges Wohnen am Wasser oder zumindest in Gewässernähe. Wohnen und Freizeit an den Gewässern sind damit auch wichtige Erfolgsfaktoren zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaftsregion Lausitz.

## 1.2 Herausforderungen und Ziele für den weiteren Entwicklungsprozess im Verbandsgebiet

Wie im Eingangskapitel deutlich gemacht wurde, schafft die Tourismusedwicklung nachhaltige wirtschaftliche Perspektiven für die Region und leistet damit einen bedeutenden Beitrag für einen erfolgreichen Strukturwandel. Vor diesem Hintergrund ist es erklärtes Ziel für das Verbandsgebiet, insbesondere die touristischen Potenziale der neu entstehenden Gewässerlandschaft konsequent und nachhaltig in Wert zu setzen. **Die neu entstehenden Gewässer und deren landseitigen Flächenpotenziale sind das touristische Hauptkapital der Region** und in diesem Verständnis als **wertvolles Wirtschaftsgut** im Sinne einer nachhaltigen wirtschaftlichen Regionalentwicklung zu behandeln.

**Die Inwertsetzung der Gewässer und ihrer Uferbereiche sind der Schlüssel für eine erfolgreiche touristische Gesamtentwicklung** mit Entwicklungsimpulsen und Folgeeffekten für die Ortslagen und in der Fläche. Bedingt durch unterschiedliche Sanierungsstände sowie geotechnische und eigentumsrechtliche Bedingungen sind Entwicklungsstände und -potenziale auf und an den Gewässern im Verbandsgebiet sehr heterogen (*siehe Gliederungspunkt 2.1*) und damit auch die Anforderungen und Schwerpunkte an die weitere Entwicklung. Angesichts dieser unterschiedlichen Ausgangssituationen ist es umso wichtiger, die Entwicklungen an den einzelnen Seen räumlich und inhaltlich seenübergreifend aufeinander abzustimmen und zu vernetzen. Die Standortentwicklung kann nur im Kontext der Gesamtentwicklung im Verbandsgebiet erfolgreich sein. Auf der anderen Seite funktioniert die Gesamtentwicklung nur, wenn es gelingt, standortbezogen eine nachhaltige Entwicklung einzuleiten. Diese Wechselwirkung kennzeichnet die Anforderung an die Entwicklung des Verbandsgebiets. Das bedeutet zum einen, Entwicklungsziele und Vorstellungen für eine seenübergreifende Gesamtentwicklung und für die einzelnen Seen zu setzen sowie zum anderen Standortplanungen zu verfolgen, die die jeweiligen spezifischen Standortpotenziale aufgreifen und adäquat in Wert setzen.

Im weiteren Entwicklungsprozess gilt es deshalb, zum einen immer das „große Ganze“ im Blick zu haben und zum anderen die spezifischen Standortpotenziale gezielt zu entwickeln unter Berücksichtigung kommunaler Ansprüche und Interessen der Einwohner sowie weiterer Nutzungsansprüche wie den Naturschutz.

Das Hauptaugenmerk in den kommenden zehn bis fünfzehn Jahren liegt in der zielstrebigem, marktfähigen Konkretisierung, Qualifizierung, Erweiterung und Umsetzung der bisherigen Entwicklungsansätze für die aktuell sich bereits in der Nutzung befindlichen Seen und die weiteren in dieser Zeitspanne nutzbar werdenden Seen. Während in den vergangenen Jahren der Aufgabenschwerpunkt der Errichtung der landseitigen Freizeit-Infrastruktur und Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzung galt, liegt der Fokus in den nächsten zehn Jahren neben der weiter anstehenden Komplettierung und Qualitätssicherung der Freizeitinfrastruktur in der Ansiedlung touristischer Einrichtungen und der wassertouristischen Inwertsetzung der Gewässerpotenziale.

Das Verbandsgebiet steht in den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren vor drei Hauptherausforderungen:

1. **Inwertsetzung der Flächenpotenziale für Urlaub und Erholung am Wasser.** Schaffung der Flächenverfügbarkeiten durch infrastrukturelle und planungsrechtliche Erschließung der Entwicklungsfelder sowie Ansiedlung von Unterkunftsbetrieben, Gastronomie und Freizeitattraktionen.
2. **Inwertsetzung der Gewässerpotenziale für den Wassertourismus:** Erschließung und Unterhaltung der Gewässer für Bootstourismus, Wassersport und Schwimmende Architektur, Schaffung ausreichender und nutzergerechter Liegeplatzkapazitäten für die Freizeitschiffahrt und Anlegesituationen für die Fahrgastschiffahrt sowie Ansiedlung gewerblicher Angebote im Wassertourismus (Bootscharter, wassersportorientierte Dienstleistungen)
3. **Ausbau/Qualifizierung und Finanzierung der Freizeitinfrastruktur** sowie zunehmend wichtiger die **Qualitätssicherung** der bestehenden Freizeitinfrastruktur.

### 1.3 Das SREK: Aufgaben und Ziele

Das strategische Regionalentwicklungskonzept kurz SREK ist ein geförderter Modellansatz im Rahmen von „Aktiver Regionalentwicklung“ des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) und des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Programm Region gestalten. Das Strategische Regionale Entwicklungskonzept greift die Ergebnisse und Erkenntnisse der beiden Regionalen Entwicklungskonzepte für das Verbandsgebiet von 2004 und 2015 auf und schreibt diese, angepasst an die sich seitdem veränderten Rahmenbedingungen, weiter fort. Abweichend zu den gängigen REKs hat ein SREK keinen sektoral übergreifenden Charakter, sondern verfolgt den strategischen Ansatz einer thematischen Fokussierung.

Der inhaltliche und räumliche Fokus des SREK für das Verbandsgebiet liegt auf der land- und wasserseitigen touristischen Inwertsetzung/Entwicklung der neuen Gewässer unter Mitbetrachtung von Wohnraumpotenzialen und wirtschaftlichen Multiplikatoren- und Folgeeffekten für andere Branchen. Angesichts der vielen Unsicherheiten in dem noch mindestens zwei Jahrzehnte andauernden

Transformationsprozess zu einer Erholungs- und Urlaubsregion liegt der zeitliche Fokus dieses SREK auf dem Entwicklungshorizont der kommenden zehn Jahren in Orientierung an der langfristigen Vision. Je kurzfristiger die Nutzungsperspektive, desto konkreter sind die inhaltlichen Aussagen bzw. umgekehrt, je langfristiger die Entwicklungsperspektive, desto offener sind zwangsläufig die Aussagen gehalten.

Was soll mit dem SREK erreicht werden, welche Zwecke werden damit verfolgt?

1. Das SREK ist für den Zweckverband und seine Mitglieder ein Instrument zur Steuerung des weiteren Entwicklungsprozesses im Verbandsgebiet auf und an den Seen **im Sinne der dort aus regionaler Perspektive angestrebten Entwicklung mit der zeitlichen Perspektive 2033**
  - Es ist damit ein gemeinsames, gemeindeübergreifendes politisches Bekenntnis gegenüber dem Freistaat und Dritten.
  - Grundlage für ein gezieltes, koordiniertes Agieren der Zweckverbandsmitglieder miteinander, mit regionalen Partnern wie insbesondere dem Brandenburger Partnerzweckverband LSB, der LMBV, dem Regionalen Planungsverband, dem Freistaat und Genehmigungsbehörden auf allen Ebenen.
  - Informationsquelle für Bürger und Investoren zu den Vorhaben und den angestrebten Entwicklungen.
  - Durch den regionalen Kontext Begründungsgrundlage für standort- und projektbezogene Genehmigungsverfahren und Förderanträge.
2. Der Brandenburger Partnerzweckverband LSB hat 2021 für seine Gebietskulisse seinen Rahmenplan von 2010 fortgeschrieben und darin für die in seinem Verbandsgebiet liegenden Gewässer die Entwicklungsziele, Strategien und Projekte für den Zeithorizont bis 2030 definiert. Der angrenzende Bereich des sächsischen Zweckverbands und dortige Entwicklungen wurde auf der Ziel- und Strategieebene in die Ausarbeitung mit einbezogen, aber ohne Aussagen zu den einzelnen sächsischen Seen und Entwicklungsflächen. Vor dem Hintergrund der zwingend notwendigen länderübergreifend verzahnten Entwicklung soll das SREK für den sächsischen Bereich des Lausitzer Seenlands konzeptionell nachziehen, so dass dann für beiden Teilbereiche miteinander abgestimmte Entwicklungskonzepte vorliegen.

Die inhaltliche Bearbeitung des SREK:

- greift die aktuellen Entwicklungen auf und reflektiert diese im Hinblick auf deren Sinnhaftigkeit, Notwendigkeit, Marktfähigkeit und regionale Passfähigkeit,
- identifiziert Handlungsbedarfe sowie inhaltliche und räumliche Potenziale,
- beschreibt die angestrebte Entwicklung auf und an den Seen und definiert hierfür die Qualitätsanforderungen
- und formuliert die für die Zielerreichung notwendigen Projekte und Maßnahmen.

Während der Projektbearbeitung im November 2022 wurde dem Zweckverband durch die Lausitzer und Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungsgesellschaft (LMBV) offiziell in der Verbandsversammlung mitgeteilt, dass sich die Sanierungshorizonte im Sächsischen Teil des Lausitzer Seenlandes für den Teilbereich Neuwieser See, Blunoer Südsee auf frühestens 2030 verschieben, für den Sabrodter See und den Erikasee voraussichtlich sogar auf 2040. Daraus ergeben sich für die genannten Bereiche einschneidende Konsequenzen hinsichtlich der dort angestrebten touristische Nachnutzung in kurz- bis mittelfristiger Perspektive. Der Zweckverband hat sich im Nachgang klar gegen diese Entscheidung positioniert, da dies in weiteren Teilen des Zweckverbandsgebietes die Entwicklung zum Stillstand bringen wird und die Gefahr besteht, dass der sächsische Teil des Lausitzer Seenlandes erheblich von der touristischen Gesamtentwicklung abgekoppelt wird. Gleichwohl muss die Verschiebung der Zeithorizonte im SREK berücksichtigt werden. Belastbare Aussagen zu konkreten Standort- oder Projektentwicklungen für Gewässer mit einer touristischen Nutzungsperspektive frühestens 2030 ist angesichts der vielen Unwägbarkeiten in diesem langem Zeitraum weder sinnvoll noch machbar, wohl aber längerfristige Entwicklungszielstellungen für diese Seen und ggf. auch für einzelne Flächen und Projekte, die unabhängig von der Gewässerverfügbarkeit in dem Zeitraum bis 2030 vorgebracht werden können oder eine künftige Ufer- und Gewässernutzung vorbereiten.

Das SREK ist kein starres Dokument, sondern bildet das konzeptionelle „Gerüst mit zentralen Pfeilern“ für eine zielgerichtete und nachhaltige Entwicklung auf und an den Gewässern im Verbandsgebiet mit Anpassungsspielräumen für derzeit nicht absehbare Entwicklungsansätze. Es ist damit für die Region das Drehbuch für den weiteren Entwicklungsprozess und die Grundlage für ein optimales Zusammenspiel von Kommunen, wirtschaftlichen und privaten Interessen unter der Federführung des ZV LSS. Es hat zwar einen informellen Charakter, durch den angestrebten Selbstbindungsbeschluss des Zweckverbands aber eine größere Verbindlichkeit als übliche Konzepte. Um eventuellen Missverständnissen vorzubeugen, das SREK kann die gesetzlich vorgeschriebenen Planungsanforderungen nicht ersetzen. Für jede neue Bebauung bzw. Erweiterung einer bestehenden Bebauung sind die gesetzlichen Vorschriften zur Bebauung am/im Gewässer u.a. nach Wasser- und Naturschutzrecht zu prüfen. Das SREK liefert die konzeptionelle Grundlage bzw. Begründung für die im Zusammenhang mit der Maßnahmenumsetzung anstehenden Bauleitplanungen sowie die damit verbundenen naturschutzfachlichen und wasserrechtlichen Genehmigungsprozesse.

## 1.4 Bearbeitungsprozess

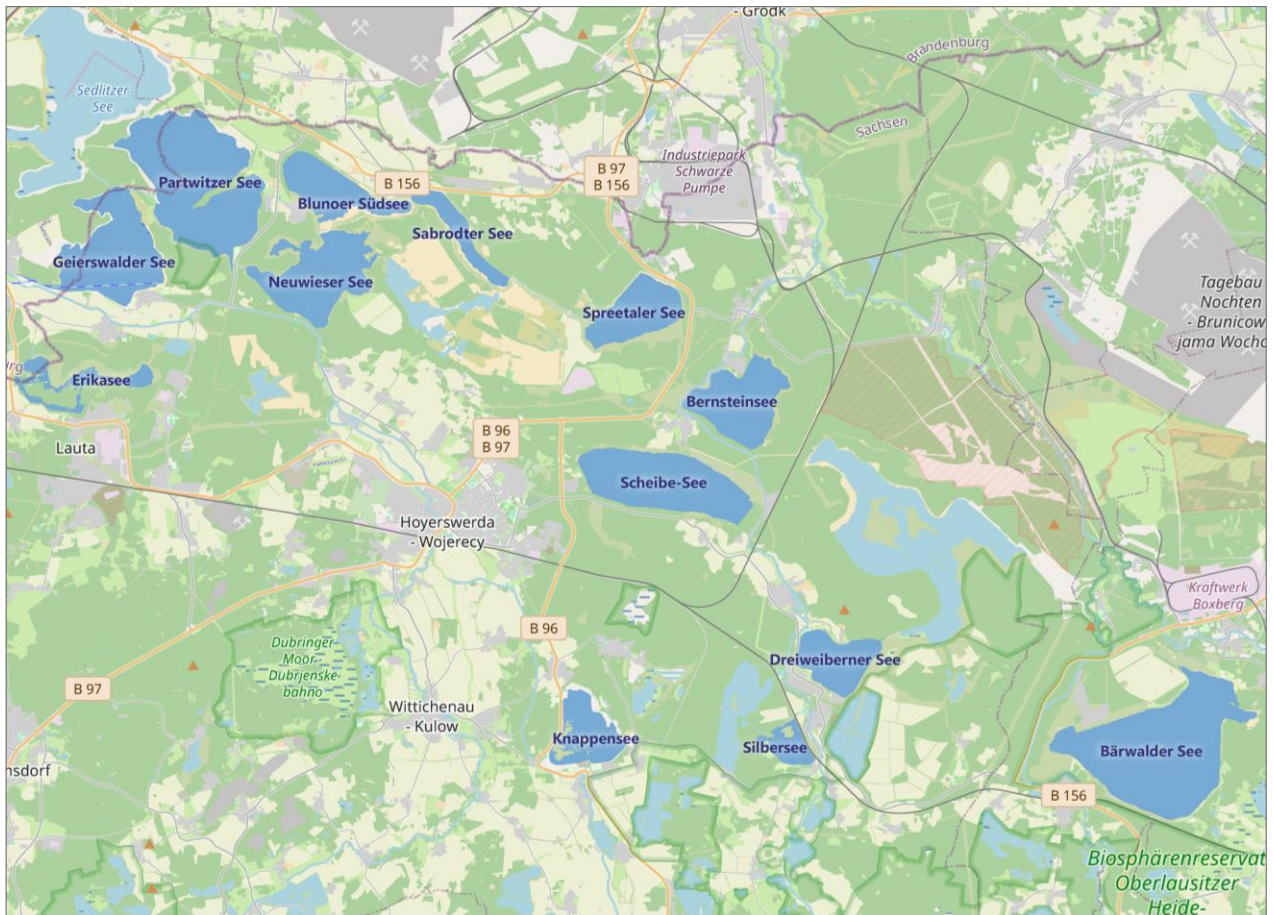
Das SREK ist kein Gutachten, sondern Ergebnis eines partizipativen Bearbeitungsprozesses unter Beteiligung der Zweckverbandsmitglieder, des Partnerzweckverbands LSB, des Tourismusverbands, des regionalen Planungsverbands Oberlausitz-Niederschlesien sowie der LMBV. Als Beteiligungsformat wurde eine projektbegleitende Arbeitsgruppe eingerichtet, die in dem Bearbeitungszeitraum von August 2022 bis Juni 23 fünfmal getagt hat. Zusätzlich gab es in den Kommunen jeweils zwei Abstimmungsgespräche zu Projektbeginn und zum Projektende und darüber hinaus diverse Fachgespräche mit örtlichen Akteuren und den beteiligten Organisationen wie u.a. Tourismusverband, LMBV und dem ZV LSB.



## 2. Positionsbestimmung

### 2.1 Entwicklungstand an den Gewässern - Seensteckbriefe

#### Übersichtsplan Gewässer mit Inwertsetzungsperspektive im Verbandsgebiet



Die benannten Gewässer werden im Folgenden in alphabetischer Reihenfolge im Hinblick auf Rahmenbedingungen-Ausgangssituation, Entwicklungsstand, Potenziale und Planungen beschrieben:

1. Geierswalder See
2. Partwitzer See
3. Blunoer Südsee
4. Sabrodter See
5. Neuwieser See
6. Spreetaler See
7. Bernsteinsee
8. Scheibe-See
9. Erikasee
10. Dreiweiberner See
11. Bärwalder See
12. Silbersee
13. Knappensee

## 2.1.1 Bärwalder See

### Rahmenbedingungen, Ist-Stand, Konflikte und Handlungsbedarf

Bärwalder See	
Gewässersituation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flächengröße 1.299 ha, größter See des Freistaats, oberer Wasserstand 125 m (Stand lt. Geoportal LMBV 1. März 123,7 m)</li> <li>• Solitärsee ohne schiffbare Verbindung zu weiteren Seen</li> <li>• See hat Funktion eines wasserwirtschaftlichen Speicherbeckens für die Regulierung Wasserstand Spree (Speicherbecken Bärwalde)</li> <li>• Noch im Eigentum LMBV, später Freistaat Sachsen</li> <li>• Aktuelle, wasserrechtliche Gestattungen auf Basis eines befristeten Vertrags über die vorzeitige Folgenutzung zwischen LMBV und Gemeinde Boxberg/O.L. von 2017 und gesonderte wasserrechtliche Gestattungen für Kitesurfen, Fahrgastschiffahrt und Foilsurfen, nicht aber für gefahrgeneigte Wassersportarten (Wasserski, Jetski). Zeitlich begrenzt von 01.04.-31.10.</li> <li>• Baden ist in den ausgewiesenen Uferbereichen Boxberg/O.L., Klitten und Uhyst im Zeitraum vom 15.05.-15.09. jeden Jahres gestattet</li> <li>• Zum Zeitpunkt der Erstellung des sREK war das Verwaltungsverfahren zur Feststellung der Fertigstellung noch nicht abgeschlossen. Die kommunalen Verantwortungsträger, die touristischen Leistungsanbieter und die fischereiausübenden Nutzer gehen davon aus, dass der Status quo der aktuell genehmigten Nutzungen auch mit der rechtskräftigen Erklärung der Schiffbarkeit im Kontext der Planungs- und Investitionssicherheit erhalten bleiben. In diesem Zusammenhang muss der aktuell nicht schiffbare Bereich in der Mitte des Bärwalder Sees noch einmal überprüft und idealerweise reduziert bzw. entfernt werden.</li> </ul>
Landseitige Entwicklungsräume	Die weitere Entwicklung der landseitigen Räume erfolgt nach den Vorgaben der Bauleitplanung auf Grundlage Regionalplanung bzw. der kommunalen Entwicklungskonzepte, z.B. Strategiekonzept „Tourismus Bärwalder See“, Integriertes Gemeinde- bzw. Stadtentwicklungskonzept (INGEK/ INSEK)
Eigentumssituation landseitig am See	<ul style="list-style-type: none"> <li>• LMBV: See und gesamter Uferbereich zwischen See und Rundweg</li> <li>• Privat: Teilflächen Nordufer (Hotelanlage Investor und westlich anschließende Fläche für Ferienhausiedlung, B-Plan Aufstellungsbeschluss gefasst)</li> <li>• Gemeinde Boxberg/O.L.: Großteil der Flächen in den Entwicklungsbereichen, die sich nicht im Eigentum Privat und LMBV befinden.</li> </ul>
Konzept- und Planungsgrundlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategiekonzept „Tourismus Bärwalder See 2025“ von 2019</li> <li>• Rechtskräftige B-Pläne für Uferbereiche Klitten, Boxberg/O.L., und Uhyst</li> </ul>

<p>Geotechnische Situation</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gewässer und Uferflächen Sanierungsarbeiten abgeschlossen, geotechnischer Sperrbereich nur am Ostufer Bereich „Entenschnabel“ (GMB).</li> </ul>
<p><u>Landseitige touristische Anlagen und Angebote</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ist-Situation</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Boxberg/O.L.: Campingplatz 104 Stellplätze (keine Ferienhäuser, ab 2023 ab Safari-Zelte), Kiosk, Radverleih, Gastronomie „Markise“ Imbiss „Sternencamp“ - nur saisonal, Bootsverleih, Landschaftsbauwerk „OHR“ mit Theater</li> <li>2. Klitten: Marina Camping 36 Stellplätze, 26 Schwimmende Ferienhäuser angeschlossen an Marina, Ferienhaussiedlung im Skandinavischen Stil (Skan-Park), zwei Imbisseinrichtungen, Radverleih und Bootsverleih.</li> <li>3. Uhyst: Imbiss am See, Safariwildrevier-Lodges, Ortslage Uhyst Hotel Garni und Privatvermieter, Safari-Wildrevier.</li> </ol>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• in Planung bzw. Vorhaben</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ansiedlung Hotelanlage-Ferienresort im Uferbereich Boxberg/O.L.. Flächen wurden im Februar 23 verkauft an Investor und Betreiber Elldus Resort GmbH. Geplant 4 Sterne Familienhotel mit 60 modernen Apartments sowie 20 Doppelzimmern (insgesamt 310 Betten). Dazu ein Wellness- und Spa-Bereich, zwei Restaurants mit insgesamt 380 Sitzplätzen, eine Drinnen- und Draußen-Spielanlage, ein 18-Loch-Mini-Golf-Abenteuerplatz, ein Streichelzoo sowie Fitness- und Seminarräume. Zeitliche Zielstellung Eröffnung 2026/27.</li> <li>• Erweiterung Skan-Park Klitten um weitere Ferienhäuser und Gastronomie</li> <li>• Safari-Wildgehege plant weitere Lodges</li> </ul>
<p><u>Landseitige Freizeit-, Service- und Verkehrsinfrastruktur</u></p> <p>Ist-Situation</p>	<p>Freizeitwege</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 21 km asphaltierter See-Rundweg mit Einbindung in die Seenland-Route (Westufer auf Länge von 1,5 km in 2022 komplett saniert), Seeadler-Radweg, Wolfsradweg, Spree-Radfernwanderweg. Keine direkte Radwegeverbindung nach Lohsa/Dreiweibener See (Straßenverbindung ca. 9 km, aber ohne straßenbegleitenden Radweg – in Planung, Seenlandroute über Mönau ca. 15 km auf teilweise schwierigem Untergrund) - dadurch Bärwalder See radtouristisch vom Seenland abgehängt.</li> </ul> <p>Parkplätze und WC</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• an allen vier Stränden und auch in Merzdorf</li> </ul> <p>Tourist-Info</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Touristisches Informationszentrum am See Bereich Boxberg/O.L.</li> </ul>
<p>in Planung bzw. Vorbereitung</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Zusammenhang mit Errichtung Hotelresort am Nordufer verkehrliche Erschließungsmaßnahmen</li> </ul>
<p><u>Wasserseitige Erschließung</u></p> <p>Ist-Situation</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strände <ul style="list-style-type: none"> <li>• Boxberg Ost Textil, FKK sowie Boxberg West mit Hundestrand</li> <li>• Uhyst: Textil, FKK, Hundestrand</li> <li>• Klitten: Textil</li> <li>• Merzdorf kein offizieller Badestrand, reiner (Kite-, Foil-) Surfstrand für den Zeitraum vom 01.04.-31.10.</li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schwimmsteganlagen <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Schwimmsteganlagen am Bärwalder See bestehend aus der Marina Klitten – mit 190 Wasserliegeplätzen, 30 Landliegeplätzen und 26 schwimmenden Häusern größter zusammenhängender Sportboothafen des Lausitzer Seenlandes und den Sportbootanlegern in den Uferbereichen Boxberg/O.L. und Uhyst müssen laut Wind-/ Wellen- und Eisganggutachten der LMBV schnellstmöglich dauerhaft gesichert werden</li> <li>• Bootsvermietung sowie Segelschule im Hafen Klitten</li> </ul> </li> </ul>
In Planung oder Vorhaben	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seit vielen Jahren Ziel der Gemeinde Fahrgastschiff auf dem Bärwalder See als privatwirtschaftliches Projekt. Aktuell nicht absehbar, ob realisierbar, da seitens des Freistaates Sachsen §4-Mittel nicht mehr zur Verfügung gestellt werden können. Hellinganlage fehlt noch, für Betreiber aber notwendig.</li> </ul>
Konflikt- Gefahrenpotenziale und Handlungsbedarf	<p>Der Bärwalder See als größter See Sachsens mit erfolgreicher langjähriger touristischer Nutzung hat als östlicher Leuchtturm eine zentrale Bedeutung für die gesamte Urlaubsregion Lausitzer Seenland - Bindeglied zur Oberlausitz. Wenn der Bärwalder See Schaden nimmt, dann trifft das auch die Region. Aktuell sind mehrere Risiken zu erkennen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Insgesamt geringe Planungssicherheiten für Kommune und Investoren, auch durch die Unklarheit, wann endlich die Feststellung der Fertigstellung und nachfolgende die Übernahme in Landeseigentum erfolgt. Regelungsbedarf für die künftige Bewirtschaftung – Aufgabenzuordnung Land und Gemeinde.</li> <li>• Die Marina Klitten ist Treiber und zentraler Anker der touristischen Entwicklung für den See. Aktuell ist unklar, wie die Finanzierung der Sanierung oder ggf. Ersatz erreicht werden kann. Eine Schließung der Marina wäre für den See eine Katastrophe und hätte auch für das Lausitzer Seenland und den Freistaat einen Imageschaden zur Folge. Es muss daher alles darangesetzt werden, die Existenz des Marinastandort in seiner jetzigen Dimension und mit seinen Servicemerkmalen dauerhaft zu sichern.</li> <li>• Wie an den anderen Seen auch verschwinden durch die zunehmenden Sukzessionsbewuchs die Blickbeziehungen über den See (v.a. das West- und Ostufer). Damit einhergehend ist ein Attraktivitätsverlust für den See-Rundweg.</li> <li>• Zunehmende Uferabbrüche am Ostufer bedrohen langfristig den östlichen Streckenabschnitt des Rundweges. Der Rundweg als das touristische Rückgrat des Sees darf keinesfalls unterbrochen/beschädigt werden, sonst Verlegung zwingend.</li> <li>• Klare Absage an naturschutzrechtliche Überlegungen für eine Vergrößerung der gesperrten Seefläche. Eine solche Maßnahme hätte einen größeren wassertouristischen Attraktivitätsverlust für den See zur Folge. Dies ist aus touristischer Sicht nicht akzeptabel, zumal in direkter Nachbarschaft mehrere</li> </ul>

	<p>Gewässer ohne touristische Nutzungsperspektive mit idealen Bedingungen als Vogelschutzgebiet liegen (Lohsa 2, Mortkasee, Graureiher See).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schwierige Inwertsetzung des Standorts Merzdorf durch veralteten Sanierungsrahmenplan (geschüttete Fläche).</li> </ul>
Weiterer Entwicklungsbedarf und Potenziale für Infra- und Angebotsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erweiterung Übernachtungskapazitäten auch mit ganzjähriger Auslastung</li> <li>• Ganzjähriges gastronomisches Angebot am See</li> <li>• Ganzjährige wassersportliche Nutzungsmöglichkeiten</li> <li>• Ansiedlung Fahrgastschiff</li> </ul>
Flächenpotenziale für Errichtung bzw. Ansiedlung Tourismus- und Freizeitangebote	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Boxberg/O.L. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fläche zwischen „das OHR“ und Strand. Die Ansiedlung des Ferienresort ist gerade mit Blick auf einen ganzjährigen Erholungstourismus ein touristischer Meilenstein, nicht nur für den Bärwalder See, sondern für das gesamte Lausitzer Seenland.</li> <li>• Fläche direkt westlich vom Ferienresort im Privateigentum. Bisherige Überlegungen des Eigentümers Errichtung Ferienhaussiedlung. Baurecht angestrebt.</li> <li>• Fläche zwischen S131 und „Sternencamp“. Unspezifische Vorstellungen für Siedlung Ferienhäusern, Zweitwohnen/ Eigenheime und touristische Dienstleistungen. Im Eigentum der Gemeinde. Kein Baurecht, da Waldfläche. Erhebliche planungsrechtliche Hürden für eine Bebauung – nur Benennung als Perspektivfläche.</li> </ul> </li> <li>• Klitten: Keine weiteren Flächen für Bebauung, aber östlich anschließend Freiflächen für Freizeitnutzung, wie z.B. Fußballgolf</li> <li>• Uhyst: Hinter dem Strand bebaubare Fläche mit Baurecht auf Grundlage B-Plan. Sinnvoll wäre Nutzung Ferienwohnen/Hotel</li> <li>• Merzdorf: Touristische Inwertsetzung des gesamten Areals für jüngere, sportliche Zielgruppen, für Wohnmobiltourismus, und wasserseitige Erschließung des Standortortes auch für Angler. B-Plan und infrastrukturelle Erschließung notwendig. Voraussetzung Zustimmung Regionalplanung, LMBV und Freistaat.</li> <li>• Gewässer: Ansiedlung weiterer Schwimmender Häuser in Uhyst. Sehr gute Lagegunst/Standortbedingungen durch sehr guten Wind- und Wellenschutz, Andockmöglichkeiten an vorhandene Steganlage sowie Ortsanbindung.</li> </ul>

## 2.1.2 Bernsteinsee

Bernsteinsee	
Gewässersituation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flächengröße 482 ha, Endwasserstand von 109 m NHN erreicht, aktuell 108,8 m (Stand 22. Februar 2023 lt. Geoportal LMBV)</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigentümer Bund/LMBV</li> <li>• Solitärsee mit Spreeverknüpfung, deshalb Vorranggebiet für Hochwasserschutz (Speicherbecken)</li> <li>• See ist zu einem Drittel Vogelschutzgebiet (östlicher Bereich). Wassersport ist dort ausgeschlossen.</li> <li>• Gewässernutzung: Aktuell noch keine wassersportliche Nutzung möglich, da die Fertigstellung und Freigabe der Strände durch die LMBV noch nicht vorliegt.</li> </ul>
Landseitige Entwicklungsräume	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Burghammer Uferbereich mit direkter Ortsanbindung.</li> <li>2. Burg Uferbereich etwa 200 m bis zum Ortsrand</li> </ol>
Eigentumssituation am See	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Standbereich bis zur Kreisstraße im Eigentum der Gemeinde</li> <li>• Fläche für das Ferienhotel wurde vom Investor erworben</li> <li>• Sonstige Flächen LMBV</li> </ul>
Aktuelle Konzept- und Planungsgrundlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• FNP für die Gemeinde Spreetal von 2021</li> <li>• B-Plan für den See- und Uferbereich Burghammer im Entwurf</li> </ul>
Geotechnische Situation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtes Ostufer geschütteter Boden und Sperrbereich bis auf Rundweg</li> </ul>
Landseitige touristische Anlagen und Angebote Ist-Situation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Burghammer: Am See aktuell keine touristischen Angebote. Im Ort drei Privatvermieter, keine Gastronomie.</li> <li>• Burg: Pension „zum See“, Reiterhof „Wüstenfuchs“, keine Gastronomie.</li> </ul>
in Planung bzw. Vorhaben	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Burghammer: konkretes Investitionsprojekt Ferienanlage mit etwa 25 Wohneinheiten durch örtlichen Investor (B-Planvorentwurf SO 1.1 und 1.2), Investor plant Baubeginn 2024. Hinter Strand ist Funktionsgebäude mit WC und Kiosk/Imbiss vorgesehen (SO 2 im B-Planvorentwurf)</li> <li>• Burg: Vorstellung der Gemeinde für Entwicklung eines seenahen Wohnquartiers mit ca. 30 Wohneinheiten. Im FNP als SO 1 „Erholung“ gekennzeichnet, deshalb für einen dortigen B-Plan zunächst Zielabweichungsverfahren notwendig.</li> </ul>
<u>Landseitige</u> Freizeit-, Service- und Verkehrsinfrastruktur  • Ist-Situation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Freizeitwege <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rundweg Spreetaler See 12 km, Strecke verläuft größtenteils auf dem asphaltierten Seerundweg, im westlichen Bereich auf straßenbegleitendem Radweg mit Ausschilderung Niederlausitzer Bergbautour sowie Froschradweg.</li> <li>• Radweganbindung Burgneuendorf und Scheibe-See, aber durch die Sperrflächen auf nicht absehbare Zeit keine Anbindung an den Gewässerverbund.</li> </ul> </li> <li>• Öffentliche WC-Anlagen: aktuell nicht vorhanden</li> <li>• Öffentliche Parkplätze. In Burghammer öffentlicher Parkplatz am See mit geschottertem Untergrund, und Rastplatz, gebührenpflichtig – muss dem Ferienhotel</li> </ul>

	<p>weichen. In Burg kein öffentlicher Parkplatz am See, Zufahrt an den See nur an der LMBV Bekalkungsstation.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rastplätze: Am Parkplatz Burghammer (Ausstattung blaue Infotafel, Bank-Tischkombination, Radbügel, offenes Holzgebäude mit Seenlandkarte) – Verlegung notwendig durch Hotelansiedlung. Weitere Rastsituation von Burghammer aus hinter dem Auslaufwerk Spree.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• in Planung bzw. Vorbereitung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Freizeitwege: am See keine Planungen und kein Bedarf</li> <li>• Öffentliche WC-Anlagen: im Zuge der Strandentwicklung Planung für Servicegebäude mit WC (SO 2 im B-Plan Vorentwurf)</li> <li>• Öffentliche Parkplätze: Burghammer: Parkfläche mit Parkbuchten entlang der Straße ca. 40 Stellplätze. In Burg keine konkreten Planungen und kein Bedarf für See-Parkplatz</li> <li>• Rastplätze: keine konkreten Planungen, aber Bedarf für weitere Rastplätze am Ostufer und Südufer.</li> </ul>
<p><u>Wasserseitige Erschließung</u> Ist-Situation</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aktuell noch keine wasserseitigen Nutzungen möglich. Im Abschlussbetriebsplan sind zwei Strandbereiche ausgewiesen.</li> </ul>
<p>In Planung oder Vorhaben</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strände <ul style="list-style-type: none"> <li>• Burghammer: Öffentlicher Strand mit Servicegebäude (Imbiss und WC). Fläche ca. 5.000 qm. Muss durch die LMBV noch fertiggestellt werden.</li> <li>• Burg: Badestelle für Anwohner im Flächennutzungsplan</li> </ul> </li> <li>• Anleger <ul style="list-style-type: none"> <li>• Burghammer: Kleinere öffentliche Steganlage und Slipanlage als Zugang für Tagesboote im Bereich des jetzigen Parkplatzes. Investition durch Gemeinde.</li> <li>• Burg: keine Planungen, aber einfache wasserseitige Erschließung von Burg für Bootsfahrten aus Burghammer sinnvoll (Distanz nur ca. 1,5 km)</li> </ul> </li> </ul>
<p>Konflikt- und Gefahrenpotenziale und Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch die Sperrung der Radwegeverbindung vom Spreetaler See keine radtouristische Anbindung an Gewässerverbund. Vor dem Hintergrund der hohen Bedeutung des Radtourismus für das Seenland bedeutet dies nicht nur für den Bernsteinsee eine erhebliche Verschlechterung der touristischen Potenziale, sondern auch für das Seenland als Radregion und letztendlich auch für die die radtouristische Erreichbarkeit des Scheibe-Sees/Hoyerswerda.</li> <li>• Die anstehende Sperrung der B 97 über einen geschätzten Zeitraum von zehn Jahren dürfte für Burghammer und Burg zu einer erheblichen Mehrbelastung durch Lärm- und Abgasemissionen führen und damit auch zu einer Beeinträchtigung des Erholungswertes respektive einer Verschlechterung der touristischen Potenziale bis zur Beendigung der Maßnahme.</li> <li>• Rundweg in der Vermarktung des Tourismusverbands als <u>See-Rundweg</u>. Dies kann durch die Sukzession entlang des gesamten Ost- und Südufers nicht mehr eingelöst werden und bedeutet einen Attraktivitätsverlust.</li> </ul>

Entwicklungsbedarf und Potenziale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wasserseitige Potenziale für ruhige Erholung auf dem Wasser. Gute Gewässerbedingungen für Stand-Up-Paddling und muskelbetriebene Boote.</li> <li>• Feststellung der Fertigstellung durch die LMBV nach Fertigstellung der Strände und Übertragung in Landeseigentum.</li> <li>• Neue Radwegeanbindung an den Gewässerverbund über Schwarze Pumpe.</li> <li>• Errichtungsbedarf für jeweils einen Rastplatz Ostufer und Südufer. Verlegung des vorhandenen Rastplatzes Burghammer in den Strandbereich/Kiosk.</li> <li>• Am Südufer in der „Burger Bucht“ Ansiedlungspotenziale für Schwimmende Architektur, da wind- und wellengeschützte Lage und Ortsanbindung.</li> </ul>
Flächenpotenziale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Burghammer Entwicklungsfläche bereits konkret beplant, darüber hinaus keine weiteren Entwicklungsflächen.</li> <li>• Im Uferbereich Burg sehr gute Bedingungen für neues Wohnquartier am Wasser aufgrund Anbindung an Ortslage Burg und Flächengröße.</li> </ul>

### 2.1.3 Blunoer Südsee – Neuwieser See – Sabrodter See

Blunoer Südsee - Neuwieser See - Sabrodter See	
Gewässersituation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Blunoer Südsee: Flächengröße 387 ha, Endwasserstand 104 m NHN, aktuell 100,6 m (Stand 22. Februar 2023)</li> <li>• Sabrodter See: Flächengröße 207 ha, Endwasserstand 104 m NHN, aktuell 100,6 m (Stand 22. Februar 2023)</li> <li>• Neuwieser See: Flächengröße 636 ha, Endwasserstand von 104 m NHN, aktuell 101,5 m (Stand 22. Februar 2023)</li> <li>• Bergener See: Flächengröße 99 ha, Endwasserstand von 104 m NHN, aktuell 103,8 m (Stand 22. Februar 2023) – durch großflächige Rutschung keine durchgängige Verbindung vom Neuwieser See zum Sabrodter See</li> <li>• Schiffbare Verbindungen aktuell nicht befahrbar. Termin für Fertigstellung offen <ul style="list-style-type: none"> <li>• Überleiter 6 Partwitzer See zum Neuwieser See mit Schleusenbauwerk, erd- und wasserbaulich fertiggestellt,</li> <li>• Überleiter 3 a vom Neuwieser See zum Blunoer See, erd- und wasserbaulich fertiggestellt</li> <li>• Überleiter 3 vom Blunoer See zum Sabrodter See, baulich noch nicht realisiert, aber in Planung</li> <li>• Überleiter 1 vom Sabrodter See zum Kanal Spreetaler See mit Schleusenbauwerk, erd- und wasserbaulich fertiggestellt</li> <li>• Überleiter 5 zum Bergener See nicht realisiert.</li> <li>• Überleiter 4 Bergener See teilweise fertiggestellt, aber durch Rutschung größtenteils zerstört.</li> <li>• Überleiter 2 Bergener See zum Sabrodter See, nicht realisiert, in Planung</li> </ul> </li> <li>• Termin für Flutungs- und Sanierungsende: lt. Aussage LMBV nicht vor 2030</li> </ul>



Landseitige Entwicklungsräume	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Blunoer See: Seebereiche Ortslage Klein Partwitz und Ortslage Bluno</li> <li>2. Sabrodter See: Nord-Westufer punktuell vorstellbar</li> <li>3. Neuwieser See: nur am Schleusenkanal, sonst nur Freizeitwege</li> <li>4. Bergener See: nur Freizeitwege</li> </ol>
Eigentums-situation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeinde Elsterheide: am Strand Blunoer Südsee am Nordufer südlich des Landwirtschaftsbetriebes und westlich der Ortslage, am Strand Sabrodter ca. in der Mitte des Ostufers und am Strand Neuwieser See am sog. Restpfeiler am Ostufer genau gegenüber vom Überleiter 6.</li> <li>• Gesamtes Kippengelände und Böschungen: LMBV</li> </ul>
Konzept- und Planungsgrundlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• FNP Gemeinde Elsterheide von 2010</li> <li>• Letzte konzeptionelle Grundlage REK 2015</li> <li>• Im Bearbeitungsprozess B-Plan Nordufer Bluno (Partwitzer Straße)</li> </ul>
Geotechnische Situation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sperrbereiche: Neuwieser See komplett, Blunoer Südsee und Sabrodter See jeweils Südufer (frühere Innenkippe Spreetal)</li> </ul>
Landseitige touristische Anlagen und Angebote	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Blunoer See: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kürzlich fertiggestellt „Südseequartier“, sieben Ferienwohnungen und Café</li> <li>• Gasthof + Pension „Zur Einkehr“</li> </ul> </li> <li>• Sabrodter See, Neuwieser See und Bergener See keine touristischen Angebote</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ist-Situation</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• in Planung bzw. Vorhaben</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Blunoer See, keine konkreten Vorhaben. Idee: Bootsverleih in Klein Partwitz durch Seeanwohner und Schwimmende Häuser in der „Klein Partwitzer Bucht“</li> <li>• Sabrodter See: seit vielen Jahren in der Überlegung Sport- und Golfresort. Konzept liegt vor, ist aufgrund der Rutschungen in den ursprünglich für drei Golfplätze vorgesehenen Bereich Innenkippe ohne Erfolgsaussichten. Das gilt auch für die am Nordufer verfolgte Projektidee eines Baumhauscampes.</li> <li>• Neuwieser See und Bergener See keine gewerblichen touristischen Vorhaben</li> </ul>
<u>Landseitige</u> Freizeit-, Service- und Verkehrsinfrastruktur <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ist-Situation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Freizeitwege: asphaltierter, durchgängiger Radweg Klein Partwitz über Bluno bis zur B 97 Spreetal sowie entlang Südwestufer Neuwieser See vom Schleusenkanal bis kurz nach Einlaufstation Schwarze Elster/Neuwieser See. Keine Weiterführung da Flächen in Privateigentum und keine Zustimmung durch Eigentümer.</li> <li>• Öffentliche WC-Anlagen: öffentlich zugängliches WC integriert im neuen Dorfgemeinschaftshaus und Anlaufpunkt für Seenland-Touristen (Umbau alte Schule). Innenausbau fertig bis Herbst 2023.</li> <li>• Öffentliche Parkplätze: Neuwieser See keine, Blunoer See am Rastplatz Blunoer Damm, Spreetaler Kanal bei Brücke Terra Nova</li> <li>• Rastplätze <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ortszentrum Klein Partwitz</li> <li>• Blunoer Damm mit blauer Infotafel, Schutzhütte,</li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aussichtspunkt Bergener See (Wolf-Beobachtungspunkt) mit zahlreichen Servicemerkmale u.a. blaue Infotafeln</li> <li>• Hütte mit Tisch und Sitzbänken Ostufer Neuwieser See. Erreichbar nur über Aussichtspunkt Bergener See, nicht über Neuwieser See.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• in Planung bzw. Vorbereitung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Freizeitwege <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestandteil Wanderwegeplan Gemeinde, aktuell in Bearbeitung Rundweg Klein Partwitz und Rundweg Bergen/Seidewinkel</li> <li>• Naturerlebnispfad Klein Partwitz durch Naturschutzgroßprojekt</li> </ul> </li> <li>• Öffentliche WC-Anlagen: keine konkreten Planungen</li> <li>• Öffentliche Parkplätze: keine konkreten Planungen</li> <li>• Rastplätze: keine konkreten Planungen</li> <li>• Aussichtsturm/Landmarke: Blunoer Damm/Überleiter Blunoer See: Sabrodter See</li> </ul>
<u>Wasserseitige Erschließung</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ist-Situation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bis auf weiteres keine wasserseitigen Nutzungen möglich, frühestens ab 2030</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• In Planung oder Vorhaben</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schiffsanleger lt. REK 2015 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Am Blunoer Damm Sabrodter See: wichtig für Erschließung Ortslage Bluno und Landmarke</li> <li>• Blunoer Südsee Westufer: wichtig für Erschließung Ortslage Klein Partwitz</li> <li>• Sabrodter See Nordufer: kein Bedarf erkennbar</li> <li>• Neuwieser See am Kanal: Bedarf nur für Aus- und Zustieg Wanderer und Radfahrer, Ostufer in der Ausbuchtung kein Bedarf</li> </ul> </li> <li>• Hafen-Wasserwanderrastplatz. Keine Aussagen im REK 2015. Lt. Rahmenkonzept „Fahrgastanleger“ von 2017: Marina am Spreetaler See und Sabrodter See im Zusammenhang mit Sport- und Golfresort/Erlebniswelt, Wasserwanderrastplätze am Blunoer Südsee in Klein Partwitz und Bluno, am Neuwieser See am Einlaufwerk.</li> <li>• Strände lt. REK 2015 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Badestellen Neuwieser See ehemaliger Restpfeiler und Nähe Einlaufbauwerk</li> <li>• Badestellen Blunoer See westlich von Bluno sowie Uferkante Klein Partwitz</li> <li>• Badestelle Sabrodter See Nordufer</li> </ul> </li> <li>• Schwimmende Architektur: Keine Aussagen im REK, aber im Dorfentwicklungskonzept Klein Partwitz Errichtung Schwimmender Häuser in der „Partwitzer Bucht“. Attraktive und geeignete Standortbedingungen, wegen Ortsnähe, Windschutz und geringes Konfliktpotenzial mit Naturschutz.</li> </ul>
Konflikt- und Gefahrenpotenziale und Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch die massive Verschiebung des Sanierungshorizontes hohes Frustrationspotenzial bei Bürgern und Abschreckung privatwirtschaftlicher Investitionen.</li> <li>• Für die Radregion bedeutende Radwegeverbindungen unterbrochen durch langfristige Sperrung der Innenkippe und Baumaßnahmen B 97</li> </ul>

<p>Entwicklungsbedarf und Potenziale für Infra- und Angebotsstruktur</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auch aus regionaler Vernetzungssicht hoher Bedarf für Radwegeverbindungen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Von Klein Partwitz entlang Südufer Blunoer See/Nordufer Neuwieser See nach Bluno (Rundweg Blunoer See)</li> <li>• Von Bluno entlang Südufer Sabrodter See und Kanal zum Spreetaler See</li> <li>• Vom Ortsteil Bergen nach Bluno</li> <li>• Von Einlaufwerk Schwarze Elster/Neuwieser See Ostufer Neuwieser See nach Bluno mit Abstecher nach Bergen (Rundweg Neuwieser See)</li> </ul> </li> <li>• Aussichtsturm/Landmarke: durch die Verschiebung der Sanierungszeiträume für die Inwertsetzung der touristischen Attraktionspotenziale des gesamten östlichen Seebereichs von zentraler Bedeutung.</li> </ul>
<p>Flächenpotenziale</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Blunodamm für Landmarke, Wohnmobilstellplatz und Gastronomie. Hervorragende Standortqualitäten: keine planungsrechtlichen, zeitlichen und eigentumsrechtlichen Einschränkungen, weiter Ausblick in den gesamten Seenverbund bis hin zum aktiven Tagebau in Welzow, Einblick in die Flächen des Naturschutzgroßprojekts, Radweganbindung - Potenziale als radtouristischer Ausgangspunkt oder Zielpunkt, Ortsanbindung mit Synergien für Ort.</li> <li>• Partwitzer Bucht aufgrund der wind- und wellengeschützten Lage und Ortsnähe ideale Bedingungen für Marina und Schwimmende Häuser. In Anbetracht der zu erwartenden Liegeplatzknappheit unbedingt für eine entsprechende langfristige Nutzungsperspektive vorsehen.</li> <li>• Ort Bluno kleinteilige Übernachtungsangebote in der Ortslage und im Uferbereich in Verlängerung der Partwitzer Straße.</li> <li>• Nordufer Sabrodter See: angesichts der vorherrschenden dichten Bewaldung ist dort die Errichtung von touristischen Ferienanlagen wenig erfolgversprechend.</li> </ul>

