



# LABEL



## Handlungsempfehlungen für einen hochwasserrisikoangepassten Tourismus



SACHSEN-ANHALT

Ministerium für  
Landesentwicklung und Verkehr

## LABEL – Anpassung an das Hochwasser- risiko im Labe-Elbe-Einzugsgebiet



Gesamtkosten 4.215.680 EUR  
davon ERDF: 3.317.246 EUR  
Laufzeit 09/2008 - 8/2012