## 2.1.4 Dreiweiberner See

Dreiweiberner See	
Gewässersituation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flächengröße 294 ha, Endwasserstand von 118 m NHN. Aktuell 116,6 (Stand 27. Februar 2023)</li> <li>• Solitärsee ohne schiffbare Verbindung zu weiteren Seen mit sehr guter Wasserqualität.</li> <li>• Wasserfläche Vorranggebiet Hochwasserschutz (Speicherbecken), östliche Bereich des Sees Ruhezone für Wasservogelarten und im Zeitraum vom 1. Oktober bis 30 April für Befahrung gesperrt.</li> <li>• Im Eigentum LMBV. Planfeststellung steht analog Scheibe-See noch aus.</li> <li>• Gewässernutzung: Allgemeinverfügung des RP Dresden 2005 zur Zulassung und zur Regelung des Gemeingebrauchs. Vertrag LMBV – Gemeinde Lohsa über die vorzeitige Folgenutzung. Vertragliche Regelung zur Nutzung der Sonderflächen, Nutzung der Wasserfläche auf Basis Allgemeinverfügung aus Vertrag herausgelöst. Aktuell gewässerseitige Nutzungen möglich für kleine Wasserfahrzeugen ohne maschinellen Antrieb mit einer Länge bis 10m, max. 100 Wasserfahrzeugen mit Elektromotoren bis 5 PS, Befahren mit 2 Wasserfahrzeugen mit Verbrennungsmotoren zur Absicherung von Sportveranstaltungen, Befahrung mit einem Luftkissenboot bei Übungen der Freiwilligen Feuerwehr, Befahren mit einem Motorboot ausschließlich zur Absicherung des Trainings von Kindern und Jugendlichen. Fischereibewirtschaftung durch Anglerverband Elbflorenz e. V. auf Grundlage Vertrag mit LMBV.</li> </ul>
Landseitige Entwicklungsräume	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Strandbereich Weißkollm, Entfernung Ortslage ca. 1 km</li> <li>2. Strandbereich Lohsa in unmittelbarer Ortsnähe</li> </ol>
Eigentumssituation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beide Strandbereiche im Eigentum der Gemeinde (Ufer/Gewässerrandstreifen-Eigentümer LMBV). Strandbereich Weißkollm einschließlich Wohnmobilstellplatz ist verpachtet an den Betreiber der Strandbar, der für die Bewirtschaftung des gesamten Bereichs zuständig ist.</li> </ul>
Aktuelle Konzept- und Planungsgrundlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geltender Bebauungsplan für den Dreiweiberner See mit Teilbereichen „Strand Lohsa“ und „Strand Weißkollm“.</li> </ul>
Geotechnische Situation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sanierung vollständig abgeschlossen, aktuell keine Sperrbereiche am See</li> </ul>
Landseitige <u>touristische Anlagen</u> und Angebote	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strandbereich Weißkollm             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wassersportverein mit Vereinshaus (sehr aktiver Kanuverein)</li> <li>• Öffentlicher Stand Länge ca. 260 m, Tiefe ca. 35 m</li> <li>• Beachbar/Grillrestaurant</li> <li>• Wohnmobilstellplatz, aktuell nur 14 Stellplätze.</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ist-Situation</li> </ul>	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strandbereich Lohsa <ul style="list-style-type: none"> <li>• Öffentlicher Strand Länge ca. 290m, Tiefe ca. 80m</li> <li>• Separater Hundestrand</li> <li>• Gaststätte Glaspyramide mit integriertem Spielplatz</li> </ul> </li> <li>• Überregionale Bedeutung Triathlonveranstaltung „KnappenMan“</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• in Planung bzw. Vorhaben</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strandbereich Weißkollm: Überlegung der Gemeinde für eine Erweiterung Wohnmobilstellplatz, Aufwertung Infrastruktur</li> <li>• Ortslage Weißkollm: Sporthotel auf Gelände ehem. Grundschule durch privaten Investor</li> <li>• Strandbereich Lohsa: Auf der Freifläche zwischen dem Netto-Markt und der Pyramide am Südufer des Dreiweiberner Sees soll ab 2023 eine Feriensiedlung mit 9 Ferienhäusern entstehen. Konkrete Planungen durch Investor liegen vor, Genehmigungsverfahren ist abgeschlossen (Eigentümer der Fläche bleibt Gemeinde, Pachtvertrag mit Investor). Konkret in der baulichen Umsetzung Errichtung eines Wohnmobilstellplatzes parallel zum Parkplatz durch selben Investor.</li> </ul>
<u>Landseitige Freizeit-, Service- und Verkehrsinfrastruktur</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ist-Situation</li> </ul>	<p>Freizeitwege</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Asphaltierter Seerundweg 8 km. Anbindung an Scheibe-See (Seenland-Route, Niederlausitzer Bergbautour). Keine direkte Radweganbindung an Bärwalder See.</li> </ul> <p>Parkplätze</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Strand Weißkollm: gebührenpflichtiger befestigter Parkplatz, in Spitzenzeiten zu geringe Kapazitäten, dann Erweiterung auf die anschließende Grünfläche.</li> <li>• Strand Lohsa: gebührenpflichtiger befestigter Parkplatz, andere Seite Zufahrtsweg großer geschotterter Reservebereich. Ladesäule für E-Mobilität</li> <li>• Nordufer kleiner Parkplatz gebührenfrei am Aussichtspunkt (Kein öffentlicher Parkplatz!)</li> </ul> <p>Öffentliche WC</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Am Strand Weißkollm WC-Gebäude - bei hoher Strandauslastung nicht ausreichend, entspricht nicht den heutigen Standards</li> <li>• Am Strand Lohsa: keine öffentliche Toilette, nur WC-Anlage der Gastronomie. Wenn diese geschlossen ist, gibt es am Standort keine Toiletten</li> <li>• Rastplätze: am Aussichtspunkt Nordufer und Westufer (S108)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• in Planung bzw. Vorbereitung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Am Strand Lohsa: Im Zusammenhang mit Ansiedlung Feriensiedlung Errichtung einer öffentlichen Toilette und Erweiterung um 35 Parkplätze durch Investor</li> <li>• Zwei Parkplätze mit Rastsituation an der S 108 mit Seeblick</li> <li>• Lückenschluss Radweg vom Strand Weißkollm entlang der S 108 mit Ortslage Weißkollm</li> </ul>
<u>Wasserseitige Infrastruktur</u>	<p>Strände</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Strand Weißkollm ca. 260 m in der Länge, Tiefe ca. 35m</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ist-Situation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strand Lohsa ca. 290 m in der Länge, Tiefe ca. 80 m, separater Hundestrand</li> <li>• Anleger/Steganlagen <ul style="list-style-type: none"> <li>• Strand Weißkollm Ponton-Schwimmsteganlage für Badebetrieb</li> <li>• Strand Lohsa Ponton-Schwimmsteganlage für Badebetrieb sowie Ponton-Schwimminsel für Badebetrieb</li> <li>• Südostufer: Steg- und Slipanlage (öffentlich) betrieben durch Anglerverein</li> </ul> </li> <li>• Vereinssport: Regattastrecke des Vereins mit Austonnung</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• In Planung oder Vorhaben</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine Planungen, auch kein Bedarf für Erweiterung der wasserseitigen Infrastruktur zu erkennen</li> </ul>
<p>Konflikt- Gefahrenpotenziale und Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planungsunsicherheit bezüglich der künftigen Gewässernutzung</li> <li>• Unzureichende Toilettenversorgung an beiden touristischen Standorten</li> <li>• Notwendige Infrastrukturerweiterungen an beiden Standorten</li> <li>• Radwegeverbindung zum Bärwalder See</li> </ul>
<p>Entwicklungsbedarf und Potenziale für Infra- und Angebotsstruktur</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erweiterung WC-Angebot am Standort Strand Weißkollm, Errichtung öffentlicher Toiletten am Strand Lohsa</li> <li>• Erweiterung des Wohnmobilstellplatzes. Dieser besitzt exzellente Standortqualitäten und ist ein echtes Aushängeschild für das Lausitzer Seenland. Angesichts des erwartbaren anhaltenden Booms beim Wohnmobiltourismus und des aktuell nicht nachfragegerechten Stellplatzkapazitäten im Seenland ist eine Erweiterung auch aus regionaler Sicht wünschenswert, zumal es im gesamten Seenland kaum einen Platz mit ähnlichem Attraktionspotenzialen gibt.</li> <li>• Die konkreten Pläne für eine neue Ferienansiedlung in Lohsa sind aus regional-touristischer Perspektive vollkommen zu unterstützen. Diese wird nicht nur den See als Urlaubsziel stärken, sondern auch den östlichen Verbandsbereich.</li> <li>• Durch seine geringere Größe und dem geringen Bootsverkehr sehr hohe Attraktionspotenziale für das wassersportlich weiter boomende Segment Stand-Up-Paddling. SUP passt auch gut zum sportlichen Charakter des Sees.</li> <li>• Touristische Potenziale durch Kanu-Leistungssport (Kanusportanlage ist die modernste in ganz Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen) und durch den KnappenMan.</li> </ul>
<p>Flächenpotenziale</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wohnmobilerweiterungsfläche Weißkollm östlich anschließend. Fläche befindet sich im Privateigentum. Ob Zustimmung durch Eigentümer noch offen.</li> <li>• Lohsa Strand: Fläche zwischen Nettomarkt und Gaststätte Pyramide. Inwertsetzung durch Ferienhäuser und Wohnmobilstellplatz.</li> </ul>

## 2.1.5 Erikasee

Erikasee	
Gewässersituation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flächengröße 145 ha. Oberer Endwasserstand 108 m, aktuell 107,3 m (LMBV Geoportal Messung vom 14. Februar)</li> <li>• Solitärsee ohne schiffbare Verbindung zu weiteren Seen mit ungewöhnlicher Gewässerstruktur</li> <li>• Eigentümer LMBV/Bund</li> <li>• Aufgrund geotechnischer Sperrung bis auf weitere keine Gewässernutzung möglich. Sanierungshorizont nicht vor 2040.</li> </ul>
Landseitige Entwicklungsräume	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Am See gibt es aus naturschutzrechtlichen Gründen auch in langfristiger Perspektive nach Sanierungsbeendigung keine Entwicklungsflächen für größere Eingriffe (Ansiedlung Hotel oder Gastronomie).</li> <li>• Entwicklungsraum für die Ansiedlung touristischer Angebote ist der Stadtpark, der sich südlich des Erikasees anschließt.</li> </ul>
Eigentumssituation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• See und dazugehörigen Kippenflächen im Eigentum LMBV</li> <li>• Stadtpark zum Großteil im Eigentum der Stadt Lauta</li> </ul>
Aktuelle Konzept- und Planungsgrundlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Masterplan Erikasee und Kortitzmühle See von 2020</li> <li>• Machbarkeitsuntersuchung für die touristische Inwertsetzung des Erikasees in Verbindung mit der Stadt Lauta, 2023</li> </ul>
Geotechnische Situation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamter See und mit allen Uferbereichen und der nördlich anschließende Bereich bis zum Ort Tätzschwitz bis auf weiteres geotechnischer Sperrbereich. Südufer gewachsener Boden. Umfangreiche Grundsanieung erforderlich. Abschluss voraussichtlich nicht vor 2040.</li> </ul>
Landseitige touristische Anlagen Ist-Situation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Im gesamten Bereich einschließlich Stadtpark keine touristischen Angebote.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• in Planung bzw. Vorhaben</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zielvorstellungen: Im Stadtpark Ansiedlung gewerbliche Freizeitattraktion (Adventure-Golf, Barfußpark) und Gastronomie.</li> </ul>
<u>Landseitige</u> Freizeit-, Service- und Verkehrsinfrastruktur <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ist-Situation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sandgeschlämmter Wirtschaftsweg der LMBV entlang Südufer von Lauta Dorf über Lauta Nord bis Laubusch – auf Teilabschnitten für Radfahrer schwer befahrbar. Keine Sichtbeziehungen zum See aufgrund dichten Uferbewuchs.</li> <li>• Am See keine Parkmöglichkeit. Am Stadt Parkplatz ohne Servicemerkmale.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• in Planung bzw. Vorbereitung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zielvorstellung bis 2024: Ertüchtigung/Qualifizierung des Wirtschaftswegs für Radfahrer mit Blickachsen auf den See sowie Schaffung einer attraktiven Raststation am See mit Naturerlebnispunkt.</li> <li>• Qualifizierung des Parkplatzes Stadtpark als Hauptempfangsraum einer touristischen Achse Erikasee – Stadtpark – Gartenstadt.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Langfristig nach vollendeter Sanierung Ausbau/Qualifizierung Freizeitwege: See-Rundweg für Wanderer, Radweg von Lauta Nord nach Tätzschwitz mit Radbrückenverbindung über Südgraben.</li> </ul>
<u>Wasserseitige Erschließung</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ist-Situation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ehemaliger Strand am Südufer im östlichen Seebereich gesperrt.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>In Planung oder Vorhaben</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zielvorstellungen in langfristiger Perspektive nach Sanierungsende: Strand für Bürger Lauta (nur lokale Bedeutung, keine touristische Ausstrahlung, ohne größere Servicemerkmale).</li> </ul>
Konflikt- Gefahrenpotenziale und Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aktuell ist die Kernstadt Lauta nicht an das regionale Radwegenetz angeschlossen (nur Ortsteil Laubusch). Damit gibt es auch keine regionale Radwegeverbindung von Hoyerswerda über Lauta zum Senftenberger See (Südufer). Die Ertüchtigung des Wirtschaftswegs für Radfahrer hat unter radtouristischen Gesichtspunkten deshalb nicht nur für Lauta, sondern auch die Radregion Lausitzer Seenland eine hohe Bedeutung. Die von der LMBV für 2024 in Aussicht gestellte Qualifizierung des Wirtschaftsweges ist hierfür unverzichtbar und darf nicht in Frage gestellt werden. Dies gilt umso mehr angesichts der Nachteile für Stadt und Region durch die massive Verschiebung der Sanierungshorizonte.</li> </ul>
Entwicklungsbedarf und Potenziale	<ul style="list-style-type: none"> <li>Das Hauptaugenmerk für den Erikasee liegt auf dem Naturschutz. Eine intensive touristische Nutzung des Sees und seiner Gewässerränder ist daher auszuschließen. Die touristischen Potenziale des Sees liegen daher ausschließlich in naturverbundenen Aktivitäten in Verbindung eines erlebbaren Landschaftserlebnisses. Nur mit einem klaren Profil als „der ruhige Natursee im Herzen des Lausitzer Seenlands“ kann Lauta mit dem Erikasee touristisch im „Wettbewerb“ mit den nahen touristischen Hauptgewässern Senftenberger See und Geierswalder See des Seenverbunds punkten.</li> <li>Die langfristigen Nutzungspotenziale auf dem Gewässer sind durch die Naturschutzprioritäten und den ruhigen Charakter des Sees begrenzt. Motorisierter Bootsverkehr einschließlich Elektroboote ist auch angesichts der geringen Gewässergröße und schmalen Gewässerstruktur nicht mit den Zielen für den See vereinbar. Aufgrund der hierfür attraktiven Gewässerstruktur in Verbindung mit dem ruhigen Naturerlebnis ist aber ein naturverträgliches Paddeln vorstellbar.</li> <li>Kurzfristig ist der touristische Fokus auf die radtouristische Qualifizierung des Wirtschaftswegs in Verbindung mit der touristischen Inwertsetzung des Stadtparks und der Gartenstadt zu legen (Aufbau einer touristischen Achse Erikasee – Stadtpark – Gartenstadt).</li> </ul>
Flächenpotenziale	<ul style="list-style-type: none"> <li>Am See direkt keine Flächenpotenziale. Entwicklungsflächen für die Ansiedlung touristischen Gewerbes im Stadtpark.</li> </ul>



## 2.1.6 Geierswalder See

Geierswalder See	
Gewässersituation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flächengröße 653 ha, Endwasserstand von 100,20 m erreicht</li> <li>• Schiffbarkeit für den sächsischen Teil des Sees gegeben auf Grundlage FdF (Feststellung der Fertigstellung). Für den Brandenburger Bereich des Sees aktuell keine Genehmigung für die Befahrung.</li> <li>• Schiffbare Verbindungen bereits nutzbar: Koschener Kanal zum Senftenberger See (Überleiter 12), Barbara-Kanal zum Partwitzer See (Überleiter 9)</li> <li>• Schiffbare Verbindung noch <u>nicht</u> nutzbar: Sornoer Kanal zum Sedlitzer See (Überleiter 10), erd- und wasserbaulich fertig gestellt. Voraussichtlich befahrbar ab 2026.</li> <li>• Termin für Entlassung aus Bergrecht noch nicht absehbar.</li> </ul>
Landseitige Entwicklungsräume	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Koschendamms gesamter Bereich westlich Seestraße zwischen Barbarakanal und Strand am Schiffsanleger</li> <li>2. Bereich Seepromenade/Marktplatz (lt. B-Plan Servicegelände am Geierswalder See) zwischen Strand und Schwimmenden Häusern</li> <li>3. Südböschung zwischen Leuchtturmhotel und ehemaliger Station 6</li> </ol>
Eigentumssituation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Westlich des Radweges liegende Teile des Koschendamms bis Gewässerrandstreifen im Eigentum Zweckverband, ausgenommen sog. Aktivzone (vgl. B-Plan Koschendamms SO 2), die sich im Eigentum der Gemeinde befindet.</li> <li>• Seepromenade/Marktplatz: Größtenteils im Eigentum Gemeinde. Im privaten Eigentum nur der Bereich B-Plan SO 5 Wassersport (Surfstation, Strandbar)</li> <li>• Südböschung: Teilweise Im Eigentum ZV oder in der Nutzungsverfügung (Vertrag mit LMBV) der Bereich Wassersport an der Slipanlage mit Trailerparkplatz, Landliegeplatz für Boote, Multifunktionsgebäude, Campingplatz und Betonschwimmsteganlage. Im Privateigentum kleiner Bereich des neuen Campingplatzes oben, die ehem. Station 6 und die unbebaute Fläche SO1 östlich der Straße. Gelände Wassersportverein im Eigentum WSV ebenso die drei bzw. demnächst vier Steganlagen. Sämtliche weiteren Flächen im Eigentum der Gemeinde und aktuell in der Verpachtung mit späterem Kaufwunsch durch die Pächter.</li> </ul>
Aktuelle Konzept- und Planungsgrundlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Koschendamms: Konzeptionelle Grundlage Masterplan Koschendamms aus dem Jahr 2018, B-Plan im Vorentwurf für Teilbereich 1 (Ferienanlage 10 ha), Ferienhäuser ZV LSS, Parkplatz + Serviceachse + Strand Gemeinde Elsterheide (notwendig für die weitere Bearbeitung zwei getrennte B-Pläne für Strandbereich und touristische Entwicklungsfläche).</li> <li>• Bereich Seepromenade/Marktplatz: rechtskräftig B-Pläne/Servicegelände und Wohnhafen Skado</li> <li>• Südböschung B-Plan 3. Änderung, Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange abgeschlossen, Lärmgutachten aktuell in der Bearbeitung.</li> </ul>

<p>Geotechnische Situation</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geschüttete Böden/Kippengelände gesamter Koschendam bis Schiffsanleger sowie Nordufer. Grundsanierung auf Koschendam bis auf nordöstlichen Teil abgeschlossen. Böschungsendgestaltung Ostufer Hauptstrand in 2023. Zeitpunkt für die anstehenden Sanierungsarbeiten Südböschung Abschnitt III und den Sperrbereich zwischen Station 6 und Einmündung zum Koschener Kanal ungewiss. Zunächst muss die Verfahrensweise (Berg- oder Wasserrecht) geklärt werden.</li> <li>• Im Brandenburger Bereich gesamtes Ufer geschütteter Boden und aktuell gesperrt (frühere Innenkippe Koschen), nach aktuellem Stand vorgesehen für 2024/25</li> </ul>
<p>Landseitige touristische Angebotsstruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ist-Situation</li> </ul>	<p>Bereich Seepromenade/Marktplatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Randstreifen Strandbar mit Imbiss und Surfverleih. Umwandlung in feste Gebäudestruktur spätestens bis 2026.</li> <li>• Servicegebäude mit Sanitäreanlage und Rettungswache, Betreuung Sanitärbereich Gemeinde, Obergeschoss Ortsgruppe Hoyerswerda Wasserwacht des DRK</li> <li>• Seecamping mit Kiosk/Imbiss (Holzbude) - temporäre Nutzung voraussichtlich bis 2024.</li> <li>• Ferien- und Freizeitpark Geierswalder See. Voraussichtlich ab 2025 neue Flächenstruktur auf Grundlage B-Plan SO 3</li> <li>• Lausitzer Seenland Resort (Schwimmende Häuser und Strandhäuser)</li> </ul> <p>Südböschung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Leuchtturmhotel mit Restaurant und Bar</li> <li>• Grill &amp; Chill mit SUP-Verleih und Freizeitbooten (sog. Donuts)</li> <li>• Wassersportverein mit festem Vereinshaus und Wohnwagen-Stellplätze für Vereinsmitglieder</li> <li>• Wassersportzentrum mit Rezeption für Marina-Camping und WWRP</li> <li>• Wake &amp; More SUP Verleih, Wasserskischule und Imbiss (Standort mit Funktionen bleibt dort erhalten, neues Gebäude)</li> <li>• Motorbootverleih Geierswalder See/Lausitz - Wohnwagensiedlung muss dort zurückgebaut werden</li> <li>• Campingplatz „Geierswalder See“ neu errichtet – keine Flächenerweiterung</li> <li>• Strandbar Seabreeze auf Gelände „Vertriebenenverein“ (Förderverein für das Segelschulschiff Seabreeze), unklar ob Strandbar dort dauerhaft verbleibt.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• in Planung bzw. Vorhaben</li> </ul>	<p>Koschendam kurz- bis mittelfristig Ferienanlage Bereich 1 und 2 mit 19 ha, Entwicklungsbereich 3 erst in längerfristiger Perspektive</p> <p>Bereich Seepromenade/Marktplatz</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Projekt „Marktplatz“ mit Ferienwohnungen, Gastronomie, EH (B-Plan SO1) und Wochenendhäusern (B-Plan SO 2)</li> <li>• Neustrukturierung Ferien- und Freizeitpark Geierswalde, Camping und Mobilheime (B-Plan SO 3 und SO 4)</li> </ul>

	<p>Südböschung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Am Böschungshang (B-Plan SO 2), Bootsverleihstation mit Gastronomie, daneben Fläche vom Betreiber Campingplatz und Wake and More mit Planungen für Ferienhäuser.</li> <li>• Zwischen beiden Zufahrten drei private Pächter. Keine konkreten Planungen/Konzepte bekannt, sondern nur Ideen für Fischgaststätte, Bootsfahrschule, Ferienwohnungen.</li> <li>• Weiterer Ausbau Campingplatz am Geierswalder See (Seecamp Geierswalde)</li> <li>• Fläche Seabreeze: Projekt Info-Dokumentationszentrum Vertreibungsgeschichte – genaue Planungen zur Ausgestaltung nicht bekannt.</li> <li>• Fläche B-Plan SO 3 Funktionsgebäude Wassersport, im Eigentum Wassersportverein, aktuell Schotterparkplatz. Keine konkreten Vorstellungen bekannt, Reservefläche für Regatten usw. (Wohnmobile, Zelte Regattateilnehmer)</li> <li>• Noch unbebaute Fläche B-Plan SO 4 Camping westlich anschließend am bestehenden Campingplatz: geplant Privatinvestition Anglercamp mit Ferienhäusern, Privatperson will Fläche kaufen.</li> <li>• Ehem. Station 6 (nicht Bestandteil B-Plan), im Eigentum einer Firma, bislang keine konkreten Pläne bekannt, evtl. Erholungs- Schulungsheim für Mitarbeiter</li> <li>• SO 1 Fremdenverkehr und Versorgung östlich Straße im Privateigentum, Interesse für Errichtung Beherbergungsangebot.</li> </ul>
<p><u>Landseitige Freizeit-, Service- und Verkehrsinfrastruktur</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ist-Situation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Freizeitwege <ul style="list-style-type: none"> <li>• Asphaltierter, durchgängiger Radweg zwischen Koschener Schleuse oberhalb Böschung bis Koschendam/Barbarakanal</li> <li>• Südböschung Ufer asphaltierter Weg vom Wendehammer bis Marina-Camping (Promenade mit Laternenbeleuchtung aktuell im entstehen). Ab Marina-Camping Uferweg auf sandigem Boden bis Sperrbereich begehbar.</li> <li>• Zwischen Leuchtturmhotel und LS-Resort gepflegter, geschotterter Uferweg im Eigentum Gemeinde. Im Anschluss zum Strand unbefestigter Sandweg</li> <li>• Ab Fahrgastanleger asphaltierte Zufahrt. Ufer Koschendam unbefestigter Sandweg.</li> <li>• Zwischen Lausitz Resort/Wohnhafen Skado und Leuchtturmhotel schöner überdachter Rastplatz mit Infotafel LMBV zum Sanierungsgebiet (Eigentum und Betreuung Gemeinde)</li> </ul> </li> <li>• Öffentliche WC-Anlagen: im neuem Servicegebäude Ostufer und Container am aktuellen Strand (temporäre Nutzung, Rückbau erforderlich)</li> <li>• Öffentliche Parkplätze Bereich Südböschung <ul style="list-style-type: none"> <li>• Südböschung neu entlang der Straße zum Wassersportzentrum ca. 40 Stellplätze, Bewirtschaftung Gemeinde</li> <li>• Trailerparkplatz asphaltiert, Betreuung durch ZV LSS</li> <li>• Parkplatz darüber geschottert neben Hotel, künftig kein öffentlicher Parkplatz</li> <li>• Großer unbefestigter, bewirtschafteter Parkplatz Eingangsbereich. Wird neue Zufahrt zur Südböschung und Buswendepplatz</li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Öffentlicher Parkplatz Seepromenade/Marktplatz. Große ungestaltete Wiese, Gebühren an allen Tagen von 8. bis 20.00 Uhr. B-Plan sieht Verlegung parallel zur Seestraße vor.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• in Planung bzw. Vorbereitung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Südböschung: In Planung neuer öffentlicher Parkplatz in SO 1 mit 69 Stellplätzen, 2 Busparkplätzen, öffentlichem WC, E-Ladestation sowie W-Lan.</li> <li>• Seepromenade/Marktplatz: Tiefgarage unterhalb des geplanten Marktplatzes mit Zufahrt über Schwarzer Weg (Projekt Investoren). Verlegung bisherige Parkwiese parallel zur Seestraße (Projekt Gemeinde)</li> <li>• Koschendam Aktivbereich 1: Fläche im B-Planentwurf ausgewiesen, Bewirtschaftung durch Gemeinde vorgesehen, noch keine konkreteren Vorstellungen. Von dort Fußweg zum Strand ggf. mit öffentlichen Toiletten (ganz wichtig, da WC im Servicegebäude nicht für gesamten Hauptstrand ausreichend).</li> </ul>
<p><u>Wasserseitige</u> Erschließung und Nutzungen: Anlegesituationen, Badestellen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ist-Situation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auf dem Wasser <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abgetonter Kitesurfbereich am Koschendam, Strand noch ungestaltet (künftiger Hauptstrand)</li> <li>• Wasserski: zwei abgetonte Gewässerbereiche (Flächen auch nutzbar für Dritte/Allgemeinheit)</li> <li>• Seepromenade/Marktplatz: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Offizieller Fahrgastschiffanleger (mit Quersteg ohne Funktion, abgesperrt)</li> <li>• Aktueller Strandbereich (bleibt als lokaler Strand erhalten)</li> <li>• Sportbootliegeplätze (ca. 10) im Innenbereich Schwimmende Häuser</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>• Südböschung <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kleiner Steg von Grill und Chill für max. acht Boote/Donuts, ZV LSS hat hierfür einen Nutzungsvertrag mit der LMBV und verpachtet unter an G &amp; C</li> <li>• Offizielle öffentlich Bootseinlassstelle/Slipanlage (Nutzung nur mit Genehmigung Hafenmeister), Wendehammer öffentlich nutzbar</li> <li>• Marina Geierswalde mit 90 Liegeplätzen, davon 36 Verein und 54 am WWRP des Zweckverbandes verteilt derzeit auf 34 Dauerliegeplätze und 20 Gastliegeplätze. Landseitig Multifunktionsgebäude im Eigentum des ZV LSS, OG verpachtet an Wasserschutzpolizei, UG-Sanitarräume für Marina-Camping und Marina-Nutzer an sich sowie Büro Hafenmeister und Betreiber Campingbereich. Landliegeplätze für Boote auf Trailer: 12 Einheiten vermietbar über ZV LSS</li> <li>• Kleinere Slipanlage neben Erschließungssteg WWRP, hauptsächliche Nutzung durch Verein für Übungsbetrieb und bei Regatten (auch für Kanuten nutzbar)</li> <li>• Abschnitt zwischen Marina-Camping und Wake &amp; More einzelner Privatsteg für zwei kleinere Boote (privater Eigentümer)</li> <li>• Wake &amp; More kleiner Anlegesteg</li> <li>• Steganlage vom Motorbootverleih max. zehn Boote</li> <li>• Im Anschluss zwei Mooringbojen der Interessengemeinschaft „Bootssteg Geierswalde“ GbR</li> </ul> </li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• In Planung oder Vorhaben</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hauptstrand künftig im südlichen Bereich Koschendam auf einer ungefähren Länge von 1,3 km</li> <li>• Errichtung Kran an der Slipanlage Wendehammer der Gemeinde Elsterheide voraussichtlich bis März 2023. Zweckverband errichtet an Slipanlage im Rahmen der gleichen Maßnahme einen Beladungssteg.</li> <li>• An der Südböschung drei private Steganlagen</li> <li>• Sächsischer Fischereiverband Elbflorenz</li> <li>• Interessengemeinschaft "Bootssteg Geierswalde GbR" plant drei Steganlagen</li> <li>• Schwimmsteganlage durch Investor Anglercamp</li> </ul>
<p>Konflikt- und Gefahrenpotenziale und Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Teilweise negative Wahrnehmung der Tourismusedwicklung am See durch starken Besucherverkehr</li> <li>• Koschendam: Aktivzone 2 (oder 3) erschwert oder ggf. verhindert schlimmstenfalls die Ansiedlung eines Resorts (Ferienanlage mit zentralem Freizeit- und Versorgungsbereich, ggf. auch Hotel) durch Zerstückelung der Fläche (Resort benötigt eine räumlich und funktional zusammenhängende Flächeneinheit).</li> <li>• Koschendam: Anspruch durch Regionalplanung an Ersatzaufforstung im Verbandsgebiet des Regionalen Planungsverbandes erschwert bzw. ggf. verhindert schlimmstenfalls die vorgesehene touristische Inwertsetzung bzw. Ansiedlung von Feriengroßanlagen.</li> <li>• Übernutzung/Gefährdungspotenziale auf Radweg v.a. Bereich zwischen Südböschung (Leuchtturmhotel) und Koschener Kanal sowie Koschendam. Handlungsbedarf für die stark frequentierten Abschnitte: Trennung Radverkehr auf asphaltierten Weg und Fußgängerverkehr Uferweg wie aktuell bereits zwischen Leuchtturmhotel und Schwimmende Häuser.</li> <li>• Gefahr Übernutzung Slip- und Kranbereich Südböschung, unerlässlich Regulierungsbedarf: nur mit Voranmeldung zu bestimmten Zeitfenstern, Schranke nach oben an Einfahrtverlegen. Unzureichende Abstellfläche für Bootstrailer - weitere Fläche notwendig (ideal wäre die aktuell als Parkplatz genutzte Fläche).</li> <li>• Südböschung: Fehlende Badestelle führt dort zu ungeordneten Badebetrieb mit Gefährdungspotenzial Schwimmer und Bootsverkehr und Vermüllung der Ufer. Angesichts der neu entstehenden Urlaubsanlagen in diesem Bereich dürfte der Nutzungsdruck und damit das Konfliktpotenziale deutlich zunehmen.</li> <li>• Unzureichende Liegeplatzkapazitäten am See für Dauer- und Gastlieger, insbesondere wenn ab 2026 der Seenverbund zwischen Großräschener See und Geierswalder See befahrbar sein und sich in Folge der Wasserwandertourismus entwickeln wird. Schon jetzt ist absehbar, dass die Gastliege- bzw. Kurzzeitliegeplätze im WWRP für die zu erwartende Nachfrage nicht ausreichen werden, mit der Folge eines drohenden Imageverlust für den See und das gesamte Revier und den Verlust von Umsätzen durch die Bootstouristen für Gastronomie usw.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie auch am Partwitzer See besteht durch den zunehmenden Sukzessionsbewuchs die Gefahr, dass ohne aktives Gegensteuern weitere Blickbeziehungen über den See verschwinden.</li> </ul>
<p>Entwicklungsbedarf und Potenziale für Infra- und Angebotsstruktur</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deutliche Ausweitung Liegeplatzkapazitäten v.a. für Gastlieger unter Berücksichtigung geeigneter Kurzzeitliegeplätze für Bungalowboote/Hausboote. Erweiterung der Marina in westlicher Richtung unter Berücksichtigung Vereinsinteressen für das Slippen kleinerer Boote an vorhandener Rampe. Die Erweiterung ist perspektivisch unverzichtbar und darf keinesfalls durch die Errichtung privater Steganlagen verhindert werden.</li> <li>• Nördliche Verlegung Kitesurfbereich außerhalb des Strandbereichs, sonst Konflikt- und Gefährdungsrisiken Kitesurfer und Schwimmer (ggf. Konflikt mit privatem Investor Ferienanlage, wenn dieser die Errichtung von Steganlagen wünscht).</li> <li>• Schaffung einer Bademöglichkeit an der Südböschung, da sonst unkontrolliertes Baden/Schwimmen durch die vielen Urlauber in diesem Bereich. Um Konflikte mit Bootsverkehr aus bzw. zu den Steganlagen zu vermeiden, nur im nordwestlichen B-Planbereich vorstellbar.</li> <li>• Für den Badebereich an dem neu entstehenden Hauptstrand am Koschendammbedarf es einer wasserrechtlichen Genehmigung.</li> <li>• Gesamtbefahrung des Sees einschließlich Brandenburger Bereich. Regelungsbedarf für eine länderübergreifend einheitliche Befahrung und ein tragfähiges Bewirtschaftungskonzept für den See in Verbindung mit den anderen Seen des Gewässerverbunds.</li> </ul>
<p>Flächenpotenziale noch ohne konkrete aktuelle Planungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Touristische Inwertsetzung der unbefestigten Ufersandwege als Wanderwege von Schleuse Koschen bis Barbara-Kanal.</li> <li>• Koschendammbereich: Nördlicher Bereich (im Masterplan 3) bis zum Barbara Kanal für (exklusive) Ferienanlage, ggf. mit gesundheitstouristischer Ausrichtung. Mittlerer und südlicher Bereich konkretere Ansiedlungsvorstellungen.</li> <li>• Seepromenade/Marktplatz: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeindefläche SO 7 im B-Plan für Campingplatz. Bislang keine konkreten Planungen. Absolute Premiumfläche durch direkte Strandanbindung. Beste Standortqualitäten für die Ansiedlung eines Strandhotels, dafür aber B-Plan Änderung notwendig. Für Campingplatz ist kein Bedarf zu erkennen und ein Wohnmobilstellplatz auf Dauer ist keine adäquate Inwertsetzung der Standortpotenziale. Es gibt keine Notwendigkeit für zeitnahe Entwicklung des Standorts. Entwicklungsziel mittel- bis langfristig Strandhotel, in kurz- bis mittelfristiger Perspektive temporäre Nutzung für Wohnmobile vorstellbar.</li> <li>• Erweiterung Schiffsanlegestelle (Bootstraverse der Gemeinde Elsterheide) für Sportboote als WWRP für Kurzzeitlieger. Da Hauptstrand künftig am Koschendammbereich, kein Konflikt mit Schwimmern bei klarer Austonnung.</li> </ul> </li> <li>• Südböschung <ul style="list-style-type: none"> <li>• Private Fläche SO 1 für Beherbergungsbetrieb. Kein dringlicher Entwicklungsbedarf.</li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fläche SO 2 zwischen Wassersportzentrum und Wake &amp; More. Die Vorhaben der drei privaten Pächter sind aktuell sehr intransparent, wenig konkret und bedeuten keine den hohen Attraktionspotenzialen entsprechende Inwertsetzung dieser Premiumfläche. Die Fläche ist zu wertvoll für eine private Erholungsnutzung, die dort auf jeden Fall zu verhindern ist. Es sollte unbedingt eine adäquate wirtschaftliche Inwertsetzung angestrebt werden. Aus touristischer Sicht sinnvoll wäre die Integration der Fläche in den Marina Campingbereich, da sich damit zum einen die Chancen für deren wirtschaftliche Betreibung deutlich verbessern würden und zum anderen die Marina und die gesamte Südböschung an touristischer Attraktivität gewinnt</li> <li>• Auf der Gewässerfläche westlich der Marina größere Erweiterung Liegeplatzkapazitäten als Bestandteil der Marina berücksichtigen.</li> </ul>
--	---

## 2.1.7 Knappensee

Knappensee	
Gewässersituation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flächengröße ca. 290 ha. Keine Angaben zum Wasserstand.</li> <li>• Solitärsee ohne schiffbare Verbindung zu weiteren Seen</li> <li>• Eigentum Freistaat Sachsen</li> <li>• Durch bergtechnische Sanierungsmaßnahme keine Seenutzung möglich. Die frühere wasserrechtlich Regelung ist obsolet.</li> <li>• Zeitpunkt für die Seenutzung / Seefreigabe lt. Aussage Sächsisches Oberbergamt ab 2027</li> </ul>
Landseitige Entwicklungsräume	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Südostufer Koblenz (Gemarkung Gemeinde Lohsa)</li> <li>2. Südufer Groß Särchen (Gemarkung Gemeinde Lohsa)</li> <li>3. Nordufer Maukendorf (Gemarkung Stadt Wittichenau)</li> </ol>
Eigentumssituation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sehr heterogene Eigentümersituation: Bund, BVVG, Freistaat, Gemeinde Lohsa, Stadt Hoyerswerda, Stadt Wittichenau, Vereine mit Teileigentum, Privat</li> </ul>
Aktuelle Konzept- und Planungsgrundlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Masterplan Knappensee 2.0 von Mai 2018. Trotz nachfolgender Rutschung ist dieser weiterhin für die Anrainer die informelle Grundlage für die künftig angestrebte Entwicklung und Wiederbelebung des Tourismus am See.</li> </ul>
Geotechnische Situation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamter See bis auf weiteres geotechnischer Sperrbereich durch bergtechnische Sicherungsmaßnahmen und der Rutschung. Die (teilweise) Seefreigabe soll laut Sächsischem Oberbergamt Ende 2027 erfolgen. Die bereits fertiggestellten Uferbereiche sind uferseitig (nicht wasserseitig) schon freigegeben oder stehen kurz vor der Freigabe. Die Fertigstellung der Sanierung (Rutschungskessel) ist bis ca. 2030 geplant.</li> </ul>

Landseitige touristische Anlagen und Angebote - IST	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch die bergtechnische Sanierung vollständiger Rückbau der bisherigen vorhandenen baulichen Anlagen /Infrastrukturen und Angebote im Uferbereich.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• in Planung bzw. Vorhaben</li> </ul>	<p>Zielvorstellungen Masterplan</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Groß Särchen: Bungalowsiedlung/FH, Pensionsangebot, Gastronomie</li> <li>• Koblenz: naturnahes Camping, Wohnmobile und Gastronomie</li> <li>• Maukendorf: Wochenendhaussiedlung Nordstrand</li> <li>• Knappenhüttensiedlung: baurechtliche Legitimierung notwendig zur Regelung der Nutzung Bauleitplanung für die touristische Nutzung in Bearbeitung</li> </ul>
<p><u>Landseitige</u> Freizeit-, Service- und Verkehrsinfrastruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ist-Situation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch die bergtechnische Sanierung vollständiger Rückbau der bisherigen Infrastruktur und baulicher Anlagen</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• in Planung bzw. Vorbereitung</li> </ul>	<p>Zielvorstellungen Masterplan</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fünf Besucherparkplätze zur See-Erschließung: zwei in Groß Särchen, jeweils ein Parkplatz in Koblenz, Knappenhütte und Maukendorf</li> <li>• Vollständig asphaltierter Rundweg in einer Breite von 3,50 m, Qualifizierung des Verbindungswegs zur Energiefabrik. Fertigstellung Streckenabschnitt Westufer mit Asphaltierung in 2024</li> </ul>
<p><u>Wasserseitige</u> Erschließung IST</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch die bergtechnische Sanierung vollständiger Rückbau der früheren Anlagen (Stege, Strandzugänge, etc.)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• In Planung oder Vorhaben</li> </ul>	<p>Zielvorstellungen Masterplan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Strände: drei offiziell ausgewiesene Badestrände verteilt auf die drei Orte</li> <li>• Anleger: eine Steganlage und zentrale Slipanlage in Groß Särchen in Verbindung mit Vereinszentrum (einziger Zugangsort für nicht motorisierte Boote) sowie Wasserwanderrastplatz unterhalb der Knappenhüttensiedlung zur Anbindung an die Energiefabrik Knappensee</li> </ul>
Konflikt- Gefahrenpotenziale und Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Große Planungsunsicherheiten durch die noch lange andauernden Sanierungsprozess mit noch unklarem Zeitpunkt der Beendigung</li> <li>• Gewässernutzung/Wasserrecht muss komplett neu verhandelt werden</li> </ul>
Entwicklungsbedarf und Potenziale für Infra- und Angebotsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklungsflächen definiert im Masterplan, Camping nur in Koblenz.</li> <li>• Von zentraler Bedeutung ist die Wiederherstellung des Rundweges und der Anbindung an die Energiefabrik. Wünschenswert frühzeitige Nutzbarkeit des voraussichtlich 2024 vollständig sanierten Streckenabschnitts Westufer. Damit Integration des Knappensees in das regionale Radwegenetz durch Anbindung an Hoyerswerda, Wittichenau und östlich Silbersee.</li> <li>• Durch große Breite des Rundweges besonders gute Potenziale für das Skaten</li> </ul>
Flächenpotenziale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Masterplan konkret definiert mit Nutzungszuordnungen.</li> </ul>



## 2.1.8 Partwitzer See

Partwitzer See	
Gewässer-situation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flächengröße 1100 ha, Endwasserstand 100 bis 101 m erreicht</li> <li>• Schiffbarkeit für den sächsischen Teil des Sees gegeben, Vertrag über die vorzei-tige Folgenutzung LMBV – ZVLSS einschließlich Barbarakanal. Brandenburger Bereich des Sees befahrungsrechtlich noch nicht freigegeben.</li> <li>• Schiffbare Verbindungen bereits nutzbar: Barbara-Kanal zum Geierswalder See (Überleiter 9)</li> <li>• Schiffbare Verbindungen noch <u>nicht</u> nutzbar: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rosendorfer Kanal zum Sedlitzer See (Überleiter 8), erd- und wasserbaulich fertig gestellt, Schiffbarkeit für 2025/26 angestrebt im Zusammenhang mit Fer-tigstellung Sedlitzer See</li> <li>• Überleiter 6 zum Neuwieser See (Schleuse), erd- und wasserbaulich fertige- stellt, Schleusenbauwerk fertiggestellt, aber noch ohne Technik, Befah- rung/Schiffbarkeit voraussichtlich nicht vor 2030</li> </ul> </li> <li>• Zeitpunkt für die Entlassung aus Bergrecht offen</li> </ul>
Landseitige Entwicklungs-räume für Tourismus und Freizeit	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nordostufer vom Rosendorfer Kanal/Überleiter 8 bis zur Halbinsel</li> <li>2. Ostufer von Halbinsel bis Klein Partwitz Siedlung (bis Verlängerungslinie Haupt- straße)</li> <li>3. Gut Skado</li> </ol>
Eigentums-situation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nordufer zwischen Ufer und Radweg Privateigentum Aqua Terra Lausitz. Fläche östlich vom Rundweg Agrar Gesellschaft bis Straße Partwitzer See</li> <li>• Strand LMBV (Verpachtung an Gemeinde)</li> <li>• Fläche zwischen Strand und Naturcamping Privat</li> <li>• Gelände Wassersportverein im Eigentum vom Verein</li> <li>• Flächen zwischen Wassersportverein und Gut Skado: bis südliche Grenze Ort- schaft im Eigentum Gemeinde, im Anschluss bis Gut Skado LMBV</li> <li>• Gut Skado Privateigentümer</li> </ul>
Aktuelle Kon- zepte- und Planungs- grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dorfentwicklungskonzept Klein Partwitz</li> <li>• Nordostufer bestätigter B-Plan 2008, aktuell in der 2. Fortschreibung/Vorentwurf</li> <li>• Rechtskräftiger B-Plan für Segelsportzentrum (max. drei Steganlagen möglich)</li> <li>• Rechtskräftiger B-Plan für Gut Skado (Ferienhäuser, Hotel und kulturelle Nutzung)</li> </ul>
Geotechnische Situation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gewässer- und Ufersperrbereiche: Halbinsel, Ostufer südlich Ortsstrand/Lösch- wasserentnahmestelle bis Stützpunkt LMBV, gesamte West/Nordufer bis Landes- grenze, Nordufer (gekippte Ostböschung) zwei kleinere Flächen (siehe Geoportal LMBV)</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anstehenden Sanierungsmaßnahmen Nordböschung, gekippte Ostböschung und Südostböschung. Zeitpunkt ist ungewiss, da zunächst die Verfahrensweise (Berg- oder Wasserrecht) geklärt werden muss. Westböschung (Brandenburg) nach aktuellem Stand ab 2026.</li> </ul>
<p><u>Touristische Angebotsstruktur</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ist-Situation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nordostufer: Jetskizentrum (temporär), Schwimmendes Haus, Naturcamping, Imbiss, Radverleih, Bootsverleih</li> <li>Ostufer Strandareal: Drei Ferienhäuser auf Privatfläche hinter Strand, Surf- SUP Verleih am Strand/Halbinsel, Reiterhof mit FH, Wohnmobilwiese (Gemeinde)</li> <li>Ostufer: Ferienhäuser Gut Skado, 5 FH in Skandinavischen Stil (Quelle Website)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>in Planung bzw. Vorhaben</li> </ul>	<p>Nordostufer</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ca. 100 Ferienhäuser zwischen Marina und Landesgrenze auf Terrassierung drei Ebenen, Investor Flächeneigentümer Aqua Terra Lausitz</li> <li>Marina mit 112 Liegeplätzen und Schiffsanleger. Im Hafen vorgesehen Bootsvermietung</li> <li>Hotel zwischen Schwimmenden Haus und Halbinsel (B-Plan 2008), Realisierungsproblematik durch Braunkohleplan, der Zuleitergraben zwischen West- und Ostufer am Fuß der Halbinsel vorsieht. Dadurch auch keine endgültigen Vorstellungen vom Eigentümer Aqua Terra Lausitz für den Bereich Naturcamping zwischen Marina und Strand.</li> <li>Ostufer Strandareal: evtl. Erweiterung Ferienhäuser (Fläche aktuell mit 3 FH) – genauere Vorstellungen des Eigentümers nicht bekannt.</li> <li>Erweiterung Ferienhausangebot des Reiterhofs auf Fläche zwischen Reiterhof und Strand/Segelverein (im Eigentum Reiterhof)</li> </ul> <p>Ostufer</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Projekt Partwitzer Seepark, zahlreiche Projektideen, Realisierung offen</li> <li>Gut Skado – Parzellen für Zweitwohnen, wasserseitige Erschließung lt. B-Plan nicht möglich</li> </ul>
<p><u>Landseitige Freizeit-, Service- und Verkehrsinfrastruktur</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ist-Situation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrliche Erschließung Ferienanlage Nordostufer: Wirtschaftsweg soll zur Straße verbreitert werden mit ausreichend Parkflächen für Urlauber der FH und einem separaten Radweg</li> <li>Medienschließung Nordostufer: Trafostation im Bereich der jetzigen Rezeption/Infopunkt vorhanden. Von dort soll Stromerschließung für Marina und Ferienhäuser erfolgen. Frischwasserleitung soll entlang der Zufahrtsstraße verlegt werden. Abwasserentsorgung über eine zentrale Kläranlage.</li> <li>Parkplätze Nordostufer <ul style="list-style-type: none"> <li>Parkplatz nördlich Marina gebührenpflichtig (häufiger Missbrauch durch Wohnmobile), Bewirtschafter Gemeinde.</li> <li>Ausgewiesener Busparkplatz schräg gegenüber Jetskizentrum, Gemeinde.</li> <li>Bewirtschafteter Parkplatz auf geschotterten Grund vor Imbiss- und Rezeptionsbereich, Bewirtschaftung durch Aqua Terra Lausitz</li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkplätze Ostufer Strandareal <ul style="list-style-type: none"> <li>• Befestigter, parzellierter Parkplatz für Strandbesucher, anschließend Erweiterungsfläche auf Rasenfläche ohne Parzellierung, Betreibung durch Gemeinde</li> <li>• Parkplatz Segelsportverein, vor Schranke zum Vereinsbereich öffentlicher Bereich asphaltiert mit Parzellierung, gebührenpflichtig, Betreiber Gemeinde</li> <li>• Öffentlicher Parkplatz oberhalb Löschwasserentnahmestelle mit Infopunkt, asphaltiert und Parzellierung, gebührenpflichtig, Betreiber Gemeinde.</li> </ul> </li> <li>• Toiletten: WC-Container am Imbiss/Rezeption, nicht öffentlich, nur für Gäste Imbiss und Naturcamping. Öffentlicher WC-Container für Badegäste Hauptstrand (Provisorium).</li> <li>• Rastplätze: Sog. „Begegnungsplatz“ am Radweg bei Siedlung Klein Partwitz, Betreibung durch Förderverein KP. Rastplatz Rondell Südufer (überdachte Bank-Tischkombination)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• in Planung oder Vorhaben</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nordostufer: Am künftigen Orts- und Urlauberstrand/Ausbuchtung lt. Vorstellungen Aqua Terra Lausitz Servicegebäude mit Imbiss und öffentlich nutzbarer WC-Anlage</li> <li>• Öffentliche WC-Anlage im entstehenden Servicegebäude Marina</li> <li>• Gesamter Strandbereich mit Parkflächen keine konkreten Vorstellungen, nur dass Neuordnung und Qualifizierung notwendig</li> </ul>
<u>Wasserseitige Erschließung</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ist-Situation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• An der Löschwasserentnahmestelle Jetskizentrum (künftig Slipanlage Marina, Jetskizentrum muss weichen)</li> <li>• Steganlage Schwimmendes Haus mit Anlegemöglichkeit für kleinere Sportboote (aktuell genutzt von einer Bootsvermietung)</li> <li>• Strand Ostufer (Hauptstrand mit regionaler Bedeutung)</li> <li>• Löschwasserentnahmestelle südlich Segelverein und direkt daneben Badestelle für Ort Klein Partwitz</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• in Planung oder Vorhaben</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigentümer Aqua Terra Lausitz möchte Strand für die Urlauber aus dem direkten Umfeld (öffentliche Nutzung auch für Dritte) an kleiner Ausbuchtung Nordufer mit Servicegebäude und Imbiss errichten (private Investition).</li> <li>• Hafenplanung läuft - Ziel Realisierung bis 2025/26, wichtig an der Innenmole Gastliegeplätze einplanen.</li> <li>• drei Steganlagen am Segelsportverein, auf Dauer keine öffentliche Nutzung vorgesehen.</li> </ul>
Konfliktpotenziale und Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beeinträchtigung Anwohner Klein Partwitz Siedlung durch starken touristischen Pkw-Verkehr</li> <li>• Sukzession im Uferbereich führt zu erheblichen Sichteinschränkungen v.a. Ostufer, Südufer/Koschendam und Westufer bis Rosendorfer Kanal.</li> <li>• Allein die Marina wird die künftig zu erwartende Nachfrage durch Bootsurlauber/Gastlieger am See nicht bedienen können. Handlungsbedarf für die Schaffung weiterer Liegeplatzkapazitäten speziell für Wasserwanderer.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Marinabetrieb erfordert zwingend eine Fläche für Landstellplätze (Boote, Slipwagen, Trailer). Auf dem Gelände der Marina hierfür keine Flächenverfügbarkeit.</li> <li>• Touristische Inwertsetzung des Bereichs zwischen künftiger Marina, Halbinsel und Strand wird blockiert durch Pläne für Zuleitergraben. Lt. aktuellem Erkenntnisstand ist dieser nicht mehr notwendig. Ohne Änderung Planfeststellungsbeschluss keine dortige Entwicklung möglich.</li> <li>• Regelungsbedarf für die Befahrung des Brandenburger Gewässerbereichs mit einer länderübergreifend einheitlichen Befahrungsregelung sowie ein tragfähiges Bewirtschaftungskonzept für See/Gewässerverbund.</li> </ul>
<p>Entwicklungsbedarf und -potenziale Infra- und Angebotsstruktur</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtung eines Wasserwanderrastplatzes für Kurzzeitlieger. Davon profitiert der Seenverbund als Wasserwanderrevier und der Ort wirtschaftlich durch die wasser-touristische Besuchernachfrage. Aufgrund der fußläufigen Entfernung zum Ort idealerweise am Ostufer möglichst nahe Klein Partwitz Siedlung. Nachteil ist die Westausrichtung und daraus resultierend eine hohe Wind- und Wellenanfälligkeit. Die Errichtung von Steganlagen am Ostufer erfordert deshalb teure Wellenschutzanlagen. Eine mögliche Alternative wäre der aktuelle Standort Surf-SUP Verleih. Vorteil dort windgeschützte Lage und Nähe zur Marina (Betreibersynergien), Nachteil Entfernung Ortslage ca. 1,5 km. Für Bootsfahrer mit Rad kein Problem, aber fußläufig kritisch, zudem Verlagerung des Surf-SUP Verleih notwendig.</li> <li>• Qualifizierung Hauptstrand mit ordentlichen Sanitäreinrichtungen und ausreichendem Parkraum. Für den gesamten Strandbereich B-Plan erforderlich.</li> <li>• Bedarf für Ausweisung eines Wohnmobilstellplatzes.</li> </ul>
<p>Entwicklungs-potenziale Flächen und Angebote</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Künftige Nutzung der unbefestigten Uferwege als Wanderwege (Zielstellung). Zu empfehlen jeweils Rastplatz am Barbara Kanal und am Rosendorfer Kanal (Zuständigkeit für Letzteren bei ZV LSB), da hohe Attraktivität für Spaziergänger und Radfahrer durch Blick auf Boote.</li> <li>• Uferbereich zwischen Marina und Landesgrenze Ansiedlung Ferienhäuser, bereits klare Planungsvorstellungen seitens Eigentümer Aqua Terra Lausitz.</li> <li>• Fläche zwischen Schwimmenden Haus und Halbinsel für Hotelanlage. Potenziale für Wohnmobilhafen/Marina Camp (Orientierung Hafencamp Senftenberger See).</li> <li>• Südlich von Umfeld von Klein Partwitz zwischen Partwitzer See, Neuwieser See und Schleusenkanal Attraktionspotenziale als Wandergebiet.</li> <li>• Fläche südlich Badestelle/Löschwasserentnahmestelle bis etwa einer Verlängerungslinie Hauptstraße Potenziale für integrierte land- und wasserseitige Entwicklung mit Wasserwanderrastplatz, Vereinsgebäude, Imbiss und ggf. weiteren dazu passenden Modulen. Südlich davon entlang des Ostufers bis Gut Skado sollte angesichts der künftigen intensiven touristischen Inwertsetzung des gesamten Uferbereichs zwischen Rosendorfer Kanal und Klein Partwitz Siedlung auf die Errichtung von Tourismus- und Freizeitanlagen verzichtet werden. Dieser Bereich bietet sich für die Entwicklung als attraktiven Landschafts- und Erlebnisraum an</li> </ul>

	<p>(Freihaltung Seeblick/Ufergestaltung, Landschaftsinszenierung Ostufer Obstanbau, Hopfenanbau, Wildtiergehege).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• LMBV-Schiffseinsatzstelle: Durch windgeschützte Lage sehr gute Standortqualitäten für Schwimmende Häuser (Gastronomie, Unterkunft) – aber möglicherweise Konflikt mit Naturschutzansprüchen.</li> </ul>
--	--

## 2.1.9 Scheibe-See

Scheibe-See	
Gewässer-situation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flächengröße 684 ha, Endwasserstand von 111,5 m NHN ist erreicht.</li> <li>• Solitärsee ohne schiffbare Verbindung zu weiteren Seen.</li> <li>• Eigentum LMBV, See steht noch immer unter Bergrecht.</li> <li>• Wasserseitige Nutzung: Aktuell offiziell nur Baden am Strand Westufer Hoyerswerda möglich. Muss jährlich neu beantragt werden. Wunsch für einen unbefristeten Nutzungsvertrag wird von der LMBV nicht entsprochen. Uferbereich Burg offiziell nicht für das Baden freigegeben (Duldung auf eigene Gefahr).</li> <li>• Voraussetzung für Freigabe der Gewässernutzung ist die wasserrechtliche Planfeststellung. Diese ist Voraussetzung für die Feststellung der Fertigstellung und im Anschluss Überführung in Landeseigentum. Verfahren läuft seit vielen Jahren, unklar wann Beschluss vorliegen wird. Für das Westufer wird eine vorzeitige Genehmigung als Teilprojekt angestrebt.</li> </ul>
Landseitige Entwicklungs-räume	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Gesamtes Westufer – Gemarkung Stadt Hoyerswerda</li> <li>2. Nordufer im Bereich Burg – Gemarkung Gemeinde Spreetal</li> <li>3. Südufer bei Riegel – Gemarkung Gemeinde Lohsa (nur Badestelle)</li> </ol>
Eigentumssitua-tion	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamter Uferbereich bis Wirtschaftsweg und die Gewässerfläche im Eigentum LMBV</li> <li>• Westufer: Entwicklungsfläche westlich Wirtschaftsweg im Eigentum der Stadt Hoyerswerda, nördlich davon im Privateigentum. Stadt will das Eigentum für die gesamte Strandfläche erwerben. Nach aktuellem Stand stellt sich die LMBV nur einen langfristigen Pachtvertrag vor.</li> <li>• Nordufer: Die im FNP Spreetal für Tourismus- und Freizeitnutzung sowie Wohnbebauung benannten Flächen im Eigentum LMBV. Gemeinde hat lediglich drei Hektar erworben. Die große landwirtschaftliche Fläche bis zur Ortslage ist im Eigentum mehrerer Privatpersonen.</li> </ul>
Aktuelle Konzept- und Planungs-grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeindeübergreifendes Konzept Masterplan Scheibe-See von 2015</li> <li>• Baurecht für Westufer Hoyerswerda durch den B-Plan „Badestrand Westufer“</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nordufer Burg kein B-Plan. Aktuelle Planungsgrundlage der 2022 beschlossene Flächennutzungsplan für die Gemeinde Spreetal</li> </ul>
Geotechnische Situation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landseitige Sanierung des gesamten Böschungsbereichs abgeschlossen, keine geotechnischen Sperrbereiche. Entlang des gesamten Rundwegs Schilder „Bergbaugelände – Betreten auf eigene Gefahr“. Wasserseitige Sanierung/Be-kalkung muss weiterhin erfolgen, um die Wasserqualität zu halten, da kein natürlicher Zufluss vorhanden (Durchmischung)</li> </ul>
Landseitige touristische Anlagen • Ist-Situation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bislang am See noch keine gewerblichen touristischen Angebote/Einrichtungen. Vorhandener asphaltierter Rundweg mit mehreren Aussichtspunkten, Rastplätzen und Infotafeln. Anschluss an regionales Radverkehrsnetz (Niederlausitzer Bergbautour, Froschradweg, Seenlandroute)</li> </ul>
• in Planung bzw. Vorhaben	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Westufer: Gesamtprojekt „Erholung und nachhaltiger Tourismus am Scheibe-See/Hoyerswerda“. Zielstellung Fertigstellung öffentliche Investitionen bis 2026. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Landmarke mit ganzjährigem Imbiss</li> <li>• Im Strandbereich saisonaler Imbiss am zentralen Eingang und Restaurant im Ganzjahresbetrieb in einem Funktionsgebäude südlicher Eingangsbereich.</li> <li>• Zwischen Wirtschaftsweg und Parkplätzen Wohnmobilstellplatz und/oder Ferienhäuser</li> <li>• Hotelanlage nördlich anschließend an Strand (konkrete Absichtserklärung durch privaten Investor und Betreiber, vorgesehen etwa 100 Zimmer und 50 Apartments)</li> <li>• Schwimmende Häuser nach Vorstellungen der Stadt am nördlichen Ende des Westufers</li> </ul> </li> <li>• Nordwestufer Scheibe-See Zielstellung Ferienwohnen.</li> <li>• Nordufer Burg Gemeinde Spreetal: Sonderfläche 10 Grundstücke für Einfamilienhäuser. Nach mehrjährigem Zielabweichungsverfahren wurde im Sommer 23 die Genehmigung erteilt. Im FNP ausgewiesen SO 7 für touristische Inwertsetzung ca. 4,5 ha</li> </ul>
<u>Landseitige</u> Freizeit-, Service- und Verkehrsinfrastruktur • Ist-Situation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Freizeitwege: Durchgängig asphaltierter Rundweg 13 km im Eigentum der drei Anrainergemeinden. Zufahrt für Pkw durch automatisch versenkbare Poller gesperrt. V.a. im nordöstlichen Bereich mehrere Asphaltschäden durch Wurzelbildung. Anbindung an Stadt Hoyerswerda über straßenbegleitenden separaten Radweg entlang Kühnichter Straße (Seenlandroute), nicht durchgängig bis ins Zentrum, ab Maria-Grollmuß-Straße wieder Radwege. Anbindung Burg (Niederlausitzer Bergbautour), Knappenrode (Seenlandroute), Weißkollm /Dreiweiberner See (Niederlausitzer Bergbautour und Seenlandroute)</li> <li>• Parkplätze <ul style="list-style-type: none"> <li>• Westufer: seit Sommer 23 neuer Parkplatz mit 122 Stellplätzen einschließlich Behindertenstellplätzen und Ladestation E-Autos. Parkplatz wurde offiziell dem Verkehr übergeben.</li> <li>• Nordufer: Kleiner Parkplatz ca. 13 Stellplätze mit Rastplatz und blauer Infotafel, sechs Radbügel, gebührenpflichtig. Zuwegung von der Hauptstraße.</li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Südufer: kleiner Parkplatz am Aussichtspunkt ca. 10 Stellplätze</li> <li>• Rastplätze <ul style="list-style-type: none"> <li>• Am Radweg/Parkplatz Südufer (nur Sitzbänke)</li> <li>• Aussichtspunkt Südufer – eingeschränkte Sicht auf den See</li> <li>• Gedenkstein Dorf Scheibe: zwei Bänke, drei Radbügel, Infotafel LMBV, <u>noch</u> freie Sicht auf See (Eigentum und Unterhaltung LMBV)</li> <li>• Ostufer am Zufluter mit Überdachung, mehrere Bänke und Tisch</li> <li>• Nordufer am Strand gut ausgebaut mit Überdachung, blauer Infotafel und Radabstellanlagen</li> </ul> </li> <li>• Mediienschließung: Westufer Hoyerswerda komplett bis Wirtschaftsweg</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• in Planung bzw. Vorbereitung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Westufer Hoyerswerda <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zusätzlich zum neuen Zentralparkplatz südlicher Parkplatz mit neuer Zufahrt von S 108. Geplant 152 Stellplätze, Bereich für Reisebusse und Fahrzeuggespanne, Ladestelle für E-Autos.</li> <li>• Multifunktionshaus mit WC-Anlage, Restaurant und Räume für Wassersportanbieter).</li> <li>• Planung einer Landmarke: 30 m Turm mit halbtransparenter Fassade, Rutsche, Aussichtsteg zum Gewässer, Imbiss und Infocenter.</li> <li>• Nördlicher Strandzugang öffentliche WC-Anlage in Abhängigkeit der künftigen privatwirtschaftlichen Nutzung der Fläche.</li> </ul> </li> <li>• Nordufer: Im Bereich Burg Verlegung Teilabschnitt Rundweg, wenn Genehmigung für Wohnsiedlung vorliegt.</li> </ul>
<p><u>Wasserseitige Erschließung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ist-Situation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Westufer Strand mit temporärer Nutzungsgenehmigung aktuell ohne Servicemerkmale (Gemarkung Hoyerswerda)</li> <li>• Nordstrand aktuell ohne Servicemerkmale (Gemarkung Spreetal)</li> <li>• Südufer zwei Badestellen (Gemarkung Lohsa)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• In Planung oder Vorhaben</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strände <ul style="list-style-type: none"> <li>• Westufer Hoyerswerda Länge etwa 360 Meter, Tiefe 15 bis 20 Meter, dahinter Terrassierung und barrierefreier Strandweg. In der Planung 4 Strandzüge Nord, Zentral, (barrierefrei) und Süd (ggf. auch ein fünfter nördlich)</li> <li>• Nordufer: Keine angelegten Sandstrände wie Weststrand, sondern Badebuchten unter Erhalt des naturnahen Charakters. Im Bereich des jetzigen Parkplatzes Errichtung eines Servicegebäudes idealerweise kombiniert mit gastronomischem Angebot.</li> </ul> </li> <li>• Bootsanleger <ul style="list-style-type: none"> <li>• Am Westufer südlich am Strand breite Mole mit dauerhaften Bootsanlegeplätzen an südlicher Seite. Aufgrund der Dimension der Mole wichtig hochwertiges Gestaltungskonzept mit hoher Aufenthalts- und Rastqualität zur Erhöhung der Aufenthaltsdauer.</li> <li>• Am Südufer östlich der Landmarke wird die LMBV einen Anleger für das Bekalkungsschiff errichten.</li> <li>• Nordufer Steg Erschließungsteg für Wassersportler – keine Dauerlieger</li> </ul> </li> </ul>

<p>Konflikt- und Gefahrenpotenziale und Handlungsbedarf</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uferbereich ist fast vollständig durch Sukzession zugewachsen. Kaum noch Blickbeziehungen über See. Radweg hat seinen Charakter als See-Rundweg weitestgehend verloren. Künftig dauerhafter Erhalt ausgewählter Sichtbereiche (Sichtfenster)</li> <li>• Qualitätssicherung des Radweges und der Rastplätze.</li> <li>• Möglichst zeitnaher Abschluss des Planfeststellungsverfahrens. Anforderungen und Beurteilungsgrundlagen der LDS an die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren „Gewässerausbau Scheibe See“ behindern die Bearbeitung der LMBV und verzögern die Umsetzung langer geplanter kommunaler Vorhaben.</li> <li>• Übernahme ins Eigentum des Freistaats. Klärung der künftigen Bewirtschaftung und wassersportlichen Nutzungen. Keine Zulassung von Verbrennungsmotoren, da erhebliche Beeinträchtigung des Erholungswerts auf und am Wasser durch Lärm und Wellenschlag.</li> <li>• Ausschluss von Nutzungen für schwimmende PV-Anlagen jeglicher Art.</li> </ul>
<p>Potenziale für Infra- und Angebotsstruktur</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planungen der Stadt Hoyerswerda am Westufer in der Kombination öffentlicher und privater Investitionen schlüssig und erfolversprechend und in dieser Form ein touristisches Aushängeschild für das Lausitzer Seenland.</li> <li>• Nordufer: Mischung Wohnen, lokaler Badestrand und Ferienanlage.</li> <li>• Bedarf/Nachfrage für Wohnen am Wasser in Burg und in Hoyerswerda vorhanden, aber schwierige Genehmigungsfähigkeit. Für Wohnstandort Hoyerswerda/Kühnicht sinnvoller Ansatz als Modellprojekt „klimagerechte Siedlung“.</li> </ul>
<p>Flächenpotenziale</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Westufer: Konkrete Planungsvorstellungen für die gesamte Entwicklungsfläche durch die Stadt. Durch Planungsrecht und Medienschließung sehr gute kurz- bis mittelfristige Inwertsetzungspotenziale. Schlüssige Planung durch Trennung in südlichen Bereich Tagestourismus und nördlichen Bereich Übernachtungstourismus. Gute Marktchancen für Realisierung der privatwirtschaftlichen Investitionsvorhaben. Einstufung des Strandes als regionaler Strand, d.h. touristische Aushängeschildfunktion für das Seenland mit regionaler Ausstrahlung.</li> <li>• Nordufer: aktuell noch keine konkreten Ansiedlungsplanungen für die im FNP als SO 7 Ferienhaussiedlung ausgewiesene Fläche zwischen Rundweg und landwirtschaftlichem Bereich (ca. 4,5 ha, Eigentum LMBV). Bislang in der Überlegung Hotel/Ferienanlage, ggf. auch Gesundheitseinrichtungen. Dahinterliegende landwirtschaftliche Fläche ca. 30 ha Perspektivfläche für Inwertsetzung durch touristische Anlage, Gesundheitseinrichtung oder auch Wohnbebauung. Schwierige Rahmenbedingungen, da im Eigentum mehrerer Privatpersonen und Zielabweichungsverfahren notwendig.</li> <li>• Südufer: Keine touristischen Ansiedlungen, nur <u>eine</u> einfache Badestelle ohne Servicemerkmale für Bürger der Ortsteile Riegel und Tiegling im Süd-Ost-Knick des Sees.</li> </ul>



## 2.1.10 Silbersee

Silbersee	
Gewässersituation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flächengröße ca. 120 ha, Endwasserstand (Stauziel Zs) +123,00 mNHN</li> <li>• Solitärsee ohne schiffbare Verbindung zu weiteren Seen</li> <li>• Eigentümer Freistaat Sachsen. Aktuelle wasserrechtliche Regelung: Im Verzeichnis der schiffbaren Gewässer Sachsen als Speicherbecken Lohsa I aufgeführt mit Beschränkung der Schifffahrt auf Fahrgastschifffahrt, nichtmotorangetriebenen und elektromotorangetriebenen Sportbootverkehr</li> <li>• sehr hoher Fischbesatz</li> </ul>
Landseitige Entwicklungsräume	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Südufer mit Strand und anschließender Fläche bis Straße. Bis zum Bahnhof Lohsa ca. 1 km, bis Lohsa Ort ca. 2,5 km</li> <li>• In langfristiger Perspektive Nordostufer</li> </ul>
Eigentumssituation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strand und dahinter liegende Fläche vom Campingplatz im Eigentum Gemeinde. Verpachtung an Privatbetreiber.</li> </ul>
Aktuelle Konzept- und Planungsgrundlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aktuell in der Bearbeitung B-Plan Südufer mit Strand und anschließender Fläche bis Straße sowie Bungalowsiedlung im Osten.</li> </ul>
Geotechnische Situation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamte See ist lt. vorliegender Allgemeinverfügung des Sächsischen Oberbergamtes als Sperrbereich ausgewiesen. Es stehen kurzfristig umfangreiche Sanierungsarbeiten für die Uferböschungen am Strand an. Voraussichtlicher Beginn Oktober 23 für eine ungefähre Dauer von 1,5 Jahren. Offen wann Beginn Sanierungsarbeiten am Westufer und Nordufer, Ostböschung ist saniert.</li> </ul>
Landseitige touristische Anlagen und Angebote	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Campingpark Silbersee/Lausitz mit 160 Dauercampingstellplätzen und 80 Touristikstellplätzen sowie Mietwohnwagen und noch etwas „DDR-Charme“, Modernisierungsbedarf.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ist-Situation</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• in Planung bzw. Vorhaben</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In der Sanierungszeit des Strandbereichs Modernisierung des Campingplatzes. Konzeptionelle Neuausrichtung mit Ferienhäusern, Fokus künftig stärker auf touristische Positionierung.</li> </ul>
<u>Landseitige Freizeit-, Service- und Verkehrsinfrastruktur</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Freizeitwege: Kein Rundweg um den See. Über Seenland-Route, Niederlausitzer Bergbautour und Seeadlerwanderweg Anschluss an Ortslage Lohsa und Bahnhof Lohsa und dann in westlicher Richtung Mortka auf straßenbegleitenden Radweg.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ist-Situation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkplätze: Einfahrt Bereich Silbersee kostenpflichtig. Am Bahnhof mit blauer Infotafel</li> <li>• Öffentliche WC: Toiletten des Campingplatzes öffentlich nutzbar</li> <li>• Rastplatz: Am Bahnhof Bank-Tischkombination</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>in Planung bzw. Vorbereitung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine konkreten Planungen, aber Vorstellungen für die radtouristische Ertüchtigung des ehemaligen Wirtschaftsweges am Ostufer sowie mögliche Anbindung des Bahnhalt punktes mit der Strandpromenade</li> </ul>
<u>Wasserseitige Erschließung</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ist-Situation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Öffentlicher Strand Südufer ca. 400 m Länge. Nutzung durch Tagesbesucher, Urlauber des Campingparks sowie der Bungalowsiedlung und Finnhüttengemeinschaft.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>In Planung oder Vorhaben</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Komplettsanierung Strandbereich, Aufwertung der touristischen Infrastruktur</li> </ul>
Konflikt- Gefahrenpotenziale und Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> <li>Planungsunsicherheit bezüglich der Gewässernutzung, Regelungsbedarf für künftige Wassernutzung</li> <li>Für nachhaltige Zukunftssicherung Modernisierungsbedarf für Campingpark</li> </ul>
Entwicklungsbedarf und Potenziale für Infra- und Angebotsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bahnhalt punkt stärker als Ausgangs- und Zielpunkt für Radtouren nach Knappenrode, Knappensee, Dreiweiberner See und Bärwalder See sowie für die Städte Hoyerswerda und Görlitz bewerben. Dafür notwendig: <ul style="list-style-type: none"> <li>Schaffung/Ertüchtigung einer neuer Radwegeverbindung auf dem ehem. LTV-Wirtschaftsweg bis zur Kartbahn. Von dort besteht Radwegeanbindung an Knappenrode.</li> <li>Schaffung einer Radwegeanbindung vom Bahnhalt punkt an den Bärwalder See über Driewitz und Drehna (Lückenschluss)</li> </ul> </li> <li>Angeltourismus wenn Sanierung auch am Nordufer abgeschlossen ist.</li> </ul>
Flächenpotenziale	<ul style="list-style-type: none"> <li>In langfristiger Perspektive Nordostufer Ansiedlung einer touristischen Anlage (Anglercamp). Ausbau Fewo/Übernachtungen am Südufer</li> </ul>

### 2.1.11 Spreetaler See

Spreetaler See	
Vorbemerkungen	<p>Die im Herbst 2022 von der LMBV bekannt gemachte Verschiebung des Sanierungszeitrahmens für den See auf frühestens 2040 führt zu einer erheblichen Verzögerung hinsichtlich der Umsetzung der bisher verfolgten Projektvorhaben/Planungen. Damit einher gehen größere Planungs- und Finanzierungsunsicherheiten, die zum jetzigen Zeitpunkt nicht absehbar sind. Gleichwohl macht es Sinn, an den bisherigen Entwicklungsvorstellungen für den Spreetaler See als der „Motorsportsee“ festzuhalten. Diese sind auch im langfristigen Kontext der Entwicklungsziele für das Lausitzer Seenlands und im speziellen für den Gewässerverbund sinnvoll und erfolgversprechend. Das Hauptaugenmerk im SREK gilt aber den kurz- bis mittelfristig realisierbaren Potenzialen.</p>

Gewässer-situation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flächengröße 361 ha, Endwasserstand von 107 m NHN, aktuell 105,8 m (Stand 27. Februar 2023)</li> <li>• Schiffbare Verbindung zum Sabrodter See über ca. 2,75 km langen, bereits fertiggestellten Kanal mit Schleuse. Das Schleusenbauwerk ist fertiggestellt, aber ohne technische Ausstattung.</li> <li>• Flutungs- und Sanierungshorizont voraussichtlich nicht vor 2040.</li> </ul>
Landseitige Entwicklungs-räume	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Am See Nordostufer Gemeinde Spreetal zwischen See und B 97 im FNP der Gemeinde ausgewiesen vier Entwicklungsflächen für Tourismus. Die drei Flächen hinter dem südlichen Parkplatz sind bislang für das Jetskizentrum vorgesehen.</li> <li>• Ortslage Spreetal im FNP drei größere Flächen als Sonderbiet Tourismus ausgewiesen, ohne konkretere Entwicklungsvorstellungen.</li> <li>• Im FNP Elsterheide zwei Sonderflächen Tourismus: ehem. Schacht 10 aktuell genutzt durch Reiterhof Terra Nova und weitere SO-Fläche Nordostbereich angrenzend Gemarkung Spreetal ohne konkrete <i>Nutzungsvorstellungen</i></li> </ul>
Eigentumssituation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die gesamte Fläche Nord-Ost zwischen Uferstreifen und B 97 befindet sich im Eigentum der Gemeinde.</li> </ul>
Aktuelle Konzept- und Planungsgrundlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flächennutzungspläne der Gemeinden Spreetal (2022) und Elsterheide</li> <li>• Bestätigter B-Plan für die Flächen Nord-Ost</li> </ul>
Geotechnische Situation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamter Uferstreifen des Sees ist noch Sperrbereich sowie der gesamte südlich vom Kanal und See liegenden Kippenbereich. Sanierung lt. Aussage LMBV nicht vor 2040 abgeschlossen.</li> <li>• Die B 97 wird aus geotechnischen Gründen über einen Zeitraum von voraussichtlich 10 Jahren gesperrt. Baubeginn nach aktuellen Vorstellungen 2028.</li> </ul>
Landseitige touristische Anlagen und Angebote	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vereinshaus Wassersportverein in Containerbauweise am Radweg. Trotz Verschiebung des Sanierungshorizontes hat Verein vor, am Standort zu verbleiben.</li> <li>• Nördlich des Kanals Reiterhof Terra Nova mit Hofcafe und Ferienwohnungen (Gemarkung Gemeinde Elsterheide)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ist-Situation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• in Planung bzw. Vorhaben</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• in Planung bzw. Vorhaben</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufgrund des Entwicklungshorizontes erst ab 2040 aktuelle keine konkreten Ansiedlungsplanungen. Der Deutsche Motoryachtverband hat von seinen früheren Zielen für die Ansiedlung eines Jetskizentrums Abstand genommen.</li> </ul>
<u>Landseitige Freizeit-, Service- und Verkehrsinfrastruktur</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ist-Situation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Freizeitwege: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Asphaltierter Rundweg Spreetaler See ca. 10 km. Bis auf weiteres nur nutzbar für den Streckenabschnitt nördlich des Kanals und Sees.</li> <li>• Radweganbindung nach Bluno und zum Partwitzer See.</li> <li>• Bestehender Radweg von der B 97 nach Burgneudorf wird sanierungsbedingt bis voraussichtlich 2040 gesperrt. Derzeit gibt es keine Alternativstrecke. Dadurch ist der Spreetaler See radtouristisch Sackgasse und Burgneudorf sowie Burghammer (Bernsteinsee) mit dem Rad nicht mehr vom Seenverbund erreichbar.</li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Öffentliche WC-Anlagen: aktuell nicht vorhanden</li> <li>• Öffentliche Parkplätze <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zwei neu errichtete öffentliche Parkplätze an der B 97 in dreihundert Meter Entfernung, beide gebührenpflichtig und mit blauer Infotafel Lausitzer Seeland. Vom nördlichen Parkplatz führt keine Wegeverbindung zum See bzw. zum Radweg.</li> <li>• Am Spreetaler See Nordostufer Abzweig Radweg nach Sabrodt gepflasterter kleiner Parkplatz</li> </ul> </li> <li>• Rastplätze <ul style="list-style-type: none"> <li>• Am Nordostufer drei Rastplätze alle am Radweg: gegenüber dem Schiff, am südlichen Parkplatz, an der Unterführung nach Spreetal beim Wohnmobilpark</li> <li>• Am Nordufer bis zum Kanal zwei weitere Rastplätze</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• in Planung bzw. Vorhaben</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung einer Radwegeverbindung über Schwarze Pumpe nach Burgneudorf über Schwarze Pumpe. Bis dorthin straßenbegleitender Radweg über Spreetal und alte B 97. Entlang der Südstraße besteht kein Radweg. Aufgrund des dortigen LKW-Werksverkehrs zwingend notwendig wie auch für einen straßenbegleitenden Radweg zwischen den Ortsteilen Spreewitz und Burgneudorf. Gemeinde ist aktuell in der Abstimmung mit dem Landkreis.</li> <li>• Trinkwasser- und Abwasserleitung zum Vereinshaus.</li> </ul>
<u>Wasserseitige Erschließung</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ist-Situation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wasserseitige Nutzungen nicht vor 2040 möglich</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• In Planung bzw. Vorhaben</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strände: Im FNP Spreetal Strandbereich südöstlich anschließend an das SO Tourismus.</li> <li>• Anleger: Bereits in der Umsetzungsplanung bis Leistungsphase HOAI 4 Anleger Fahrgastschiffahrt mit Buswendeplatz und Slipanlage am nördlichen Parkplatz/Vereinshaus. Am südlichen Parkplatz im Zusammenhang mit dem Jetbootzentrum Steganlage für Sportboote. Aufgrund der neuen Sanierungshorizonte wurde von weiteren Planungen zunächst Abstand genommen.</li> </ul>
Konflikt- und Gefahrenpotenziale und Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ohne Alternativstrecke für Radfahrer vom Spreetaler See zum Bernsteinsee und weiter zum Scheibe-See Verlust der radtouristischen Attraktivität der Region. Bernsteinsee und Burghammer sind radtouristisch vom Gewässerverbund abgehängt und können nicht von den damit verbunden wirtschaftlichen Effekten profitieren. Wenn das Nordostufer für Radfahrer Sackgasse bleibt, droht ein dauerhafter radtouristischer Bedeutungsverlust für die gesamte Gemeinde.</li> <li>• Über viele Jahre andauernde Lärmemissionen und Verkehrsbelastungen durch Sanierungsarbeiten im direkten Umfeld. Solange diese anhalten, dürfte es keine Bereitschaft für privatwirtschaftliche Investitionen in touristische Anlagen geben.</li> <li>• Hohe dauerhafte Unterhaltungskosten für die zwei attraktiven Parkplätze ohne entsprechenden Bedarf, wenn keine Alternativnutzung.</li> </ul>

Entwicklungsbedarf und Potenziale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zeitnahe Schaffung einer Radwegeverbindung über Ortsteil Spreetal nach Burgneudorf (höchste Priorität).</li> <li>• Attraktivierung/Qualifizierung des nördlichen Parkplatzes und seines direkten Umfelds. Evtl. Teilnutzung für Wohnmobile. Perspektivisch dort zumindest temporär im Sommerwochenende mobiler Kiosk/Imbiss. Vorstellbar aber nur unter der Voraussetzung einer Radwegeverbindung zum Bernsteinsee.</li> </ul>
Flächenpotenziale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In der Ortslage Spreetal drei nicht in räumlicher Nähe liegende Entwicklungsflächen Tourismus (SO 8 im FNP). Private Investition für eine touristische Nutzung wenig wahrscheinlich. Perspektivfläche nach Beendigung des Sanierungsprozesses und Nutzbarkeit des Sees.</li> <li>• Gesamter Bereich Nord-Ostufer. Es gilt wie für die Ortslage, solange die Sanierung andauert (auch der B 97) und noch keine konkrete Nutzungsperspektive für den See erkennbar ist, ist eine privatwirtschaftliche Investition nicht realistisch (wenn dann nur aus spekulativen Gründen).</li> </ul>

## 2.2 Positionsbestimmung aktuelle touristische Attraktivität

Themen + Angebote	Stärken/Schwächen und Handlungsbedarf
Gastgewerbe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beherbergungsgewerbe: Geringe Umsetzung der im REK von 2015 aufgeführten Vorhaben an den Gewässern und auch in den Anrainerorten. Die Ansiedlung größerer Hotel- und Ferienanlagen mit ganzjähriger Betreuung ist bislang noch nicht gelungen. Die kommenden zehn Jahren sind die entscheidende Phase für die adäquate Inwertsetzung der Gewässerpotenziale „Urlaub am Wasser“, respektive die erfolgreiche Ansiedlung von Ferienanlagen/Hotels. Zielstellung ist auch weiterhin eine gemischte Beherbergungsstruktur aus kleineren privaten Betrieben und Feriengroßanlagen als überregional Nachfrage generierende Buchermagneten mit ganzjähriger Betreuung/Saison. Aktuelle Ansiedlungsziele und -planungen sind gezielt voranzutreiben.</li> <li>• Gastronomie: Wie auch im Übernachtungsbereich so gut wie keine neuen Gastronomiebetriebe weder an den Gewässern noch in den Ortslagen, teilweise sogar rückläufig wie in Klein Partwitz. Schwierige Situation im Gastronomiegewerbe aufgrund der Nachfolger- und Fachkräfteproblematik. Für die Region Ausbau des gastronomischen Angebots entlang der (rad)touristischen Wegestrecken bedeutende Zielstellung, da häufiger Kritikpunkt der Urlauber.</li> </ul>

<p>Landseitiges Freizeitangebot – Freizeitwege</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das gut ausgebaute Radwegenetz ist der Motor für die bisherige touristische Entwicklung des Lausitzer Seenlands und Hauptbesuchsanlass für eine Urlaubsent-scheidung für die Region. Die See-Rundwege sind dabei eine Besonderheit des Lausitzer Seenlandes, wie es sie in dieser Anzahl, Dichte und Qualität sonst deutschlandweit kein weiteres Mal gibt. Deren Qualitätssicherung wird für die Re-gion in den kommenden zehn Jahren zunehmende Herausforderung/Aufgabe. Wichtig dabei gemeinde- und länderübergreifend einheitlicher Qualitätsstandards berücksichtigen. Um das regionale Radwegenetz noch attraktiver zu machen, be-darf es unbedingt regionaler Lückenschlüsse, d.h. den Ausbau weiterer Radwege für folgende Verbindungen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoyerswerda entlang Schwarzer Elster zum Geierswalder See (Radweg ist bereits planfestgestellt und wird durch die Landestalsperrenverwaltung ge-baut, genauer Zeitpunkt noch unklar).</li> <li>• Hoyerswerda entlang der B 96 am Knappensee zur Anbindung an Energie-fabrik und an die Seenlandroute.</li> <li>• Spreetaler See zum Bernsteinsee, Ersatzverbindung über Schwarze Pumpe, da vorhandene Strecke auf lange Sicht bergbaurechtlich gesperrt</li> <li>• Zwischen Bärwalder See - Dreiweiberner See und Bärwalder See – Silber-see/Bahnhaltepunkt Lohsa</li> <li>• Lauta/Erikasee zum Senftenberger See und Geierswalder See mit Radweg Lauta Dorf – Lauta – Laubusch sowie über Westufer und Nordufer nach Tätz-schwitz bis zum Knotenpunkt Brandenburger Tor sowie von Laubusch Berg-mannsheimstätten bis Brandenburger Tour.</li> <li>• Laubusch nach Nardt Weinberg an der B 96 von Schwarzkollm nach Nardt kein straßenbegleitender Radweg (aktuell in der Planaufstellung).</li> <li>• Wegeverbindung Süd- und Ostufer Neuwieser See bis Bluno sowie Kleinpart-witz Südufer Blunoer See bis Bluno (Wegeführungen im Braunkohleplan ent-halten).</li> </ul> </li> <li>• Angesichts der in den nächsten Jahren zu erwartenden deutlichen Erhöhung der Bettenkapazitäten dürfte das touristisch bedingte Radverkehrsaufkommen auf den See-Rundwegen und damit das Konfliktpotenzial mit Spaziergängern noch weiter zunehmen und damit der Handlungsdruck für eine getrennte Wegeführung zumindest für die besonders stark frequentierten Abschnitte.</li> <li>• Ein überregional konkurrenzfähiges Freizeitangebot bietet das Verbandsgebiet nur mit seinem Radwegenetz. Darüber hinaus ist das touristisch relevante Frei-zeitangebot im Verbandsgebiet noch recht überschaubar. Das betrifft Outdoor-Freizeitangebote ebenso wie Indoorangebote. Eine regionale Besonderheit sind Quadtouren, für die es aber im Landschaftswandel zunehmend weniger Flächen und damit Einsatzmöglichkeiten geben dürfte. Lediglich Hoyerswerda bietet mit dem Lausitzbad und vor allem seinem Zoo ein regional ausstrahlendes tourismus-relevantes Freizeitangebot an.</li> </ul>
--	--

<p>Wasserseitiges Freizeitangebot - Wassersport</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tourismus <u>am</u> und künftig verstärkt <u>auf</u> dem Wasser ist neben Radtourismus Hauptbesuchsanlass für einen Besuch des Lausitzer Seenlands. Wenn, wie von der LMBV geplant, der Sanierungs- und Flutungsprozess am Sedlitzer See bis 2025/2026 abgeschlossen sein wird, bestehen ab Saison 2026 überregionale Vermarktungspotenziale als Wasserwander- bzw. Charterrevier für den Bootstourismus. Dies macht die Bereitstellung einer quantitativ und qualitativ marktgerechten Infrastruktur erforderlich. Das vorhandene Liegeplatzangebot dürfte für die zu erwartenden Nachfrage durch Gast- und Dauerlieger keinesfalls ausreichen (Begründung <i>siehe Gliederpunkt 3.4.2</i>). Unbedingt notwendig ist eine Erweiterung der Anlegemöglichkeiten v.a. am Partwitzer See und mittelfristig auch am Geierswalder See. Um einen Imageschaden für das Lausitzer Seenland zu vermeiden, ist unbedingt die Fertigstellung der Marina Partwitz bis 2026 anstreben (höchste Priorität, regionale Schlüsselbedeutung).</li> <li>• Von zentraler Bedeutung ist außerdem die Sicherstellung der aktuellen Gewässernutzbarkeit unter Bergrecht sowie Klärung der künftigen Bewirtschaftungsstrukturen und Befahrungsregelungen als künftige Landesgewässer (siehe Gliederungspunkt 3.4.2.).</li> <li>• Sicherung vorhandener Strände und Entwicklung neuer Strände. Sowohl unter Naturschutz- als auch Bewirtschaftungsaspekten kein unkontrolliertes Baden abseits der offiziell hierfür ausgewiesenen Badebereiche/Strände.</li> </ul>
<p>Besucherlenkung</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorbildlich sind die an allen touristisch stark frequentierten Standorten angebrachten blauen Infotafeln (einheitliche Gestaltung und hohe Informationsqualität) und die Kilometrierung an den Seenrundwegen.</li> <li>• Handlungsbedarf besteht hinsichtlich der Umsetzung des seit langem geplanten Zielwegweisungskonzepts ab den Autobahnen und in Fortführung einer regionalen Ausschilderung der touristischen Ziele. Außerdem Einführung der Knotenpunktwegweisung.</li> </ul>
<p>Natur- und Landschaftserlebnis</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die in weiten Teilen landschaftsprägenden eintönigen Kiefernwälder sind unter touristischen Gesichtspunkten wenig attraktiv und daher für sich betrachtet kein Besuchsanlass, abgesehen von Pilzsuchern im Herbst. Das Besondere der Landschaft ist die tagebaubedingte Offenlandschaft, die immer mehr zu verschwinden droht. Durch die zunehmende Sukzession an den Ufern verschwinden mehr und mehr die das Seenland von Wettbewerbsregionen eigentlich abhebenden freien Blickperspektiven, aber auch viele abseits der Gewässer liegenden Kippenflächen. Vor diesem Hintergrund ist das Naturschutzgroßprojekt Lausitzer Seenland auch für den Tourismus von zentraler Bedeutung und entsprechend hoch zu werten. Das Beispiel Aussichtspunkt Bergener See zeigt eindrücklich, wenn die Besonderheit der Natur an ausgewählten Standorten für Besucher aufbereitet und erlebbar ist, kann damit auch ein überregional wirksamer Naturtourismus entwickelt werden (Nischenmarkt mit hohen Profilierungseffekten). Zielstellung sollte es sein, die</li> </ul>

	<p>Besonderheit der Landschaft nicht nur zu erhalten, sondern auch touristisch noch stärker in Wert zu setzen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ein Alleinstellungsmerkmal der Region sind die See-Rundwege, da diese in großen Teilen direkt und nahe entlang der Uferlinie führen. Deren besondere touristische Attraktivität begründet sich gerade auch im Vergleich mit natürlichen Gewässerlandschaften in den eigentlich damit verbundenen freien Sichtbeziehungen über die Seen. Durch die unkontrollierte Sukzession ist die Region dabei, dieses Alleinstellungsmerkmal zu verspielen. Um dies zumindest in Teilen zu verhindern, bedarf es der Umsetzung des vorliegenden Sichtachsenkonzepts. Allein die Umsetzung der im Konzept genannten Sichtfenster wird aber nicht ausreichen, um diese Besonderheit der Gewässerlandschaft zu erhalten. Gefragt sind darüber hinaus innovative Ansätze zur Uferunterhaltung und Freihaltung von Blickbeziehungen über die Seen wie es aktuell vom Brandenburger Zweckverband LSB für sein Verbandsgebiet mit einem „Pflege-, Entwicklungs- und Bewirtschaftungskonzept für seine Uferbereiche unter Berücksichtigung touristischer und naturschutzfachlicher Interessen“ verfolgt wird. Eine zentrale Aufgabenstellung widmet sich der Frage, ob und in welcher Form größere Uferbereiche durch Beweidung frei gehalten werden können. Angesichts der Brandenburger Initiative ist es für das sächsische Verbandsgebiet umso wichtiger, sich ebenfalls dieser Aufgabenstellung zu widmen, da der Attraktivitätsverlust sonst noch deutlich sichtbar wird.</li> <li>• Im Zusammenhang mit der Energiewende dürfte der politische Druck in der Region für die Errichtung weiterer Windräder und Solarfelder zunehmen. Der einstimmige Beschluss des ZV LSS von 2021 für den grundsätzlichen Ausschluss von PV-Anlagen auf allen Seen mit touristischer Bedeutung sollte auch weiterhin nicht verhandelbar sein. Der ZV LSB hat dies im Rahmenplan für den Gewässerverbund ebenfalls ausgeschlossen. Für die Ansiedlung von PV-Anlagen gibt es im sächsischen Verbandsgebiet ausreichend Gewässer ohne eine touristische Nutzungsperspektive.</li> </ul>
<p>Besondere Merkmale und Attraktionen</p>	<p>Bereits im REK von 2004 wurde als zentrale Zielstellung die Schaffung besonderer Angebote/Merkmale formuliert, sowohl in architektonischer, technischer und landschaftlicher Hinsicht. Dazu ist festzustellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Erkennbarkeit/Erlebbarkeit der Tagebautradition im Landschaftsbild droht ohne Inszenierungsmaßnahmen immer weiter zu verschwinden (gilt auch für den Brandenburger Bereich).</li> <li>• Der Ausbau Schwimmender Architektur zu einem Markenzeichen der Region war bislang eine strategische Zielstellung in den regionalen Entwicklungskonzepten 2004 und 2015, an der auch weiterhin festzuhalten ist. Die schwimmenden Ferienhäuser am Geierswalder See sind nach dem entstandenen Imageschaden wieder ein Aushängeschild für das LS genauso wie die in den letzten Jahren neu entstandenen zwanzig schwimmenden Ferienhäuser im Hafen Klitten am Bärwalder See. Weitere Standorte werden im Rahmen des SREK definiert (siehe</li> </ul>



	<p>Gliederungspunkt 6.2). Auf Brandenburger Seite des Gewässerverbunds gibt es derzeit noch keine schwimmenden Häuser, aber Bestrebungen für deren Ansiedlung in der Sedlitzer Bucht und für den Randschlauch Großräschener See.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mit dem Ausflugsturm „Rostiger Nagel“ gibt es im Brandenburger Bereich eine architektonische Besonderheit mit erheblichen Profilierungs- und Nachfrageeffekten. Angesichts der großflächigen Ausdehnung ist die Errichtung weitere Landmarken im sächsischem Zweckverbandsgebiet an den beiden hierfür präferierten Standorten am Blunoer Damm und Südwestufer Scheibe-See keine Konkurrenz zum Rostigen Nagel, sondern bedeutet einen weiteren erheblichen Attraktivitätsgewinn für das gesamte Seenland. Dies gilt im besonderen Maße gerade vor dem Hintergrund, dass durch die Verschiebung des Sanierungshorizontes für den östlichen Gewässerbereich ein Attraktivitäts- bzw. touristischer Bedeutungsverlust droht.</li> </ul>
--	---

### **Fazit: Entwicklung der touristischen Infra- und Angebotsstruktur**

Zunächst ist im Rückblick grundsätzlich festzuhalten, dass der Tourismus in der Region eine positive Entwicklung genommen hat und im Zusammenspiel Gemeinden, Zweckverbänden, Tourismusverband, LMBV, Freistaat und privatem Engagement viele Erfolge zu verzeichnen sind. Auf der anderen Seite konnten die im REK 2015 aufgezeigten Entwicklungsvorstellungen nur zu einem kleineren Teil auch umgesetzt werden. An touristischen Angeboten/Anlagen in den letzten acht Jahren neu hinzugekommen sind lediglich die Schwimmenden Häuser in der Marina Klitten, der Wasserwanderrastplatz mit Marina Camping an der Südböschung Geierswalder See sowie der Campingplatz Geierswalde im Bereich der Südböschung. Unter dem Strich kann deshalb die Entwicklung in den letzten Jahren nicht zufriedenstellen. Die Ursachen hierfür begründen sich zum Großteil in Faktoren, die von der Region nicht oder nur wenig beeinflussbar sind, und zwar:

- Teilweise erheblichen Verzögerungen im Sanierungsprozess sowohl land- als auch wasserseitig
- Planungsunsicherheiten durch sehr langwierige und aufwendige Planungsprozesse
- Fehlende Flächenverfügbarkeiten
- Ressourcenknappheit in den Gemeinden und beim Zweckverband (Personalknappheit, finanzielle Ausstattung und Abhängigkeit von Fördermitteln)

Es hat sich vielerorts gezeigt, dass die Transformation von einer Tagebaulandschaft zu einer Erholungslandschaft sehr spezifische Anforderungen an die Planungs-, Genehmigungs- und Finanzierungsprozesse stellt, denen mit den sonst in natürlich gewachsenen Regionen übliche Bewertungskriterien und Instrumenten nicht ausreichend Rechnung getragen wird.

## 2.3 Bewertung des bisherigen Entwicklungsprozesses

Die folgenden Ausführungen sind Diskussionsergebnis der projektbegleitenden Arbeitsgruppe.

- **Sanierungsprozess**

Die Sanierung der ehemaligen Kippenflächen sowohl land- wie auch wasserseitig bildet die Grundvoraussetzung für die angestrebte Inwertsetzung. **Was wo und wann umsetzbar ist, hängt entscheidend von den geotechnischen Bedingungen respektive den Sanierungsfortschritten ab.** Der Sanierungsprozess war und ist mit vielen Unsicherheiten behaftet. Die von der LMBV avisierten Sanierungszeiträume haben sich in der Vergangenheit aufgrund unvorhersehbarer Rutschungen zum Teil beträchtlich nach hinten verschoben. Die im REK von 2015 genannten Sanierungszeiträume für die einzelnen Sees konnten unisono nicht eingehalten werden und sind sämtlich obsolet.

**Die im November offiziell erfolgte Information der Region über die Verschiebung der Zeithorizonte für den Neuwieser See, den Blunoer Südsee und den Sabrodter See auf frühestens 2030 und für den Spreetaler See und Erikasee auf 2040 bedeutet einen erheblichen Einschnitt in die angestrebte touristische Inwertsetzung für das Verbandsgebiet, mit der konkreten Gefahr, dass der sächsische Teil des Lausitzer Seenlandes erheblich von der touristischen Gesamtentwicklung abgekoppelt wird.** Dies hat zu erheblicher Kritik des Zweckverbands an der LMBV geführt, auch wenn der Region bewusst ist, dass die Sanierungsentscheidungen der LMBV von politischen Entscheidungen auf Landes- und Bundesebene abhängig sind und damit die LMBV in ihrem Handeln nicht selbstbestimmt ist und deshalb immer zwischen den politischen Entscheidungen und den regionalen Wünschen steht. Die Kritik bezieht sich aber nicht nur auf die Verschiebung von Sanierungszeiträumen, sondern über die Art und Weise der Beteiligung der Region durch die LMBV bei den Sanierungsprozessen. Es wird zwar anerkannt, dass die LMBV sich vor Ort zu Entscheidungen bekennt, aber moniert, dass die Region bei strategischen Entscheidungen nicht vorher beteiligt wird. Es besteht ausdrücklich der Wunsch für eine strategisch ausgerichteten Zusammenarbeit, in der regelmäßig und frühzeitig die Meinung der Region eingeholt wird und diese soweit möglich, auch im Entscheidungsfindungsprozesse mit einfließen sollte.

Ein weiterer Kritikpunkt betrifft die Regionalplanung, konkret die Braunkohlenpläne, die durch ihre rechtliche Verbindlichkeit einen wesentlichen Einfluss auf die örtlichen Entwicklungspotenziale haben. Dies beinhaltet auf der einen Seite zwar für die Gemeinden eine gewisse Planungssicherheit, berücksichtigt aber auf der anderen Seite aber nicht, dass sich seitdem Entwicklungsbedingungen verändert und sich neue Sach- und Erkenntnisstände ergeben haben, die wenn überhaupt, nur über langwierige Zielabweichungsverfahren berücksichtigt werden können. Auch vor dem Hintergrund der massiven Verschiebung der Sanierungszeiträume ist eine Fortschreibung der Sanierungsrahmenpläne aus kommunaler Sicht wünschenswert.

- **Seenübergreifende Zusammenarbeit im Verbandsgebiet**

Zwischen den Kommunen im Verbandsgebiet gibt es seit vielen Jahren Konsens über die grundlegende Entwicklungsausrichtung und eine auf gegenseitigem Vertrauen basierende Zusammenarbeit. Gemessen an seinen Ressourcen wird die bisherige Arbeit des Zweckverbands positiv bewertet und vor allem seine bisherigen überörtlichen Projektaktivitäten wie beispielsweise die blauen Info-Tafeln. Es besteht weiterhin Konsens darin, dass der Zweckverband im Sinne einer notwendigen regional einheitlichen

Qualitätssteuerung stärker als bislang als regionale Koordinierungsstelle fungieren sollte. Die Beauftragung zusätzlicher Bewirtschaftungsaufgaben wird allerdings differenziert betrachtet und ist geprägt von den unterschiedlichen lokalen Voraussetzungen bzw. der Leistungsfähigkeit der jeweiligen Gemeinde. Dort wo die örtlichen Ressourcen für die Bewirtschaftung der Freizeitinfrastruktur knapp bemessen sind, besteht stärker der Wunsch nach einer zentralen Bewirtschaftung der gesamten touristischen Infrastruktur. Für die Entscheidungsfindung zur künftigen Rolle des Zweckverbands, respektive seiner Aufgaben, bedarf es der Vorlage eines Vorschlagkonzepts über seine künftige Rolle (aktuell in Bearbeitung).

- **Länderübergreifende Zusammenarbeit**

Auf regionaler Ebene gibt es zwischen beiden Zweckverbänden eine enge, regelmäßige und vertrauensvolle Abstimmung. Auf kommunaler Ebene findet zwar keine regelmäßige Abstimmung statt, aber eine bedarfsbezogene Zusammenarbeit. Im Verständnis einer länderübergreifenden Identitätsbildung als Lausitzer Seenland ist die jährliche Regionalkonferenz ein wichtiges Instrument des Innenmarketings.

Problembehaftet ist die Zusammenarbeit auf Länderebene, da es zwischen beiden Ländern ein unterschiedliches Politikverständnis im Hinblick auf die Ebenen-Zuordnung von Verantwortlichkeiten gibt und daraus resultierend andere Rahmenbedingungen. Deutlich wird dies vor allem bei der Regionalplanung, die auf Brandenburger Seite beim Land liegt, während diese in Sachsen von den regionalen Planungsverbänden auf regionaler Ebene bestimmt wird.

- **Zusammenarbeit – Unterstützung Freistaat**

Die Braunkohlenländer stellen nach § 4 VA Braunkohlensanierung über die Sanierungsverpflichtungen der LMBV hinaus Mittel für weitere Maßnahmen u. a. zur Erhöhung des Folgenutzungsstandards und zur Gefahrenabwehr im Bereich des Braunkohlenaltbergbaus Mittel bereit. Die Realisierung der bisherigen Infrastruktur und Projekte erfolgte zum Großteil über diese Mittel. Der Freistaat Sachsen stellte für die Laufzeit des Verwaltungsabkommens 2018 bis 2022 ein Finanzvolumen von 75 Mio. Euro zur Verfügung (für Ostsachsen und Westsachsen). Die bisherigen Planungsvorstellungen Region Ostsachsen für die nächste Förderperiode 2023 -2027 erforderten ein §4-Budget i.H.v. ca. 58 Mio. €. Die vom Freistaat beschlossene Kürzung der § 4-Mittelausstattung und deren zeitliche Begrenzung bis 2027 bedeuten einen gravierenden Einschnitt in den geplanten Inwertsetzungsprozess. Dies hat zur Folge, dass viele bislang von der Region als gesetzt geltende Vorhaben entweder überhaupt nicht, in reduzierter Form oder bestenfalls verspätet realisiert werden können. Angesichts der geschilderten Verschiebung der Sanierungszeiträume für größere Bereiche des Verbandsgebiets auf 2030 und darüber hinaus ist beim Festhalten an der zeitlichen Begrenzung bis 2027 die Realisierung von Schlüsselprojekten wie z.B. die Schleuse zum Spreetaler See erheblich gefährdet, zumal andere Fördertöpfe u.a. aufgrund der eigentumsrechtlichen Situation oder der Finanzierungsproblematik des Eigenanteils für die Kommunen nur bedingt als Ersatz für die § 4-Mittel in Frage kommen. Die langfristig angestrebte Entwicklung ist damit erheblich gefährdet.

Darüber hinaus hat die Region den Eindruck einer geringen politischen Wahrnehmung und Relevanz auf Landesebene. Dafür steht exemplarisch die nicht erkennbare Thematisierung der künftigen Gewässerbewirtschaftung. Sehr kritisch wird auch die Zusammenarbeit mit vielen Landesbehörden eingeschätzt (v.a. auf Sachbearbeiter Ebene). Häufig nicht nachvollziehbare schwierige und langwierige

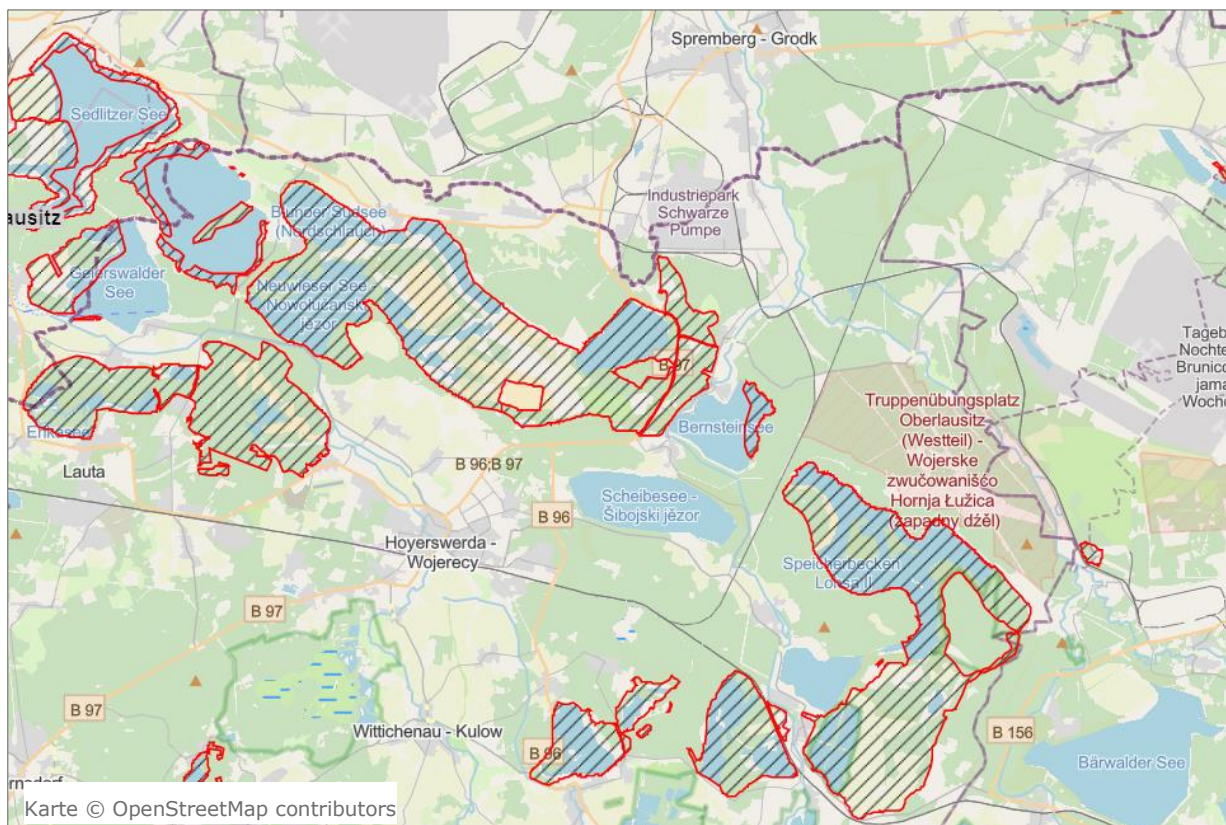
Genehmigungs- und Planungsprozesse führen in der Region nicht nur bei den Kommunen, sondern auch bei privaten Investoren zu einem erheblichen Frustrationspotenzial. Vor diesem Hintergrund wünscht sich die Region nicht nur eine höhere Wertschätzung bei der Landespolitik, sondern auch eine bessere Unterstützung in den Planungs- und Genehmigungsprozessen.

### 3. Chancen, Potenziale und Anforderungen

Welche Chancen und Potenziale für die kommenden zehn Jahre wo erkennbar sind und welche Anforderungen sich daraus für das Verbandsgebiet ergeben, ist Untersuchungsgegenstand der folgenden Gliederungspunkte.

#### 3.1 Sanierungsstände – Zeithorizonte

Die Chancen und Potenziale werden entscheidend durch die geotechnischen Bedingungen bestimmt, respektive die Sanierungsstände auf und an den Gewässern. Für die Gewässer bedeutet dies das Flutungsende mit Erreichen der in den Braunkohleabschlussplänen festgelegten Wasserstände, für die Landflächen der Abschluss der Flächensanierung. Aktuell sind große Bereiche im Verbandsgebiet nach wie vor Sperrgebiete (rot schraffierten Flächen, Quelle Geoportal der LMBV):



Voraussetzung für die Aufhebung der Sperrungen ist deren Freigabe durch die LMBV nach Beendigung der Sanierung. Ein Endtermin für die einzelnen Seen und Flächenbereiche wird seitens der LMBV nicht genannt. Für die Maßnahmen auf der sächsischen Seite der Seen sind die Genehmigungs- und Realisierungszeiträume ungewiss, da zuerst die Verfahrensweise (Durchführung der Maßnahmen unter Berg- oder Wasserrecht) geklärt werden muss. Dazu befinden sich alle Beteiligten im Abstimmungsprozess. Folgender aktueller Kenntnisstand zum Sanierungsprozess ist zu beachten:

- Der Sanierungshorizont für den gesamten Sperrbereich zwischen Neuwieser See und Spreetaler See ist nicht vor 2030 zu erwarten, für den Spreetaler See und den Erikasee voraussichtlich nicht vor 2040.

Eine frühere touristische Inwertsetzung der Wasser- und Uferflächen ist nach aktuellen Aussagen der LMBV nicht möglich. Für den Knappensee heißt es aktuell frühestens 2028.

- Die LMBV konzentriert ihre Kräfte auf die Fertigstellung des zentralen Gewässerverbands bis 2026, insbesondere auf den Sedlitzer See und Partwitzer See einschließlich der schiffbaren Verbindungen. Das eröffnet für den großen Gewässerbereich zwischen Großräschener See im Westen und Partwitzer See/Geierswalder See im Osten ab 2026 eine konkrete Perspektive für eine intensive landseitige und wassertouristische Nutzung.
- Am Scheibe-See, Dreiweiberner See und Bärwalder See ist die Grundsanierung bereits vollständig abgeschlossen. Aus geotechnischer Sicht gibt es keine Gründe gegen eine (weitere) Entwicklung. Alle drei Seen stehen aber nach wie vor unter Bergrecht. Auch für den Bernsteinsee ist mit Ausnahme des östlichen Seebereichs eine zeitnahe touristische Entwicklung möglich. Die LMBV steht dort allerdings noch in der Pflicht, die im Abschlussbetriebsplan festgelegten Strände fertig zu stellen. Eine etwas andere Situation gibt es am Silbersee. Dort gibt es seit vielen Jahren eine touristische Nutzung am Südufer (Strand, Campingplatz). Sonst ist der gesamte See einschließlich der Uferflächen Sperrbereich. Am Südufer muss die LMBV noch Sanierungsarbeiten durchführen, was eine vorübergehende Sperrung der bislang dort touristischen Nutzung bis 2024 nach sich zieht. Im Anschluss soll eine touristische Nutzung wieder zugelassen sein.

Aus den o.g. Erkenntnissen ergeben sich für die touristische Inwertsetzung drei wesentliche Verpflichtungen/ Handlungsbedarfe:

- 1. Der Aufbau einer qualitativ und quantitativ ausreichenden wassertouristischen Infrastruktur für die ab 2026 erwartbare wassertouristische Marktnachfrage am Geierswalder See und vor allem am Partwitzer See.**
- 2. Vor dem Hintergrund der geschilderten veränderten Sanierungshorizonte ist es umso wichtiger, dass die Seen mit kurz- bis mittelfristiger Nutzungsperspektive fertig gestellt bzw. touristisch nutzbar gemacht werden können. Das bedeutet die land- und wasserseitige touristische Inwertsetzung des Scheibe Sees und des Bernsteinsees und die Sicherung und weitere Qualifizierung der beiden aktuell bereits touristisch genutzten Solitürgewässer Bärwalder See und Dreiweiberner See.**
- 3. Damit die von der zeitlichen Verschiebung nach 2030 betroffenen Bereiche nicht vollständig von der weiteren Entwicklung des Seenlands abgehängt sowie die damit einhergehende Beschädigung der regionalen Attraktionspotenziale minimiert werden, kommt der Schaffung dort möglicher Attraktionen/Besuchsanlässe (v.a. Freizeitwegenetz, Landmarken) aus lokaler und regionaler Sicht eine höhere Priorität zu.**

### 3.2 Entwicklungsstand und Planungen im Verbandsgebiet des Brandenburger Zweckverbands LSB

Eine enge länderübergreifende Verzahnung der touristischen Infra- und Angebotsstrukturen ist sowohl land- als auch wasserseitig insbesondere im Bereich des Gewässerverbands zwingend geboten. Die Ansiedlung von Ferienanlagen auf Brandenburger Gebiet führt auf sächsischer Seite zu einem erhöhten tagestouristischen Aufkommen durch die Gäste der Ferienanlagen. Dies ist durch die damit verbundene Wertschöpfung einerseits positiv, bedeutet andererseits aber auch eine weitere Frequentierung und damit auch eine Belastung der Freizeitwege, v.a. der Seerundwege. Erforderlich sind vernetzte land- und wasserseitige Infra- und Angebotsstrukturen mit länderübergreifend einheitlichen Qualitätsstandards und ausreichender Dimensionierungen. Vor diesem Hintergrund folgend für den Brandenburger Bereich des Gewässerverbands die Kurzaufzählung der im Rahmenplan (<https://www.zweckverband-lsb.de/de/service/downloads.html>) für das Verbandsgebiets aufgeführten Planungen für touristische bzw. tourismusrelevante Neuansiedlungen:

Gewässer	Landseitige Vorhaben – Planungen	Wasserseitige Vorhaben - Planungen
Senftenberger See	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hafenhôtel am Stadthafen Senftenberg</li> <li>• Radherberge am Standort ehem. Schullandheim „Am Alten Wehr“</li> <li>• Wohnmobilstellplatz an der Schleuse Koschener Kanal</li> <li>• Gaststätte und Ferienwohnungen Großkoschen Dorfkrug</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wasserwanderrastplatz in Niemtsch</li> </ul>
Sedlitzer See	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hotel und Ferienhäuser am Hafen/Wasserwanderrastplatz Sedlitzer Bucht</li> <li>• Wohnmobilstellplatz am Hafen/Wasserwanderrastplatz</li> <li>• Ferienanlage in Lieske</li> <li>• Ferienresort im Bereich zwischen Sedlitzer See und Partwitzer See „Aqua Casa“</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maritimes Gewerbegebiet /Marina Nordufer Sedlitzer See</li> <li>• Haupt- und Nebenstrand in Lieske</li> <li>• Wasserwanderrastplatz in Lieske</li> <li>• Entwicklung Löschwasserentnahmestelle als Vereinsstandort für Segelsport</li> <li>• Schwimmende Architektur in der Sedlitzer Bucht</li> </ul>
Großräscher See	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hotel und Ferienhäuser am Hafen</li> <li>• Outdoor-Resort/Ferienanlage mit dem Schwerpunkt Reiten im Bereich zwischen Strand und B 96 (Großräscher See Nordost)</li> <li>• Ausbildungshotel in Großräschen Süd (Projekt innovatives Lernzentrum Lausitz)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadthafen Großräschen</li> <li>• Schwimmende Häuser Randschlauch</li> <li>• Wassersportverein Randschlauch</li> <li>• Hauptstrand Großräschen Süd</li> <li>• Ostufer Großräscher See/Sedlitz Strand und Wasserwanderrastplatz</li> </ul>

## 3.3 Landseitige Entwicklungspotenziale

### 3.3.1 Potenziale für den Übernachtungstourismus

Die Region bietet ein Alleinstellungsmerkmal, das es so in anderen Regionen - wenn überhaupt – sonst bundesweit kaum noch gibt, nämlich Flächenpotenziale für die Ansiedlung größerer Ferienanlagen am Wasser (siehe Gliederungspunkt 3.3.4). Dies ist ein hoher Wert und sollte deshalb bei der weiteren Entwicklung entsprechend gewürdigt werden. Bei allem Verständnis, dass die Entwicklung vorangehen soll, **der Fokus darf nicht auf eine möglichst schnelle, sondern muss auf eine möglichst werthaltige Entwicklung dieser Flächen gelegt werden.** Mit der zunehmenden Attraktivität der Region, insbesondere wenn dann die Gewässer nutzbar sind, werden diese Flächen für privatwirtschaftliche Investitionen weiter an Wert gewinnen. **Der Ansiedlung größerer Ferienanlagen mit einem möglichst besonderen und überregional ausstrahlenden Angebotsprofil und vor allem einer ganzjährigen Öffnung kommt vor diesem Hintergrund eine Schlüsselbedeutung für die touristische Inwertsetzung der Region zu.** Sie sind Besuchsanlass und Impulsgeber für Folgeinvestitionen durch private Dritte in eine kleinteilige Angebotsstruktur in den Ortslagen sowie ein bedeutender Umsatzbringer für die regionale Wertschöpfung, wie das eindrucksvoll das Beispiel Familienpark in Großkoschen belegt. Das hohe Besucheraufkommen und die Betreuung bewirken für Senftenberg eine hohe Wertschöpfung und von der Ausstrahlung profitieren auch zahlreiche weitere touristische Anbieter in der Ortslage, nicht nur Vermieter, sondern Gastronomie, Radverleiher usw. Die Ansiedlung größerer Ferienanlagen verhindert folglich keine kleinteilige Entwicklung, sondern im Gegenteil fördert diese. Dies gilt im noch höheren Maße, wenn eine solche Ferienanlage einen Wellnessbereich anbietet, der auch von externen Besuchen genutzt werden kann, also damit auch Gästen der anderen Vermieter zur Verfügung stehen. Das bedeutet eine WIN-WIN-WIN-Situation: die Ferienanlage hat zusätzliche Einnahmen, andere Urlaubsbetriebe können mit diesem Angebot werben und Urlauber erhalten ein Schlecht-Wetter-Angebot oder eine Gesundheits-Wohlfühlangebot. Eine erfolgreiche Ansiedlung größerer Hotel- und Ferienanlage an den Seen ist neben der wasserseitigen Entwicklung die Hauptherausforderungen für das Verbandsgebiet.

### 3.3.2 Potenziale für den Tagestourismus

Im Tagestourismus unterscheidet man zwischen Primär- und Sekundärmarkt. Ersterer bezieht sich auf die Einwohner in einem tagestouristisch relevanten Raum, letzterer auf die Urlauber in der Region, mit denen ebenfalls ein regionales tagestouristisches Besucherpotenzial verbunden ist. Die Primärmarktpotenziale sind angesichts der unterdurchschnittlichen Bevölkerungsdichte in der Region selbst überschaubar. Wie verschiedene Studien zum Tagestourismus aufgezeigt haben, liegt die Obergrenze für Tagesausflüge im Primärmarkt in der Regel bei einer Stunde Anfahrzeit, nur bei einem ganz besonderen Besuchsmotiv respektive speziellen Angebot auch darüber (Sekundärmarkt erfahrungsgemäß 30 Minuten). Der Primärmarkt verspricht für das Verbandsgebiet daher keine größeren Wachstumspotenziale, anders der Sekundärmarkt. Die zu erwartende deutlich Erweiterung der Beherbergungskapazitäten in der Region bewirkt auch erhebliche tagestouristische Effekte für das Verbandsgebiet, denn fast alle Urlauber unternehmen während ihres Aufenthalts auch Ausflüge in der Region, sei es mit dem Rad, mit dem Pkw oder künftig auch mit Mietboot oder Fahrgastschiff. Jeder Urlauber ist für die Region ein



potenzieller Tagestourist, der auch abseits des Urlaubsorts für Umsatz und Wertschöpfung sorgt. Davon profitieren Gaststätten, Anbieter von Freizeitangeboten und auch der Einzelhandel, insbesondere an Orten mit Attraktionen/Sehenswürdigkeiten. Die beiden geplanten Landmarken in Bluno und am Westufer Scheibe-See werden auch Urlauber aus dem weiteren regionalen Umfeld anziehen. Das belegt auch der Rostige Nagel, der an die 100.000 jährliche Besucher haben dürfte. Die künftigen drei Landmarken stehend dabei nicht in Konkurrenz zueinander, sondern bedeuten eine erhebliche touristische Aufwertung einer Region, die sonst von der Topografie her kaum Höhe- bzw. Aussichtspunkte bieten kann.

Für das Verbandsgebiet ist von einer deutlichen Zunahme der tagestouristischen Besucherströme auszugehen, im Wesentlichen durch Urlauber, die an anderer Stelle in der Region einen Urlaub verbringen. Damit verbunden sind auf der einen Seite wirtschaftliche Effekte auch in der Fläche. Auf der anderen Seite resultiert daraus aber auch eine zusätzliche Frequentierung der Freizeitwege, da angesichts des attraktiven Radwegenetzes viele Urlauber Radausflüge unternehmen dürften, wie das schon jetzt der Fall ist. Dies hat zur Konsequenz, dass zum einen künftig besonders stark frequentierte Abschnitte in der Breite noch ausgebaut werden müssen und/oder zum anderen dort, wo es möglich ist, Fußgänger- und Radverkehrs auf jeweils gesonderten Wegen zu führen sind. Unabhängig davon muss auf eine hohe Qualität für die Wege geachtet werden, damit es durch die steigende Zahl der Radfahrer nicht auch zu erhöhten Unfallzahlen kommt.

### 3.3.3 Angebotsspezifische Potenziale

Das **Radfahren** wird auch künftig die landseitig attraktivste Aktivität für Urlauber und Tagesausflügler sein und damit der Radtourismus auch weiterhin und dauerhaft einer der zentralen Motoren für die Tourismus im Lausitzer Seenland. Das betrifft vor allem den Radtourismus im Verständnis von Sternfahrten von einem festen Urlaubsstandort aus, aber in etwas abgeschwächter Form auch das Tourenradfahren auf den Fernradwegen die durch die Region führen und die Seenlandroute. Neu hinzukommen wird der Fernradweg Dresden-Berlin, der sich aktuell in der Entwicklung befindet. Grundlage für die radtouristische Attraktivität ist das dichte Radwegenetz, das aber noch Lücken aufweist und mit dem Ziel einer besseren Vernetzung innerhalb des Verbandsgebiets in einigen Abschnitten noch erweitert werden muss (Handlungsbedarf Lückenschlüsse siehe Gliederungspunkt 2.2). Eine zunehmende Herausforderung für die Region ist die Qualitätssicherung der Radwege. Als überregional ausstrahlende Radtourismusregion muss die Qualität der Wege wie auch die Ausschilderung hohen Qualitätsanforderungen erfüllen. Die bereits anstehenden und künftig noch umfangreicher zu erwartenden Sanierungsmaßnahmen zur Qualitätssicherung der bestehenden Radwege dürften allein von den Gemeinden finanziell nicht leistbar sein. Ohne eine Landesförderung für Sanierungen, wie das in Brandenburg praktiziert wird, besteht die große Gefahr, dass es für Urlauber sichtbar zu größeren Qualitätsunterschieden zwischen den Radwegen auf Brandenburger und sächsischer Seite kommt, wo bisher nur der vergleichsweise wesentlich teurere grundhafte Neuaufbau gefördert wird. Angesichts der zentralen Bedeutung des Radtourismus würde dies nicht nur einen Imageverlust für Sachsen bedeuten, sondern für die gesamte Destination Lausitzer Seenland. Dies sollte in jedem Fall vermieden werden. Auch die angestrebte Ausweitung der auf Brandenburger Seite bereits vorhandenen radtouristischen Knotenpunkt-ausschilderung auf sächsisches Territorium ist in diesem Kontext ein notwendiger Schritt, um in der Kundenwahrnehmung als eine Region mit einheitlichen Merkmalen und Qualitätsstandards aufzutreten.

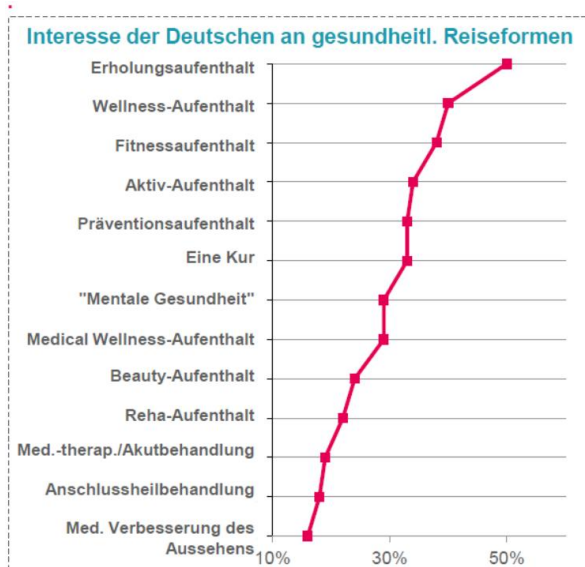
Insofern ist die aktuelle Initiative der Landkreise Bautzen und Görlitz absolut zu begrüßen, die Errichtung einer Knotenpunktwegweisung im jeweiligen Kreisgebiet über das Förderprogramm FR-Regio umzusetzen. Wie bereits an früherer Stelle erwähnt, sind die See-Rundwege mit häufigem Verlauf entlang der Ufer und Blickperspektiven über die Seen ein überregionales Alleinstellungsmerkmal der Region. Durch die zunehmende Sukzession werden die See-Rundwege immer mehr zu Waldwegen. Ohne aktives Gegensteuern verspielt die Region sehenderweise ein Alleinstellungsmerkmal, so dass dringender Handlungsbedarf für ein Eingreifen besteht. Es kann davon ausgegangen werden, dass der Boom bei Elektrorädern anhalten wird und künftig der Anteil an Radurlaubern in der Region mit E-Bikes noch weiter ansteigen dürfte. Das bedeutet für die Region die Verpflichtung, für ausreichend Lademöglichkeiten zu sorgen. Notwendig sind diese aber weniger im öffentlichen Raum, sondern vor allem an den Übernachtungsbetrieben, die hier Ladestationen bereitstellen müssen.

Eine der drei zentralen Positionierungsmerkmale in der überregionalen Vermarktung des Lausitzer Seenlands ist die „**Aktive Erholung**“. Damit dies vor Ort auch eingelöst werden kann, bedarf es mehr als nur das Radfahren. Auch wenn das Lausitzer Seenland kein Zielgebiet für Wanderer ist und dies auch nicht werden wird, so sollte dennoch das Thema Spazierengehen/Wandern stärker in den Fokus gerückt werden. Gerade mit Blick auf Urlauber mit mehrtägigem Aufenthalt „Eh-Da-Urlauber“ ist es wichtig, diesen ein Wanderwegeangebot für kürzere Wanderungen bzw. Spaziergänge anbieten zu können. Das vorhandene Wanderwegenetz ist bislang noch recht dürftig entwickelt. Die überwiegend asphaltierten Radwege sind zudem für das Wandern/Spaziergehen nicht so attraktiv wie Wege mit wasserdurchlässiger Wegebeschaffenheit. Hinzu kommt auf die bereits eingegangenen Konfliktpotenziale mit dem in Teilabschnitten sehr hohen Radverkehr. Vor diesem Hintergrund sollte der schrittweise Ausbau eines separaten Wanderwegenetzes Zielsetzung für die kommenden zehn Jahresperiode sein, allen voran entlang der Seen. Dort verlaufen entlang der Uferlinie häufig sandgeschleimte Bewirtschaftungswege, die auch für die künftigen Bewirtschaftung erhalten bleiben müssen. Wenn diese Wege zum Spazierengehen/Wandern ertüchtigt/ausgewiesen werden, bekommt die Region ein weitere Attraktionsmerkmal mit dem Alleinstellungsmerkmal der unmittelbaren Gewässernähe und der daraus resultierenden Blickbeziehungen über die Seen. Anders als bei den Radwegen, sind diese aufgrund des unmittelbaren Verlaufs am Ufer nicht durch Sukzessionsbewuchs eingeschränkt. Hinzu kommt, dass diese Wege auch für die notwendige Entzerrung von Spaziergängern und Radfahrern sorgen respektive die Radwege entlasten (Positivbeispiel separater Uferweg für Spaziergänger im Abschnitt Geierswalder See zwischen Leuchtturmhotel und Schwimmenden Häusern). Wandern ist eng verflochten mit dem Naturerlebnis. Letzteres ist vor allem dann attraktiv, wenn die Besonderheit der Tagebaulandschaft ersichtlich und aufbereitet ist. Auch wenn es vom Marktvolumen ein Nischenmarkt ist und bleibt, bietet der Naturtourismus mit entsprechender Aufbereitung/Erlebbareit überregionale Urlauberpotenziale für die Region. Das Naturschutzgroßprojekt Lausitzer Seenland ist in diesem Verständnis auch ein touristischer Attraktionsfaktor, der durch eine intensivere Abstimmung und Vernetzung gestärkt werden kann.

Zur Untersetzung des touristischen Positionierungsmerkmals „Aktiv-Urlaubsregion Lausitzer Seenland“ verspricht auch der **Reitsport** gewisse touristische Marktpotenziale, wie das aktuell die beiden Reiterhöfe Partwitzer Hof in Klein Partwitz und Terra Nova am Spreetaler See zeigen. Nachfragepotenziale ergeben sich nicht nur aus dem Reitsport als Hauptbesuchsmotiv (Reiterurlaub, Reitsportveranstaltungen/Turniere), sondern auch in der Kombination mit dem Wassersport. Dieser ist erfahrungsgemäß männlich dominiert, während der Reitsport vor allem von Frauen und Mädchen ausgeübt wird. Das Vorhandensein eines Reitsportangebots ist vor diesem Hintergrund ein Attraktionsmerkmal für

wassersport- und reitsportaffine Familien. Auch wenn der Reitsport nicht die touristische Ausstrahlungspotenziale des Radfahrens besitzt, ist der weitere Ausbau eines Reitwegenetzes angesichts der geschilderten Potenziale auch im regionalen touristischen Interesse.

Ein weiteres zukunftssträchtiges touristisches Thema bzw. Angebotssegment ist der **Gesundheitstourismus**. Etwa ein Drittel der Bevölkerung hat lt. einer bundesweiten Studie von Project M von 2017 in den letzten drei Jahren mindestens einen gesundheitsmotivierten Urlaub durchgeführt. Noch größer als das gegenwärtige Marktvolumen ist das Potenzial. Etwas mehr als die Hälfte der erwachsenen Bundesbürger kann sich vorstellen, einen Gesundheitsurlaub auch bei vollständiger Selbstzahlung durchzuführen. Das Interesse an dieser touristischen Reiseform ist sehr groß, wie die folgende Grafik zeigt und damit auch die Chancen für die Region, von diesem aufgrund der demografischen Entwicklung noch lange andauernden Trend zu profitieren.



Voraussetzung ist die Ansiedlung von Urlaubsanlagen mit gesundheitstouristischer Angebotsausrichtung. Bei der Inwertsetzung der Entwicklungsflächen sollte deshalb der gesundheitstouristische Aspekt in jedem Fall mit betrachtet werden. Für ein wirtschaftlich tragfähiges ganzjährig funktionierendes Betreiberkonzept einer Hotel- bzw. Ferienanlage ist gerade für eine Belegung in den Wintermonaten ein Wellnessangebot ohnehin unverzichtbar. Aktuell gibt es mit dem Hotel Seeschlösschen in Senftenberg/Buchwalde nur ein Hotel mit einer Wellnessausrichtung und auch keine bekannten Ansiedlungsplanungen. Für das Verbandsgebiet sollte es Zielsetzung sein, mindestens eine Hotel- und Ferienanlage mit großzügigem Wellnessangebot anzusiedeln, idealerweise auch mit Öffnung für externe Besucher. Für die Errichtung einer Therme als Solitäranlage dürften die Marktpotenziale vor allem im Primärmarkt in der Region nicht ausreichen, auch nicht in Kombination mit dem erwartbaren Urlauberpotenzialen. Der Wunsch für die Ansiedlung einer Therme als Solitäranlage ist deshalb wenig realistisch.

Grundsätzliche Zielstellung für die gesamte Region ist die stärkere Erschließung ganzjähriger Nachfragepotenziale. Als Besuchsanlass wird dies in erster Linie über ganzjährig attraktive Hotel- und Ferienanlagen mit einem gut ausgebauten Inhouse Freizeit- und Wellnessangebot erreicht und weniger durch ein Indoor-Freizeitangebot in den Anrainerorten. Wetterunabhängige Freizeitangebote wie das Lausitzbad in Hoyerswerda oder die Energiefabrik Knappenrode sind gleichwohl gerade für die Nebensaison ein wichtiger touristischer Attraktivitäts- und damit auch Wettbewerbsfaktor für die Region. Diese zu erhalten bzw. zu stärken sind damit auch im touristischen Interesse.

### 3.3.4 Flächenpotenziale für touristische Inwertsetzung

In der folgenden Tabelle sind alle Entwicklungsflächen aufgelistet, ergänzt durch Kurzbeschreibung der aktuellen Entwicklungsvorstellungen und Planungsstände. Umfassendere Informationen siehe unter Gliederungspunkt 2.1. Eine grobe kartografische Darstellung der Flächen findet sich auf Seite 63 (Flächen in gestrichelter Linie langfristige Perspektive).

See	Bereiche für die Ansiedlung touristischer Ferien- und Freizeitanlagen
Geierswalder See	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Koschendamms gesamter Bereich westlich Seestraße zwischen Barbarakanal und Schiffsanleger. Ziel ist die dortige Errichtung von größeren Ferienanlagen (Grundlage Masterplan Koschendamms). Für den südlichen Teilbereich 1 B-Plan Strand B-Plan Vorentwurf. Zeitliche Entwicklungsperspektive kurz<sup>3</sup>- bis mittelfristig.</li> <li>• Bereich Seepromenade/Marktplatz (im B-Plan benannt als Servicegelände am Geierswalder See) zwischen Strand und Schwimmenden Häusern. Konkrete Vorstellungen für Entwicklung eines Marktplatzes mit Ansiedlung Ferienwohnungen, Wochenendhäusern und Gastronomie. Planungsrecht gegeben. Zeitliche Entwicklungsperspektive kurzfristig.</li> <li>• Südböschung verschiedene private Ansiedlungsprojekte in unterschiedlichem Realisierungsstadium. Planungsrecht vorhanden. Zeitliche Entwicklungsperspektive überwiegend kurzfristig.</li> </ul>
Partwitzer See	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nordostufer vom Rosendorfer Kanal/Überleiter 8 bis zur Marina. Konkrete Entwicklungsvorstellungen mit Ferienhäusern durch den privaten Flächeneigentümer. Für Marina konkrete Planungen durch Gemeinde, derzeit im Genehmigungsprozess. Für den gesamten Bereich B-Plan im Vorentwurf.</li> <li>• Südlich von Marina bis zur Halbinsel und zum Strand. Hotelanlage südlich vom Schwimmenden Haus, sonst noch unspezifisch. Bestätigter B-Plan von 2008. Entwicklungsperspektive kurz- bis mittelfristig.</li> <li>• Ostufer von Halbinsel bis Klein Partwitz Siedlung (ungefähr Verlängerungslinie Hauptstraße), keine konkreten Planungen, von Privat Vorstellungen Errichtung Ferienhäuser. Entwicklungsperspektive kurz- bis mittelfristig. Planungsrecht muss noch geschaffen werden (nur für Bereich Segelverein vorhanden).</li> <li>• Gut Skado: Errichtung weiterer Ferienhäuser auf Grundlage eines bestätigten B-Plans. Konkrete Vorstellung des Eigentümers, derzeit in der Umsetzung.</li> </ul>
Neuwieser See	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorstellung Gastronomie am Schleusenkanal, zeitliche Perspektive langfristig, wenn Gewässernutzbarkeit gegeben ist.</li> </ul>
Bergener See	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aus Naturschutzgründen auch langfristig keine Ansiedlung touristischer Anlagen, nur Freizeitwegeinfrastruktur.</li> </ul>
Blunoer Südsee	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seebereich Ortslage Klein Partwitz: Kleinteilige touristische Entwicklung im Ortskern. Entwicklungsperspektive Uferbereich erst langfristig, wenn wasserseitige Nutzbarkeit gegeben ist.</li> </ul>

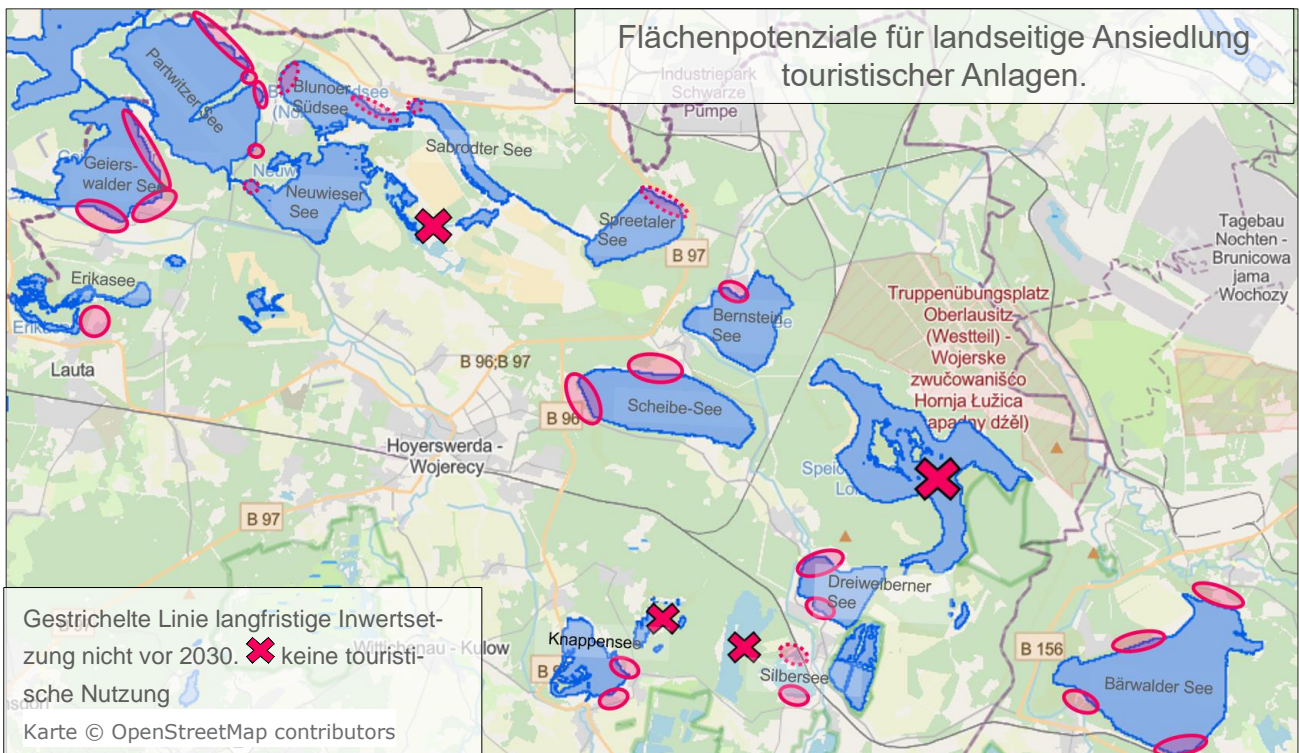
<sup>3</sup> Kurzfristig bis 2026, mittelfristig 2027 bis einschließlich 2029, langfristig 2030 bis 2035

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seebereich Ortslage Bluno: Kleinteilige touristische Entwicklung im Ortskern. Wasserseitige Erschließung erst langfristig. Konkrete Vorstellungen für Landmarke auf Blunoer Damm in kurz- bis mittelfristiger Perspektive.</li> </ul>
Sabroder See	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereich Nord-Westufer, wasserseitige Erschließung erst langfristig.</li> </ul>
Spreetaler See	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nordostufer Gemeinde Spreetal zwischen See und B 97 im FNP der Gemeinde ausgewiesen vier Entwicklungsflächen für Tourismus. Entwicklungsperspektive nicht vor 2040.</li> </ul>
Bernsteinsee	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Burghammer Uferbereich mit direkter Ortsanbindung. Konkrete Ansiedlungsplanung durch Privatinvestor, Planungsstatus B-Plan im Entwurf. Entwicklungsperspektive kurzfristig.</li> </ul>
Scheibe-See	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Westufer Gemarkung Stadt Hoyerswerda: Konkrete Entwicklungsvorstellungen durch die Stadt für den gesamten Strandbereich auf Grundlage eines abgestimmten B-Plans. Entwicklungsperspektive kurzfristig. Bereich nördlich vom Strand Ansiedlung Hotelanlage in kurz- bis mittelfristiger Perspektive.</li> <li>• Nordufer im Bereich Burg Gemarkung Gemeinde Spreetal: Vage Vorstellungen für Ferienanlage(n). Kein Planungsverfahren, Ausweisung für touristische Nutzung im FNP der Gemeinde. Für den Entwicklungsbereich exklusives Wohnen wurde im Sommer das Zielabweichungsverfahren erfolgreich abgeschlossen.</li> <li>• Südufer bei Riegel Gemarkung Gemeinde Lohsa nur Badestelle.</li> </ul>
Dreiweibener See	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strandbereich Weißkollm: Vorstellungen der Gemeinde für eine Erweiterung Wohnmobilstellplatz. Geltender B-Plan Strand Weißkollm.</li> <li>• Strandbereich Lohsa: Konkrete Planungen durch Investor für Ferienanlage und Wohnmobilstellplatz. Planungsrecht vorhanden, Umsetzungsperspektive kurzfristig.</li> </ul>
Bärwalder See	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nordufer Boxberg: konkretes Investitionsvorhanden Hotel- und Ferienanlage durch privaten Investor. Baurecht liegt vor. Umsetzungsperspektive kurzfristig. Auf der westlich anschließenden Fläche bestehen Vorstellungen durch privaten Eigentümer für Ferienanlage,</li> <li>• Südostufer Klitten: Erweiterung Ferienhäuser. Baurecht auf Grundlage B-Plan 2011.</li> <li>• Südufer Strand Uhyst: Vorhaben Ansiedlung Ferienhäuser hinter dem Strand, noch keine konkreten Planungen. Grundlage bestätigter B-Plan „Ufergestaltung/Strand“.</li> <li>• Westufer Merzdorf: Touristische Inwertsetzung des gesamten Areals für jüngere, sportliche Zielgruppen, für Wohnmobiltourismus, und wasserseitige Erschließung des Standortortes touristische Inwertsetzung land- und wasserseitig, noch kein Bebauungsplan, Konflikt mit Aussagen Abschlussbetriebsplan und Regionalplan</li> </ul>
Erikasee	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aus Naturschutzgründen auch langfristig keine Ansiedlung touristischer Anlagen am See möglich. Vorstellungen der Stadt für eine touristische Inwertsetzung des sich südlich am See anschließenden Stadtparks (Machbarkeitsuntersuchung Stadt Lauta).</li> </ul>
Silbersee	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Südufer mit Strand und anschließender Fläche bis Straße: Konkrete Vorstellungen für die Qualifizierung des Campingplatzes. B-Plan aktuell in der Bearbeitung. Zeitliche Entwicklungsperspektive kurzfristig.</li> <li>• Nordostufer: Keine konkreten Vorstellungen. In langfristiger Perspektive Ansiedlung Ferienhäuser.</li> </ul>

Knappensee	<p>Auf Grundlage des Masterplans werden folgende Entwicklungen verfolgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Südostufer Koblenz: Camping und Gastronomie.</li> <li>• Südufer Groß Särchen: Ferienhäuser, Hotel/Pension und Gastronomie.</li> <li>• Nordufer Maukendorf: nur Wochenendhaussiedlung.</li> <li>• Knappenhüttsiedlung Ostufer: touristische Nutzung noch unklar.</li> </ul>
------------	--

Für **Speicherbecken Lohsa 2, Morkasee, Graureihersee und Bergener See** sind aus geotechnischen und/oder naturschutzfachlichen Gründen keine touristischen Inwertsetzungspotenziale zu erkennen. In ganz weiter Zukunft sind allenfalls eine punktuelle Wegeerschließung und eine geordnete Naturbeobachtung vorstellbar. Da die Gewässer auch langfristig keine touristische Bedeutung haben werden, werden diese in der weiteren Bearbeitung nicht weiter betrachtet.

Die folgende Karte ist als Orientierungskarte zu verstehen, mit der grob deutlich gemacht werden soll, in welchen Seebereichen eine (touristische) Inwertsetzung respektive eine Ansiedlung von Ferienanlagen erfolgen soll oder bereits erfolgt ist.



## 3.4 Gewässerseitige Entwicklungspotenziale

Aktuell spielt der Wassertourismus noch eine untergeordnete Rolle. Von den neun Seen im Gewässerverbund sind derzeit nur der Senftenberger See, Geierswalder See und Partwitzer See befahrbar, die beiden letztgenannten nur in den zu Sachsen gehörenden Seebereichen. Von den Solitärseen sind bislang nur der Dreiweiberner See und der Bärwalder See wassersportlich nutzbar, der Scheibe-See nur für das Baden am Westufer. Die Rechtslage für die wassersportliche Nutzung stellt sich je nach See sehr unterschiedlich dar. Eine unbefristete Nutzung auf Grundlage der hierfür von der LMBV zu erfolgenden „Feststellung der Fertigstellung“ (FdF) gibt es aktuell nur für den Geierswalder See. Für alle anderen Seen gibt es nur Zwischennutzungen auf Grundlage seebezogener Einzelverträge.

Laut politischer Beschlusslage von 2008 und 2015 werden die Gewässer nach ihrer Entlassung aus dem Bergrecht in das Eigentum der beiden Länder Brandenburg und Sachsen übergehen. Wann das der Fall sein wird, lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht vorhersagen. Grundvoraussetzung hierfür ist die „FdF“ oder wie für den Scheibe-See die Planfeststellung. Nach Überführung in das Landeseigentum liegt die Verantwortung für die Bewirtschaftung beim Freistaat. Was diese genau umfasst, ist aktuell noch ungeklärt und zwischen Region und Freistaat umstritten.

Mit Fertigstellung der Seen wird künftig der Wassertourismus erheblich an Bedeutung gewinnen, insbesondere im Gewässerverbund (siehe Gliederungspunkt 3.4.1). Dort wird ein neues wassertouristisches Segment entstehen, der „Bootstourismus/Wasserwandern“. Nach aktuellen Aussagen der LMBV soll zu 2026 der Sedlitzer See einschließlich aller schiffbaren Verbindungen in die Nachbarseen für den Bootsverkehr freigegeben werden. Damit wird der Gewässerverbund vom Großräschener See im Westen bis zum Geierswalder See und Partwitzer See befahrbar sein. Für die östlich sich anschließenden Seen verschiebt sich der Zeithorizont für eine wasserseitige Nutzung auf frühestens 2030, Spreetaler See voraussichtlich erst ab 2040. Für den Scheibe-See und Bernsteinsee ist für die nächsten Jahre eine wasserseitige Nutzungsperspektive in kurz- bis mittelfristiger Perspektive erwartbar.

### 3.4.1 Markt- Angebotspotenziale im Wassertourismus

Die Inwertsetzung der Gewässer beinhaltet Erholung/Urlaub auf dem Wasser in Form von standortbezogenen Wassersportaktivitäten sowie auf den Seen des Gewässerverbunds in Form von Bootstourismus respektive Wasserwandern. Der Wassertourismus (motorisiert und muskelbetrieben) ist seit den 1990er Jahre ein boomender Markt mit einer sehr hohen Wachstumsdynamik, die in etwas abgeschwächter Form auch weiter andauern wird, so die einhellige Einschätzung der Branche.

Diese positiven Marktbedingungen für das Lausitzer Seenland zu nutzen, sollte erklärte Ziel der Region und beider Länder sein. Angesichts der vom Bund in den Ausbau schiffbarer Überleiter investierten Summen in dreistelliger Millionenhöhe ist diese Investition letztendlich nur zu rechtfertigen, wenn damit wirklich nachhaltige regionalwirtschaftliche Effekte ausgelöst respektive dauerhaft nennenswerte wassertouristische Nachfrage generiert werden. Dies lässt sich einzig und allein durch die Entwicklung des Bootstourismus bzw. Wasserwanderns begründen, da für den standortbezogenen Wassersport der Ausbau schiffbarer Verbindungen nicht benötigt worden wäre.

Die Marktchancen für das Lausitzer Seenland stellen sich hierfür sehr günstig dar, zumal nirgendwo sonst in Europa ein vergleichbares neues Revier für den Bootstourismus entsteht. Mit den hier

möglichen Distanzen bietet der Seenverbund ideale Revierbedingungen für Kurzurlaubstouren zwischen zwei und vier Tagen, dem im Bootstourismus am stärksten nachgefragten Buchungszeitraum. Daraus resultieren für den Gewässerverbund sehr erfolgversprechende Perspektiven für eine überregionale Marktpositionierung als neues Wasserwanderrevier. Dies gilt explizit auch für das „kleine Gewässerszenario“ ohne Neuwieser See, Blunoer Südsee, Sabrodter See und Spreetaler See, die vor 2030 nicht befahrbar sein werden. **Gleichwohl ist unbedingt an dem Ziel einer schiffbaren Verbindung zwischen Großräschener See und Spreetaler See festzuhalten, da dadurch das Revier nochmal deutlich weiter an Attraktivität gewinnt und der Spreetaler See mit seinem vorgesehenen Profil als einziger See für das schnelle Bootfahren eine wichtige Bedeutung für den Gewässerverbund einnimmt.**

Die wassertouristische Angebotsgestaltung muss zu den spezifischen Gewässerpotenzialen des Gewässerverbunds passen. In Anbetracht der im Vergleich zur Mecklenburgischen und Brandenburgischen Seenplatte überschaubaren Distanzen bedeutet das für die Angebotsentwicklung im Bootstourismus vor allem Hausboote und Flöße/Bungalowboote bis max. 12 Meter (Schwerpunkt 7 bis 10 Meter) sowie übernachtungsfähige Kajütsegelboote mit Mastlegevorrichtung, um die Kanäle passieren zu können. Gerade die seit Jahren boomenden Bungalowboote passen hervorragend zur Seenstruktur, da diese aufgrund der Bootsform und des Außenborderantriebs eher für kürzere Fahrten ausgerichtet sind. Der muskelbetriebene Bootstourismus ist aufgrund der hierfür wenig attraktiven Gewässerbedingungen nur eine tagestouristische Angebotsnische ohne nennenswerte (wasser-)touristische Entwicklungsperspektiven.

Im REK 2015 wurde das Projekt „schiffbare Verbindungen der Solitärseen für muskelbetrieben Bootsverkehr“ formuliert. Die Realisierungschancen wurden 2018 in einer Vertiefungsstudie für mehrere Streckenvarianten untersucht, u.a. auch für die Verbindung Dreiwieberner See - Silbersee - Mortkaer See. Diese Projektidee hat auf den ersten Blick zunächst viel Charme, macht aber letztendlich nur Sinn, wenn den Investitions- und Unterhaltskosten entsprechende regionalwirtschaftliche Nutzeneffekte gegenüberstehen. Unabhängig von der Finanzierungsproblematik und der geotechnischen Bedingungen, stehen die für die kanutouristische Nutzbarkeit erforderlichen hohen Investitions- und Unterhaltungskosten in die Infrastruktur in keinem zu rechtfertigen Verhältnis mit den realistischerweise erwartbaren Nachfrageeffekten. Aus zahlreichen Studien wie u.a. der Grundlagestudie zum Kanutourismus ist bekannt, was Kanutouristen von einem Gewässer erwarten. Favorisiert werden möglichst durchgängige, naturbelassene Fließgewässer mit vielen Richtungsänderungen. Seen sind hingegen bei Paddlern wenig beliebt (Wellenschlag, geringeres Naturerlebnis). Der Großteil der Tagestouren in Deutschland liegt in einem Entfernungsbereich zwischen 15 und 20 km. Der Streckenabschnitt zwischen Dreiwieberner See – Silbersee – Mortkaer See ist weder bezüglich der Gewässerstruktur noch der Distanz kanutouristisch so attraktiv, dass es gelingen könnte, überregionale Marktpotenziale zu erschließen. Da auch kein größerer touristischer Attraktivitätsgewinn für die Region und die Tourismusdestination Lausitzer damit verbunden wäre, sollte von einem solchen Projekt Abstand genommen werden.

Wassersport umfasst nicht nur das Bootfahren, sondern weiteren standortbezogenen Wassersport. Die größeren Seen bieten hohe Attraktionspotenziale für das sportliche Segeln, Kitesurfen, Windsurfen, Foilsurfen, E-Foilingboards und Wasserski. In Abhängigkeit der lokalen Bedingungen (Windausrichtung, keine Konflikte mit anderen Nutzern) sollten diese Aktivitäten auch im Verbandsgebiet möglich sein und bei den Entwicklungsszenarien für die Seen berücksichtigt werden. Das Fahren mit sog. Jetskis, das



aktuell noch am Partwitzer See betrieben wird, kann dort nur noch bis zu den Bautätigkeiten der dort entstehenden Marina ausgeübt werden. Für das Jetskifahren war und ist der Spreetaler See vorgesehen, dessen wasserseitige Nutzbarkeit durch die Verschiebung des Sanierungshorizontes nicht vor 2040 möglich sein wird. Eine weitere Zwischenlösung für Jetskis im Gewässerverbund oder gar auf den Solitärseen ist angesichts des damit verbundenen Konfliktpotenziales mit anderen Wassersportarten und der landseitigen Erholung aber nur schwer vorstellbar (hohe Lärmbelästigung, starker Wellenschlag). Am Bärwalder See wurde die Zulassung von Jetskis in der Vergangenheit intensiv diskutiert und sich im Ergebnis klar dagegen positioniert.

Analog zum Straßenverkehr ist auch im motorisierten Sportbootverkehr eine Entwicklung hin zu mehr Elektromobilität zu beobachten. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich Elektroboote zunehmend am Markt durchsetzen werden, auch wenn es sicherlich noch einige Jahrzehnte in Anspruch nehmen wird, bis Boote mit Verbrennungsmotoren vom Nebootmarkt verschwunden sein werden. Ohnehin wird es auf dem Gewässerverbund noch lange über das Jahr 2030 hinaus einen Altbestand an Sportbooten mit Verbrennungsmotoren geben. Vor dem Hintergrund des Anspruchs der Lausitz, sich zu der führenden zukunftsweisenden Energieregion Deutschlands zu entwickeln, passt das Thema Elektromobilität (oder auch Wasserstoffantrieb) auf dem Wasser sehr gut zum angestrebten Profil der Region. Mit Ausnahme des Bärwalder Sees und evtl. auch Knappensee sollte für alle Solitärseen im Verbandsgebiet eine Befahrung durch Boote mit Verbrennungsmotoren ausgeschlossen werden. Ein Verbot von Verbrennungsmotoren auf der Seenkette ist hingegen keine zu empfehlende Option. Damit verbunden wären nicht nur erhebliche Akzeptanzprobleme und Widerstände bei der Bevölkerung, sondern auch ein Verlust wassertouristischer Potenziale. Für die Begeisterung der Bevölkerung und Urlauber für die neuen Gewässer und damit auch die (touristische) Inwertsetzung der Gewässerpotenziale wäre dies kontraproduktiv. Aber auch ohne Verbot von Verbrennungsmotoren ist es vor dem Hintergrund der Wandlung der Lausitz von einer Kohleregion zu einer zukunftsorientierten Energieregion sinnvoll, den Bootsverkehr mit klimaschonenden Antrieben (Elektro, Wasserstoff) auf dem Seenverbund gezielt zu fördern und durch eine entsprechende Angebotsgestaltung am Markt und Infrastrukturausstattung in den Häfen mit Ladesäulen zu einem Profilierungsmerkmal des Lausitzer Seenlands aufzubauen. In diesem Kontext ist auch der existierende Solarkatamaran (aufgrund eines Brandes im Juli 23 bis auf weiteres nicht einsetzbar) ein sehr gut zu den Verbundseen passendes Gewässerangebot. Allein der Katamaran wird die künftig für die Fahrgastschiffahrt im Gewässerverbund erwartbare Nachfrage aber nicht abdecken können. Vollkommen unabhängig von welchem Anbieter, perspektivisch ist für den Seenverbund von mindestens zwei weiteren Fahrgastschiffen auszugehen, um so in der mittel- bis langfristigen Perspektive einen seeübergreifenden Linienverkehr gewährleisten zu können. Aufgrund des attraktiven Radwegenetzes bieten die Verbundgewässer hervorragende Attraktionspotenziale für die Kombination Fahrgastschiff und Radfahren. Das setzt künftig Schiffe voraus, mit denen auch eine größere Anzahl an Rädern mitgenommen werden kann. Dies muss für künftige weitere Fahrgastschiffe ein Pflichtmerkmal sein.

### 3.4.2 Handlungs- und Klärungsbedarf für die Gewässernutzung

Die Zielstellung, den Bootstourismus zu einer tragenden regionalwirtschaftlichen Säule zu entwickeln ist aufgrund der Gewässerpotenziale erreichbar und auch angesichts des dreistelligen Millionen-summe in den Ausbau der schiffbaren Verbindung eine (politische) Verpflichtung. Damit dies gelingt, bedarf es:

1. einer nutzergerechten und für die zu erwartende Nachfrage ausreichend dimensionierte wasser-seitige Infrastruktur (Liegeplatzkapazitäten, Serviceeinrichtungen),
2. marktfähiger wassertouristische Angebote (v.a. Bootscharter und -verleih),
3. einer auf die Belange von Wassertouristen zugeschnittenen länderübergreifenden einheitliche Befahrungsregelung,
4. einer tragfähigen, leistungsstarken Bewirtschaftungsstruktur, mit der die wassertouristische Nutz-barkeit der Gewässer dauerhaft sicherstellt werden kann.

Voraussetzung für die Entwicklung des Urlaubs auf dem Wasser ist die Schaffung und der Erhalt einer nutzergerechten Infrastruktur, der Aufbau eines qualifizierten maritimen Gewerbes und die für eine nachhaltige Marktpositionierung notwendigen befahrungsrechtlichen und unterhaltungstechnischen Rahmenbedingungen unter Berücksichtigung der Besonderheiten aus dem Charakter als Tagebaufol-gesehen. Angesichts des länderübergreifenden Charakters des Bootstourismus bedarf es zwingend ein-heitlicher Regelungen mindestens im Hinblick auf die Befahrung, idealerweise aber auch für die Bewirt-schaftung. Dies ist nach aktuellem Kenntnisstand (noch) nicht erkennbar. Derzeit befinden sich beide Länder in einem Abstimmungsprozess für einheitliche Befahrungsregeln, aber nicht in Bezug auf ge-meinsame Bewirtschaftungsstrukturen.

#### Infrastrukturausstattung

Grundvoraussetzung für die Nutzung der wassersportlichen und -touristischen Gewässerpotenziale ist eine sowohl qualitativ als auch quantitativ auf den Bedarf der Nutzergruppen ausgerichtete Liege-platzinfrastruktur. Die Nachfrage hierfür resultiert aus dem Primärmärkt (wassersporttreibende Einwoh-ner) und aus dem(über)regionalen Marktpotenzialen. Die Infrastrukturausstattung muss so dimensio-niert werden, dass sowohl der wassertouristische als auch der einheimische Bedarf bedient werden kann. Zum jetzigen Zeitpunkt ist eine gesicherte Aussage zum langfristigen Bedarf verständlicherweise nicht möglich. Welche Liegeplatzanzahl ungefähr zu erwarten ist, lässt sich nur annäherungsweise an-hand von Plausibilitätsannahmen und relevanten Marktparametern einschätzen. Anhaltspunkte für die Ermittlung einer **Orientierungsgröße** bietet die Studie zur Struktur des Bootsmarktes<sup>4</sup> von 2016. Laut Studie liegt der prozentuale Anteil der Bootseigner an der erwachsenen männlichen Bevölkerung<sup>5</sup> bei etwa 2%. In den Jahren vor 2016 lag die Einsteigerquote bundesweit bei durchschnittlich 1,6% der männlichen Bevölkerung. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich mit fortschreitender Nutzbar-keit der Seenkette immer mehr Menschen in der Region für Wassersport begeistern und sich Boote anschaffen möchten. Wenn man konservativ annimmt, dass sich perspektivisch in der Region nur 1% der in Frage kommenden männlichen Bevölkerung ein Boot zulegen wird und sich das in Frage

<sup>4</sup> Forschungsvereinigung für die Sport- und Freizeitschiffahrt e.V. (FVSF) September 2016

<sup>5</sup> Der Bootsmarkt ist traditionell männlich dominiert, d.h. die Bootseigner sind nach wie vor zum Großteil Männer

kommende Einzugsgebiet auf 60 Minuten Anfahrtszeit ausgehend von Senftenberg begrenzt (beinhaltet Dresden und Cottbus), ergibt sich ein Einwohnerpotenzial von ca. 1,1 Mio. Menschen<sup>6</sup>. Abzüglich 20% für die Altersgruppe der unter 18jährigen und über 80jährigen, bei denen der Eigneranteil äußerst gering einzuschätzen ist, bleibt ein theoretisches Marktpotenzial von etwa 916.000 Menschen, davon etwa 444.000 Männer. Wenn sich davon nur ein Prozent ein Boot zulegen würde, ergäbe das 4.440 Boote (bei 1,5% = 6.660 Boote). Realistischerweise muss davon ausgegangen werden, dass bei Bootsinteressierten mit etwas weiter vom Seenverbund entfernt liegendem Wohnsitz beispielsweise in Bautzen, Dresden oder Cottbus ein gewisser Anteil seinen Bootsliegeplatz lieber an einem näher am Heimatort liegenden Solitärsee haben möchte. Gerade für kleinere, in erster Linie sportlich genutzte Boote bieten auch die größeren Solitärseen wie der noch entstehende Cottbuser Ostsee und der bereits wassersportlich umfänglich erschlossene Bärwalder See attraktive Voraussetzungen. Abgesehen vom Bärwalder See und perspektivisch vielleicht dem Knappensee wird es nach aktuellen Vorstellungen auf den anderen Solitärseen im Verbandsgebiet keinen größeren Bootsbesatz geben.

Für alle Eigner, die entweder nahe an einem der Seen des Gewässerverbunds wohnen oder deren Wohnort zwar näher an einem der Solitärseen liegt, die aber mit ihrem Boot hin und wieder auch längere Strecken zurücklegen möchten (Wasserwandern), bietet die Seenkette deutliche Attraktionsvorteile zu den Solitärseen. Vor diesem Hintergrund ist die Annahme plausibel, dass sich von den insgesamt 4.440 Bootsbesitzern im definierten Einzugsgebiet von 60 Minuten etwa ein Dreiviertel für einen Liegeplatz im Gewässerverbund entscheidet, was dort zu einem Bootsbesatz von 3.330 Booten führt. In dieser Zahl sind weder die künftigen Charterboote berücksichtigt noch Boote von Eignern, die außerhalb des definierten Anfahrtsradius leben und aufgrund der hohen Attraktivität des Seenverbunds oder fehlender Alternativen bereit sind, auch längere Anfahrzeiten in Kauf zu nehmen<sup>7</sup>. Als eher konservative Orientierungsgröße erscheint in langfristiger Perspektive eine Zahl von mindestens 3.500 Sportbooten für den Gewässerverbund durchaus realistisch. Davon ausgehend, dass davon mindestens ein Viertel<sup>8</sup> einen Landliegeplatz benötigt, ergäbe sich ein Bedarf von gut 2.600 Wasserliegeplätzen und 900 Landliegeplätzen.

**Wie bereits formuliert, handelt es sich dabei um eine Orientierungsgröße, die aber deutlich macht, dass die aktuell bekannten Vorhaben im Seenverbund keinesfalls ausreichen dürften, um den langfristig zu erwartenden Bedarf zu decken.** Bei Realisierung aller aktuell bekannten Planungen und Vorhaben im gesamten Gewässerverbund läge die Gesamtzahl bei etwa 1.200 Wasserliegeplätzen und 400 Landliegeplätzen. Im Verbandsgebiet sehen die Planungen bislang nur die Marina Partwitz als neue Wassersportanlage vor. Angesichts der zu erwartenden Nachfrage dürfte allein die Marina Partwitz den zu erwartenden Bedarf mitnichten abdecken können. Damit besteht die Gefahr, dass viele Wasserwanderer sowohl am Partwitzer See als auch am Geierswalder See keine Kurzzeit-Anlegemöglichkeiten finden und damit keine Landgänge möglich sind. Diese sind aber für mehr als 70% der Bootsurlauber ein wichtiges Attraktionsmerkmal für einen Bootsurlaub<sup>9</sup>. In der Folge ist ein Imageschaden für das junge Revier zu befürchten. Hinzu kommt ein Verlust wirtschaftlicher Effekte in den Anrainerorten. Vor diesem Hintergrund besteht sehr hoher Handlungsbedarf für die Errichtung weiterer

.....  
<sup>6</sup> Quelle eigene Berechnung Project M auf Basis FfK Geomarketing Regiograph

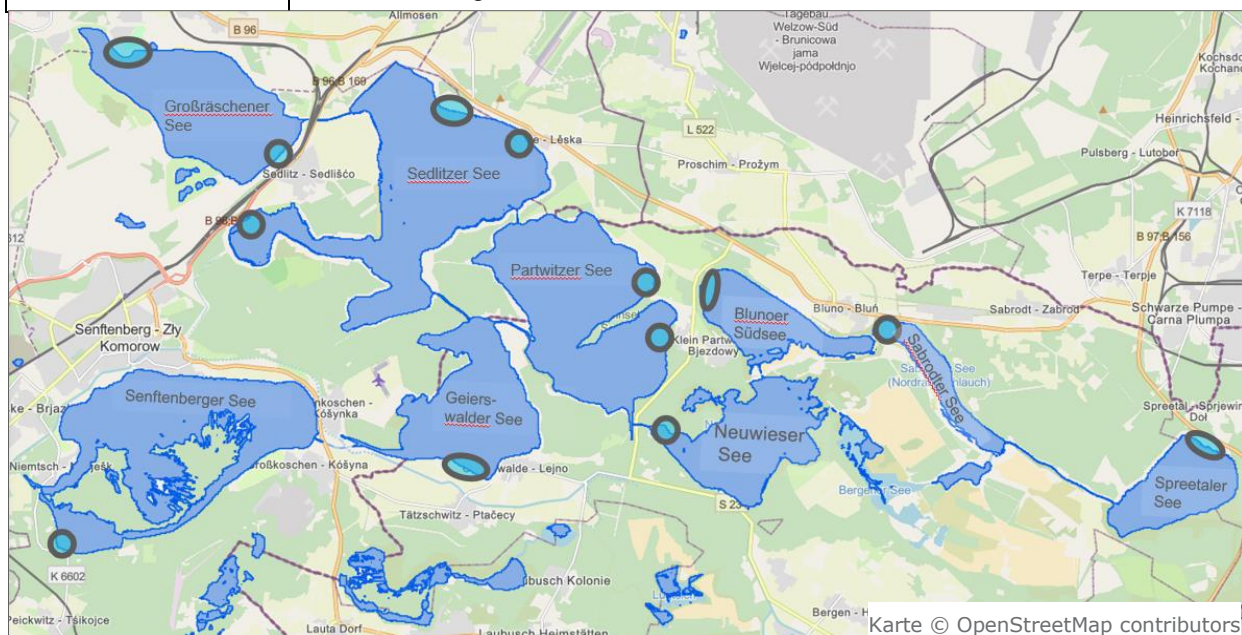
<sup>7</sup> Einzugspotenzial bei 90 Minuten Anfahrtsradius gut 2,1Mio. Menschen zwischen 18 und 80 Jahre

<sup>8</sup> Lt. Studie zum Bootsmarkt liegt auf Deutschlands Binnengewässern der Anteil der Boote mit Landliegeplatz bei ca. 25%.

<sup>9</sup> Bootsurlauberbefragung in Brandenburg 2017, PROJECT M

öffentlicher Sportboot-Liegeplatzkapazitäten (Sportboothäfen/Marina, Wasserwanderrastplätze) im Verbandsgebiet. Mit Blick auf die für 2026 avisierte Befahrbarkeit des Seenverbunds zwischen Großräschener See und Partwitzer See kommt insbesondere der Realisierung der Marina Partwitz eine Schlüsselbedeutung für das gesamte Revier zu. Aufgrund geeigneter Standortbedingungen kommen für den Gewässerverbund folgende wasserseitige Entwicklungsflächen in Frage:

Seen	Potenzialflächen für Wassersportanlagen im Seenverbund
Geierswalder See	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Südböschung Erweiterung Marina/WWRP (Wasserwanderrastplatz)</li> </ul>
Partwitzer See	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nordufer Marina und Nord-Ostbereich WWRP</li> </ul>
Neuwieser See	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schleusenkanal Ein-Ausfahrt WWRP langfristig ab 2030</li> </ul>
Blunoer Südsee	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Westufer/Klein Partwitz Marina und WWRP langfristig ab 2030</li> </ul>
Sabrotdter See	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Westufer/Blunoer Damm Marina und WWRP langfristig ab 2030</li> </ul>
Spreetaler See	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ostufer Marina nicht vor 2040</li> </ul>
Brandenburg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Großräschener See: Marina Großräschen, WWRP Sedlitz</li> <li>• Sedlitzer See: WWRP/Hafen Sedlitz, WWRP Lieske, Marina maritimes Gewerbegebiet Sedlitzer See Nord</li> <li>• Senftenberger See: WWRP Niemtsch</li> </ul>



Der gesamte Gewässerverbund sowie die größeren Solitärseen Bärwalder See und Knappensee bieten sehr gute Bedingungen für den standortbezogenen Segelsport, insbesondere für das Jollensegeln. Das bedeutet die ausreichende Bereitstellung von Landliegeplätzen, respektive die Berücksichtigung entsprechender Landflächen hierfür bei der weiteren Planung der gewässerbezogenen Infrastruktur.

Das Bootfahren bzw. der Bootstourismus setzt mehr als nur Liegeplatzkapazitäten voraus. Zur Infrastrukturausstattung gehören Slip- und Krananlagen und diverse Wirtschaftsbetriebe mit Serviceangeboten rund um den Wassersport mit direkten Gewässerzugang. Flächenpotenziale sind hierfür weder am Partwitzer- noch Geierswalder See zu erkennen. Lt. Vorstellungen des Rahmenplans für das

Brandenburger Zweckverbandgebiet sollen derartige Betriebe im maritimen Gewerbegebiet am Nordufer Sedlitzer See konzentriert werden. Angesichts des zu erwartenden Bootsbesatzes an Sportbooten mit Verbrennungsmotoren stellt sich auch die Frage der Betankung. Hierfür bedarf es zwingend mindestens einer Wassertankstelle. Da die Umweltauflagen und Kosten hierfür sehr hoch sind, sollte eine Tankstelle ausreichen. An den Seen im Verbandsgebiet sind hierfür keine Errichtungsperspektiven zu erkennen. Einziger in Frage kommender Standort im gesamten Gewässerverbund ist das maritime Gewerbegebiet Nordufer Sedlitzer See, in sehr langfristiger Perspektive auch Ostufer Spreetaler See. Die Ausstattung mit Slip- und Krananlagen am Geierswalder See und Partwitzer See (Bestand und Planungen) dürfte auch in längerfristiger Perspektive bedarfsgerecht sein.

### **Befahrungsregelungen**

Damit die beschriebene Zielsetzung erreicht werden kann, müssen für den Gewässerverbund die Anforderungen und Belange der Kernzielgruppe Bootstouristen Maßstab für die Festlegung der Befahrungsregeln sein. Für diese geht es nicht darum, wie im Übrigen auch für die meisten einheimischen Wassersportler/Bootsbesitzer, möglichst schnell von A nach B zu kommen, sondern es gilt der „Weg ist das Ziel“ sowie Ruhe und Entspannung. Die Befahrungsregeln sind in Bezug auf Geschwindigkeiten und Gewässerbereichen daher so auszurichten, dass es für diese Kernzielgruppe möglichst wenig Belästigung durch schnell fahrende Boote (Wellenschlag) und/oder lärmintensive Boote gibt. Das bedeutet zum einen, die Geschwindigkeitsgrenze so zu setzen, dass damit nicht die Attraktionspotenziale des Bootstourismus beschädigt werden und zum anderen wassersportliche Nutzungen, die viel Lautstärke und Wellenschlag produzieren wie v.a. Jetskis, nur in speziell dafür abgetonnten Bereichen zuzulassen, vorausgesetzt es finden sich geeignete Gewässerflächen ohne Störungspotenzial für die landseitige Erholung.

Unstrittig ist, dass die Befahrungsregelungen länderübergreifend einheitlich sein sollten, wobei es bei einzelnen Seen durchaus Sonderregelung geben kann wie das nach aktueller Diskussion für den Senftenberger See und Großräschener See vorgesehen ist. Je höher die Geschwindigkeiten, desto stärker sind in der Regel die Belastungen durch Wellenschlag und Lärm (auch abhängig vom Bootstyp). Vor diesem Hintergrund sollte die Geschwindigkeitsobergrenze möglichst niedrig angesetzt werden. Aus wassertouristischer Sicht: je niedriger, desto besser. Dies gilt umso mehr vor dem Hintergrund der bundesweit geltenden Führerscheinfreiheit bei Booten mit einer Motorisierung bis 15 PS. Abhängig von der Bootsform sind damit bereits erhebliche Geschwindigkeiten auch weit über 30 km/h hinaus möglich. Erfahrungen auf den Berliner Gewässern zeigen eindrücklich, dass bei vielen Bootsführern, die für eine rücksichtsvolle Fahrweise notwendigen Kenntnisse fehlen, was seit Einführung der 15 PS Regelung (ehemals 5 PS) die Konfliktsituation deutlich verschärft hat.

Ein Lösungsansatz für eine Konfliktvermeidung wäre die Austonnung eines Fahrwassers, wie das auf vielen Bundes- und Landeswasserstraßen praktiziert wird. Innerhalb des Fahrwassers wären auch Geschwindigkeiten bis 30 km/h vorstellbar. Damit würde man sowohl den Ansprüchen von Bootsfahrern gerecht werden können, die schnell zu einem Zielort fahren möchten, als auch der Mehrheit der motorisierten Bootsfahrer, für die der Weg das Ziel ist, sowie für die vielen Segler, für die der Freizeit- und Sportaspekt im Vordergrund steht.

Die schiffbaren Kanäle sind ein Nadelöhr und bei starker Frequentierung auch ein Gefahrenpotenzial. Es bedarf deshalb einer permanenten Videoüberwachung und eine Leitstelle, wie das für alle automatisierten Schleusen auf Bundesnebenwasserstraßen durch das zuständige Wasserschiffahrtsamt praktiziert wird. Die Leitstelle kann manuell, situativ lenkend auf Verkehrsentwicklung reagieren, wenn beispielsweise zu Spitzenzeiten der Verkehr fast nur in einer Richtung verläuft (Voraussetzung Ampelsystem). Das gilt umso mehr, wenn Begegnungsverkehre ausgeschlossen werden und der Einbahnverkehr nur stündlich wechselt. Letzteres wäre aus wassertouristischer Sicht wenig nutzerfreundlich. Wartezeiten bis zu einer Stunde führen zu Unmut und dürften auf geringe Akzeptanz stoßen. Zudem ist zu erwarten, dass Boote, die wenige Minuten nach Richtungswechsel ankommen, trotzdem weiterfahren, weil noch kein Begegnungsverkehr zu sehen ist. Hinzu kommt, dass in Spitzenzeiten ein sehr hohes Verkehrsaufkommen zu erwarten ist und in Ermangelung ausreichender Warteliegeplätzen zahlreiche Boote im Eingangsbereich der Kanäle hin- und her kreuzen müssten.

### **Gewässerunterhaltung**

Diese umfasst grob gesagt wasserwirtschaftliche und verkehrliche Aufgaben. Unstrittig ist, dass die wasserwirtschaftlichen Aufgaben in der Zuständigkeit der Länder liegen. Strittig ist hingegen die Frage, wer für die verkehrlichen Aufgaben zuständig ist. Das Bundeswasserhaushaltsgesetz sieht keine Trennung zwischen wasserwirtschaftlichen Aufgaben und verkehrlichen Aufgaben vor (siehe § 39), sondern definiert nur, dass der Verkehr auf Wasserstraßen eine öffentliche Aufgabe ist, aber nicht wer dafür konkret zuständig ist. Für die Bundeswasserstraßen gibt es in der Bewirtschaftung keine Trennung in unterschiedliche Bewirtschaftungsstrukturen. Beides liegt in der Regie des zuständigen Wasserstraßen- und Schiffahrtsamtes.

Für die verkehrliche Aufgaben sieht der Freistaat aktuell die Verantwortung bei den Gemeinden, formuliert allerdings dazu „wassertouristische Aufgaben“. Verkehrliche Aufgaben sind aber nicht automatisch auch mit wassertouristischen Aufgaben gleichzusetzen. Was Letztere sind, ist in den gewässerrelevanten Gesetzen/Verordnungen nicht genau definiert. In Brandenburg gibt es auf den schiffbaren Landesgewässern ohne Bedeutung für die Berufsschiffahrt wie beispielsweise die Ruppiner Wasserstraße üblicherweise keine Trennung zwischen verkehrlichen und wasserwirtschaftlichen Aufgaben. Das Landesamt für Umwelt (LfU) ist zuständig für die Gesamtbewirtschaftung der Wasserstraße, was auch die Schleusenbewirtschaftung beinhaltet. Bestimmte Aufgaben werden im Rahmen eines Dienstleistungsauftrags an Dritte wie die Wasser- und Bodenverbände vergeben. Die Verantwortung obliegt aber weiter beim LfU.

In beiden Ländern sind die Aufgabenzuständigkeiten offensichtlich gesetzlich nicht eindeutig geregelt. Vor diesem Hintergrund sollte es eigentlich Entscheidungsspielraum für ein Bewirtschaftungsmodell geben, mit dem die angestrebte touristische Gewässerwertsetzung auch erreichbar ist. Eine Bewirtschaftungsstruktur, bei der von Anfang an schon klar ist, dass damit die anstehenden Aufgaben nicht im notwendigen Umfang und der erforderlichen Qualität leistbar sind, kann auch nicht im Interesse der Länder sein. Der Verweis des Freistaats auf bestehende Regelungen/Vereinbarungen ist wenig zielführend. Diese sind in Folge eines seinerzeit aktuellen dringlichen Regelungsbedarfs entstanden, um überhaupt eine wasserseitige Nutzung möglich zu machen. Auch die Trennung zwischen Überleiter und Seen darf für ein künftiges Bewirtschaftungsmodell keine Rolle spielen. Je mehr Verantwortlichkeiten/Zuständigkeiten, desto teurer und schwerfälliger wird die Bewirtschaftung.

**Letztendlich ist es daher keine gesetzliche, sondern eine politische Fragestellung.** Wenn die Länder einen nachhaltigen, wirtschaftlich tragfähigen regionalen Strukturwandel ermöglichen bzw. erreichen wollen, dann kann das nur funktionieren, wenn bei den künftigen Bewirtschaftungsaufgaben die begrenzte Leistungsfähigkeit der Region berücksichtigt wird. Auf der anderen Seite ist anzuerkennen, dass die Region als indirekter Profiteur auch eine finanzielle Verantwortung trägt. Vor diesem Hintergrund muss es Ziel sein, eine Regelung bzw. ein Konstrukt zu finden, das:

- in den Mittelpunkt aller Überlegungen die Anforderungen der Nutzer setzt, insbesondere der Wassertouristen („der Wurm muss dem Fisch und nicht dem Angler schmecken“) und das den gesamten Gewässerverbund als Einheit betrachtet,
- die Verantwortung für die Gesamtbewirtschaftung bei den Ländern belässt (bestehendes Modell Brandenburg),
- die Region/Anrainerkommunen in der Betreibung angemessen beteiligt (was noch angemessen ist, muss diskutiert werden), diese aber finanziell nicht überfordern darf und unbedingt Risiken aus dem Tagebau und den Wasserbauwerken für die Region ausschließt,
- ausreichend leistungsfähig ist, um die Nutzeranforderungen an die verkehrliche Regelung und Bewirtschaftung dauerhaft in der notwendigen Qualität sicherstellen zu können, d.h. dafür die erforderlichen fachlichen und finanziellen Ressourcen besitzt,
- durch einen länderübergreifenden, praxisnahen Ansatz Kosten- und Nutzensynergien in der Bewirtschaftung ermöglicht und die wasserwirtschaftlichen und verkehrlichen Aufgaben möglichst in einer Hand belässt. Eine Trennung in schlimmstenfalls vier verschiedene Organisationseinheiten (jedes Land jeweils eine eigene Organisation für Wasserwirtschaft und Verkehr) würde die Bewirtschaftung verkomplizieren (hoher Abstimmungsbedarf, schwierige Entscheidungsfindungsprozesse) und auch verteuern (weniger Synergien, Finanzierung mehrerer Strukturen).

Vor diesem Hintergrund besteht für den Gewässerverbund Handlungsbedarf für ein Bewirtschaftungskonstrukt, das es in dieser Form an vorhandenen Gewässersystemen nicht gibt und das auf die spezifischen Anforderungen einer Tagebaufolge-Gewässerlandschaft ausgerichtet ist. Das bedeutet neue Wege denken und gehen und innovative Ansätze verfolgen, insbesondere die Fragestellung, wie die direkten Profiteure, die Gewässernutzer, an den Bewirtschaftungskosten beteiligt werden können. Dies erfolgt bislang weder an den Bundes- noch Landeswasserstraßen. Für die Bundeswasserstraßen entrichten aktuell die Wassersportverbände gemeinsam für die Freizeitschiffahrt jährlich eine fünfstellige Summe. Eine verträgliche Heranziehung der Bootsbesitzer und Bootstouristen an der Finanzierung der verkehrlichen Aufgaben im Gewässerverbund ist zumutbar. Wer sich ein motorisiertes Boot oder einen Charterurlaub leisten kann, dürfte in der Lage sein, einen gewissen Obolus zu leisten. In welcher Form (Vignette, Maut o.ä.) und Höhe bedarf einer vertiefenden Untersuchung. Es muss aber eine Verträglichkeit und Akzeptanz gewahrt bleiben, d.h. es kann nur um eine anteilige Finanzierungsbeteiligung gehen und nicht um die Umlage der Kosten aus der verkehrlichen Bewirtschaftung auf die Nutzer. Letztendlich bedarf es einer Mischfinanzierung aus Ländermitteln, kommunalen Mitteln und Nutzermitteln.

Auch für die Solitärseen bedarf es eines tragfähigen Bewirtschaftungsmodells im Zusammenspiel Freistaat und Anrainergemeinden. Da dort der Bootsverkehr nur in einem sehr geringen Umfang stattfindet, sind die daraus resultierenden Bewirtschaftungsaufgaben überschaubar. Lediglich für den Bärwalder See und evtl. in längerfristiger Perspektive auch für den Knappensee besteht diesbezüglich größerer Regelungsbedarf.

Auch wenn aktuell noch keine verlässliche Aussage zum Zeitpunkt der Übertragung in Landeseigentum getroffen werden kann, besteht mit Blick auf die notwendige Planungssicherheit für die Anrainergemeinden und potenzielle Investoren für alle aktuell und künftig wassersportlich nutzbaren Seen Klärungsbedarf für eine zeitnahe konkrete Festlegung der dort geltenden Befahrungsregeln und Bootszulassungen sowie der künftigen Bewirtschaftungsstrukturen.

### 3.5 Fazit touristische Potenziale

In kaum einer anderen Region in Deutschland verspricht der Tourismus in der Fläche derartige Entwicklungspotenziale wie im Lausitzer Seenland, und zwar sowohl für Urlaub am Wasser als auch auf dem Wasser. Unter der Voraussetzung der Erschließung der Gewässerpotenziale ist davon auszugehen, dass vor allem im Kernbereich des Lausitzer Seenlands der Tourismus als Wirtschaftsfaktor erheblich an Bedeutung gewinnen wird.

Während in den vergangenen beiden Jahrzehnten der Fokus vor allem auf der Errichtung der landseitigen Freizeit-Infrastruktur und der Erschließungsplanung lag, liegt der **Aufgabenschwerpunkt** in den nächsten zehn Jahren, lokal differenziert entsprechend des jeweiligen Sanierungs- und touristischen Entwicklungsstands:

- in der Ansiedlung touristischer Ferienanlagen am Wasser
- in der Entwicklung des gewässerseitigen Tourismus auf dem Wasser

Im optimalen Zusammenspiel zwischen Region, Freistaat und privaten Investoren gilt es, die im Verbandsgebiet vorhandenen Flächenpotenziale konsequent adäquat in Wert zu setzen.

### 3.6 Exkurs: Potenziale Wohnen

Der Tourismus ist ein personalintensives Dienstleistungsgewerbe mit hohem Fachkräftebedarf. Der Fachkräftemangel stellt bundesweit ein ernstes Problem für die Tourismusbranche dar, das sich durch die Pandemie noch verstärkt hat. Dies bedeutet auch für die Region eine große Herausforderung, denn einhergehend mit den in den nächsten zwanzig Jahren hier zu erwartenden Ansiedlungen neuer Ferienanlagen entsteht ein hoher Personalbedarf, der allein mit den regionalen Personalressourcen nur schwer abzudecken sein dürfte. Vor diesem Hintergrund muss man sich klar machen, dass es künftig nicht nur einen Wettbewerb um Urlauber geben wird, sondern auch im Hinblick auf den Zuzug von Fachkräften im Tourismusgewerbe, angefangen von Servicepersonal bis zu Führungskräften. Gleiches gilt im Übrigen auch für die Industrie- und Energiebranche in der Region. Um in diesem bundesweiten Wettbewerb bestehen zu können, muss Fachkräften nicht nur ein interessantes berufliches Einsatzfeld geboten werden, sondern auch eine attraktive Wohnsituation idealerweise nahe dem beruflichen Standort und in modernen Mehr- und Einfamilienhäusern, bestenfalls sogar in Gewässernähe. Das im Grundsatz nachvollziehbare raumplanerische Argument, zunächst den in den Ortslagen vorhandenen Leerstand zu belegen, greift für die beschriebene Wettbewerbssituation viel zu kurz. Angesichts des großen Wettbewerbs um Fachkräfte ist die Schaffung von attraktivem neuem Wohnraum trotz vorhandener Leerstände ein zentraler Wettbewerbsfaktor, der entsprechend in den Genehmigungsprozessen für die Schaffung von neuem Wohnraum zu berücksichtigen ist.



## 4. Hemmnisse und Risiken

Die großen Chancen für die Region aus den touristischen Potenzialen wurden unter Kapitel 3 beschrieben. Diese Chancen zu nutzen ist erklärte Zielstellung für das Verbandsgebiet. Ob das so gelingen kann, wird maßgeblich von den Rahmenbedingungen beeinflusst, die sich zunehmend schwieriger darstellen. Welche Risiken und Hemmnisse den weiteren Entwicklungsprozess erschweren oder im schlimmsten Fall sogar verhindern, wird im Folgenden zusammengefasst dargestellt.

**Weniger § 4 Mittel.** Für alle derzeit im Eckpunktepapier §4 enthaltenen Maßnahmen bedeutet einen gravierenden Einschnitt in den geplanten Inwertsetzungsprozess. Dies hat zur Folge, dass viele bislang von der Region als gesetzt geltende Vorhaben entweder überhaupt nicht, in reduzierter Form oder bestenfalls verspätet realisiert werden können. Die Unsicherheiten für Kommunen und Privatinvestoren sind damit größer geworden. Angesichts der Verschiebung der Sanierungszeiträume für größere Bereiche des Verbandsgebiets auf 2030 und darüber hinaus ist beim Festhalten an der zeitlichen Begrenzung bis 2027 die Realisierung von Schlüsselprojekten wie z.B. die beiden dringend notwendigen Landmarken am Blunodamm bzw. am Scheibe-See erheblich gefährdet, zumal andere Fördertöpfe aufgrund der Finanzierungsproblematik des Eigenanteils für die Kommunen nur bedingt als Ersatz für die § 4-Mittel in Frage kommen. Das gilt z.B. für das Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen. Nach aktuellem Erkenntnisstand ist für die Reduzierung bzw. den vollständigen Wegfall der § 4-Mittel ab 2027 kein adäquater Ersatz erkennbar. Weitere Mittel sind auch ab dem Jahr 2028 hinaus erforderlich, da u.a. noch die schiffahrtstechnische Ausstattung der Überleiter 1 (ca. 2040) und 6 (ca. in 2030) zum Abschluss gebracht werden muss, andernfalls ist eine touristische Nutzung unmöglich.

**Die massive Verschiebung der Sanierungshorizonte.** Anfang 2022 informierte die LMBV die Region offiziell über ihre Planungen, die Sanierungshorizonte für größere Bereiche im Sächsischen Teil des Lausitzer Seenlandes weit nach hinten zu verschieben. Für den Neuwieser See, Blunoer Südsee und Sabrodter See wird damit die touristische Inwertsetzung voraussichtlich erst in den 2030er Jahren möglich sein und für Spreetaler See und Erikasee nicht vor 2040. Daher sollte die Entwicklung am Bernsteinsee forciert werden, auch wenn hier noch kein Zeithorizont vorliegt. Das hat zur Konsequenz, dass größere Bereiche des sächsischen Teils des Lausitzer Seenlandes bis auf weiteres von der touristischen Gesamtentwicklung abgekoppelt sein werden, was sich wiederum auch negativ auf die Destination Lausitzer Seenland insgesamt auswirkt. Hinzu kommt viel Unverständnis und Frustration bei den betroffenen Bürgern. Umso wichtiger ist die Fertigstellung und touristische Inwertsetzung der bereits entwickelten bzw. zeitnah entwickelbaren Solitärseen Scheibe See, Bernsteinsee, Dreiweiberner See und Bärwalder See sowie die Erschließung landseitiger Attraktionspotenziale und der landseitigen Erlebbarkeit im Bereich Neuwieser See, Blunoer See, Sabrodter See, Spreetaler See, Erikasee, soweit sanierungstechnisch möglich. Der Endausbau des Gewässerverbundes für eine wassertouristische Nutzung bis einschließlich Spreetaler See ist für die wirtschaftliche Inwertsetzung des Gewässerverbundes unverzichtbar und darf daher keinesfalls in Frage gestellt werden. Das gilt ausdrücklich auch für den Spreetaler See, der mit seinem vorgesehenen Profil und dem Alleinstellungsmerkmal als einziger See für das schnelle Bootfahren eine zentrale Bedeutung für den Gewässerverbund einnimmt. Angesichts der durch die großflächige Rutschung im Gewässerbereich Bergener Seen verursachten Veränderungen in der Gewässerstruktur kann aber für diesen Bereich von dem bisherigen Ziel einer durchgängig

befahrbaren Paddelstrecke Abstand genommen werden. Anders als der Spreetaler See ist dieser Gewässerbereich für die wassertouristische Inwertsetzung des Gewässerverbands nicht von Bedeutung.

**Große Unsicherheiten im Hinblick auf die wasserseitigen Nutzungen** (Schiffbarkeit, Unterhaltung) sowohl in kurz- bis mittelfristiger Perspektive unter Bergrecht als auch in längerfristiger Sicht als Landesgewässer. Nachdem lange unklar war, wer die Verkehrssicherung (Austonnung, Beseitigung Untiefen) für die schiffbaren Seen nach Ablauf der bisherigen Regelung zum 31. Dezember 2022 (Geschäftsbesorgung durch LMBV im Rahmen eines Dienstleistungsauftrages finanziert durch § 4-Mittel) hat sich die Landesdirektion Sachsen im Januar 2023 dazu bekannt, die Verantwortung hierfür zu übernehmen. Nach wie vor ist aber ungeklärt, wer künftig für die Schiffbarkeit bzw. die verkehrliche Gewässerbewirtschaftung verantwortlich ist und wie die Befahrungsregelungen aussehen sollen. Mit Blick auf die für 2026 erwartbare Schiffbarkeit für den Kernbereich des Gewässerverbands vom Großräschener See bis zum Geierswalder und Partwitzer See besteht diesbezüglich unbedingt Klärungs- bzw. Regelungsbedarf, sinnvollerweise gleich unter Berücksichtigung langfristig tragfähiger Bewirtschaftungsmodelle und Befahrungsregelungen nach Entlassung aus dem Bergrecht als schiffbare Landesgewässer. Eine langwierige „Hängepartie“ wirkt sich für den weiteren Entwicklungsprozess erschwerend aus und sollte unbedingt vermieden werden. Wer künftig die Gewässerbetreibung übernimmt, muss dafür die fachlichen und finanziellen Ressourcen besitzen und bereits heute viele später erforderliche Schritte planen. Weder die Kommunen noch der Zweckverband LSS besitzen diese Leistungsfähigkeit. Vor diesem Hintergrund muss im Zusammenspiel Kommunen, Zweckverbände und beider Länder möglichst zeitnah eine nutzergerechte und tragfähige Regelung für Nutzung und Bewirtschaftung der Gewässer entwickelt werden, damit die Zielstellung der nachhaltigen Inwertsetzung der Gewässer für den Wassertourismus erreicht werden kann. Hier sind vor allem die Länder gefragt.

**Unzureichende Liegeplatzkapazitäten für die Freizeitschifffahrt/Wassertourismus.** Wie unter Gliederungspunkt 3.4.2 erörtert, kann als langfristige **Orientierungsgröße** für den Gewässerverband nach seiner vollumfänglichen Fertigstellung bzw. Schiffbarkeit von einem Bedarf von etwa 2.000 Wasserliegeplätzen ausgegangen werden. Der Bestand mit den aktuell bekannten Planungen für den Seenerverband dürften in langfristiger Sicht den zu erwartenden Bedarf bei weitem nicht abdecken. Das betrifft nicht nur die Dauerliegernachfrage, sondern auch die zu erwartende Nachfrage durch Gastlieger respektive den Boottourismus (Kurzzeitliegeplätze). Für Letzteres dürfte nach Herstellung der Schiffbarkeit für den Kernbereich des Seenerverbands, voraussichtlich ab 2026 eine sich dynamisch entwickelnde Nachfrage zu erwarten sein. Sollte diese nicht bedient werden können, ist ein größerer Imageschaden für die Region und die Destination Lausitzer Seenland zu befürchten im Sinne von „Gelder in Millionenhöhe für die schiffbaren Verbindungen ausgegeben und dann keine Liegeplätze“. Dem Ausbau von Liegeplatzkapazitäten muss vor diesem Hintergrund in der weiteren Entwicklung eine hohe Priorität eingeräumt werden und dies entsprechend in den Genehmigungsprozessen gewürdigt werden. Eine Schlüsselbedeutung nimmt dabei die Marina Partwitz und deren Fertigstellung bis 2026 ein. Dass dies gelingt, setzt eine unbürokratische Unterstützung des Freistaats und aller involvierten Genehmigungsbehörden voraus.

**Gesetzliche und raumplanerische Vorgaben erschweren die Inwertsetzung** touristisch attraktiver Flächenpotenziale. Das betrifft die Ablehnung touristisch sinnvoller Entwicklungsvorhaben durch die teilweise überholten, nicht den aktuellen Entwicklungs- und Erkenntnisstand widerspiegelnde

Sanierungsrahmenpläne (Beispiel Bärwalder See Bereich Merzdorf). Auch die durch den Regionalplan geforderte Wiederaufforstung in der Region erschwert angesichts der dafür fehlenden Flächenpotenziale die Ansiedlung größerer Übernachtungseinrichtungen (Beispiel Koschendammm). Verschärfend kommt hinzu, dass mögliche Ersatzflächen zu Spekulationszwecken privat erworben wurden, die für Wiederaufforstungsmaßnahmen zu immensen Preisen angeboten werden, die wirtschaftlich weder für Gemeinden noch Investoren wirtschaftlich darstellbar sind.

**Ansprüche durch den Naturschutz.** Grundsätzlich stehen Tourismusentwicklung und Naturschutz nicht im Widerspruch zueinander. Das Naturschutzgroßprojekt Lausitzer Seenland ist ein gutes Beispiel für ein gegenseitiges Befruchten. Gleichwohl drohen punktuell Nutzungskonflikte wie am Bärwalder See. Überlegungen des Freistaats, die bereits in ihrer aktuellen Flächengröße unter touristischen Gesichtspunkten hinderliche Naturschutzzone auf dem See weiter zu vergrößern, würden zu einer erheblichen Beschädigung der (wasser)touristischen Attraktivität des Bärwalder Sees führen. Weitere Gefahren für die touristischen Attraktionspotenziale drohen aus der unkontrollierten Sukzession an den Gewässerrändern. Auch wenn sich diese aktuell noch nicht flächenkonkret manifestieren, besteht die Gefahr, dass wasserseitige Nutzungspotenziale (Strände/Baden, Anlegeinfrastruktur, Wassersport/Bootfahren) durch das rasant und unkontrolliert wachsende Röhricht aufgrund dessen naturschutzfachlichen hohen Wertes eingeschränkt werden. Das betrifft auch die Kanäle sowie durch andere unkontrolliert entstehende Vegetation auch landseitige Uferbereiche, die damit möglicherweise für eine Freizeit- bzw. Tourismusnutzung nicht mehr zur Verfügung stehen. Das Konfliktpotenziale hat sich beispielsweise bereits am Westufer/Strand Hoyerswerda am Scheibe-See gezeigt. Obwohl im Sanierungsrahmenplan die Strandnutzung verbindlich festgeschrieben ist, musste für die Zwischennutzung das bereits wild gewachsene Schilf ersetzt werden. Auf dem Neuwieser See ist eine temporäre Seesperrung innerhalb der Saison aus naturschutzfachlichen Gründen in der Diskussion. Aus (wasser-)touristischer Sicht ist dies für diesen zentral gelegenen See kategorisch abzulehnen, da dies die Verbindung zu den anderen östlichen Seen kappen und in Folge die Attraktionspotenziale als Wasserwanderrevier beschädigen würde.

**Der Verlust an freien Blickbeziehungen** über die Seen und damit eines Alleinstellungsmerkmals des Seenlands. Durch die an allen Seen in den letzten Jahren rasant zugenommene Sukzession in den Uferbereichen werden die freien Blickbeziehungen immer weniger. Ohne Gegenmaßnahmen wird dieser Prozess dazu führen, dass im Verbandsgebiet in einigen Jahren bis auf die Strandbereiche so gut wie keine Uferbereiche mehr mit freiem Seeblick vorhanden sein werden. Schon jetzt hat z.B. eine Radtour um den Scheibe-See den Charakter einer Wald-Radtour und nicht einer Seeumrundung. Die Region verliert damit ihr besonderes Attraktionsmerkmal im Wettbewerb mit natürlichen Gewässerlandschaften, was sich v.a. auf den Radtourismus negativ auswirken dürfte. Es besteht dringender Handlungsbedarf für ein proaktives Gegensteuern, wie es auf Brandenburger Seite mit dem vom Bund geförderten Projekt „Pflege-, Entwicklungs- und Bewirtschaftungskonzept für die Uferbereich unter Berücksichtigung touristischer und naturschutzfachlicher Interessen“ im März 2023 erfolgt. Parallel dazu sollte die LMBV mit den zuständigen Behörden abstimmen, dass die zweifelsohne in den derzeitigen Sanierungsrahmenplänen geforderte Aufforstung so erfolgt, dass Blickbeziehungen zu den Gewässern stets erhalten bleiben. Der ökologische Anspruch und der touristische Anspruch müssen dringend aufeinander abgestimmt werden.

**Unsicherheitsfaktor Wasserknappheit.** Existenzielle Grundlage für die nachhaltige (wasser)touristische Inwertsetzung und Nutzung der Gewässer und Uferbereiche ist ein dauerhaft sichergestelltes

Wasserdargebot, um die geotechnische Standsicherheit zu gewährleisten. Ansonsten drohen bei evtl. Trockenperioden Schädigungen für die Freizeitinfrastruktur am und auf dem Wasser und Seesperrungen schlimmstenfalls in der Hauptsaison (ab 2038 Wegfall der Grubenwasserstützung der Spree, derzeit 60%). Aufgrund des Vorranges der Sicherstellung der Trinkwasserversorgungssicherheit der Bundeshauptstadt und ggf. Belangen des Spreewaldes kann ggf. dann kein Wasser mehr aus der Spree in Richtung der Seenkette abgeschlagen werden. Wasserseitige touristische Nutzungen wären dann nicht möglich (wenn der jeweilige See unter die seitens der LMBV definierte Mindeststaulamelle fällt und damit gesperrt werden muss) oder mindestens stark eingeschränkt mit der Folge, dass die Region einen katastrophalen Imageschaden befürchten müsste. Die beiden Länder und der Bund sind angesichts dieser Risiken gefordert, langfristige Prozesse einzuleiten, um ein solches Szenario unbedingt zu verhindern.

**Drohende Flächenkonkurrenz mit PV-Anlagen:** Die LMBV befasst sich aktuell mit dem Thema Flächenpotenziale für PV-Anlagen. Wenn dies Flächen berührt, die für eine touristische Nutzung attraktiv sind und nicht mehr dafür zur Verfügung stehen oder diese beeinträchtigt, sind größere Beschädigungen der touristischen Entwicklungspotenziale zu befürchten. Angesichts der unter Gliederungspunkt 1 dargestellten hohen Bedeutung des Tourismus für den Strukturwandel, muss dies unbedingt vermieden werden. Die Auswirkungen auf den Tourismus sind vor diesem Hintergrund bei der Potenzialprüfung für PV-Flächen von der LMBV unbedingt zu berücksichtigen. Der Zweckverband LSS hat hierzu ein Positionspapier verabschiedet, das sich eindeutig gegen die Ausweisung von PV-Flächen an den touristisch genutzten Seen ausspricht. Eine Beteiligung des ZV LSS an der Flächenpotenzialuntersuchung ist daher zwingend geboten.

**Fazit:** Grundsätzlich ist festzustellen, dass sich aktuell die Entwicklungsperspektiven im Vergleich zum Zeitpunkt der REK-Fortschreibung 2015 deutlich kritischer darstellen. **Das Erreichen der bisher gesetzten regionalen Entwicklungsziele erscheint erheblich gefährdet.** Die Grundstimmung ist vor dem Hintergrund der vielen Hiobsbotschaften durch weniger Optimismus, sondern durch einen zunehmenden Pessimismus geprägt. Es hat sich vielerorts gezeigt, dass die Transformation von einer Tagelandschaft zu einer Erholungslandschaft sehr spezifische Anforderungen an die Planungs-, Genehmigungs- und Finanzierungsprozesse stellt, denen mit den sonst in natürlich gewachsenen Regionen übliche Betrachtungsweisen und Instrumenten nicht ausreichend Rechnung getragen wird.

# 5. Leitbild – Vision 2033

## 5.1 Entwicklungsleitlinien

Die Entwicklungsleitlinien definieren die Zielstellungen für die Entwicklung des Verbandsgebiets bis 2030 und bilden die Grundlage für das Handeln und Wirken des Zweckverbands Lausitzer Seenland Sachsen und seinen Mitgliedern.

1. Die Gewässer und Uferflächen an den Gewässern sind das (touristische) Kapital der Region und deren Inwertsetzung eine nachhaltige Investition in die Zukunftsfähigkeit des Verbandsgebiets. Oberstes Ziel ist deshalb die konsequente Erschließung der land- und wasserseitigen Seepotenziale für Freizeit, Erholung und den Tourismus. Damit sollen sowohl die Freizeit- und Lebensqualität für die Bewohner wie auch die Bedeutung des Tourismus als Wirtschaftsfaktor gesteigert und nachhaltige Einkommens- und Beschäftigungseffekte für das Verbandsgebiet erzielt werden.
2. Das Verbandsgebiet hat aufgrund seiner Lage im Herzen des Lausitzer Seenlands und seiner hohen gewässerseitigen Attraktionspotenziale eine Schlüsselbedeutung für die Zielerreichung der angestrebten Tourismusentwicklung und Marktpositionierung des Lausitzer Seenlands. Die adäquate touristische Inwertsetzung der Flächen- und Gewässerpotenziale ist vor diesem Hintergrund auch eine regionale Aufgabe und Verantwortung.
3. Grundsätzlich stehen im Sinne der unter Punkt 1 genannten Zielstellung öffentliche, regionale Interessen vor Privat- und Vereinsinteressen. Diese müssen mit den regionalen Zielen korrespondieren und dürfen diese keinesfalls beschädigen, sondern sollten diese idealerweise unterstützen.
4. Maßgabe für den Entwicklungsprozess ist ein verbandsgebietsumfassender und länderübergreifend einheitlicher Charakter mit gemeinsamen Identitätsmerkmalen in der Außendarstellung, definitorisch einheitlich verwendeten Begrifflichkeiten sowie identischen Qualitätsmerkmalen in der wasser- und landseitigen Infrastruktur (siehe Gliederungspunkt Entwicklungsstrategien).
5. Anspruch an die Entwicklung und Projektierung ist eine nachhaltige Standortentwicklung mit hoher Qualität, Marktorientierung und hohen Synergieeffekten unter Berücksichtigung der Wahrung öffentlicher Interessen, naturschutzfachlicher Belange, einer hochwertigen Architektur/Baukultur, des Klimaschutzes und einer hohen Zugänglichkeit für mobilitätseingeschränkte Menschen.
6. Wichtige Zielstellung ist die Bewahrung von Alleinstellungsmerkmalen und Schaffung regionaler Besonderheiten. Dazu zählt explizit der dauerhafte Erhalt des Alleinstellungsmerkmals freie Blickbeziehungen von den Seerundwegen auf die Seen, die Sichtbarmachung der Tagebautradition in der Landschaft und im touristischen Angebot sowie die Profilierung durch schwimmende Architektur.
7. Das Hauptaugenmerk in dem Zeithorizont bis 2033 ist - in zeitlicher Synchronisierung mit den Sanierungsfortschritten - auf die qualifizierte Erschließung und Inwertsetzung der land- und wasserseitigen Flächenpotenziale für den Tourismus an den bis dahin vollumfänglich entwicklungsfähigen Seen zu richten. Zielstellung ist die weitestgehende Fertigstellung der Infra- und Angebotsstruktur am Geierswalder See, Partwitzer See, Bernsteinsee, Scheibe-See, Dreiweiberner See und Bärwalder See sowie deren Überführung in den Status als Landesgewässer.

8. Die Seen mit einer langfristigen Sanierungsperspektive frühestens ab 2030 dürfen von der touristischen Gesamtentwicklung im Verbandsgebiet nicht abgekoppelt werden. Dies ist nicht nur für die dort liegenden Ortschaften eine wichtige Zielstellung, sondern auch für die Gesamtattraktivität und für die regionale Vernetzung zwingend notwendig. Vor diesem Hintergrund ist es erklärte Zielstellung, dort vor 2030 landseitige Attraktionspunkte zu errichten, die Gewässer zumindest punktuell landseitig erlebbar zu machen und in das regionale Freizeitwegenetz einzubinden.
9. Um die angestrebten hohen regionalwirtschaftlichen Effekte erreichen zu können, bedarf es der werthaltigen Erschließung der für den Übernachtungstourismus verfügbaren Flächen an den Seen durch die Ansiedlung überregional ausstrahlender Ferienanlagen mit spezifischem Angebotscharakter, besonderer Architektur und ganzjähriger Auslastungsperspektive. Zielstellung ist es, in Folge dieser Ansiedlungen an den Gewässerrändern die Ortslagen touristisch zu beleben und dort eine kleinteilige Unterakunftsstruktur aufzubauen.
10. Der Radtourismus war und ist Treiber der Tourismusentwicklung der Region. Dem weiteren Ausbau des Radwegenetzes und der dauerhaften Sicherstellung einer einheitlichen hohen Wegequalität kommen daher eine touristische Schlüsselbedeutung zu. Künftig ist mit Blick auf die „Eh-Da-Gäste“ der Fokus auch auf die Entwicklung eines Wanderwegenetzes zu legen, insbesondere auf Uferwege vor dem Hintergrund des attraktiven Gewässerbezugs und der perspektivisch aufgrund der hohen Frequentierung notwendigen Entzerrung der Rad- und Spaziergängerverkehre.
11. Die touristische Inwertsetzung der Gewässerpotenziale für den Wassertourismus ist neben der Ansiedlung von Beherbergungsbetrieben die Hauptaufgabe der kommenden zehn Jahre. Durch den schrittweisen Aufbau einer sowohl quantitativ als auch qualitativ nutzergerechten wassertouristischen Infra- und Angebotsstruktur und auf Basis einer länderübergreifend einheitlichen Befahrungsregelung soll gemeinsam mit den Brandenburger Nachbargewässern der Gewässerverbund bis 2030 zu einem überregional ausstrahlenden Revier für den Bootstourismus entwickelt werden und die wassersportliche Nutzung der Solitärseen ermöglicht werden, insbesondere die Fertigstellung der Strände und deren Profilierung als ein touristisches Qualitätsmerkmal für die Region. An der bisherigen Zielstellung, Neuwieser See, Blunoer See, Sabrodter See und Spreetaler See wassertouristisch als Bestandteil des Seenverbunds zu erschließen, ist ungeachtet der zeitlichen Verschiebung unbedingt festzuhalten.
12. Die Maxime für den weiteren Entwicklungsprozess ist ein gezielter, transparenter und ortsübergreifend aufeinander abgestimmter Entwicklungsprozess unter Federführung des ZV LSS in enger Zusammenarbeit mit dem Brandenburger Partnerzweckverband, der LMBV und dem Freistaat Sachsen.

## 5.2 Entwicklungsziele für die Seen

„**Das Ganze ist mehr als die Summe seiner Teile**“. Dieser Satz von Aristoteles trifft vortrefflich die Situation im Verbandsgebiet. Die Entwicklung der einzelnen Seen entfaltet ihre optimale Wirkung erst im Zusammenspiel untereinander. Dafür ist es weder notwendig, noch wäre es überhaupt machbar, Angebotsüberschneidungen zwischen den Seen unter allen Umständen zu vermeiden, nur damit jeder See sein ganz eigenes Profil erhält. Viel wichtiger ist es mit Blick auf eine starke Marktpositionierung der Destinationsmarke Lausitzer Seenland, dass sich „die aktive Erholung auf und am Wasser“ als das zentrale Positionierungsmerkmal des Lausitzer Seenlands sowie die anderen in den Entwicklungsleitlinien formulierten Profilierungsthemen in der Infrastruktur und den Angeboten an allen Seen wiederfinden, um damit als Destination am Markt punkten zu können. Gleichwohl ist es für eine möglichst breite Markterschließung sinnvoll, seespezifische Merkmale/Besonderheiten in der touristischen Angebotsgestaltung aufzubereiten und herauszustellen, insbesondere für die Solitärseen. Wichtig ist darauf zu achten, dass sich die touristischen Ferienanlagen ergänzen und nicht einander kopieren.

Im Folgenden werden die Bedeutung der einzelnen Seen für das „große Ganze“ sowie der seespezifische Handlungsbedarf und die seebezogenen Entwicklungsziele und -strategien dargestellt. Die Überschrift soll das besondere touristische Profil zum Ausdruck bringen (nur im Gebrauch des SREK, nicht für die Vermarktung)

### Geierswalder See: Der „Urlaubersee“ im Herzen des Lausitzer Seenlands

Der Geierswalder See hat sich mit seinen bereits realisierten touristischen Anlagen und Angeboten neben dem Senftenberger See zum zweiten Besuchermagneten im Lausitzer Seenland entwickelt. In der vergangenen „Übergangsphase“ lag der Fokus vor allem darauf, mit Zwischennutzungen im Zusammenspiel mit Leitprojekten wie der Marina, dem Leuchtturmhotel und den Schwimmenden Häusern eine touristische Entwicklung in Gang zu setzen sowie die planerischen Voraussetzungen für endgültige Nutzungen zu schaffen. Strategische Zielsetzungen bis 2030 sind:

- Die Überwindung der Zwischennutzungen/Provisorien im Sinne einer nachhaltigen Inwertsetzung dieser Flächenpotenziale im Bereich der Südböschung und im Bereich Seepromenade/Marktplatz durch werthaltige und -schaffende touristische Anlagen bzw. Angebote in hoher Qualität auf Grundlage der vorhandenen Vorstellungen/Planungen.
- Die adäquate Inwertsetzung der Attraktionspotenziale des Koschendamms für Urlauber durch die Ansiedlung mindestens einer größeren Ferienanlage und die Schaffung eines hoch attraktiven Strandbereichs als tagestouristischer Besuchermagnet mit regionaler Ausstrahlung. Die Ansiedlung einer Feriengroßanlage auf dem Koschendamm hat eine entscheidende Bedeutung für die überregionale Marktpositionierung des Lausitzer Seenlands als Ferienregion.
- Die Weiterentwicklung bzw. der Ausbau einer nutzergerechten und nachfrageorientierten Ausstattung mit (Gast-)Liegeplätzen und der Schaffung einer Bademöglichkeit an der Südböschung.
- Die Entlassung des Sees aus dem Bergrecht und Überführung in das Eigentum der Länder mit einer länderübergreifenden nutzerorientierten Befahrungsregelung und einem tragfähigen Bewirtschaftungsmodell.
- Die dauerhafte Sicherstellung größerer Abschnitte mit freien Blickbeziehungen vom Rundweg über den See, v.a. am Südufer und am Ostufer/Koschendamm.
- Die Qualitätssicherung des Rundweges hinsichtlich Bodenbeschaffenheit und Rastsituationen.

- Der Aufbau eines Wanderwegenetzes. In kurz- bis mittelfristiger Perspektive Rundweg Geierswalder See und Uferwanderweg am Koschendam (analog Südufer Trennung Spaziergänger- und Radfahrerverkehr) sowie in langfristiger Perspektive gemeinsam mit der Stadt Lauta Erschließung des Erikasees.

Sofern die anstehenden Sanierungsarbeiten in dem aktuell von der LMBV aufgezeigtem Zeithorizont erfolgen, sollte die touristische Entwicklung des Sees evtl. mit Ausnahme des nördlichen Bereichs Koschendam bis 2030 abgeschlossen sein.

## Der Partwitzer See – „der Türkise“ - Urlaub und Erholung mitten in der Seenkette

Der Partwitzer See hat für die weitere Tourismusedwicklung im Seenland eine Schlüsselbedeutung. Durch seine Verbindungsfunktion zum Sedlitzer und Geierswalder See gilt dies im besonderen Maße für die Inwertsetzung des Seenverbunds als Wasserwanderrevier. Vor dem Hintergrund der von der LMBV angestrebten Schiffbarkeit des Sedlitzer Sees und seiner schiffbaren Verbindungen bis 2026 ist die Errichtung von Anlegemöglichkeiten am Partwitzer See die mit Abstand wichtigste Zielsetzung. Die Realisierung der Marina Partwitzer See hat vor dem Hintergrund der insgesamt unzureichenden Liegeplatzausstattung im Gewässerverbund auch einen Schlüsselcharakter für die wassertouristische Entwicklung des Gesamtreviers und ist deshalb auch in regionaler Hinsicht das dringlichste Projekt mit der höchsten Priorität. Die aktuelle Genehmigungsproblematik durch fachlich schwer nachvollziehbare Forderungen seitens der Landesdirektion bedeutet vor diesem Hintergrund eine Gefahr für das gesamte Wasserwanderrevier. Da die Marina allein nicht die langfristig zu erwartende Nachfrage nach Gastliegeplätzen abdecken dürfte, sollte am See zusätzlich noch ein Wasserwanderrastplatz ausschließlich für Gastboote errichtet werden.

Durch die geplanten landseitigen touristischen Ferienanlagen wird sich der Partwitzer See zu einem Urlaubszentrum des Seenlands entwickeln. Die aktuell bekannten privatwirtschaftlichen Planungen für eine Ferienhaussiedlung entlang des Nordostufers und einer Hotelansiedlung südlich des Hafens werden das touristische Profil des Sees positiv prägen. Hinzu kommt möglicherweise noch eine größere Ferienanlage „Aqua Casa“ auf der zu Brandenburg gehörenden Landzunge zwischen Partwitzer See und Sedlitzer See. Die infrastrukturelle Erschließung der Ansiedlungsflächen ist deshalb gezielt weiter voranzutreiben, ebenso wie die Qualifizierung des gesamten Strandbereichs zu einem tagestouristischen Aushängeschild für das Seenland.

Um den vielen künftigen See-Urlaubern mehr als nur Wasser, Strand und Radwege zu bieten, ist es wichtig, weitere touristische Attraktionen zu schaffen v.a. der Ausbau eines Wanderwegenetzes unter Einbindung von Klein Partwitz und dem Naturschutzgroßprojekt. Insbesondere der Bereich zwischen Ortstage, Partwitzer See und Neuwieser See sollte für das Wandern qualifiziert werden und hier die Pläne des Naturschutzgroßprojekts für einen Naturerlebnispfad unterstützt werden. Zielstellung sollte es auch sein, die geschotterten Ufer-Wirtschaftswege als künftige Wanderwege zu nutzen, idealerweise rund um den See, am wichtigsten am Ostufer zwischen Segelverein und der künftigen Schleuse zum Neuwieser See. Damit verbunden sind zwei große Vorteile: zum einen wird der teilweise bereits aktuell sehr stark frequentierte (Rad-)Rundweg vom Fußgängerverkehr entlastet, zum anderen bieten die Uferwege durch ihren freien Blick über den See ein hohes touristisches Attraktionspotenzial. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund immer weniger werdender freien Blickbeziehungen vom Rundweg zum See durch die fortschreitende Sukzession. Angesichts knapper Ressourcen wird sich dies realistischerweise nicht überall verhindern lassen. Gerade am Ostufer zwischen Rastplatz/Begegnungsplatz und Gut Skado sollte aber künftig unbedingt darauf geachtet werden, dass nicht das gesamte Ufer zuwächst und der See von der Straße



aus nirgendwo mehr sichtbar wird. Aktuelle Vorstellungen aus dem Ort zwischen Gewässerrandstreifen Ostufer und Radweg Flächen für eine landwirtschaftliche Bewirtschaftung (Beweidung, Hopfenanbau usw.) zu entwickeln, ist ein Lösungsansatz für die dortige Sukzessionsproblematik und bedeutet zugleich auch eine Aufwertung des Landschaftserlebnis. Bestrebungen aus dem Ort, mit dem Anbau und der Verarbeitung landwirtschaftlicher Erzeugnisse lokale Wirtschaftskreisläufe aufzubauen, sind nicht nur aufgrund der damit verbundenen Wertschöpfungseffekte weiter zu verfolgen, sondern auch aufgrund des touristischen Attraktivitätsgewinns, da lokale Produkte bei Touristen erfahrungsgemäß sehr hoch im Kurs stehen.

Im touristischen Interesse der Region ist auch der Ausbau der reittouristischen Potenziale am Partwitzer See und eine Vernetzung dieses hier vorhandenen Angebotes mit anderen Reitsportanlagen im regionalen Umfeld. Strategische Zielstellung sollte unter Nutzung vorhandener geschotteter Wirtschaftswege der LMBV und/oder von Brandschutzstreifen die schrittweise Ausweisung eines separaten regionalen Reitwegenetzes sein. Damit werden auch Konfliktsituationen mit anderen Nutzergruppen vermieden. Reittouristisch besonders attraktiv wäre eine Reitwegeverbindung zwischen den beiden Reiterhöfen in Klein Partwitz und Terra Nova am Spreetaler See mit punktuell Seezugang (Pferdebadestelle) am Sabrodter See. Gerade vor dem Hintergrund der massiven Verschiebung der Sanierungszeiträume für die östlichen Seen des Gewässerverbands bietet dies dem Gebiet eine auch kurz- bis mittelfristig realisierbare touristische Perspektive.

Der Ortskern Klein Partwitz gehört zu den schönsten Siedlungen im gesamten Seenland und ist daher auf Grundlage des Dorfentwicklungskonzepts auch touristisch behutsam mit einer kleinteiligen Angebotsstruktur weiterzuentwickeln. Dabei ist auf eine ausgewogene Balance zwischen tourismuswirtschaftlichen Aspekten einerseits und dem Erhalt der Wohnqualität für die Bürger andererseits zu achten, v.a. keine verkehrliche Überlastung durch Pkw-Ausflugsverkehr, keine Ansiedlung größerer touristischer Unternehmungen, keine Beschädigung des Ortsbildes.

Unter Berücksichtigung der noch anstehenden Sanierungsarbeiten am See sollte die vollständige Fertigstellung der wasser- und landseitigen touristischen Inwertsetzung des Sees bis 2030 eine realisierbare Zielstellung sein.

## Neuwieser See – Blunoer Südsee – Sabrodter See: die östlichen Gewässerverbundseen

Durch die erhebliche zeitliche Verschiebung des Sanierungshorizonts ist eine touristische Inwertsetzung der Gewässer nicht vor 2030 möglich. Daraus ergibt sich für diesen Bereich des Seenverbands die große Gefahr, von der regionalen Tourismusedwicklung abgekoppelt zu werden und damit die touristischen Potenziale auch dauerhaft zu beschädigen (Akzeptanz- und Imageverlust bei der Bevölkerung und nach am Markt, Unsicherheiten im Hinblick auf die künftige Finanzierung der Infrastruktur).

**Damit der (Image)Schaden in Grenzen gehalten werden kann, ist es umso wichtiger, die landseitige Entwicklung voranzutreiben, dort wo dies geotechnisch möglich ist.** Strategische Zielsetzung muss es vor diesem Hintergrund sein, landseitige Besuchsansätze für den noch lange andauernden Sanierungszeitraum zu schaffen. Das ohnehin schon regional bedeutsame Projekt „Landmarke Blunoer Damm“ gewinnt dadurch nochmals weiter an Bedeutung. Es hat einen Schlüsselcharakter als regionaler Besuchermagnet, als touristischer Leuchtturm des Verbandsgebiets und als Initial und Motor für die landseitige touristische Inwertsetzung des gesamten östlichen Gewässerbereichs, insbesondere der Ortslagen. Ohne einen solchen Besuchermagneten ist die Gefahr groß, dass privatwirtschaftliche Aktivitäten in den

Ortslagen wirtschaftlich nicht tragfähig sind. Die Realisierung der Landmarke sollte vor diesem Hintergrund mit größter Priorität vorangetrieben werden. Sofern dies sanierungstechnisch möglich ist, sollten bestimmte Radwegestrassen vorgezogen werden. Dies gilt insbesondere für die Strecke Klein Partwitz nach Bluno entlang des Südufers Blunoer Südsee, da sonst der gesamte Bereich auch radtouristisch erheblich benachteiligt bleibt.

An den bisherigen Vorstellungen für die Inwertsetzung der Gewässer ist trotz der Zeitverschiebung als langfristige Zielstellung unbedingt festzuhalten. Der gesamten Gewässerbereich Neuwieser See, Blunoer See, Sabrodter See und Spreetaler See ist ein bedeutender Attraktivitätsfaktor für die wassertouristische Marktpositionierung als überregional ausstrahlendes Wasserwanderrevier für den motorisierten Bootstourismus. Diese Potenziale müssen nach 2030 sowohl im Hinblick auf die gewässerseitige Sanierung als auch hinsichtlich der künftigen Befahrungsregelungen eingelöst werden können und dürfen nicht durch naturschutzrechtliche Einschränkungen behindert oder sogar verhindert werden wie beispielsweise durch ein Verbot von Sportbooten mit Verbrennungsmotor. Die bisherigen Vorstellungen einer für den muskelbetriebenen Wassersport nutzbaren Gewässerverbindung über die Bergener Seen sind hingegen zu vernachlässigen. Diese sind „nice to have“, aber für die touristischen Vermarktungspotenziale als Wasserwanderrevier ohne größere Bedeutung. Die Seenkette ist aufgrund der Seen-Gewässerstruktur für den Kanutourismus wenig attraktiv. Ein größerer Mitteleinsatz für eine durchgängige Befahrung der Bergener Seen vom Neuwieser See bis zum Sabrodter See lässt sich daher unter regionalwirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht rechtfertigen und ist zudem naturschutzfachlich kritisch zu sehen.

Langfristig kommt der infrastrukturellen wasserseitigen Erschließung der Klein Partwitzer Bucht eine zentrale Bedeutung für die Schaffung ausreichender Liegeplatzkapazitäten im Revier zu. Wie in Kapitel 3.4.2 dargestellt, dürfte in langfristiger Sicht die zu erwartende Nachfrage nach Dauer- und Gastliegeplätzen das vorhandene und nach aktuellem Erkenntnisstand geplante Liegeplatzangebot bei weitem übersteigen. Die Klein Partwitzer Bucht bietet aufgrund ihrer Lagegunst an der gegen Wind- und Wellen besser geschützten Westseite des Blunoer Sees, der guten landseitigen (Orts-)Anbindung und Straßenanbindung an die B 156 sehr gute Bedingungen für die Schaffung eines Sportboothafens mit größeren Liegeplatzkapazitäten in langfristiger Perspektive. Ein zweiter, langfristig für eine Marina geeigneter Standort ist das Westufer Sabrodter See vom Blunoer Damm bis zum Nordufer/B156. Die Vorteile dieses Standortes liegen in dem guten Wellenschutz, der sehr guten landseitigen Verkehrsanbindung durch die B 156, der für Bootsbesucher fußläufigen Erreichbarkeit der Ortslage Bluno und der unmittelbaren Nähe zur Landmarke.

### **Spreetaler See: der „Motorsportsee“ - einziger See im Lausitzer Seenland für das schnelle Bootfahren**

Der Spreetaler See ist von der Verschiebung des Sanierungshorizontes (wasser-)touristisch am stärksten betroffen, da eine Nutzung nach aktuellem Kenntnisstand erst ab 2040 vorstellbar ist. Das trifft nicht nur den See hart, sondern beschädigt auch die wassertouristischen Potenziale der gesamten Region.

Die Entwicklungsvorstellungen für den Spreetaler See als der einzige See im Gewässerverbund für schnelle motorisierte Wassersportarten sind für das Wassersportrevier Lausitzer Seenland ein Alleinstellungsmerkmal mit überregionalen Ausstrahlungspotenzialen. An den anderen Seen gibt es angesichts des damit verbunden Konfliktpotenzials (Wellenschlag, Lärmemissionen durch Verbrennungsmotoren) keine Alternativstandorte bzw. -flächen.

Abgesehen von seiner Ausstrahlung als „Motorsportsee“ hat der See auch eine hohe wassertouristische Bedeutung für die Attraktivität des Gewässerverbunds als Wasserwanderrevier. Vor diesem Hintergrund ist trotz der zeitlichen Verschiebung unbedingt an dem bisher verfolgten Ziel einer schiffbaren Verbindung an den Gewässerverbund festzuhalten, zumal dafür der Kanalausbau (Überleiter 1) mit hohen öffentlichen Mitteln bereits hergestellt wurde. Die Finanzierung der Ertüchtigung der Steuerung für die touristische Nutzung der baulich bereits existierenden Schleuse sollte vom Freistaat langfristig sichergestellt werden. Ohne diese Ausbaumaßnahme ist eine touristische Nutzung auch nach 2040 nicht möglich. Die aktuelle Position des Freistaates Sachsen, wonach es nach 2027 kein weiteres Verwaltungsabkommen mit einer §4-Förderung mehr geben soll, ist hierfür äußerst kritisch zu bewerten.

Die massive Verschiebung des Sanierungszeitraums um mehrere Jahrzehnte und die zu erwartenden Belastungen durch den anstehenden Sanierungsarbeiten und der Sperrung der B 97 treffen die Gemeinde Spreetal auch in ihren landseitigen touristischen Potenzialen. Damit die Gemeinde zumindest vom Radtourismus profitieren kann, bedarf es unbedingt einer Radwegewegeanbindung des Spreetaler Sees an den Bernsteinsee und den Scheib-See. Um die Gemeinde nicht gänzlich von der touristischen Entwicklung abzuhängen, sollte der Realisierung der hierzu bestehenden gemeindlichen Vorstellungen höchste Priorität beigemessen werden. Der neue Sanierungshorizont bedeutet für die Gemeinde, dass Sie wegen ihrer eigentlich sehr vorausschauenden Infrastrukturerschließung v.a. in die beiden Parkplätze an der B97 doppelt „bestraft“ wird. Zum einen wegen der wegbrechenden Nutzungspotenziale, zum anderen durch die dauerhaften Unterhaltungskosten. Vor diesem Hintergrund sollte es Ziel sein, die Parkplätze bzw. einen der beiden Parkplätze in kurzfristiger Perspektive anderweitig touristisch in Wert zu setzen. In Frage kommt in erster Linie die Ausweisung als Wohnmobilstellplatz für Kurzaufenthalte. Der nördliche gelegene Parkplatz weist durch seine etwas geschütztere Lage hierfür die besseren Standortbedingungen auf. Die für das Vereinshaus ohnehin geplante Mediierschließung kann für die Stromversorgung des Wohnmobilstellplatzes genutzt werden, ggf. auch Sanitärbereich mit Fäkaliensorgung (Beispiel Wohnmobilstellplatz Sedlitzer Nordufer in Lieske). Unbedingt notwendig ist die Schaffung einer direkten Wegeverbindung vom Parkplatz zum See und idealerweise auch einer Blickperspektive auf den See. Insgesamt sollte es Ziel sein, den gesamten Uferbereich rund um den späteren Schiffsanleger und das bereits heute vorhandene Vereinshaus als Rast- und Erlebnisplatz zu qualifizieren in Orientierung an den hervorragend hergerichteten Rastplatz (Begegnungsplatz) in Klein Partwitz. Unter der Voraussetzung einer Radwegeverbindung zum Bernsteinsee und mit der bestehenden Verbindung zum Sabrotdter See und den dahinterliegenden Seen der später schiffbaren Kette bieten beide Parkplätze auch eine Lagegunst als Ausgangspunkt für Radrundtouren.

### **Bernsteinsee: der „Schmucke“ - sanfter Tourismus und naturverbundene Erholung in ruhiger Waldlandschaft**

Der Bernsteinsee wurde im REK 2015 mit einer geringen touristischen Bedeutung eingestuft. Das entspricht der damaligen und auch noch heutigen Situation, spiegelt aber nicht die langfristig Attraktionspotenziale wider. Der landschaftlich besonders reizvolle See (das Gewässer selbst und Landschaftsbild) in Verbindung mit dem durchgängig asphaltierten Rundweg, dem sehr attraktiven Strand und der geplanten Ferienanlage am Nordufer sowie mit dem Vorteil von zwei Ortsanbindungen sollte angesichts seiner Relevanz sowohl für Tages- als auch Übernachtungstourismus in längerfristiger Sicht mit einer mittleren

touristischen Bedeutung eingeordnet werden, Der Strand in Burghammer ist aufgrund seiner begrenzten Flächenverfügbarkeit in erster Linie ein Strand für die Anwohner und Urlauber am See, dürfte aber zumindest am Wochenende auch Radtouristen und Bewohner aus dem regionalen Umfeld anlocken, v.a. aus dem nahen Spremberg. In Folge verbessern sich auch die Chancen für die Ansiedlung einer gastronomischen Einrichtung in Burghammer. Der möglichst zeitnahen Nutzbarkeit des Gewässers sollte deshalb eine hohe Priorität eingeräumt werden. Zugelassen werden sollten angesichts der geringen für den Wassersport nutzbaren Gewässerfläche von etwa nur 300 ha und des angestrebten ruhigen See-Charakters nur muskelbetriebene Fahrzeuge sowie kleinere Segelboote/Windsurfer. Motorisierte Boote, auch mit Elektroantrieb, sollten auf dem See nicht fahren. Hierfür besteht die Möglichkeit auf dem nahen Scheibe-See. Solange die umfangreichen Sanierungsarbeiten im Seeumfeld noch andauern und die B 97 gesperrt ist, wird es allerdings nicht möglich sein, die touristischen Attraktionspotenziale des Sees adäquat in Wert zu setzen. Dies sollte aber unbedingt strategische Zielsetzung für den See sein.

Für das Südufer in Burg ist keine touristische Entwicklung anzustreben. Die touristischen Potenziale von Burg liegen am Scheibe-See und nicht am Bernsteinsee. Sinnvoll ist dort nur eine Badestelle für die Anwohner ohne Parkplatz und Servicemerkmale und ein kleiner Anleger. Die kommunalen Vorstellungen, im südlichen Uferbereich ein Wohnquartier zu entwickeln, sind angesichts des hierfür anzunehmenden Bedarfs durch die Nähe zum Industriepark Schwarze Pumpe und der durch die Seenähe sehr attraktiven Flächenpotenziale überzeugend, zumal ein weiterer Vorteil hinzukommt nämlich die unmittelbare Ortsanbindung, wie man sie sonst kein weiteres Mal im Verbandsgebiet vorfindet. Das Konfliktpotenziale mit der Regionalplanung sollte deshalb unbedingt im Rahmen eines Zielabweichungsverfahrens gelöst werden.

### Scheibe-See: der „Stadtsee“ - Urlaub, aktive Erholung und Stadterlebnis Hoyerswerda

Im REK von 2015 wurde der Scheibe-See mit einer mittleren touristischen Bedeutung eingeordnet. Diese Einstufung wird den touristischen Attraktionspotenzialen des Sees in Verbindung mit den Flächenpotenzialen am West- und Nordufer nicht gerecht. Durch die erhebliche Verschiebung der Sanierungszeiträume für die Seen des östlichen Gewässerverbands gewinnt der Scheibe-See als ein in den nächsten Jahren für eine Freizeit- und Tourismus nutzbarer See zusätzlich an touristischer Bedeutung. Mit Umsetzung der Planungsvorstellungen wird der See weit mehr als nur „die Badewanne für Hoyerswerda“ sein. Hinzu kommt, dass der See durch seine zentrale Lage im Verbandsgebiet eine wichtige Verantwortung als Scharnier zwischen Partwitzer/Geierswalder See und dem östlichen Bereich Dreiwelberner See und Bärwalder See erfüllen muss, was angesichts der zeitlichen Verschiebung der touristischen Perspektiven für die östlichen Verbundseen noch wichtiger ist. Dazu sind zwei Schlüsselstrategien zu verfolgen:

**1. Inwertsetzung Westufer:** Das Gesamtprojekt „Erholung und nachhaltiger Tourismus am Scheibe-See/Hoyerswerda“ hat mit dem dort vorgesehenen Angebotsprofil (siehe Gliederungspunkt 2.1.9) nicht nur eine Schlüsselbedeutung für die touristische Inwertsetzung des Sees, sondern auch als touristisches Leuchtturmprojekt für das Lausitzer Seenland. Dies muss seinen Ausdruck finden in einer hohen Gestaltungsqualität der Gebäude und Freiflächen, einer nachfrageangepassten Dimensionierung der Serviceinfrastruktur und der Sicherstellung eines hohen Pflegezustands.

Eine möglichst zeitnahe Umsetzung der Planungen für den öffentlichen Strandbereich einschließlich Landmarke sollte angesichts der hohen regionalen Bedeutung auch beim Freistaat eine sehr hohe Priorität genießen, zumal Planungsrecht vorliegt und auch ein vollständiger Medienanschluss gegeben ist. Seitens des Freistaats gibt es die Bekundung für eine umfängliche Förderung durch Mittel des Strukturstärkungsgesetz.

Wichtig ist nicht nur die landseitige Entwicklung, sondern auch eine möglichst zeitnahe, dauerhafte wassersportliche Nutzungsperspektive. Voraussetzung hierfür ist ein baldiger Abschluss des Planfeststellungsverfahrens für den See, auch um der förderrechtlichen Vorgabe der Fertigstellung des öffentlichen Strandbereichs und seines Umfelds bis 2026 gerecht werden zu können (ggf. vorzeitige Teilentlassung für diesen Bereich). Eine Zulassung für Boote mit Verbrennungsmotoren sollte angesichts der damit einhergehenden Beschädigung des Erholungswertes kategorisch ausgeschlossen werden. Die aktuellen Vorstellungen, an der südlichen Seite der Mole Liegeplätze für Sportboote zu errichten, sind dort passend und zielführend. Deren Dimensionierung lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht valide einschätzen und ist zudem auch von dem Betreibermodell abhängig. Für größere Boote bietet der nahe Gewässerverbund deutlich attraktivere Bedingungen. Gesetzt sein sollte dort ein Liegebereich für Mietboote, vor allem muskelbetriebene Sport- und Freizeitboote wie Wassertreter, Ruderboote, Kanus, ggf. auch Segeljollen und elektroangetriebene kleinere Motorboote. Für die Attraktivität des Strandes ist ein Bootsverleiher unverzichtbar und daher bei den weiteren Planungen unbedingt mit zu berücksichtigen. Angesichts der aktuell schwer einschätzbaren Nachfrage durch private Bootsbesitzer sollte eine Erweiterungsmöglichkeit mitbedacht werden.

Vor dem Hintergrund, dass Schwimmende Architektur zu einem Markenzeichen des Lausitzer Seenlands werden soll, hat die Ansiedlung schwimmender Ferienhäuser am Westufer auch eine regionale Bedeutung, zumal es sonst im Verbandsgebiet nur wenige weitere geeignete Standorte bzw. Gewässerbereiche gibt (windgeschützte Lage, Ortsnähe und verkehrliche Anbindung). Der Bereich nördlich vom Strand bietet hierfür unter Erholungsgesichtspunkten die besten Voraussetzungen, setzt aber eine landseitige verkehrliche Erschließung voraus.

2. Die zweite strategische Zielstellung für den See betrifft die **touristische Inwertsetzung des Nordufers** bei Burg. Dort ist der Fokus weniger auf den Tagestourismus, sondern mehr auf dem Übernachtungstourismus zu legen. Die hierfür zur Verfügung stehende Sonderfläche hat durch ihre Lage, Größe und die vgl. geringen planungsrechtlichen Restriktionen auch in regionaler Hinsicht eine hohe Wertigkeit, so dass hierfür nur eine hochwertige Nutzung in Frage kommen sollte. Zu den Standortqualitäten sehr gut passen würde eine Ferienanlage mit einem gesundheitstouristischen Angebotsprofil, aber auch jede andere Ferienanlage mit einem besonderen Angebotsprofil (keine Doppelung mit der Hotelanlage am Westufer) und ganzjähriger Nutzung, ggf. aber auch eine gesundheitstourismusrelevante Klinik oder ein Rehaszentrum. Die Ansiedlung eines Sammelsuriums an Ferienhäusern für das Zweitwohnen und für die touristische Vermietung würde die hohen Attraktionspotenziale dieser Fläche nicht einlösen. Hauptkriterium für die Inwertsetzung der Fläche ist der formulierte Qualitätsanspruch und nicht eine möglichst schnelle Entwicklung (Qualität vor Schnelligkeit), zumal kein zeitlicher Handlungsdruck zu erkennen ist. Die dahinter liegende landwirtschaftlich genutzte Fläche sollte als Perspektivfläche für eine touristische Nutzung oder der Ansiedlung einer Gesundheitseinrichtung ggf. auch von Wohnen betrachtet werden.

Anders als am Westufer sollte das Baden/Schwimmen dort nur eine lokale Bedeutung haben, in erster Linie für Umfeldbewohner, Radfahrer und künftige Urlauber am Standort. Die Parkplatzkapazitäten sind dort dementsprechend gering zu halten und es bedarf keiner großdimensionierten Serviceinfrastruktur. Die Errichtung eines Servicegebäudes in Kombination mit einem gastronomischen Angebot ist aber angesichts der hohen Attraktivität des Uferbereichs für das Baden dort notwendig.

### **Dreiweiberner See – „der Sportliche“: aktive und naturverbundene Erholung auf und am Wasser**

Der Dreiweiberner See bietet bereits seit vielen Jahren ein hohes Attraktionspotenzial für ruhige und sportliche Erholung und Urlaub am Wasser mit einem der schönsten Wohnmobilstellplätze im gesamten Seenland, einer hervorragenden Wasserqualität zum Baden und moderner Kanusportanlage. Letztere unterstreicht wie auch der KnappenMan den sehr sportlichen Charakter des Sees. Anders als die mittlere Bedeutungseinstufung im REK 2015 hat der See eine hohe touristische Bedeutung für das gesamte Seenland, v.a. vor dem Hintergrund der sich weiter nach hinten verschiebenden Sanierungszeithorizonte für größere Bereiche im östlichen Seenland.

Ein attraktiver Dreiweiberner See ist auch ein wichtiges touristisches Standbein auf der Seenland-Ost-Westachse zwischen Bärwalder See und Großräschener See. Vor diesem Hintergrund ist die Schaffung einer radtouristischen Verbindung zum Bärwalder See auch eine zentrale regionale Zielstellung. Bezüglich der Servicequalität muss der See noch nachlegen, insbesondere was die Toilettensituation an den beiden Stränden betrifft. Die Erweiterung des Wohnmobilstellplatzes ist auch aus regionaler Sicht uneingeschränkt zu befürworten, genauso wie die Errichtung von Ferienhäusern und eines Wohnmobilstellplatzes am Strand Lohsa.

Der touristische Fokus am und auf dem Wasser ist auch künftig auf eine sportliche, ruhige Erholung zu legen. Lautstarke Nutzungen auf dem Wasser wie das Fahren mit sog. BBQ sollten daher auch künftig ausgeschlossen bleiben, sondern nur das Befahren mit (sportlichen) Freizeitbooten ohne Verbrennungsmotorantrieb zugelassen sein (perspektivisch auch die Trainerboote). Die aktuelle Begrenzung auf max. einhundert Sportboote sollte dauerhaft gelten, um den Kanusport nicht zu beeinträchtigen und den See nicht mit Booten zu überfrachten. Eine Erweiterung der Steganlage für private Sportboote ist deshalb auszuschließen. Von der Idee einer schiffbaren Verbindung zum Silbersee sollte Abstand genommen werden. Die hohen Investitionskosten lassen sich nachfrageseitig nicht rechtfertigen (siehe Gliederungspunkt 3.4.1). Um Planungssicherheit für Gemeinde und Anbieter zu erhalten ist auf eine möglichst zeitnahe Planfeststellung abzielen mit anschließender Überführung als Landesgewässer und damit einhergehende der Schaffung eines dauerhaften Wasserrechts zur künftigen Seennutzung mit Klärung der künftigen Bewirtschaftungsstrukturen.

### **Bärwalder See: Der „Große“ – Urlaub und aktive Erholung auf und an Sachsens größtem See**

Der Bärwalder See hat als geografische östliche Klammer des Lausitzer Seenlands und Scharnier zur Oberlausitz und mit seiner vollumfänglichen touristischen Nutzbarkeit eine immens hohe (über)regional ausstrahlende Leuchtturmbedeutung für das gesamte Seenland und steht in hervorragender Weise für den erfolgreichen Transformationsprozess von einer Tagebauregion zu einer Erholungs- und Tourismusregion.

Der Aufbau einer nutzergerechten Infra- und Angebotsstruktur ist weit vorangeschritten, aber noch nicht abgeschlossen. Damit der See seine touristischen Potenziale voll entfalten kann, bedarf es einer Angebotsstruktur mit ganzjährigen Marktausrichtung. Ein Hauptaugenmerk muss deshalb auf die Ansiedlung ganzjährig marktfähiger Unterkunftsbetriebe und Ausflugs-gastronomie gelegt werden. In diesem Verständnis bedeutet die im Boxberger Bereich in den nächsten Jahren entstehende Hotelanlage einen Meilenstein für den Bärwalder See als Urlaubersee.

Eine Schlüsselbedeutung für den Erhalt der touristischen Attraktionspotenziale muss der Bewahrung und Qualitätssicherung der geschaffenen Infrastruktur gelten. Das betrifft im besonderen Maße die Marina Klitten, die für den Erhalt der wasserseitigen Potenziale unverzichtbar ist, aber auch für die Strände und den See-Rundweg als die beiden wichtigsten tages touristischen Frequenzbringer. Beim See-Rundweg bedeutet dies die Sicherstellung der Oberflächenqualität und die Bewahrung bzw. Wiederherstellung von Blickbeziehungen über den See auf größeren Abschnitten. Die touristische Erschließung des Merzdorfer Bereichs ist weiterhin strategische Zielstellung, um die hohen wassersportlichen Attraktionspotenziale des Sees, wie es sie an den anderen Seen so nicht gibt, für eine jüngere, sehr sportlich ausgerichtete Zielgruppe stärker in Wert zu setzen. Hierfür ist eine Aktualisierung/Anpassung des veralteten Sanierungsrahmenplans anzustreben. Angesichts der abgeschlossenen geotechnischen See- und Ufersanierung sollte zeitnah die Feststellung der Fertigstellung für die Schifffahrt durch die LMBV erfolgen mit nachfolgender Übertragung des Eigentums an den Freistaat und im Zusammenspiel Gemeinde und Freistaat ein auch für die anderen Solitärseen tragfähiges Bewirtschaftungskonzept ausgearbeitet werden.

### **Silbersee: der Stille – ruhige, naturnahe Erholung am Wasser und Angelsport**

Durch seinen Campingplatz hat der See eine touristische Relevanz, allerdings in seiner aktuellen Form mit überschaubaren Ausstrahlungseffekten und ohne größere Bedeutung für das Seenland. Eine erfolgreiche überregionale touristische Marktpositionierung setzt nicht nur eine punktuelle Modernisierung der Serviceinfrastruktur voraus, sondern einen Strategiewechsel mit einem anderen Angebotsprofil: weniger Dauercamping, stärkere touristische Ausrichtung auch durch Ferienhäuser.

Durch seinen Campingplatz hat der See eine touristische Relevanz, allerdings in seiner aktuellen Form mit überschaubaren Ausstrahlungseffekten und ohne größere Bedeutung für das Seenland. Eine erfolgreiche überregionale touristische Marktpositionierung setzt nicht nur eine punktuelle Modernisierung der Serviceinfrastruktur voraus, sondern einen Strategiewechsel mit anderem Angebotsprofil. Zielstellung weniger Dauercamping, stärkere touristische Ausrichtung auch durch Ferienhäuser.

Eine Besonderheit des Sees ist sein großer Fischbestand. Auch wenn dies in den nächsten zehn Jahren noch nicht realisierbar erscheint, ist vor diesem Hintergrund die Idee eines Anglercamps am Nordostufer stimmig. Kurz- bis mittelfristige Zielstellung sollte die Ertüchtigung des östlichen Uferwegs als Radweg als auch eine Anbindung des Bahnhofpunktes und der Strandpromenade sein, um so den See besser in das regionale Radwegenetz zu integrieren und den Bahnhofpunkt Lohsa touristisch besser in Wert zu setzen. Dazu sollte auch eine neue Streckenverbindung zum Bärwalder See geschaffen werden. Die künftige wassersportliche Nutzung sollte angesichts der kleinen Seefläche neben Baden ausschließlich auf muskelbetriebene Boote bzw. SUP begrenzt werden sowie kleinere Boote mit Elektroantrieb. Von der Schaffung einer für muskelbetriebene Boote schiffbaren Verbindung zu den Nachbarseen ist angesichts der damit verbundenen hohen Ausbaurkosten bei überschaubaren Nutzeneffekten abzusehen.

### **Knappensee: erholsam – naturbelassen – aktiv (lt. Masterplan)**

Der Knappensee ist neben dem Senftenberger See der einzige See mit einer touristischen Vergangenheit bereits zu DDR-Zeiten. In den Nachwendezeiten ist es nicht gelungen, den See in touristischer Hinsicht

überregional wettbewerbsfähig zu machen. Die notwendige bergtechnische Sanierung sowie die unerwartete Rutschung im Frühjahr 2021 mit nachfolgender Komplettsperrung und dem damit verbundenen kompletten Neuaufbau einer Freizeitinfra- und Angebotsstruktur bietet für den See die Chance für eine nachhaltige Zukunftssicherung vorrangig als Erholungssee für Anwohner aus dem lokalen Umfeld, sei es in individueller, nicht organisierter Form oder vereinsgebunden. Der Tourismus soll auch künftig am Knappensee eine Rolle spielen, steht aber nicht im Fokus der Entwicklungszielsetzung für den Gesamtsee. Der Urlaubstourismus soll in erster Linie in Koblenz konzentriert werden und dazu dort eine moderne Campingferienanlage geschaffen werden. Aufgrund des Sanierungshorizontes erst in längerfristiger Perspektive nicht vor 2030. Die Gewässernutzung ist bereits für 2027 in Aussicht gestellt. Um Nutzungskonflikte auf dem Wasser und für die Erholung am Wasser zu vermeiden, sollte ein Motorbootverkehr mit Verbrennungsmotoren möglichst ausgeschlossen werden.

Die kurz- bis mittelfristige Erholungsnutzungsperspektive des Sees liegt in der Anbindung an das regionale Radwanderwegenetz. Der zeitnahen Fertigstellung des Wirtschaftsweges am westlichen Ufer kommt vor diesem Hintergrund eine Schlüsselbedeutung zu.

### Erikasee - der Natursee im Herzen des Lausitzer Seenlands

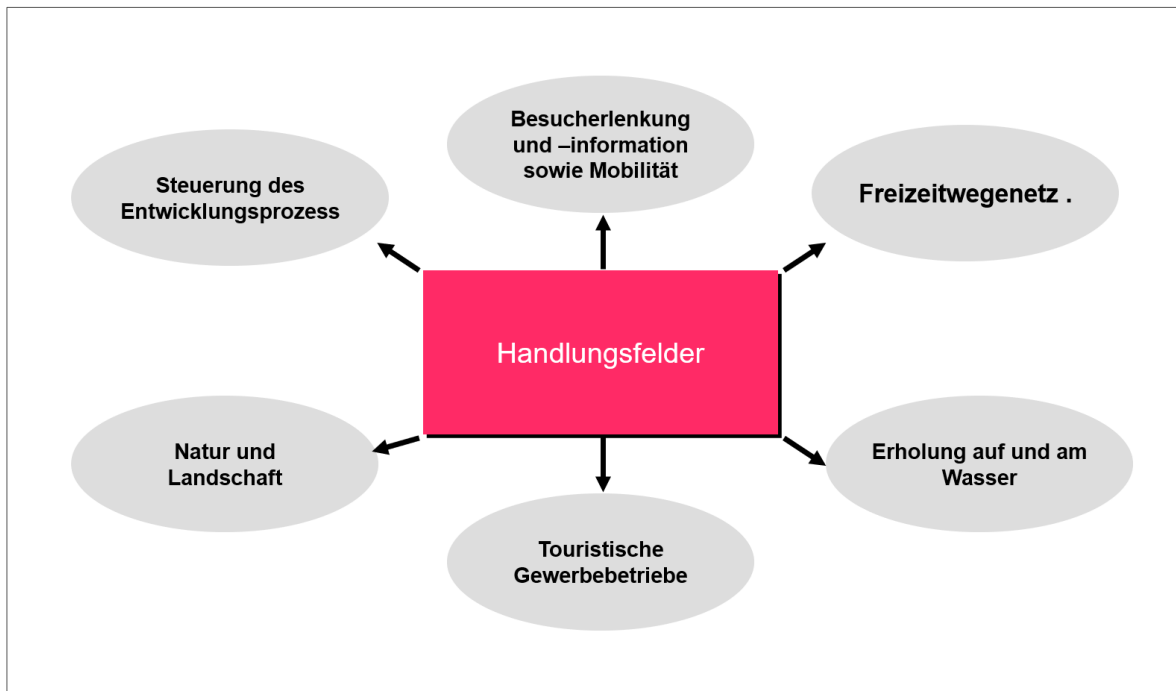
Angesichts der Verschiebung des Sanierungshorizonts für den Erikasee auf voraussichtlich nicht vor 2040 rückt eine vollumfängliche touristische Nutzung des Erikasee in weite Ferne. Die Identifizierung standortgenauer Potenziale und deren Inwertsetzung ist daher zum jetzigen Zeitpunkt weder belastbar noch zielführend. An der strategischen Zielstellung, die Attraktionspotenziale des Sees touristisch zu erschließen, ändert der neue Sanierungshorizont aber nichts, sondern es verschiebt sich „lediglich“ die zeitliche Perspektive. Das Hauptaugenmerk für den See liegt auf dem Naturschutz. Grundsätzlich gilt für den Erikasee daher unter touristischen Gesichtspunkten ein hoher Anspruch an die Naturverträglichkeit, möglich ist daher nur eine naturverträgliche Erholungs- bzw. Tourismusnutzung. Eine intensive touristische Nutzung des Sees und seiner Gewässerränder durch beispielweise die Ansiedlung eines Hotels oder einer Gaststätte ist auch in langfristiger Perspektive auszuschließen. Das touristische Entwicklungsziel für den See liegt daher ausschließlich in naturverbundenen Aktivitäten und in der Erlebbarkeit der Landschaft sowie einer optimierten Anbindung an das regionale Freizeitwegenetz.

Wie auch für die östlichen Verbundseen gilt angesichts der erheblichen Verschiebung der touristischen Entwicklungsperspektive auch für den Erikasee die Verpflichtung, vorhandene und umsetzbare Attraktionspotenziale in Wert zu setzen. Hauptzielstellung ist der Aufbau einer attraktiven Tourismusachse von der Gartenstadt Lauta über den Stadtpark zum Erikasee. Schlüsselstrategien für eine kurz- bis mittelfristig erfolversprechende Tourismusedwicklung sind:

- Die Schaffung einer qualifizierten radtouristischen Anbindung über Wirtschaftsweg entlang Südufer Erikasee von Lauta Dorf über Lauta Nord bis Laubusch mit Blickfenstern zum Erikasee und einem Rastplatz Naturerlebnisstation Erikasee bis 2025.
- Die Erlebarmachung der Gartenstadt Lauta für Individualbesucher.
- Die Entwicklung des Stadtparks zum Erlebnispark im Zusammenspiel städtischen und privaten Engagements.



## 5.3 Handlungsfeldbezogene Entwicklungsstrategien



Die folgenden Entwicklungsstrategien **konkretisieren die Ziele und Leitlinien und geben die Richtung und Qualitätsstandards in den wichtigen Handlungsfelder vor:**

1. **Besucherlenkung und -information, Mobilität:** Gezielte und regional vernetzte Lenkung der touristischen Besucherverkehre zu den touristischen Zielen unter Vermeidung von Nutzungskonflikten zwischen Seenbesuchern und Anwohnern/Urlaubern sowie zwischen touristischen Nutzergruppen
2. **Freizeitwegenetz:** Fertigstellung des Radwegenetzes um die Seen, der Lückenschlüsse zwischen den Seen. Dauerhafte Sicherstellung eine länderübergreifend einheitlichen hohen Streckenqualität. Ausbau eines Wanderwegenetzes.
3. **Wasser- und Boottourismus:** Infrastrukturelle und befahrungsrechtliche Erschließung der Gewässerpotenziale auf Grundlage tragfähiger Bewirtschaftungsstrukturen.
4. **Erholung am Wasser:** Schaffung attraktiver Strand- und Uferbereiche für das Baden und Schwimmen und für sonstige Freizeitaktivitäten.
5. **Ansiedlung gewerblicher Tourismusanlagen:** Gezielte übernachtungstouristische und gastronomische Inwertsetzung der Flächen in Übereinstimmung mit den jeweiligen Flächenpotenzialen.
6. **Landschaft:** Erhalt und touristische Inszenierung der besonderen Landschaftspotenziale an den Gewässern und in deren Umfeld
7. **Organisation:** Koordinierte und transparente Steuerung des weiteren Entwicklungsprozesses.

### Entwicklungsstrategie 1: Regionale Besucherlenkung und -information sowie Verbesserung der Mobilität

- ⇒ Länderübergreifendes **einheitliches Leit- und Informationssystem** für landseitige Besucherverkehre rund um die Seen mit Ausschilderung der touristischen Hauptziele (Zielwegweisung) in Kombination mit einer touristischen Informationsvermittlung zum Seenland und jeweiligem regionalen Umfeld an den touristisch relevanten Empfangsräumen/Parkplätzen.
- ⇒ Installation eines wasserseitigen, länderübergreifend einheitlichen **Info-Leitsystems für Bootsverkehre**. An allen wassertouristischen Empfangsräumen Platzierung von Revier-Infotafeln und Gelbe-Welle-Schildern als Hinweis für Gastlieger, dass sie dort anlegen können.
- ⇒ Bereitstellung ausreichender **öffentlicher Parkplatzkapazitäten** an allen touristisch bedeutenden See-Zielpunkten in hoher Gestaltungsqualität, sofern vergleichbarer Standard mit einheitlichen Gebühren. Keine öffentlich betriebenen gebührenfreien Parkplätze mit Seezugang im Verbandsgebiet.
- ⇒ Gezielte **Lenkung des Wohnmobiltourismus** zu ausgeschilderten Wohnmobilstellplätzen. Bei öffentlichen Wohnmobilstellplätzen einheitliche Gebühren für vergleichbare Plätze.
- ⇒ Verhinderung des **Missbrauchs der Seerundwege** durch motorisierten Verkehr.
- ⇒ Reduzierung der privaten touristischen Pkw-Verkehre zu und zwischen den Seen durch **Verbesserung der regionalen Mobilität** mit einem auch touristisch ausgerichteten ÖPNV (Streckenführung, Radmitnahme, Taktung mit Fahrgastschiffahrt).

### Entwicklungsstrategie 2: Ausbau und Qualitätssicherung des Freizeitwegenetzes

- ⇒ **Verbesserung der regionalen Vernetzung aller Seen** im Verbandsgebiet analog der auf Seite X formulierten Lückenschlüsse.
- ⇒ **Sicherstellung einer hohen Wegequalität**. Regelmäßige Evaluierung der Radwege in Bezug auf Qualität und evtl. Übernutzung. Ggf. Ausbau von Streckenabschnitten (Wegebreite) und/oder Trennung Radfahrer und Spaziergänger. Eine Nutzung der Seerundwege durch Reiter oder Kutschverkehr ist wegen Nutzungskonflikte mit den Hauptzielgruppen Radfahrer und Spaziergänge auszuschließen. Kein Skatingverbot, aber keine gezielte Bewerbung der Seenrundwege für das Skaten.
- ⇒ **Aufbau eines Wegenetzes** für Spaziergänger und Wanderer mit dem Fokus auf Uferwanderwege
- ⇒ **Ausweisung eines Reitwegenetzes in Verbindung der Reiterhöfe v.a. Partwitzer Hof und Terra Nova sowie nach Brandenburg.**
- ⇒ **Implementierung des auf Brandenburger Seite bereits bestehenden Knotenpunktwegweisungssystems** im gesamten Verbandsgebiet und möglichst darüber hinaus.
- ⇒ Möglichst einheitlich gestaltetes Netz an **Raststellen** und **Rastplätzen** als Qualitätsmerkmal der Region. Raststellen sind einfache Pausenplätze mit ordentlichen Sitzgelegenheiten und Abfallbehälter. Rastplätze weisen eine Bank-Tischkombination, Schutzhütte und touristische Informationstafeln auf.
- ⇒ An allen Parkplätzen mit starker touristischer Frequentierung (v.a. Strandparkplätze) Ausweisung eines ausreichend großen, klar abgegrenzten **Parkraums für Räder** mit Abstellmöglichkeiten.
- ⇒ **Berücksichtigung der Elektromobilität** mit dem Rad durch die Schaffung von Ladestationen an den Unterkünften. Im öffentlichen Raum nur an den touristischen Hauptbrennpunkten.

### Entwicklungsstrategie 3: Ausbau/Qualifizierung Bootstourismus und Wassersportangebot

- ⇒ Für alle **Anrainerorte im Gewässerverbund ist eine wasserseitige Erreichbarkeit** für motorisierte Sportboot- und Fahrgastschiffverkehrsverkehr anzustreben.
- ⇒ Aufbau eines bedarfsgerechten Netzes aus **Sportboothäfen/Marinas** (gewerblicher Betrieb, mehrere Stege mit Gastliege- und Dauerliegeplätzen, technische Versorgungsmerkmale), **kleinere Häfen/Wasserwanderrastplätze** mit Schwerpunkt wassertouristischer Ausrichtung und **Sportbootanlegestellen** mit Erschließungsfunktion für touristische Einrichtungen oder als Vereinsanlage.
- ⇒ **Etablierung Charterboottourismus** mit dem Schwerpunkt Hausboote und Bungalowboote. Berücksichtigung dieser Bootstypen beim Ausbau der Liegeplatzkapazitäten (Maße).
- ⇒ **Erweiterung des Fahrgastschiffverkehrsangebots** mit aufeinander abgestimmten regelmäßigen Linienverkehren zwischen den Seen im Gewässerverbund unter Mitnahme einer größeren Anzahl an Rädern. Entwicklung Kombination Fahrgastschiffverkehr und Radtouren als Profilierungsmerkmal des Gewässerverbunds. Für Passagiere ohne Rad Anbindung des ÖPNV an die Anlegestellen.
- ⇒ **Schaffung ausreichender qualifizierter Liegeplatzkapazitäten** sowohl für den Bedarf durch einheimische Wassersportler als auch die touristischen Verkehre. Als Orientierungswert ist langfristiger Perspektive länderübergreifend für den Gewässerverbund von etwa 3.500 Booten auszugehen, davon mindestens ein Viertel Landliegeplätze.
- ⇒ **Aufbau eines attraktiven wassertouristischen Angebots** standortgebundener Wassersportaktivitäten an den neuen Seen (Segel- Surfschulen, Wasserski usw.).
- ⇒ Profilierung der Seen durch **überregional ausstrahlende Wassersportveranstaltungen**.
- ⇒ **Festlegung länderübergreifender einheitlicher Befahrungsregelungen** unter besonderer Berücksichtigung der wassertouristischen Belange (Ruhe vor Geschwindigkeit, keine jahreszeitlichen Einschränkungen).
- ⇒ Zentrale, **länderübergreifende Steuerung der wassertouristischen Verkehre** im Gewässerverbund durch eine Leitstelle zur Sicherstellung einer nutzergerechten Befahrbarkeit der Kanäle.
- ⇒ **Ausbau Elektromobilität oder ggf. Wasserstoffantrieb** auf dem Wasser (Sportboote und Fahrgastschiffverkehr) als Profilierungsmerkmal des Lausitzer Seenlands. Frühzeitige Berücksichtigung der Schaffung einer Ladeinfrastruktur in den Planungen für Sportboothäfen und öffentliche Wasserwanderrastplätzen.
- ⇒ Sicherstellung WLAN-Verfügbarkeit in den Häfen und WWRP
- ⇒ Für **Wassersportaktivitäten wie Kitesurfen, Wasserski und ggf. weitere Sondernutzungen** für Aktivitäten Ausweisung von Sonderstrecken ggf. mit Austonnung. Voraussetzung: die Aktivitäten dürfen den Erholungswert des Sees nicht beschädigen.
- ⇒ **Fischereirechtliche Gewässerbewirtschaftung** im Einklang mit den Belangen des Wassertourismus.

#### Entwicklungsstrategie 4: Schaffung attraktiver Erholungs- Freizeitbereiche am Wasser

- ⇒ Schaffung optimaler Badebedingungen an allen Seen durch eine attraktive Mischung aus **Hauptstränden** mit regionaler Ausstrahlung und hoher tagestouristischer Bedeutung, **Ortstränden** für Anwohner und Urlauber aus dem näheren und weiteren Umfeld sowie einfachen **Badestellen** für Bewohner aus dem unmittelbaren Umfeld. Das Baden außerhalb der dafür ausgewiesenen Bereiche sollte grundsätzlich nicht erlaubt werden, da sonst die Gefahr einer unkontrollierten Vermüllung und Beschädigung der Uferbereiche droht.
- ⇒ **Hauptstrände:** Sicherstellung einer hohen Ausstattungs- und Unterhaltungsqualität als Qualitätsmerkmal für die Region:
- Ausreichend Parkplatzkapazitäten in hoher Gestaltungsqualität (gebührenpflichtig)
  - Barrierefreier Strandzugang
  - Ordentliche Sanitäranlagen in Festbauweise mit ausreichenden Toilettenkapazitäten auch Behindertentoiletten
  - Feiner Sandstrand, gewaschen und gebrochen
  - Ausgewiesene Strandfläche für sportliche Betätigung, v.a. Beachvolleyball
  - Ausweisung von Bereichen mit besonderer Nutzung: Wassersport/Surfen, Hunde und ggf. FKK
  - Gastronomische Versorgung (mindestens Imbiss)
  - Wasserrettung/Erste Hilfe (Hochsaison/Ferien Brandenburg und Sachsen mindestens Wochenende, besser täglich)
  - Badeordnungen in Orientierung an bewährter Strandordnung vom Senftenberger See
  - WLAN-Verfügbarkeit
  - Hohe Unterhaltungsanforderungen: In der Hochsaison an den Wochenenden tägliche Strandreinigung, sonst alle zwei Tage, tägliche Müllentleerung
- ⇒ **Ortstrände** sind an Standorten auszuweisen, wo es im Umfeld eine Nachfrage aus nahen Tourismusbetrieben und Einwohnern gibt. Die Qualitäten hinsichtlich der Servicemerkmale sind weniger hoch als bei Hauptstränden anzusetzen sowohl was die Ausstattung als auch die Unterhaltung betrifft. Toilettenanlagen sind Pflicht, idealerweise in Festbauweise, aber auch Container vorstellbar. Eine regelmäßige Unterhaltung analog Hauptstrände ist in etwas größeren Abständen bei den Hauptstränden sicherzustellen. Eine Wasserrettung ist dort nicht geboten. Aufgrund der lokalen Ausstrahlung sind geringere Parkplatzkapazitäten notwendig. Wichtig zu berücksichtigen sind geordnete Parkflächen für den Radverkehr.
- ⇒ **Badestellen** sind kleinere Strände, Badebuchten oder ggf. auch Grünflächen in erster Linie für eine Nutzung durch Umfeldbewohner oder Radfahrer. Parkplätze sind daher nicht zwingende notwendig, wohl aber die Möglichkeit, dort Räder abzustellen. Regelmäßige Bewirtschaftung, aber im geringeren Umfang als an lokalen Stränden. Bereitstellung mobiler Toilettenanlagen je nach örtlicher Situation.
- ⇒ **Ansiedlung von Freizeit- und Kulturangeboten** an ausgewählten Uferbereichen mit landseitiger Verkehrserschließung und geringen Konfliktpotenzialen wie z.B. Wassersportpark oder schwimmende Bühne.

### Entwicklungsstrategie 5: Aufbau eines profilierten Beherbergungs- und Gastronomieangebots

- ⇒ **Ansiedlung hochwertiger Unterkunftsbetriebe** mit ganzjähriger Saisonalität auf den hierfür vorgesehenen Uferbereichen adäquat zu den Flächenpotenzialen.
- ⇒ **Verhinderung Verkauf von Flächen zu spekulativen Zwecken.** Frühzeitige Abstimmung zwischen Gemeinden/ZV LSS, LMBV bzw. BImA. Für die Flächen mit einer Schlüsselfunktion für die weitere Entwicklung des Seenlands idealerweise Erwerb durch ZV LSS oder Gemeinden.
- ⇒ Flächen- bzw. standortbezogen klare **Festlegung von Verantwortlichkeiten und Beteiligungskreis**, Vereinbarung eines verstetigten Abstimmungsprozesses.
- ⇒ Definition Kriterienkatalog mit **Qualitätsanforderungen an private Investoren** sowohl im Hinblick auf deren Referenzen als auch deren Projektvorstellungen (je bedeutender die Fläche, desto höher die Anforderungen an Investor).
- ⇒ Grundsätzlich für die **Beurteilung von Investitionsvorhaben** zu berücksichtigen: ein hoher architektonischer Anspruch, ein zukunftsweisendes Energiekonzept, eine überzeugende Marktorientierung sowie ein schlüssiges Betreiberkonzept.
- ⇒ Schrittweise Umsetzung der Vorschläge des sREK's. Proaktive, gezielte standortbezogene **Investorenansprache**.

### Entwicklungsstrategie 6: Vermittlung eines attraktiven Landschaftserlebnisses

- ⇒ **Erhalt der Blickbeziehungen** von den Seenrundwegen für größere Uferbereiche als Alleinstellungsmerkmal des Seenlands durch regelmäßige Freihaltung von höheren Sukzessionsbewuchs.
- ⇒ **Tagebaucharakter** als regionale Besonderheit zumindest punktuell erhalten und in der Landschaft für Urlauber sichtbar machen.
- ⇒ In **Abstimmung zwischen Naturschutz und Tourismus** Ausweisung von wasser- und landseitigen Flächen für den Schutz wertvoller tagebaubedingter Flora und Fauna.
- ⇒ Enge Zusammenarbeit mit dem **Naturschutzgroßprojekt Lausitzer Seenland**.
- ⇒ **Touristische Inszenierung der Landschaft** durch Aussichtspunkte, Informationsvermittlung zur Flora und Fauna.
- ⇒ Errichtung der beiden Landmarken am Blunoer Damm und Scheibe-See.

### Entwicklungsstrategie 7: Seeübergreifende Koordination und Steuerung des weiteren Entwicklungsprozesses

- ⇒ Schrittweise **Umsetzung des sREK's** unter Federführung des ZV LSS.
- ⇒ **Klare Rollenverteilung** und Zuordnung der Verantwortlichkeiten für die anstehenden Aufgaben.
- ⇒ **Hohe Transparenz** durch Verstetigung von Informations- und Abstimmungsprozessen.
- ⇒ **Intensivierung eines ressortübergreifenden Abstimmungsprozess mit dem Freistaat.** Wiederbelebung der länderübergreifenden Arbeitsgruppe.

## 6. Handlungsprogramm

**Vorbemerkung:** Die im Handlungsprogramm aufgeführten Projekte und Maßnahmen wurden als fachlich/inhaltlich sinnvoll, passend und zielführend zum Erreichen der angestrebten regionalen und seebezogenen Entwicklungszielen bewertet. Deren Realisierung ist nach aktuellem Erkenntnisstand als **Zielsetzung** zu verstehen, auch wenn möglicherweise Rahmenbedingungen und aktuellen Regelungen diese nach jetzigem Sachstand nicht unterstützen.

### 6.1 Seeübergreifende oder standortunabhängige Projekte/Maßnahmen

Sofern keine genauere Zeitangabe möglich, kurzfristig bis 2026, mittelfristig bis 2030, langfristig bis 2035.

<i>Projekt: Komplettierung Radwegenetz zwischen den Seen im Verbandsgebiet</i>	
Ziel und Begründung	Das Radwegenetz um und zwischen den Seen ist aktuell das zentrale touristische Attraktionsmerkmal des Verbandsgebiets. Mit der Komplettierung der aktuell noch fehlenden Verbindungen wird das Verbandsgebiet für Radfahrer noch vernetzter und damit attraktiver.
Beschreibung	<p>Schaffung folgender Verbindungen/Lückenschlüsse:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Von Hoyerswerda entlang Schwarzer Elster auf dem Deich zum Geierswalder See (Zuständigkeit Landestalsperrenverwaltung, Verfahren läuft).</li> <li>• Angesichts der über einen langen Zeitraum andauernden Sperrung der ehemaligen direkten Radwegeverbindung vom Spreetaler See zum Bernsteinsee Ersatzverbindung über Schwarze Pumpe (zentrale regionale Bedeutung für die Verbindung Seenverbund mit östlichen Solitärseen).</li> <li>• Zwischen Bärwalder See und Lohsa über Bahnhof Lohsa und weiter Ostufer Silbersee nach Lohsa sowie weitere Wegeverbindung vom Dreiweiberner See über Ratzener Teiche und Lippen nach Uhyst.</li> <li>• Anbindung Lauta/Erikasee zum Senftenberger See und Geierswalder See mit Radweg Lauta Dorf – Lauta – Laubusch sowie über Westufer und Nordufer nach Tätzschwitz bis zum Knotenpunkt Brandenburger Tor sowie von Laubusch Bergmannsheimstätten bis Brandenburger Tour.</li> <li>• Weg von Laubusch nach Nardt Weinberg (an der B96 von Schwarzkollm nach Nardt kein straßenbegleitender Radweg), Verfahren läuft.</li> <li>• Wegeverbindung Süd- und Ostufer Neuwieser See bis Bluno sowie Klein Partwitz Südufer Blunoer See bis Bluno (Wegeföhrungen im Braunkohleplan enthalten).</li> </ul> <p><i>Priorität insgesamt sehr hoch (Schlüsselbedeutung), Gesamtkoordination ZV LSS in Abstimmung mit Gemeinden.</i></p>

Projekt: Qualitätssicherung und -ausbau der Radwegeinfrastruktur	
Ziel und Begründung	Angesichts der hohen touristischen Bedeutung der Radfahrer als Kernzielgruppe ist es notwendig, deren Belange/Anforderungen im hohen Maße zu berücksichtigen und in der gesamten radtouristischen Infrastrukturmreihe hohe Qualitätsstandards zu erfüllen.
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausarbeitung konkreter Unterhaltungs- Pflegepläne für die See-Rundwege und die Verbindungsstrecken zwischen den Seen, konkrete Klärung der Zuständigkeiten, Finanzierung usw. Ausarbeitung Vorschläge durch den LSS.</li> <li>• Ausweisung spezieller Radparkflächen auf allen touristisch relevanten Parkplätzen insbesondere den Stränden mit Einschließmöglichkeiten für Gepäcktaschen (Hauptstrände). <i>Priorität hoch, Zuständigkeit Gemeinden oder ZV LSS je nach Standortzuständigkeit, standortbezogen im Planungs- und Umsetzungsprozess.</i></li> <li>• Errichtung weiterer Rastplätze und Raststellen an den See-Rundwegen sowie Sicherstellung eines guten Erhaltungszustands. Handlungsbedarf für neue Rastplätze besteht vor allem an den Überleitern Barbara Kanal und Rosendorfer Kanal, da erfahrungsgemäß „das Schiffe gucken“ bei Radfahrern hoch im Kurs steht. <i>Priorität hoch, Gesamtkonzept und Koordination ZV LSB, mittelfristig.</i></li> <li>• Errichtung spezieller Elektroladesäulen an den Häfen (Platzierung möglichst so, dass auch für Boote nutzbar) und den Hauptstränden (Radabstellbereich). <i>Priorität mittel, Hafen- und Strandbetreiber, Umsetzung im Zusammenhang mit Fertigstellung.</i></li> </ul>

Projekt: Aufbau eines Wanderwegenetzes	
Ziel und Begründung	Angesichts der im Zuge der Ansiedlung neuer Ferienanlagen künftig erwartbaren Urlauberzahlen ist es wichtig, ein Komplementärangebot für die „Eh-Da-Urlauber“ aufzubauen. Das Wandern wird anders als das Radfahren niemals ein Besuchsmotiv für einen Urlaub sein, aber wird im Kontext der Positionierung als Aktivregion als ein weiteres Attraktionsmerkmal an Bedeutung gewinnen. In diesem Verständnis ist der Aufbau eines Wanderwegenetzes eine wichtige Maßnahme für Urlauber, die im Rahmen ihres Urlaubs nicht nur die Gewässer nutzen und/oder Touren mit dem Rad unternehmen wollen.
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausweisung der ufernahen Wirtschaftswege als Uferwanderwege. Durch die unmittelbare Gewässernähe ohne Einschränkungen der Blickbeziehungen durch den Sukzessionsbewuchs sehr hohe touristische Attraktivität für kleinere Wanderungen/Spaziergänge. Außerdem in Bereichen mit sehr hohem Radverkehr wichtig zur Trennung der Besucherströme respektive zur Minimierung der Konfliktsituationen.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schrittweise Aufbau eines Wanderwegenetzes abseits der Gewässer als ruhige Alternative zu den trubeligen Gewässerrändern.</li> </ul> <p>Priorität hoch, Gemeinden und Landestalsperrenverwaltung als vermutlich künftiger Betreiber der Uferwege.</p>
--	--

Projekt: länderübergreifendes einheitliches Besucherinformations- und Leitsystem zur Lenkung der touristischen Pkw-Verkehre	
Ziel und Begründung	<p>Wichtiges Qualitätsmerkmal für Besucher und aus regionaler Sicht als Lenkungsinstrument zur Vermeidung von übermäßigen Belastungen durch Pkw-Verkehr. Außerdem wichtig zur regionalen Vernetzung und für die Identitätsbildung als eine Urlaubsregion (Wiedererkennungseffekte).</p>
Beschreibung	<p>Bestandteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung des vorliegenden touristischen Beschilderungskonzepts (äußeres Wegeleitsystem) zur Lenkung des Pkw-Verkehrs mittels Schilder in brauner Grundfarbe von den Hauptverkehrsrouten zu den Info-Punkten an den Seen. <i>Priorität hoch, Zuständigkeit ZV LSS, Umsetzung 2023 (in Teilbereichen bereits in Arbeit)</i></li> <li>• In Ergänzung zum äußeren Wegeleitsystem Installation einer einheitlichen örtlichen Zielwegweisung (innere Wegeleitsystem) zu Hauptsehenswürdigkeiten, Freizeiteinrichtungen (v.a. Strände und Häfen) und Hotelanlagen, idealerweise in länderübergreifend einheitlicher Form. <i>Priorität hoch, Zuständigkeit Steuerung/Koordination ZV LSS in Abstimmung mit dem ZV LSB, Umsetzung öffentliche Ziele Gemeinden, private Ziele Eigentümer/Betreiber, Umsetzung schrittweise</i></li> <li>• Für öffentliche Ziele mit hoher verkehrlicher/touristischer Bedeutung wie Hauptstrände und Häfen vorrangig amtliche Beschilderung mit weißen Schildern/Zeichen 432, <i>Priorität hoch, Umsetzung Gemeinden, Umsetzung bis 2030 schrittweise entsprechend Fertigstellung</i></li> <li>• Errichtung eines regional, länderübergreifend ausgerichteten Parkleitsystems für alle Hauptstrände, Ausschilderung ab Hauptverkehrsstraßen. Perspektivisch Erweiterung um dynamische Komponente mit Angabe zur aktuellen Auslastung, sofern häufiger Vollbelegung/Kapazitätsengpässe (digitale Aufbereitung als App, ggf. aktuelle Angaben an den Parkplätzen). <i>Priorität hoch, Zuständigkeit beide Zweckverbände, Umsetzung schrittweise nach erfolgter Fertigstellung/Freigabe der Hauptstrände.</i></li> <li>• Einheitliche großformatige Ortswillkommensschilder z.B. „Willkommen in Lauta – Lausitzer Seenland“ mit Logo vom Lausitzer Seenland und jeweiliger Gemeinde und Foto des jeweiligen Sees, idealerweise länderübergreifend. Ziel Identitätsbildung LS bei Bevölkerung und Touristen und bildhafte Vermittlung der entstehenden Gewässerlandschaft. <i>Priorität hoch, Gestaltungskonzept ZV LSS in Abstimmung mit LSB, Umsetzung Gemeinden bis 2024</i></li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schrittweise inhaltliche Aktualisierung und räumliche Erweiterung des blauen Infotafelsystems. Platzierung an allen Seen (und dort an allen touristisch stark frequentierten Standorten v.a. Häfen, Parkplätzen und Rastplätzen. Bei Errichtung auf beidseitige Nutzung achten. Auf Rückseite entweder Imagefotos von Umgebung und/oder Zeichnung „Vom Bergmann zum Seemann“ (ggf. zur Finanzierung der Unterhaltung für Werbung). <i>Priorität hoch, Zuständigkeit ZV LSS mit Gemeinden, Umsetzung schrittweise im Zusammenhang Realisierung.</i></li> </ul>
--	--

Projekt: Aufbau/Weiterentwicklung einer nutzergerechten wassertouristischen Infra- und Angebotsstruktur	
Ziel und Begründung	<p>Ziel ist die erfolgreiche Marktpositionierung des Gewässerverbunds als überregional ausstrahlendes Revier für Bootsurlaube. Grundlage hierfür ist zum einen die Bereitstellung einer nutzergerechten Infrastruktur (qualitativ und quantitativ) und zum anderen die Möglichkeit für Nichtbootsbesitzer, die Seen mit dem Mietboot zu erleben. Mit Blick auf die voraussichtliche Befahrbarkeit des Gewässerbereichs vom Großräschener See bis Partwitzer See und Geierswalder See ab 2026 sind im Verbandsgebiet bis dahin die entsprechenden Voraussetzungen bei der Infra- und Angebotsstruktur aufzubauen, insbesondere die Marina Partwitzer See.</p>
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung weiterer Sportbootliegeplätze für Dauer- und Gastlieger an folgenden Standorten im Gewässerverbund: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schlüsselprojekt Marina Partwitzer See bis 2026, mindestens Fertigstellung Gastliegeplätze, Priorität sehr hoch</li> <li>• Erweiterung Marina Geierwalde bis 2030 um weitere Gastliegerplätze, Priorität sehr hoch</li> <li>• Wasserwanderrastplatz am Partwitzer See bis 2030</li> <li>• In langfristiger Perspektive nicht vor 2033 Marina/WWRP Westufer Blunoer Südsee/Ortsanbindung Klein Partwitz, Sabrodter See Westseite/Blunoer Damm, Marina Spreetaler See Ostufer</li> </ul> </li> <li>• Fahrgastschiffsanleger: Bestandteil Marina Partwitzer See bis 2026. Auf lange Sicht ab 2030 Blunoer Südsee/Ortsanbindung Klein Partwitz, Sabrodter See Westseite/Blunoer Damm, Neuwieser See Einfahrt/Ausfahrt Schleusenkanal, Spreetaler See Ostufer</li> <li>• Ansiedlung von Charterstützpunkten/Bootsverleih in der Marina Partwitz (<i>Priorität sehr hoch, zu 2026/27</i>), <i>in ganz langfristiger Perspektive Spreetaler See und/oder Sabrodter See sowie Klein Partwitz Blunoer Südsee. An den Solitärseen Vermietung kleinerer Tagesboote und SUP.</i></li> <li>• Etablierung Linienverkehrs „Fahrgastschiff &amp; Rad“ zwischen den Seen, <i>Priorität hoch, Zuständigkeit Infrastruktur ZV LSS, Fahrgastschiff Privatanbieter, Umsetzung bis 2030.</i></li> </ul>

## Projekt: Schaffung attraktiver Badesituationen an den Seen

<p>Ziel und Begründung</p>	<p>Die Strände in der Mischung aus Hauptstränden, Ortsstränden und Badestellen werden künftig eine Hauptattraktion der Region für die Naherholung, den Tagestourismus und den Übernachtungstourismus sein. Insbesondere die Hauptstrände müssen aufgrund ihrer Aushängeschildfunktion für das Verbandsgebiet eine hohe Ausstattungs- und Unterhaltungsqualität bieten können, wie das auch auf Brandenburger Seite für die Hauptstrände Lieske und Großräschen geplant ist und für den Koschener Strand schon der Fall ist.</p>
<p>Beschreibung</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Hauptstrände</b> regionale Ausstrahlung als tagestouristisches Ziel <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geierswalder See Koschendam/Ostböschung bis 2026</li> <li>• Partwitzer See Ostufer (Südbecken), in Nutzung, Ausbau und Qualifizierung Servicemerkmale und Parkplatzsituation bis 2026</li> <li>• Scheibe-See Westufer, bis 2026</li> <li>• Dreiweiberner See Weißkollm, in Nutzung</li> <li>• Bärwalder See Strand Boxberg Nordufer und Strand Uhyst Südufer, beide in Nutzung</li> <li>• Knappensee Groß Särchen und Koblenz bis 2028</li> </ul> </li> <li>2. <b>Ortstrände</b> für Urlauber und Anwohner aus dem regionalen Umfeld <ul style="list-style-type: none"> <li>• Partwitzer See Nordufer bis 2028</li> <li>• Blunoer Südsee Ortslage Bluno, ab 2030</li> <li>• Bernsteinsee Nordufer Ortsteil Burghammer bis 2025</li> <li>• Scheibe-See Nordufer/Ortslage Burg bis 2026</li> <li>• Dreiweiberner See Lohsa, in Nutzung</li> <li>• Silbersee Südstrand, Sanierung bis 2025</li> <li>• Bärwalder See Klitten in Nutzung</li> </ul> </li> <li>3. <b>Badestellen</b> nur für Bewohner aus dem unmittelbaren Umfeld und/oder Urlauber aus angrenzenden Ferienanlagen <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geierswalder See Südböschung bis 2024</li> <li>• Partwitzer See Klein Partwitz Siedlung, in Nutzung</li> <li>• Neuwieser See Ostufer ab 2030</li> <li>• Sabrodter See Nordufer ab 2030</li> <li>• Spreetaler See Ostufer ab 2040</li> <li>• Erikasee Südufer bei Laubusch ab 2040</li> <li>• Scheibe-See Süd-Ostufener Gemarkung Lohsa bis 2026</li> <li>• Knappensee Maukendorf und Knappensiedlung bis 2028</li> </ul> </li> </ol>

Projekt: Errichtung Schwimmender Architektur als Profilierungsmerkmal des LS	
Ziel und Begründung	Schwimmende Architektur soll (noch) stärker zu einem Markenzeichen des Lau-sitzer Seenlands und des Verbandsgebiets entwickelt werden. Um dies zu errei-chen sind an den Standorten mit geeigneten Lagebedingungen (windabgewandt, geringer Wellenschlag) möglichst auch im Design außergewöhnliche schwim-mende Häuser anzusiedeln.
Beschrei-bung	Standorte: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geierswalder See Südufer und Bärwalder See Marina Klitten in Nutzung</li> <li>• Blunoer Südsee Ostufer/Ortslage Klein Partwitz ab 2030</li> <li>• Sabrodter See Westufer/Blunodamm ab 2030</li> <li>• Bernsteinsee Südufer Ortslage bis 2030</li> <li>• Scheibe-See Westufer nördlicher Bereich bis 2028</li> <li>• Bärwalder See Strandbereich Uhyst bis 2026</li> </ul> <i>Priorität sehr hoch, Koordination ZV LSS, Umsetzung Privatinvestoren</i>

Projekt: Länderübergreifend Installation eines einheitlichen wassertouristischen Leitsystems	
Ziel und Begründung	Bootstouristen werden künftig eine touristische Kernzielgruppe im Bereich des Gewässerverbands darstellen. Motorisierte Bootsurlauber sind, wie die Bootsurlauberbefragungen von PROJECT M <sup>10</sup> gezeigt haben, im hohen Maße auch an Landgang interessiert. Es ist deshalb wichtig, die Bootsurlauber am jeweiligen Landziel über das lokale Umfeld zu informieren und gleichzeitig auch den Stand-ort im Raum darzustellen, um so auch die räumliche Dimension des Gewässer-verbunds immer wieder sichtbar zu machen. Durch die einheitliche Gestaltung werden auch profilgebende Effekte als ein seeübergreifendes Revier erreicht.
Beschrei-bung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• „Gelbe Welle Willkommensschilder“ (deutschlandweites wassertouristisches Informationssystem<sup>11</sup>) an allen öffentlich zugänglichen Anlegestellen, Priorität mittel, Koordination ZV LSS/ZV LSB, <i>Umsetzung Hafengebiete, mittel- bis langfristig.</i></li> <li>• Länderübergreifend wassertouristische Infotafeln an allen Empfangsräumen für Sportboote (Häfen, WWR). Beim Layout Anlehnung an landseitiges blaue Infotafelsystems. Beidseitige Nutzung: Vorderseite Revierkarte mit Legende und Befahrungsregeln/Verhaltenshinweisen, Rückseite Standortkarten mit touristischen Informationen. <i>Priorität hoch, Konzept und Koordination ZV LSS/ZV LSB, Standortumsetzung durch jeweiligen Betreiber, Umsetzung mit-tel- bis langfristig.</i></li> </ul>

<sup>10</sup> 2017 und 2009 brandenburgweite Befragungen von Bootsfahrern PROJECT M im Auftrag der Wassertourismusinitiativen WIN (nördliches Brandenburg) und WIR (Potsdamer-Brandenburger Havelseen)

<sup>11</sup> siehe [www.deutschertourismusverband.de/qualitaet/wassertourismus/gelbe-welle/beschilderung-material-und-kosten.html](http://www.deutschertourismusverband.de/qualitaet/wassertourismus/gelbe-welle/beschilderung-material-und-kosten.html)

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perspektivisch ein länderzentrales digitales Informationssystem für alle Häfen im Hinblick auf Vermittlung aktueller Gastliegeplätze. <i>Priorität geringer, Konzept und Umsetzung ZV LSB/ZV LSS, langfristig nur wenn sich Kapazitätsengpässe bei den Gastliegeplätzen zeigen sollten.</i></li> </ul>
--	---

Projekt: Länderübergreifende touristische Seenland-Buslinie	
Ziel und Begründung	Die Seenland-Buslinie ist ein zentrales Qualitätsmerkmal, um die Bahn als Zubringer der touristischen Verkehre attraktiver zu machen und darüber hinaus ein wichtiger Baustein für die angestrebte umweltgerechte Mobilität im Seenland und leistet einen wichtigen Beitrag zur regionalen Vernetzung, insbesondere im Hinblick auf die Kombination Rad und Schiffstouren.
Beschreibung	Zumindest in der Sommersaison mit Radanhänger unter Vernetzung Bahnhöfe. Wichtig Anbindung und Taktung mit Linienverkehr Fahrgastschiffahrt. Einheitliches Ticket, idealerweise integriert in eine Tourismuscad. <i>Priorität mittel, Projektstreiber Tourismusverband LS, mittel- bis langfristig.</i>

Projekt: Entwicklung eines elektrobetriebenen Lausitz-Bungalowboots (und/oder ggf. auch Wasserstoffantrieb)	
Ziel und Begründung	Die naturverträgliche, ruhige Mobilität mit hohem Erholungswert auf dem Wasser soll sich zu einem Qualitätsmerkmal des Wassertourismus im Lausitzer Seenlands entwickeln. Das im einheitlichen Design gestaltete „Lausitz-Bungalowboot“ soll Buchungsanlass sowie touristisches Markenzeichen und Bekanntheitsträger der Region sein und mit seiner zukunftsweisende Antriebstechnik auch für den Innovationscharakter der Lausitz stehen. Es ist weit mehr als nur ein touristisches Projekt, sondern ein Ergebnis der Zusammenführung der Lausitzer Kompetenzbereiche Wissenschaft, Industrie/Fertigungstechnik und Tourismus.
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung eines Prototyps für mehrtägige Touren auf den Seen (perspektivisch in unterschiedlichen Größen). Im Design Bezug zum Tagebau wünschenswert, ggf. Durchführung Wettbewerb. <i>Priorität hoch, Anschub beide Zweckverbände mit Partner Uni und/oder gewerblichem Anbieter, kurz- bis mittelfristig (mögliches Projekt Strukturwandel).</i></li> <li>• Errichtung Elektroladestationen an den Häfen und WWR (nutzbar auch für E-Bikes). <i>Priorität mittel, Hafenbetreiber, kurz- bis mittelfristig.</i></li> </ul>

Projekt: Schaffung der rechtlichen Befahrungsvoraussetzungen für die Sportbootschiffahrt und zur Entwicklung des Wassertourismus	
Ziel und Begründung	Der Bootstourismus wird künftig neben Radtourismus und Urlaub am Wasser der dritte Angebotsschwerpunkt im Gewässerverbund sein. Das setzt neben der Beendigung der geotechnischen Sanierung auch die schiffahrtsrechtlichen Bedingungen für die Befahrung mit Sportbooten unter prioritärer Berücksichtigung der wassertouristischen Belange voraus.
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zulassung der Brandenburger Seebereiche Geierswalder und Partwitzer See für die Sportbootschiffahrt. <i>Priorität hoch, Land Brandenburg und LMBV</i></li> <li>• Analog der politischen Beschlusslage Überführung der wassersportlich eigentlich nutzbaren Seen in Landeseigentum: Geierswalder See, Partwitzer See, Bernsteinsee, Scheibe-See, Dreiweiberner See, Bärwalder See. <i>Priorität hoch, Freistaat/LMBV bis 2030</i></li> <li>• Einheitliche länderübergreifende Befahrungsregelungen. Angleichung Landesschiffahrtsverordnungen bei Geschwindigkeiten, <i>Zuständigkeit Länder, Priorität hoch, mittelfristig.</i></li> <li>• Einführung Charterscheinregelung. In Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern auf Bundeswasserstraßen ohne Berufsverkehr seit vielen Jahren erfolgreich praktiziert. Bootsurlauber ohne Sportbootführerschein Binnen können nach einer ausführlichen Einweisung durch den Vermieter ein Boot mit Motorisierung bis 15 PS mieten können (max. Bootslänge 15 m, Höchstgeschwindigkeit 12 km/h, max. 12 Personen zugelassen). <i>Priorität hoch, Land, nach Klassifizierung als schiffbare Landesgewässer.</i></li> <li>• In öffentlichen Häfen weitestgehend einheitliche Hafenordnungen und Preise für wassertouristische Verkehre (Liegeplatzgebühren, Kranen-Slippen). <i>Priorität mittel, Hafentreiber, schrittweise im Zuge Realisierung</i></li> </ul>

Projekt: Länderübergreifende Lenkung der Bootsverkehre - Einrichtung <u>einer</u> Leitstelle	
Ziel und Begründung	Die schiffbaren Kanäle (Überleiter) zwischen den Seen sind ein Nadelöhr mit einem Gefahrenpotenzial für Bootsfahrer bei starker Frequentierung. Es bedarf deshalb einer permanenten Videoüberwachung wie das für alle automatisierten Schleusen auf Bundesnebenwasserstraßen durch das zuständige Wasserschiffahrtsamt praktiziert wird. Die Leitstelle kann manuell, situationsbezogen lenkend auf Verkehrsentwicklungen reagieren, wenn beispielsweise zu Spitzenzeiten der Verkehr fast nur in einer Richtung verläuft (Voraussetzung Ampelsystem). Das gilt umso mehr, wenn Begegnungsverkehre ausgeschlossen werden und der Einbahnverkehr nur stündlich wechselt, wie das derzeit überlegt wird. Eine solche Lösung ist aus wassertouristischer Sicht wenig nutzerfreundlich. Wartezeiten bis zu einer Stunde führen zu Unmut und dürften auf geringe Akzeptanz stoßen. Es ist auch zu erwarten, dass Boote, die zehn Minuten nach Richtungswechsel ankommen, trotzdem weiterfahren, weil noch kein Begegnungsverkehr zu sehen ist. Hinzu kommt, dass in Spitzenzeiten ein sehr hohes

	Verkehrsaufkommen zu erwarten ist und in Ermangelung ausreichender Warteliegeplätze zahlreiche Boote im Eingangsbereich der Kanäle hin- und her kreuzen müssten.
Beschreibung	Einrichtung einer zentralen Leitstelle für alle Überleiterverkehre möglichst im gesamten Gewässerverbund sinnvollerweise am Standort Schleuse Koschener Kanal. Dort gibt es hierfür die technischen Voraussetzungen für eine gewässerumfassende Kameraüberwachung und Ampelschaltungen an allen Überleitern. <i>Priorität hoch, Zuständigkeit Länder, ggf. Übertragung auf ZV LSB als Dienstleister, Klärung und Abstimmung mit beiden Ländern, kurz- bis mittelfristig.</i>

Projekt: Abschlussfeier zur Fertigstellung des Sanierungsprozesses des Kerngebietes im Seenverbund bzw. zu deren Freigabe für die Freizeitschifffahrt	
Ziel und Begründung	Projekt soll die erfolgreiche Entwicklung nach außen dokumentieren, die Identitätsbildung nach innen fördern und weitere Impulse für die Entwicklung bewirken.
Beschreibung	Größere Abschlussfeier mit publikumswirksamem Begleitprogramm, Dokumentation/Präsentation des erfolgreichen Sanierungsprozesses. <i>Priorität hoch, Kooperationsprojekt der Zweckverbände mit LMBV und Bundesländern. Durchführungsjahr noch unklar, ggf. zur Eröffnung des Sedlitzer Sees für den Bootsverkehr 2026</i>

Projekt: Ausarbeitung Pflege-, Entwicklungs- und Bewirtschaftungskonzept für die Uferbereiche unter Berücksichtigung touristischer und naturschutzfachlicher Belange	
Ziel und Begründung	Der Verlust des Alleinstellungsmerkmals „freie Sichtfelder von den Seerundwegen über die Seen“ hätte eine erhebliche Schädigung der touristischen Vermarktungspotenziale zur Folge. Der Brandenburger Partnerzweckverband hat vor diesem Hintergrund im März 2023 ein über drei Jahre laufendes Projekt gestartet. Ziel des Projekts ist es, für alle Uferbereiche eine tragfähige Lösung zu entwickeln, um zum einen in größeren Uferbereichen - und nicht nur für ausgewählte Sichtachsen - <u>dauerhaft</u> freie Blickbeziehungen sicherzustellen (Verhinderung Sukzession) und zum anderen naturschutzfachlich hochwertige Bereiche nachhaltig zu sichern. Ein solches „Uferkonzept“ ist auch für die Verbands-Seen anzustreben, da sich gezeigt hat, dass der derzeit verfolgte örtliche Lösungsansatz mit dem Sichtachsenkonzept nicht ausreichend ist. Erforderlich ist eine alle Verbands-Seen umfassende regionale Betrachtung und ein integrierter Lösungsansatz gemeinsam mit naturschutzfachlichen und geotechnischen Interessen sowie der Ausarbeitung eines Lösungsmodells, was künftig wie und wo durch wen zu tun ist, um alle Interessen dauerhaft sicherstellen zu können. Unbedingt mit berücksichtigt werden

	sollte auch, dass die Seen zumindest punktuell von den parallel verlaufenden Straßen noch zu sehen sind.
Beschreibung	Zunächst Erfassung des aktuellen Vegetationszustandes. In Abstimmung touristischer und naturschutzfachlicher Interessen konkrete Aussagen zur künftigen Gestaltung der Uferzonen. Festlegung ausgedehnter Offenhaltungsbereiche mit Vorschlägen zur dauerhaften Sicherstellung der freien Sichtfelder sowie naturschutzfachlich wertvoller Bereiche und deren Bewahrung. Weitere Inhalte/Aufgaben: touristische Inszenierung der Landschaft (Erlebbarkeit Tagebaugeschichte, Vermittlung zur Flora und Fauna, Aussichtspunkte. <i>Priorität sehr hoch (Schlüsselbedeutung), Federführung ZV LSS, ggf. auch Kooperationsprojekt mit Naturschutzgroßprojekt, Finanzierung Projektanmeldung Strukturwandel prüfen.</i>

Projekt: Verstetigung von Informations- und Abstimmungsprozessen	
Ziel und Begründung	Im Hinblick auf eine möglichst gezielte Entwicklung mit wenig Reibungsverlusten, bedarf es eines transparenten Beteiligungsprozesses auf Grundlage klare Vereinbarungen zu den Abstimmungsprozessen. Von zentraler Bedeutung ist auch die jährliche Evaluierung des Umsetzungsstands Rahmenplan zwischen den Partnern.
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• AG Zweckverbände weiterführen, aber darüber hinaus persönliche Treffen zwischen ZV LSB und ZV LSS mit allen relevanten Mitarbeitern jeweils im Frühjahr und Herbst wechselseitig – wichtig mit Vor-Ort-Besichtigungen von Entwicklungsfortschritten</li> <li>• Seengespräche zwischen ZV LSS und Gemeinden im halbjährlichen Turnus</li> <li>• Strategiegelgespräch ZV LSS, Gemeinden mit der LMBV einmal jährlich</li> <li>• Regelmäßiges Monitoring im Hinblick auf die Umsetzung des SREK. Einmal jährlich Umsetzungsrunde mit allen Beteiligten aus dem Bearbeitungsprozess</li> <li>• Standortgespräche nach Anforderung. Grundlage klare Zuordnung Standort- Projektverantwortliche</li> </ul> <p><i>Priorität hoch, ab sofort</i></p>

Projekt: Konzept zur strategischen Rollenausrichtung des Zweckverbands LSS	
Ziel und Begründung	Der Zweckverband erfüllt eine bedeutende Funktion als regionale Koordinierungsstelle und Vertreter der regionalen Interessen gegenüber Freistaat, LMBV und weiteren Organisationen. Es besteht Konsens darin, dass der Zweckverband im Sinne der notwendigen regionalen Qualitätssteuerung stärker als bislang als regionale Koordinierungsstelle fungieren sollte. Die Beauftragung zusätzlicher Bewirtschaftungsaufgaben wird allerdings differenziert

	<p>betrachtet je nach lokalen Voraussetzungen bzw. der Leistungsfähigkeit der jeweiligen Gemeinde. Dort wo die örtlichen Ressourcen für die Bewirtschaftung der Freizeitinfrastruktur knapp bemessen sind, besteht stärker der Wunsch nach einer zentralen Bewirtschaftung der gesamten touristischen Infrastruktur. Angesichts dieser unterschiedlichen Einschätzung besteht Klärungsbedarf über das künftige Aufgabenportfolio des Zweckverbands bzw. einer Erweiterung seiner Aufgaben und Verantwortlichkeiten.</p>
Beschreibung	<p>Der Zweckverband wird im Rahmen seines „STARK-Projekts“ einen Vorschlag zur künftigen Ausrichtung seines Leistungsportfolios ausarbeiten unter Berücksichtigung einer einheitlichen Qualitätssicherung (Zielstellung) und lokal unterschiedlicher Voraussetzungen. Die inhaltliche Grundlage hierfür bildet eine differenzierte Auflistung aller aktuellen und künftigen Aufgaben (Bestandspflege, Entwicklung) im Zusammenhang mit der touristischen Infra- und Angebotsstruktur. In einem ersten Schritt erfolgt durch den ZV eine Abfrage bei allen Mitgliedsgemeinden, welche konkreten Aufgaben wie vor Ort geleistet werden sollen.</p> <p>Im Rahmen der Strategietagung vom 11.05.2023 einigten sich die Verbandsräte darauf, die Strukturen des ZVLSS grundsätzlich neu auszurichten. Grundlage hierfür ist das Organisations- und Finanzierungskonzept, welches das Büro B&amp;P an diesem Tag vorgestellt hat. Demnach soll zukünftig ein Spartenmodell zur Umsetzung kommen. Hierfür ist u.a. die Änderung der Verbandssatzung erforderlich. Entsprechende vorbereitenden Maßnahmen werden nach dem erforderlichen Grundsatzbeschluss in der Verbandsversammlung am 27.06.2023 durchgeführt. Aus heutiger Sicht wird eine Umsetzung des Spartenmodells ab dem 01.01.2025 als realistisch eingeschätzt.</p> <p><i>Priorität hoch, 2023</i></p>

Projekt: Darstellung Landschaft im Wandel und des Transformationsprozesses	
Ziel und Begründung	<p>Landschaft im Wandel ist eines der zentralen Positionierungsmerkmale im Destinationsmarketing für das Lausitzer Seenland (siehe <a href="http://www.lausitzerseenland.de/de/staunen/artikel-landschaft-im-wandel.html">www.lausitzerseenland.de/de/staunen/artikel-landschaft-im-wandel.html</a>). Dies bedeutet, dass dieser Wandel auch vor Ort touristisch erlebbar sein muss. Die großformatigen Zeichnungen „Vom Bergmann zum Seemann“ sind hierfür ein wichtiger Projektansatz, reichen alleine aber noch nicht aus. Ziel muss es sein, auch in der Landschaft über diesen Transformationsprozess anschaulich zu informieren. Den Transformationsprozess aufzubereiten, bedeutet aber nicht nur der Blick in die Vergangenheit, sondern auch die vielerorts von den Hauptverkehrsstraßen nicht sichtbaren Entwicklungen und Zukunftsmodelle dort so zu präsentieren, dass viele Menschen dies wahrnehmen.</p>



Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vermittlung tagebauhistorischer Informationen an markanten See-Standorten durch Tagebau-Erlebnisstationen mit Blick-Bilderrahmen, Schautafeln, App mit Audio-Infos bzw. virtueller Ergänzung über QR-Code. Grundlage hierfür muss ein alle Seen umfassendes Gesamtkonzept „Tagebauhistorischer Rundgang“ sein mit Vorschlägen zu Standorten, Inhalten und Grafikraster für evtl. künftige Erweiterung. <i>Priorität mittel, LMBV Gesamtkonzept - Umsetzung im Zusammenspiel TV LS, ZV LSB, ZV LSS, wünschenswert länderübergreifend, Umsetzung bis 2024</i></li> <li>• Zentrale Dauerausstellung zur Tagebaugeschichte und zum Transformationsprozess.</li> <li>• <i>Idealerweise länderübergreifend unter Regie des TV LS (inhaltliche Verantwortung) mit den jeweiligen Gemeinden, Umsetzung kurzfristig (Standortgenehmigungen und Kosten liegen in der Verantwortung der Gemeinden.)</i></li> </ul>
--------------	--

## 6.2 Standortbezogene Projektentwicklung an den Seen

Angesichts der Unwägbarkeiten aus den Sanierungs- und Genehmigungsprozessen wird hinsichtlich der Umsetzungszeiträume von der Nennung konkreter Jahre abgesehen und die Zeitkategorien kurzfristig bis 2026, mittelfristig bis 2030 und langfristig ab 2030 verwendet. Die Prioritätseinstufung bezieht sich auf die regionale Bedeutung für das Verbandsgebiet und darüber hinaus.

Seen	Projekte oder Vorhaben <sup>12</sup>
Geierswalder See	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ansiedlung Ferienanlage(n) Koschendam analog Aussagen des Masterplans mit größeren Ferienanlagen. Verantwortung ZV LSS im Zusammenspiel mit Gemeinde Elsterheide und Privatinvestoren. Priorität hoch. Realisierungsziel für südlichen und mittleren Bereich kurzfristig, nördlicher Bereich mittelfristig.</li> <li>• Entwicklung Seepromenade und Marktplatz analog des rechtskräftigen B-Plans Servicegelände (<i>siehe Gliederungspunkt 2.1.6</i>), Verantwortlichkeit Gemeinde Elsterheide im Zusammenspiel mit privaten Investoren, Priorität hoch, Realisierungshorizont<sup>13</sup> kurzfristig</li> <li>• Ausbau Hauptstrand Koschendam, Verantwortlichkeit Gemeinde Elsterheide, Priorität hoch, Realisierungshorizont kurzfristig.</li> <li>• Weiterentwicklung/Qualifizierung Südböschung in Orientierung der unter Gliederungspunkt 2.1.6 formulierten Vorstellungen. Verantwortlichkeit</li> </ul>

<sup>12</sup> Entweder konkrete Projekte oder öffentlich bzw. privat angestrebte Vorhaben mit planerischer oder konzeptioneller Grundlage und Realisierungsziel bis 2030

<sup>13</sup> **Kurzfristig bis 2026, mittelfristig bis 2030, langfristig bis 2035**

	<p>Gemeinde Elsterheide im Zusammenspiel Privatinvestoren und ZV LSS. Realisierungshorizont kurzfristig.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erweiterung der Marina Geierswalder See um eine weitere Steganlage in Richtung Nordwest für Gastlieger (WWRP). Verantwortlichkeit ZV LSS, Realisierungshorizont mittelfristig.</li> </ul>
Partwitzer See	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtung Marina Partwitz mit Mole/Schiffsanleger und 112 Liegeplätzen für Sportboote (Dauer- und Gastliegeplätze). Aktuell in der Genehmigungsplanung auf Grundlage konkret ausgearbeiteter Planungsvorstellungen. Landseitige Flächenentwicklung Bestandteil des B-Plan „Aqua Terra Lausitz“ (aktuell in öffentlicher Auslage). Eigentümer Marina Gemeinde Elsterheide, Betreuung Liegeplätze und Hafeninfrastruktur durch Privat, Fahrgastschiffanleger durch Gemeinde. Priorität sehr hoch (Schlüsselfunktion für Entwicklung des Wassertourismus). Umsetzungshorizont kurzfristig.</li> <li>• Errichtung Ferienanlage Nordostufer. Vorstellungen des privaten Flächeneigentümers und Investors: ca. 100 Ferienhäuser zwischen Landesgrenze und Marina zwischen Ufer und Wirtschaftsweg über drei Ebenen. Bestandteil des sich derzeit in der öffentlichen Auslage befindenden B-Plans „Aqua Terra Lausitz“. Priorität hoch, Verantwortlichkeit Eigentümer. Umsetzungshorizont kurzfristig.</li> <li>• Errichtung einer Hotelanlage südlich Marina als private Investition durch Flächeneigentümer. Noch keine konkreten Vorstellungen bekannt. Priorität hoch, Verantwortlichkeit Eigentümer, kurz- bis mittelfristig</li> <li>• Ausbau/Qualifizierung des gesamten Strandbereichs einschließlich Parkplätze (<i>siehe Gliederungspunkt 2.1.8</i>). Noch keine konkreten Planungsvorstellungen, kein Planungsrecht. Priorität hoch, Verantwortlichkeit Gemeinde Elsterheide, Umsetzungshorizont kurzfristig.</li> <li>• Schaffung eines Wanderwegenetzes: Ufer-Rundwanderweg (Priorität Abschnitt Ostufer zwischen Segelverein und Überleiter/Schleuse), Rundweg Klein Partwitz, Naturpfad mit Aussichtspunkten vom Naturschutzgroßprojekt. Priorität hoch, Verantwortlichkeiten Gemeinde Elsterheide, Naturschutzgroßprojekt, Landestalsperrenverwaltung (künftig voraussichtlich für Uferbewirtschaftung zuständig). Zeithorizont kurz- und mittelfristig.</li> <li>• Wasserwanderrastplatz entweder an der westlichen Strandgrenze im durch die Halbinsel geschützten Bereich oder am Ostufer im Anschluss an die örtliche Badestelle Ostufer. Noch keine konkreten Planungen. Ggf. Integration in Entwicklungsvorstellungen des Ortsteils für diesen Uferbereich mit Vereinsanlagen, Imbiss. Priorität in mittel- bis langfristiger Perspektive hoch. Verantwortlichkeit Gemeinde Elsterheide, Zeithorizont mittelfristig.</li> </ul> <p>Idee/Vision<sup>14</sup>:</p>

.....

<sup>14</sup> Aktuell nur Ideencharakter oder sehr langfristige Zielstellung

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schwimmendes Restaurant an der LMBV-Schiffseinsatzstelle</li> </ul>
Neuwieser See – Blunoer Südsee – Sabrodter See	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landmarke Bluno. Planung bis Phase 3 HOAI liegt vor. Sehr hohe Priorität als Schlüsselattraktion und Hauptbesuchsanlass für den östlichen Gewässerbereich, der gewässerseitig nicht vor 2030 nutzbar sein wird. Verantwortlich Gemeinde Elsterheide. Zeithorizont kurzfristig wünschenswert.</li> <li>• Radwegeverbindung zwischen Klein Partwitz entlang Südufer Blunoer Südsee nach Bluno, Rundweg Neuwieser See sowie von Bergen nach Bluno. Streckenführungen im Braunkohlenplan enthalten. Hohe Priorität, Verantwortlichkeit Gemeinde und LMBV, Zeithorizont kurz- und mittelfristig (vorgezogene Trassensanierung, wenn möglich.)</li> <li>• Reitwegeverbindung zwischen Reiterhof Klein Partwitz und Reiterhof Terra Nova (siehe Gliederungspunkt 3.3.3). Verantwortlichkeit Gemeinde Elsterheide im Zusammenspiel Reiterhofbetreiber und LMBV, Priorität mittel, Zeithorizont kurzfristig.</li> </ul> <p>Ab 2030</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Badestellen für Anwohner: Nordufer Sabrodter See für Bürger Sabrodt, Ortslage Bluno und Klein Partwitz, Neuwieser See Ostufer am Restpfeiler für Einwohner Bergen, Neuwiese, Klein Seidewinkel.</li> <li>• Marina mit Wasserwanderrastplatz Westufer Blunoer Südsee/Klein Partwitz sowie Westufer Sabrodter See</li> </ul> <p>Vision</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vision: Überleiter vom Blunoer See zum Partwitzer See (Überleiter 7)</li> </ul>
Spreetaler See	<p>Bis 2030</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Realisierung Radwegeverbindung über Schwarze Pumpe zum Bernsteinsee (höchste Priorität auch aus regionaler Sicht, Zeithorizont so schnell wie möglich, Verantwortlichkeit Gemeinde, Landkreis und LMBV.</li> <li>• Ertüchtigung des vorhandenen Parkplatzes „Nord“ als Wohnmobilstellplatz mit entsprechender Parzellierung und Ausstattung mit Stromsäulen (Beispiel Parkplatz Strand Lieske Sedlitzer See) Sanitärversorgung im Zusammenhang mit dem Vereinshaus. Verantwortlichkeit Gemeinde Spreetal. Priorität mittel, Zeithorizont kurzfristig.</li> <li>• Schaffung einer attraktiven Rast- und Erlebnissituation im Bereich Vereinshaus analog Klein Partwitzer Erinnerungsstätte mit hoher Aufenthaltsqualität, Spielgeräten und einer Informationsvermittlung zur Geschichte, Gegenwart und Zukunft des Umfelds. Verantwortlichkeit Gemeinde Spreetal, Priorität mittel, Zeithorizont kurzfristig.</li> <li>• Schaffung einer Wegeverbindung über die B 97 (oder Unterführung) vom Parkplatz Nord zur Ortslage Spreetal. Verantwortlichkeit Gemeinde Spreetal, Zeithorizont kurzfristig.</li> </ul> <p>Vision</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wasserseitige Erschließung des Ostufers für Fahrgastschiffahrt und Sportboote</li> <li>• Ansiedlung Jetski- oder Motorbootzentrum ab 2040</li> </ul>

Bernsteinsee	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ansiedlung Hotelanlage mit ca. 25 Wohneinheiten am Nordufer in Burghammer. Erwerb der Fläche durch einen örtlichen Investor. Planungsstatus B-Plan Vorentwurf. Verantwortlichkeit Investor, Priorität hoch, Zeithorizont kurzfristig.</li> <li>• Fertigstellung des Strandes und Serviceinfrastruktur u.a. Versorgungsbäude mit Sanitäranlage und Imbiss. Verantwortlichkeit Herstellung Strand LMBV, Versorgungsanlagen Gemeinde Spreetal. Priorität hoch, Zeithorizont kurzfristig.</li> <li>• Errichtung weiterer Rastplätze für Radfahrer und Spaziergänger. Standorte Südostufer idealerweise am bzw. nahe Einlassbauwerk und Südufer sinnvollerweise in Zusammenhang mit der künftigen Badestelle dort. Verantwortlichkeit Gemeinde, Priorität mittel, Zeithorizont kurzfristig.</li> <li>• Errichtung eines seenahen Wohnquartiers in Burg. Im gesamten Verbandsgebiet einzige hierfür in Frage kommende größere Fläche, die sowohl eine Orts- als auch Gewässeranbindung aufweist. Zielabweichungsverfahren notwendig, da die Fläche im FNP für Tourismus und Freizeit ausgewiesen ist. Priorität hoch, Verantwortlichkeit für Planung Gemeinde Spreetal, Zeithorizont mittelfristig.</li> </ul> <p>Vision</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schwimmende Architektur (Wohnsiedlung) am Südufer im Bereich der „Burger Bucht“ ggf. im Zusammenspiel mit landseitigem Wohnquartier.</li> </ul>
Erikasee	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ertüchtigung/Qualifizierung des Wirtschaftswegs für Radfahrer mit Blickachsen auf den See sowie Schaffung einer attraktiven Raststation am See mit Naturerlebnispunkt. Priorität hoch, Verantwortlichkeit LMBV für Wegeertüchtigung, Stadt Lauta für Naturerlebnispunkt, Zeithorizont kurzfristig.</li> <li>• Schaffung einer touristischen Erlebnisachse Erikasee – Stadtpark – Gartenstadt: touristische Qualifizierung der Gartenstadt Lauta Nord sowie Ansiedlung einer touristischen Freizeitanlage im Stadtpark. Verantwortlichkeit Stadt Lauta, Priorität hoch, Zeithorizont kurzfristig.</li> </ul> <p>Vision</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Langfristig nach vollendeter Sanierung Ausbau/Qualifizierung Freizeitwege: See-Rundweg für Wanderer, Radweg von Lauta Nord nach Tätzschwitz mit Radbrückenverbindung über Südgraben.</li> </ul>
Scheibe-See	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Westufer Hoyerswerda im südlichen Bereich Hauptstrand, Landmarke, gastronomische Versorgung, Wohnmobilstellplatz, Ferienhäuser. Konkrete Vorstellungen der Stadt. Planungssicherheit da B-Plan mit Satzungsbeschluss. Priorität hoch, Verantwortlichkeit Stadt, Zeithorizont kurzfristig.</li> <li>• Westufer Hoyerswerda im nördlichen Bereich Ansiedlung einer Hotelanlage und schwimmender Häuser. Noch keine konkreten Planungen. Priorität Hotelansiedlung hoch, Verantwortlichkeit Privatinvestor, Zeithorizont kurzfristig.</li> <li>• Nordufer Spreetal: Touristische oder gesundheitstouristische Einrichtung auf der im FNP ausgewiesenen Sonderfläche 7 sowie Entwicklung einer</li> </ul>

	<p>natürlich belassenen Badebucht mit integriertem Service- und Gastronomiegebäude für saisonale Nutzung. Keine konkreten Ansiedlungsplanungen, noch kein B-Plan auch nicht im Entwurf. Verantwortlichkeit für Planung Gemeinde Spreetal, für die Investition Privat. Priorität hoch, Zeithorizont mittelfristig.</p> <p>Ideen/Visionen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nordufer Spreetal landwirtschaftliche Fläche für Ferienanlage (ggf. auch Teilfläche für eine Erweiterung der Anlage auf SO7), Wohnbebauung oder Gesundheitseinrichtung.</li> <li>• Klimagerechte Modellsiedlung Hoyerswerda/Kühnicht Nordwestufer.</li> </ul>
Dreiweiberner See	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strand Weißkollm: Aufwertung Infrastruktur mit neuen WC- und Duschanlagen Sicherung Stromversorgung, Erweiterung Parkplatzkapazitäten sowie Erweiterung/Ausbau des Wohnmobilstellplatzes. Verantwortlichkeit Gemeinde Lohsa, Priorität hoch, Zeithorizont kurzfristig.</li> <li>• Errichtung eine Ferienhausansiedlung im Bereich Strand Lohsa mit neun Ferienhäusern und eines Wohnmobilstellplatzes. Konkrete Planungen durch Investor, Genehmigungsverfahren ist abgeschlossen. Wohnmobilstellplatz bereits in der baulichen Umsetzung. Priorität hoch, Verantwortlichkeit Privatinvestor, Zeithorizont kurzfristig.</li> <li>• Schaffung einer Radwegeanbindung Dreiweiberner See zum Bärwalder See Uhyst über Speicherbecken Lohsa und Lippen, ggf. andere Streckenführung. Priorität hoch, Verantwortlichkeit LMBV und Gemeinde, Zeithorizont kurzfristig.</li> </ul>
Bärwalder See	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anpassung Schwimmsteganlagen Bärwalder See an Wind-Wellen- und Eisganggutachtens der LMBV; Ziel: dauerhafter Erhalts der Ankerinvestitionen, u.a. Schwimmende Häuser im Uferbereich Klitten; Zuständigkeit: LMBV bzw. Freistaat Sachsen auf Grundlage der Finanzierungs- und Übernahmevereinbarung, Folgenutzungsträger: Gemeinde Boxberg/O.L.; perspektivisch: (Ersatz-)Erweiterungsneubau eines nachhaltigen und grünen Bewirtschaftungs- und Fischereihafens in Projektträgerschaft der Gewässereigentümerin bzw. als Landesprojekt im Rahmen des Strukturwandels (InvKG); Priorität: sehr hoch – kurzfristige Realisierung laut LMBV - Gutachten</li> <li>• Ansiedlung eines größeren Familienresorts/ Hotels &gt; 300 Betten am Nordufer inklusive Nutzung See-Therme, Flächenerwerb durch privaten Investor abgeschlossen; Grundlage: rechtskräftiger Bebauungsplan vorhanden, Planungen laufen; Zuständigkeit: private Investoren; Priorität: sehr hoch (Ankerinvestition Uferbereich Boxberg/O.L.) - mittelfristige Realisierung</li> <li>• Errichtung einer Ferienhaus-Siedlung am Nordufer westlich des Familienresorts/ Hotels mit touristischen Angeboten; Grundlage: Aufstellungsbeschluß B-Plan durch Gemeinde erfolgt; Zuständigkeit: private Investoren; Priorität: hoch – mittelfristige Realisierung</li> <li>• Erweiterung B-Plangebiet „Bärwalder See-Klitten-Jasua“ mit buchbaren, touristischen Ganzjahres-Angeboten; Grundlage: Festlegungen im</li> </ul>

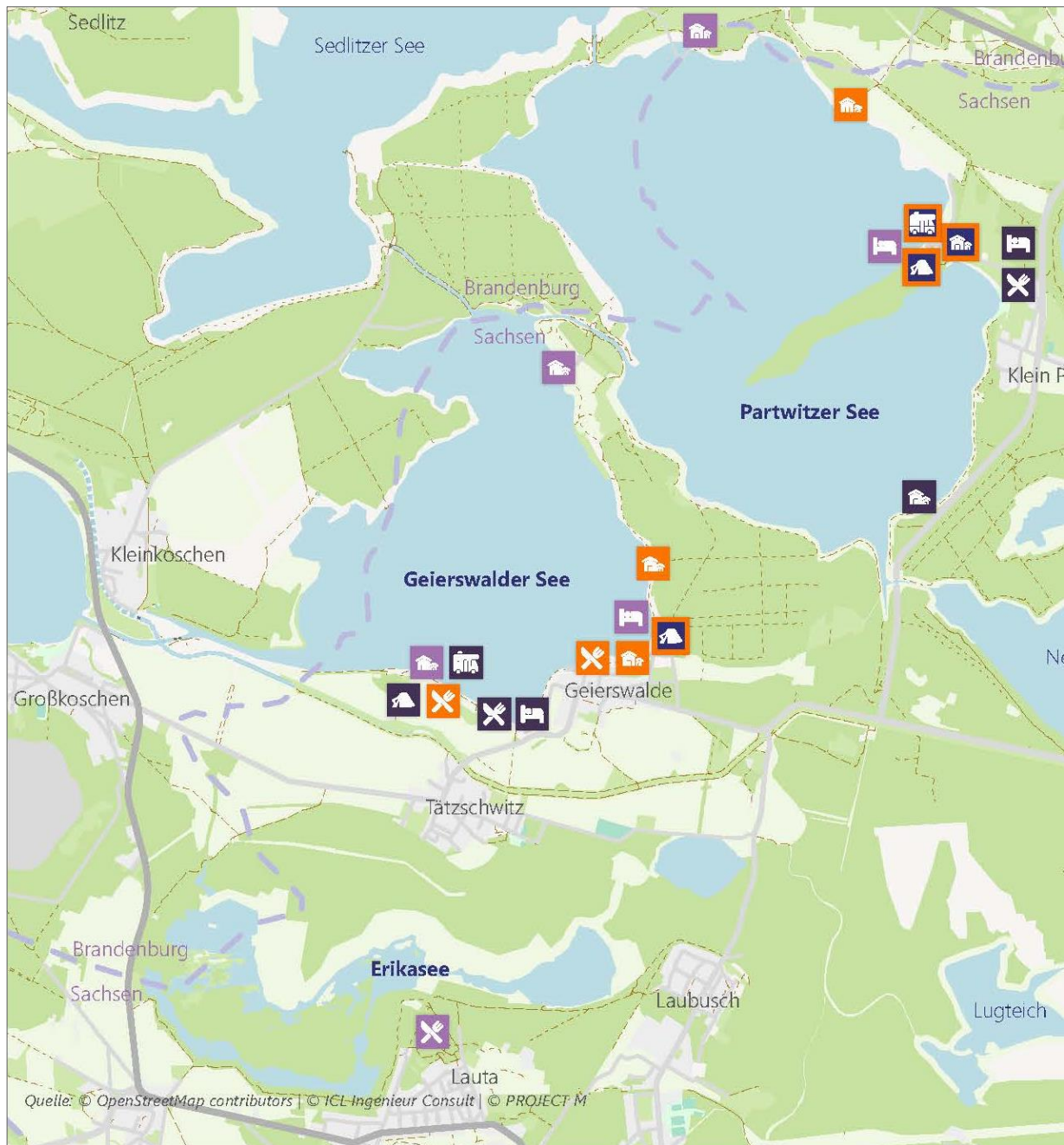
	<p>Flächennutzungsplan der Gemeinde Boxberg/O.L.; Zuständigkeit: private Investoren: Priorität: hoch – mittelfristige Realisierung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Straßenbegleitende Radwegeverbindung Bärwalder See – Dreiweibener See; Grundlage: Landes-Verkehrsplanungen; Zuständigkeit: Sächsisches Landesamt für Straßenbau und Verkehr und LMBV; Priorität: hoch – kurzfristige Realisierung des 1 Teilabschnitts B156 (Ortsausgang OT Uhyst in Richtung Lohsa S108 bis Abzweig Lohsa OT Lippen)</li> <li>• Fertigstellung des Projektes „Schaffung der Voraussetzung für eine erweiterte Schifffahrt“ und Ansiedlung eines privatwirtschaftlichen Fahrgastschiff-Betriebes; Zuständigkeit: LMBV/ private Investoren: Priorität: hoch – kurzfristige Realisierung auf Grundlage der Finanzierungs- und Übernahmevereinbarung und der wasserrechtlichen Genehmigungen</li> <li>• Planung und Realisierung einer folgenutzungsoptierten Gestaltung des gekippten Uferbereiches Uhyst am Bärwalder See (Optimierung Verkehrswegeführung und Sanitäranlagen); Ziel: weitere Erschließung des B-Plangebietes für private Investoren; Grundlage: rechtskräftiger Bebauungsplan „Ufergestaltung Strand 1“ – LMBV - Planungen laufen; Zuständigkeit: LMBV Folgenutzung durch Gemeinde: Priorität: hoch – kurzfristige Realisierung auf Grundlage der Finanzierungs- und Übernahmevereinbarung</li> <li>• Touristische Erschließung/ Qualifizierung des Merzdorfer Uferbereiches für wassersportliches Publikum mit Wohnmobilhafen, Steganlage, Serviceinfrastruktur; Grundlage: B-Plan „Zentrale Gedenkstätte Merzdorf/ Schöpsdorf – Aufstellungsbeschluss gefasst; Zuständigkeit: private/ institutionelle Investoren: Priorität: hoch – mittelfristige Realisierung, wenn Flächenerwerb mit LMBV/ Freistaat Sachsen geklärt ist.</li> </ul> <p>Ideen/Visionen für weitere privatwirtschaftliche Investitionen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Autarke Mobilität“ (ehemals „Solar-Draisine“) am Bärwalder See, z.B. als Verbindung zu den Bahnhaltepunkten oder die Strecke zwischen Safariwildrevier und Landschaftsbauwerk OHR</li> <li>• Wassersonderlandeplatz für Wasserflugzeuge als touristisches Angebot und Verbindung zu anderen europäischen Seen (Deutschland; Polen, Schweiz, Italien)</li> <li>• Ferienhaus-Siedlung und Schwimmende Häuser im Uferbereich Uhyst</li> <li>• Attraktives (Ferien-) Wohngebiet, z.B. am Nordufer des Bärwalder See als infrastrukturelles Bindeglied zwischen dem Ortsteil Boxberg/O.L. und den touristischen Angeboten (Campingplatz) am Bärwalder See</li> <li>• Wasserskistrecke, z.B. am Südufer des Bärwalder Sees Tauchbasis und angeltouristische Infrastruktur</li> </ul>
Silbersee	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modernisierung des Campingplatzes. Priorität mittel, Verantwortlichkeit Gemeinde Lohsa, Zeithorizont kurzfristig.</li> <li>• Ausweisung Wirtschaftsweg Ostufer als Radweg. Priorität hoch, Verantwortlichkeit Landestalsperrenverwaltung, Zeithorizont kurzfristig.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung einer neuen Radwegeverbindung zum Bärwalder See über Driewitz und Drehna. Priorität hoch, Verantwortlichkeit Gemeinden Lohsa und Boxberg, Zeithorizont mittelfristig.</li> </ul> <p>Idee/Vision</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anglercamp am Nord-Ostufer</li> </ul>
Knappensee	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Teilfreigabe Wirtschaftsweg Westufer. Priorität hoch, Verantwortlichkeit Gemeinden Lohsa und Wittichenau, möglichst kurzfristig.</li> <li>• Groß Särchen Familien- und Gruppenunterkünfte in Form von Ferienhäusern in langfristiger Perspektiven.</li> <li>• Koblenz naturnahes Camping in Form von Caravan-, Wohnmobil- und Zeltplätzen - vorrangig touristische Ausrichtung. Erst in langfristiger Perspektive nach vollständiger Beendigung der Sanierungsarbeiten.</li> </ul>

## Kartographische Abbildung

**Vorbemerkung:** Die in der tabellarischen Auflistung genannten Projekte sind auf den folgenden Karten grob verortet. Wichtig: Es handelt sich um Übersichtskarten, mit dem Ziel einen groben räumlichen Eindruck zu vermitteln, in welchen Seebereichen touristische Anlagen bereits vorhanden sind und wo noch Ansiedlungen geplant oder vorgesehen sind. Zur besseren Übersichtlichkeit erfolgt eine Trennung zwischen land- und wasserseitigen Projekten. Wenn wie in einigen Ortslagen oder Uferbereichen z.B. mehrere Gastronomiebetriebe vorhanden sind, werden diese gebündelt nur mit einem Piktogramm dargestellt. Insgesamt wird zwischen vier Kategorien unterschieden:

1. **Bestand:** realisiert oder bereits sehr fortgeschrittener Umsetzungsprozess
2. **Bestandsveränderung:** vorhandene Projekte mit substanziellen Veränderungsbedarf, sei es räumlich, qualitativ oder im Hinblick auf die Dimensionierung (Ausbau).
3. **Projekte:** Vorhaben, die entweder in der Umsetzungsplanung sind oder für die es auf Grundlage eines Konzepts oder einer Planung eine konkrete Absicht für deren Umsetzung gibt.
4. **Ideen:** Unkonkrete Vorstellungen im Ideenstadium ohne ein bekanntes Konzept



## Projekte landseitige Entwicklung

Bestand, Projekte und Vorstellungen im Betrachtungsraum Geierswalder See | Partwitzer See | Erikasee


### Bestand

-  Hotel
-  Feriensiedlung
-  Camping
-  Wohnmobilstellplatz
-  Restaurant
-  Landesgrenze


### Bestandsveränderungen

-  Bestandsveränderung
- Räumliche Umgestaltung und/oder Qualifizierung/Ausbau

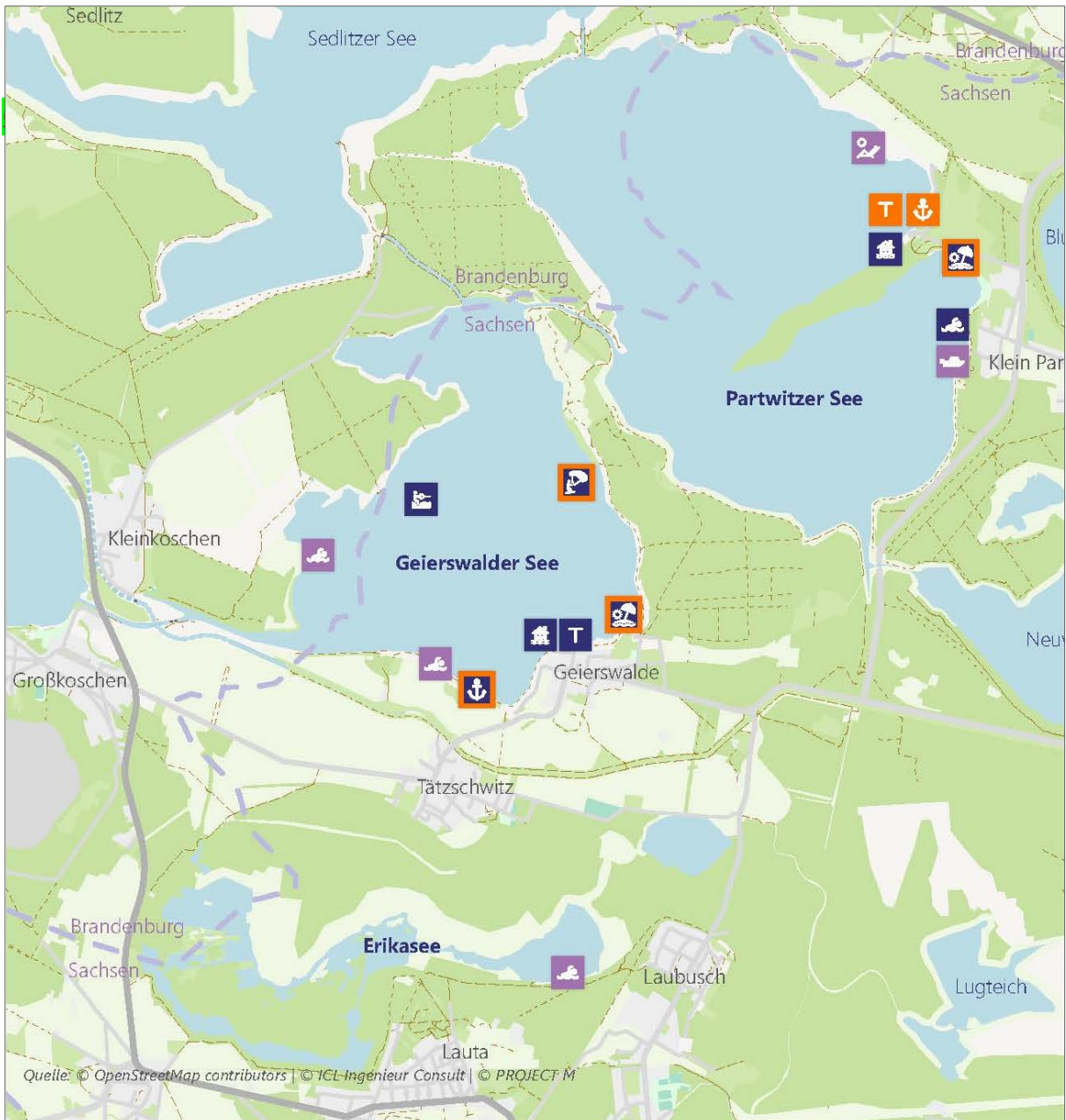
### Projekte

-  Projekte oder Vorhaben in Planung
- Vorhaben bereits in Planung oder mit konkreterer Realisierungsabsicht

### Ideen

-  Ideen und Vorstellungen
- Vorstellungen im Ideenstadium ohne Planung oder konkrete Konzeptgrundlage





## Projekte wasserseitige Entwicklung

Bestand, Projekte und Vorstellungen im Betrachtungsraum Geierswalder See | Partwitzer See | Erikasee


### Bestand

-  Hauptstrand
-  Ortsstrand
-  Badestelle
-  Sportboothafen/Marina
-  Kleiner Hafen/ Wasserwanderrastplatz
-  Fahrgastschiffanleger
-  Schwimmende Häuser
-  Wasserskistrecke
-  Kitesurfen
-  Landesgrenze


### Bestandsveränderungen

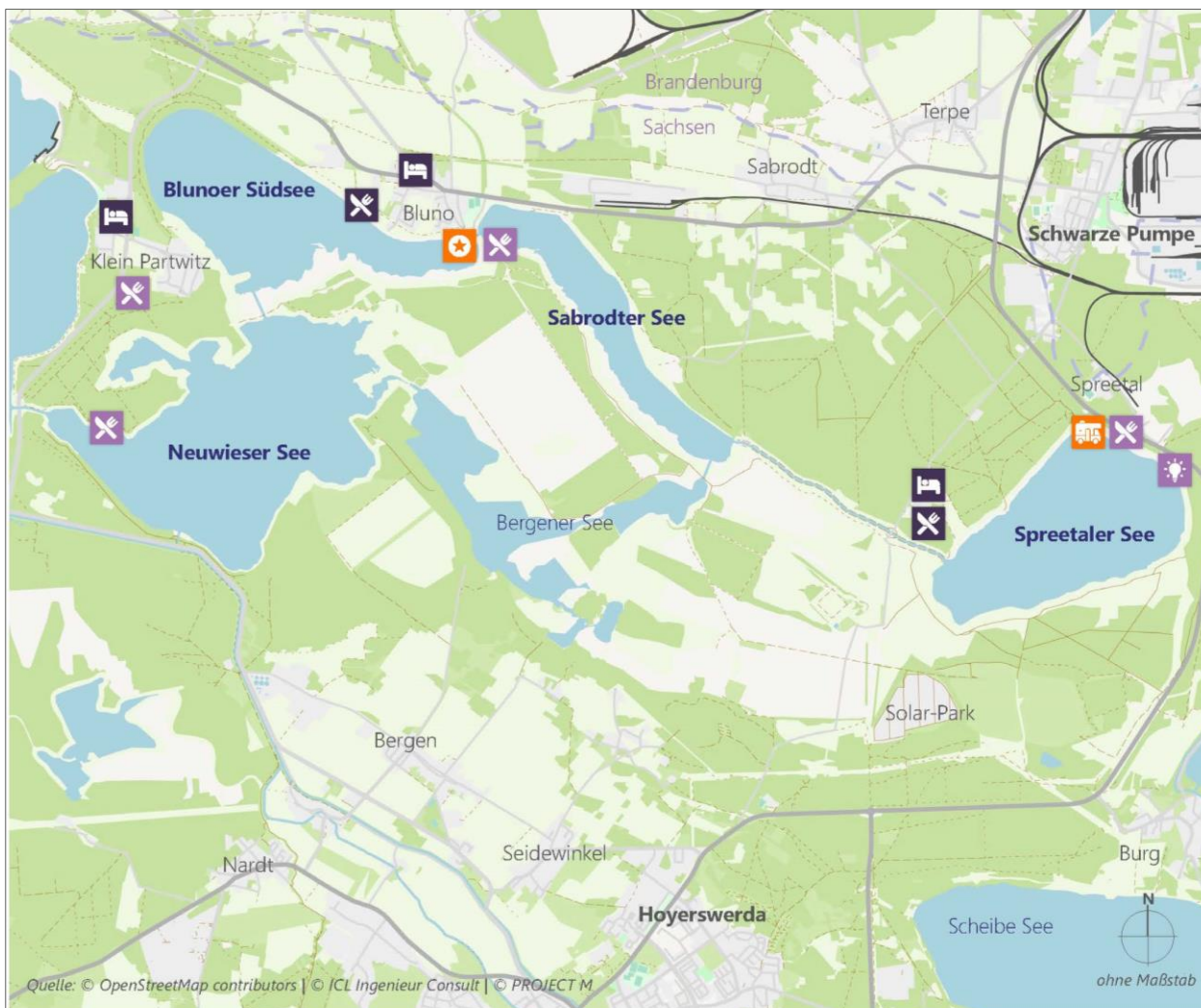
-  Bestandsveränderung
- Räumliche Umgestaltung und/ oder Qualifizierung/Ausbau

### Projekte

-  Projekte oder Vorhaben in Planung
- Vorhaben bereits in Planung oder mit konkreterer Realisierungsabsicht

### Ideen

-  Ideen und Vorstellungen
- Vorstellungen im Ideenstadium ohne Planung oder konkrete Konzeptgrundlage



## Projekte landseitige Entwicklung

Bestand, Projekte und Vorhaben im Betrachtungsraum Blunoer Südsee | Sabrodter See | Neuwieser See | Spreetaler See

### Bestand

-  Hotel
-  Feriensiedlung
-  Camping
-  Wohnmobilstellplatz
-  Restaurant
-  Landesgrenze



### Bestandsveränderungen

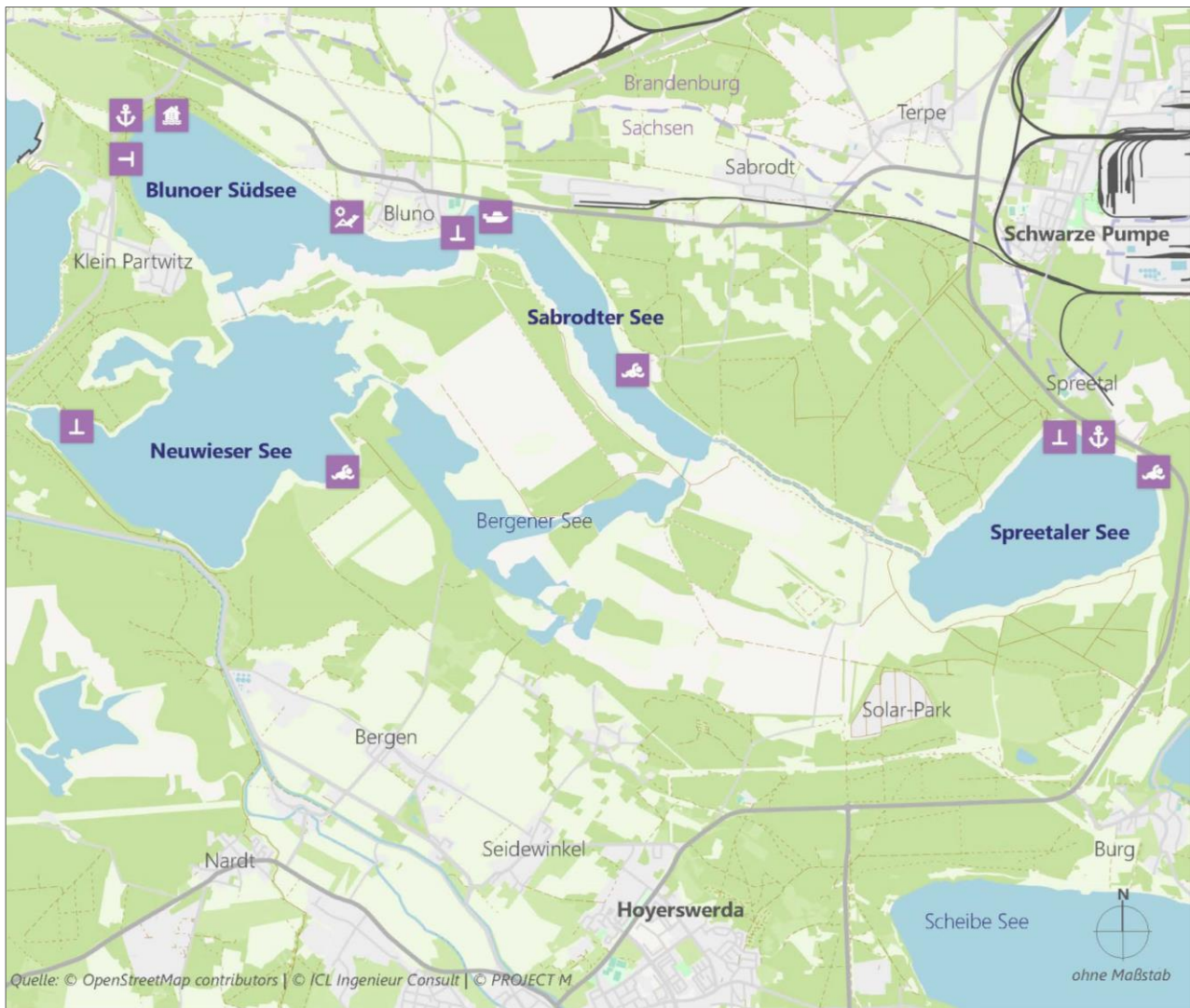
-  Bestandsveränderung
- Räumliche Umgestaltung und/  
oder Qualifizierung/Ausbau

### Projekte

-  Projekte oder Vorhaben  
in Planung
-  Landmarke
- Vorhaben bereits in Planung oder  
mit konkreterer Realisierungs-  
absicht

### Ideen

-  Ideen und Vorstellungen
-  Entwicklungsflächen langfristig  
offene Nutzungsvorstellungen
- Vorstellungen im Ideenstadium  
ohne Planung oder konkrete  
Konzeptgrundlage



## Projekte wasserseitige Entwicklung

Bestand, Projekte und Vorstellungen im Betrachtungsraum Blunoer Südsee | Sabrodter See | Neuwieser See | Spreetaler S


### Bestand

-  Hauptstrand
-  Ortsstrand
-  Badestelle
-  Sportboothafen/Marina
-  Kleiner Hafen/ Wasserwanderrastplatz
-  Fahrgastschiffanleger
-  Schwimmende Häuser
-  Wasserskistrecke
-  Kitesurfen
-  Landesgrenze


### Bestandsveränderungen

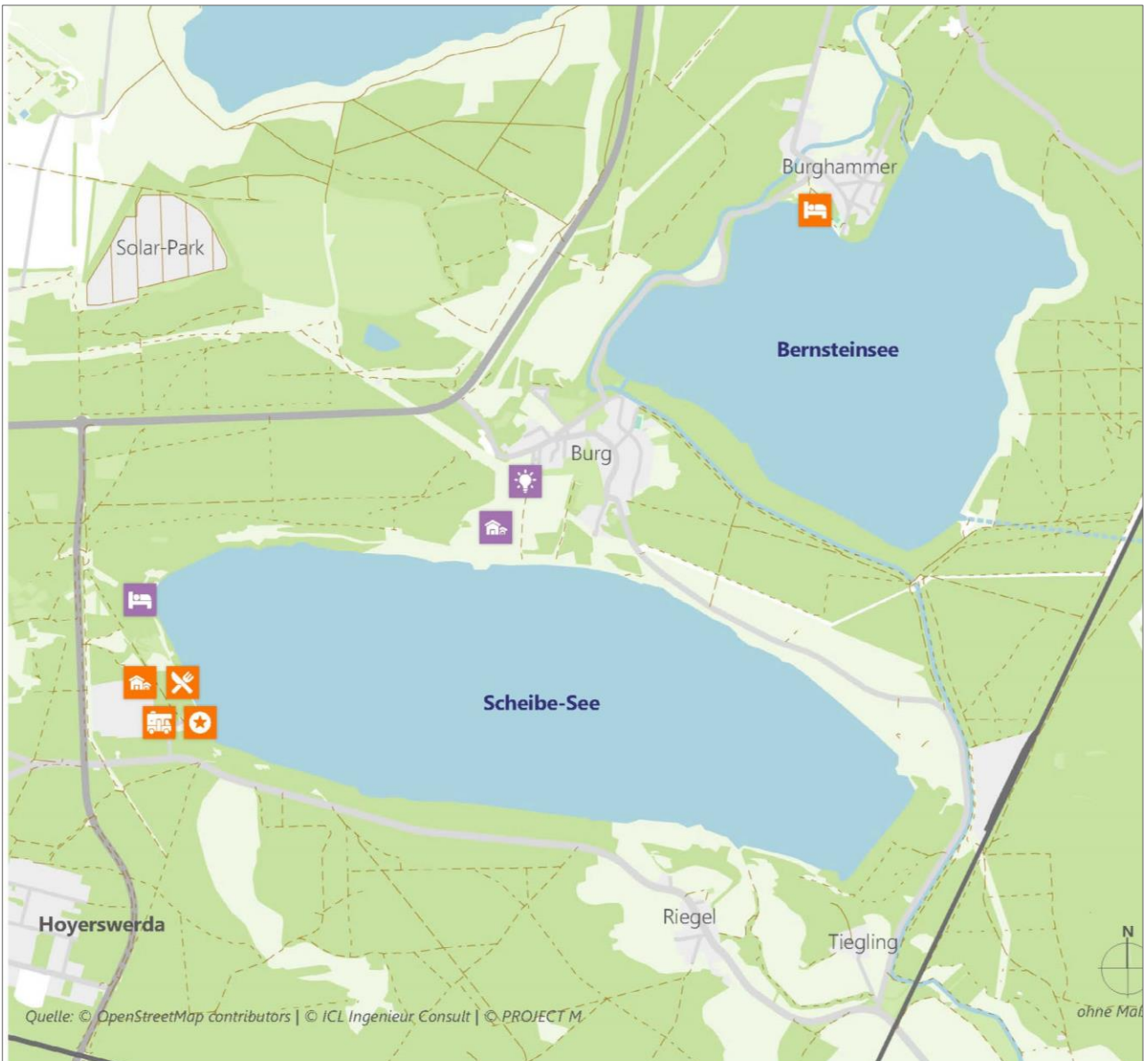
-  Bestandsveränderung
- Räumliche Umgestaltung und/ oder Qualifizierung/Ausbau

### Projekte

-  Projekte oder Vorhaben in Planung
- Vorhaben bereits in Planung oder mit konkreterer Realisierungsabsicht

### Ideen

-  Ideen und Vorstellungen
- Vorstellungen im Ideenstadium ohne Planung oder konkrete Konzeptgrundlage



## Projekte landseitige Entwicklung

Bestand, Projekte und Vorhaben im Betrachtungsraum Bernsteinsee | Scheibe-See

### Bestand

-  Hotel
-  Feriensiedlung
-  Camping
-  Wohnmobilstellplatz
-  Restaurant

### Bestandsveränderungen

-  Bestandsveränderung
- Räumliche Umgestaltung und/oder Qualifizierung/Ausbau

### Projekte

-  Projekte oder Vorhaben in Planung
-  Landmarke

Vorhaben bereits in Planung oder mit konkreterer Realisierungsabsicht

### Ideen

-  Ideen und Vorstellungen
-  Entwicklungsflächen langfristig offene Nutzungsvorstellungen










Vorstellungen im Ideenstadium ohne Planung oder konkrete Konzeptgrundlage



## Projekte wasserseitige Entwicklung

### Bestand, Projekte und Vorhaben im Betrachtungsraum Bernsteinsee | Scheibe-See


#### Bestand

-  Hauptstrand
-  Ortsstrand
-  Badestelle
-  Sportboothafen/Marina
-  Kleiner Hafen/ Wasserwanderrastplatz
-  Fahrgastschiffanleger
-  Schwimmende Häuser
-  Wasserskistrecke
-  Kitesurfen


#### Bestandsveränderungen

-  Bestandsveränderung
- Räumliche Umgestaltung und/ oder Qualifizierung/Ausbau

#### Projekte

-  Projekte oder Vorhaben in Planung
- Vorhaben bereits in Planung oder mit konkreterer Realisierungsabsicht

#### Ideen

-  Ideen und Vorstellungen
- Vorstellungen im Ideenstadium ohne Planung oder konkrete Konzeptgrundlage




**Projekte landseitige Entwicklung**  
 Bestand, Projekte und Vorstellungen im Betrachtungsraum Bärwalder See

**Bestand**

-  Hotel
-  Ferieniedung
-  Camping
-  Wohnmobilstellplatz
-  Restaurant

**Bestandsveränderungen**

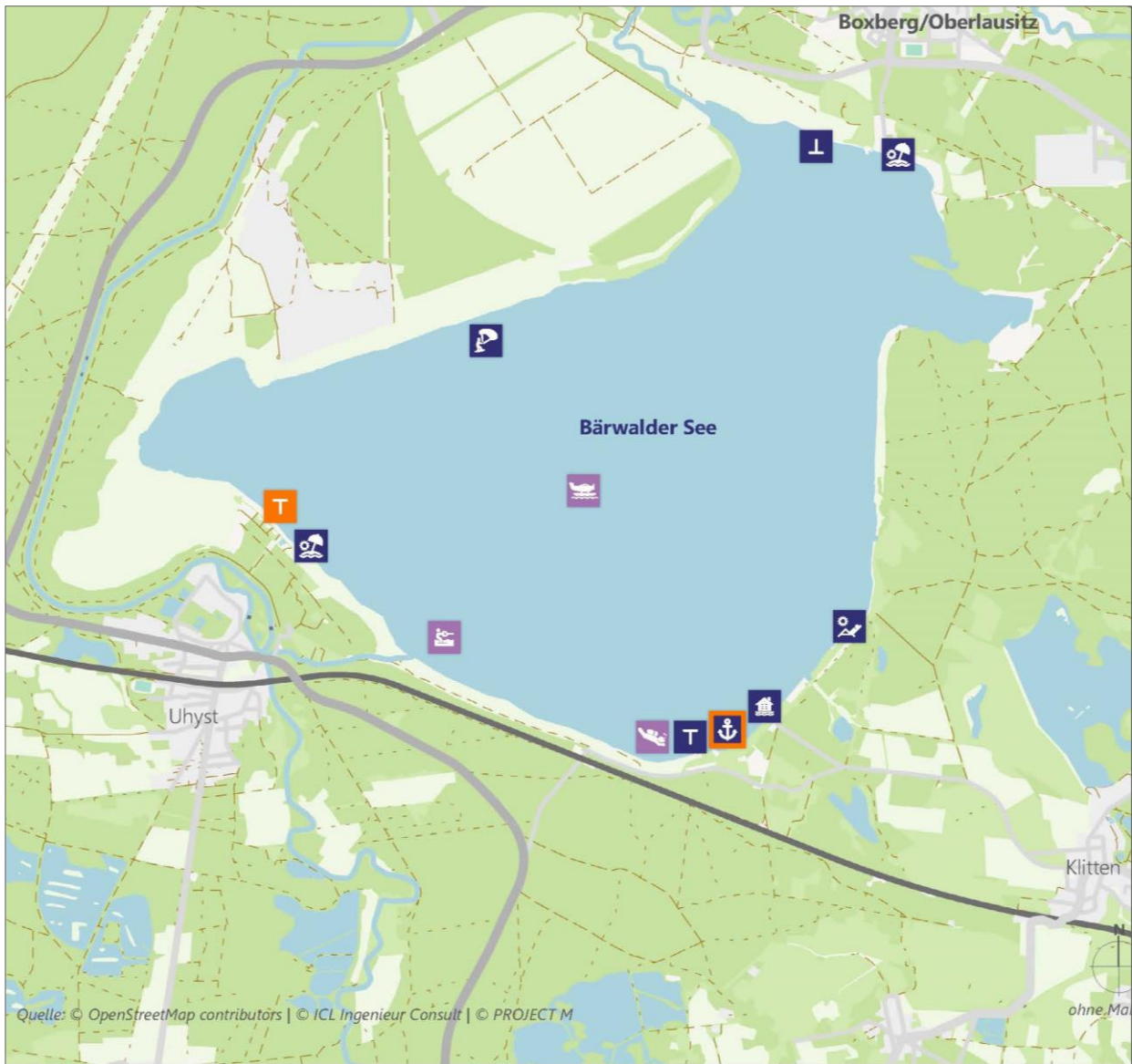
-  Bestandsveränderung
- Räumliche Umgestaltung und/oder Qualifizierung/Ausbau

**Projekte**

-  Projekte oder Vorhaben in Planung
- Vorhaben bereits in Planung oder mit konkreter Realisierungsabsicht

**Ideen**

-  Ideen und Vorstellungen
- Vorstellungen im Ideenstadium ohne Planung oder konkrete Konzeptgrundlage



## Projekte wasserseitige Entwicklung Bestand, Projekte und Vorstellungen im Betrachtungsraum Bärwalder See


### Bestand

-  Hauptstrand
-  Ortsstrand
-  Badestelle
-  Sportboothafen/Marina
-  Kleiner Hafen/ Wasserwanderrastplatz
-  Fahrgastschiffanleger
-  Schwimmende Häuser
-  Wasserskistrecke
-  Kitesurfen
-  Wassersonderlandeplatz
-  Tauchbasis


### Bestandsveränderungen

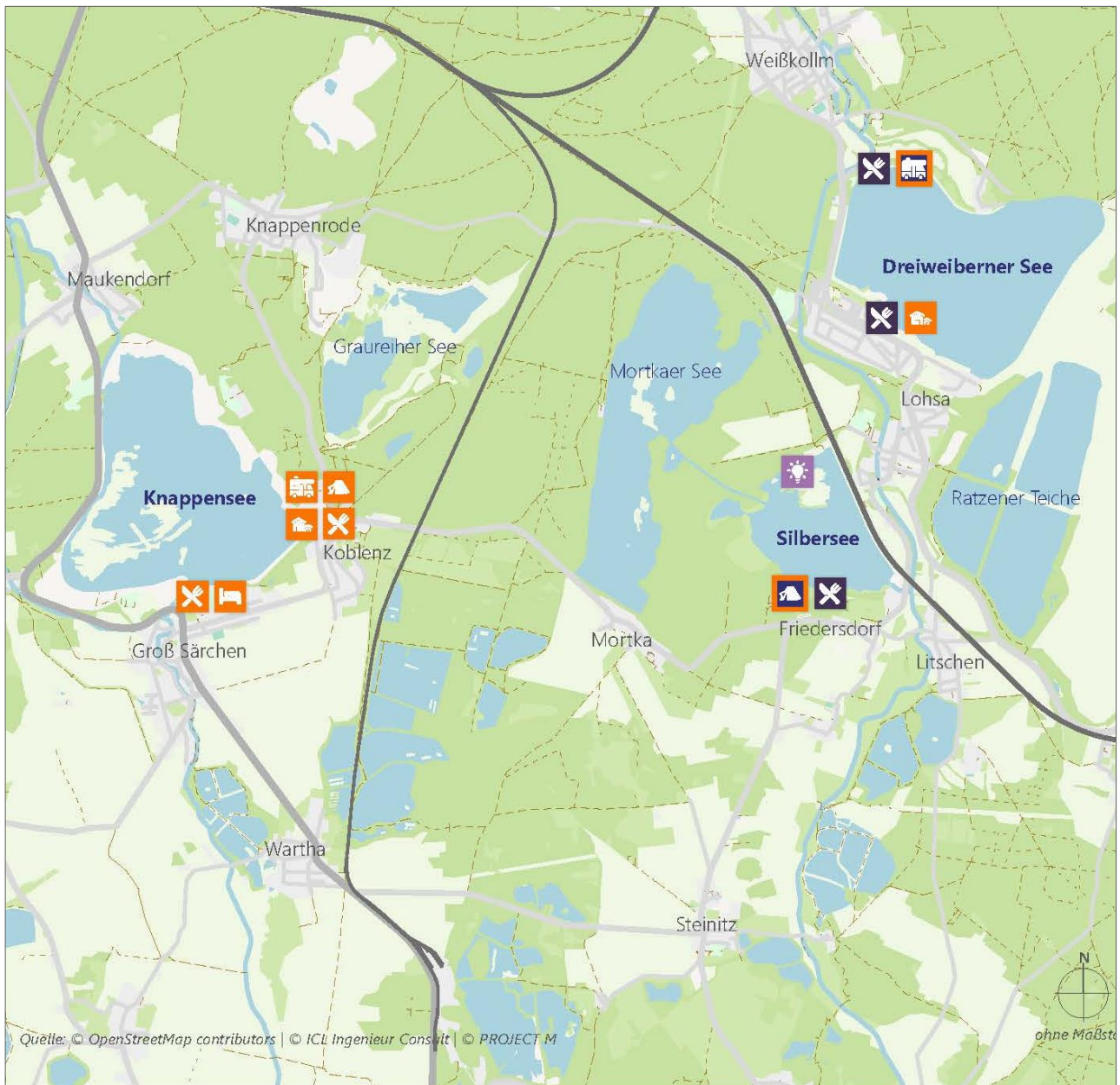
-  Bestandsveränderung
- Räumliche Umgestaltung und/  
oder Qualifizierung/Ausbau

### Projekte

-  Projekte oder Vorhaben  
in Planung
- Vorhaben bereits in Planung oder  
mit konkreterer Realisierungs-  
absicht

### Ideen

-  Ideen und Vorstellungen
- Vorstellungen im Ideenstadium  
ohne Planung oder konkrete  
Konzeptgrundlage



## Projekte landseitige Entwicklung

Bestand, Projekte und Vorhaben im Betrachtungsraum Knappensee | Silbersee | Dreiweiberner See


### Bestand

-  Hotel
-  Feriensiedlung
-  Camping
-  Wohnmobilstellplatz
-  Restaurant


### Bestandsveränderungen

-  Bestandsveränderung
- Räumliche Umgestaltung und/oder Qualifizierung/Ausbau

### Projekte

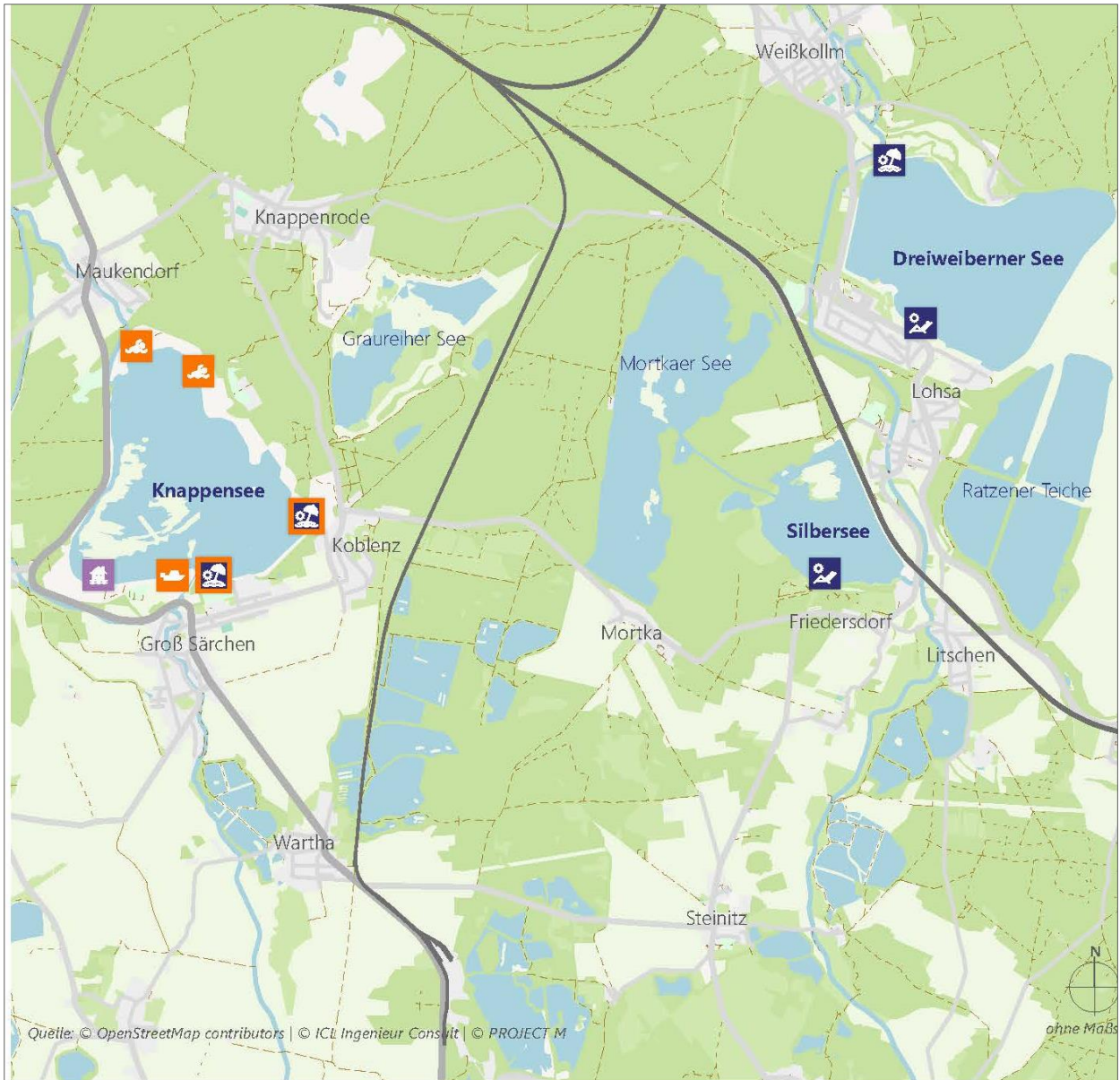
-  Projekte oder Vorhaben in Planung
- Vorhaben bereits in Planung oder mit konkreterer Realisierungsabsicht

### Ideen

-  Ideen und Vorstellungen
-  Entwicklungsflächen langfristig offene Nutzungsvorstellungen

Vorstellungen im Ideenstadium ohne Planung oder konkrete Konzeptgrundlage





## Projekte wasserseitige Entwicklung

Bestand, Projekte und Vorhaben im Betrachtungsraum Knappensee | Silbersee | Dreiweiberner See

### Bestand

-  Hauptstrand
-  Ortsstrand
-  Badestelle
-  Sportboothafen/Marina
-  Kleiner Hafen/ Wasserwanderrastplatz
-  Fahrgastschiffanleger
-  Schwimmende Häuser
-  Wasserskistrecke
-  Kitesurfen


### Bestandsveränderungen

-  Bestandsveränderung
- Räumliche Umgestaltung und/ oder Qualifizierung/Ausbau

### Projekte

-  Projekte oder Vorhaben in Planung
- Vorhaben bereits in Planung oder mit konkreter Realisierungsabsicht

### Ideen

-  Ideen und Vorstellungen
- Vorstellungen im Ideenstadium ohne Planung oder konkrete Konzeptgrundlage

## 7. Ausblick

„Wir können nicht alles tun, aber wir müssen tun, was wir können“. Diese Aussage vom ehemaligen amerikanischen Präsidenten Bill Clinton beschreibt trefflich die Devise für die Verbandsgebiete der beiden Zweckverbände Lausitzer Seenland Sachsen und Brandenburg. Im Spannungsverhältnis zwischen „Wollen, Können und Dürfen“ geht es darum, den erfolgreich eingeschlagenen Transformationsprozess von einer Tagebauregion zu einer Erholungs- und Tourismusregion fortzusetzen. Kreative Ideen hierfür waren und sind wichtig, aber in der kurz- und mittelfristigen Phase bis 2030 muss der Fokus auf einer zielstrebigen, marktfähigen Konkretisierung, Erweiterung und Umsetzung der vorhandenen Entwicklungsansätze liegen. Das bedeutet neben der Komplettierung und Qualitätssicherung der (Freizeit-)Infrastruktur die Ansiedlung weiterer gewerbliche touristischer Einrichtungen und die konsequente wassertouristische Inwertsetzung der Gewässerpotenziale.

Wie das in der Vergangenheit vielerorts schon erfolgreich gezeigt wurde, versucht die Region alles, was sie mit ihren eigenen (begrenzten) Kräften tun kann. Angesichts der großen finanziellen und genehmigungsrechtlichen Herausforderungen für den weiter anstehenden Entwicklungsprozess ist die intensive Unterstützung durch den Freistaat und den Bund auch künftig unerlässlich. Das gilt nicht nur für den Zeitraum bis 2030, sondern auch weit darüber hinaus. Durch die massive Verschiebung des Sanierungshorizontes für größere Bereiche des Verbandsgebiets wird der Transformations- und Entwicklungsprozess deutlich länger andauern als bisher angenommen. Bis zur vollumfänglichen Nutzbarkeit aller für Freizeit und Tourismus vorgesehener Flächen werden noch mehr als zwanzig Jahre vergehen und damit einhergehend die Herausforderung an die Region, diesen Prozess zielführend zu koordinieren und zu steuern und dies anteilig zu finanzieren. Dies erfordert auf der einen Seite, dass der Freistaat die hierfür notwendigen Mittel langfristig bereitstellt und auf der anderen Seite, dass die Region perspektivisch den Eigenanteil erhöht. Um Letzteres zu erreichen, ist die Einführung eines Gästebeitrags alternativlos. Die Frage ist nicht ob, sondern wann und für welche Kommunen bzw. Gewässerbereiche. Hierzu laufen bereits erste Vorbereitungen.

Um den Strukturwandel weiter voranzubringen ist es jetzt von eminenter Wichtigkeit, die richtigen Weichen für die Erschließung der kurz- bis mittelfristig realisierbaren Potenziale zu stellen und so den Tourismus als regionalen Wirtschaftsfaktor weiter zu stärken. Dabei darf es vorrangig nicht um Schnelligkeit gehen, sondern um Qualität und Nachhaltigkeit. Entscheidend ist eine hohe Qualität der jetzigen Planungen und Ansiedlungen adäquat zu den örtlichen Potenzialen sowie eine örtlich und regional aufeinander abgestimmte Entwicklung. Dies sicherzustellen ist Verantwortung und Aufgabe der Region.

Dieser Verantwortung ist das Verbandsgebiet mit dem vorliegenden strategischen Regionalentwicklungskonzept nachgekommen und hat damit zum Verbandsgebiet des Brandenburger Zweckverbands mit dessen Rahmenplan 2021 nachgezogen. Angesichts der engen länderübergreifenden Verzahnung der touristischen Entwicklung hat sich das SREK bezüglich Inhalte, Struktur und grafischer Aufbereitung am Rahmenplan des ZVLSB orientiert. Wie dieser ist das SREK ein Drehbuch für den ZV LSS und seine Mitglieder und damit auch das gemeinsame politische Bekenntnis für die angestrebte Entwicklung auf und an den Gewässern. Die im SREK formulierten Ziele und Projekte sind von der Region gewollt und im Sinne des „großen Ganzen“ aufeinander abgestimmt. Die zeitliche Perspektive ist in den Zielen langfristig ausgerichtet. Bei den Projekten und Maßnahmen ist eine langfristige Umsetzungsperspektive bis

2040 angesichts der vielen Unwägbarkeiten aber wenig sinnvoll. Eine Fortschreibung ist deshalb spätestens nach zehn Jahren 2033 erforderlich, je nach Entwicklungsfortschritten auch schon früher.

Wie die Vergangenheit immer wieder gezeigt hat, ist der Entwicklungsprozess in einer Tagebaufolgelandschaft vielen Unwägbarkeiten unterworfen mit daraus resultierenden hohen Unsicherheiten für die angestrebten Maßnahmen und Projekte. Angesichts der unter Gliederungspunkt 4 dargestellten Risiken, ist es unwahrscheinlich, dass alle Vorstellungen im vollen Umfang auch umgesetzt werden können. Es wird auch künftig, wie auch in der Vergangenheit „Umwege“ und Misserfolge geben. Entscheidend für den künftigen Erfolg ist es, dass das „große Ganze“ zum Tragen kommt. Voraussetzung hierfür die Realisierung der bereits benannten Schlüsselprojekte in kurz- bis mittelfristiger Perspektive. Aufgrund ihrer zentralen Bedeutung seien hier noch einmal explizit genannt:

- Die Realisierung der Marina Partwitz als notwendiges Projekt für die Entwicklung des Wassertourismus auf dem Gewässerverbund sowie die Schaffung der rechtlichen Befahrungsvoraussetzungen und einer leistungsfähigen Gewässerbewirtschaftungsstruktur.
- Die Qualitätssicherung und der Ausbau des Radwegenetzes (Lückenschlüsse).
- Die Ansiedlung größerer, profilierter Ferienanlagen mit überregionaler und ganzjähriger Ausstrahlung am Markt: v.a. Koschendam, Partwitzer See Nord-Ost-Ufer, Scheibe-See Westufer (mittelfristig auch Nordufer) sowie am Bärwalder See Nordufer.
- Die Realisierung der beiden Landmarken Bluno und Scheibe-See als tagestouristische Besuchermagneten für das östliche Verbandsgebiet insbesondere vor dem Hintergrund der Verschiebung der Sanierungszeithorizonte.
- Die Fertigstellung aller aktuell verfolgten (Infrastruktur-)Projekte mit Planungsrecht wie z.B. am Westufer Scheibe-See.

**Wichtigster Erfolgsfaktor ist ein länderübergreifend ausgerichtetes, koordiniertes und transparentes Zusammenspiel zwischen den Verbandsgemeinden, Landkreis, LMBV, RPV, Freistaat und Investoren unter der Federführung eines leistungsfähigen Zweckverbands Lausitzer Seenland Sachsen.**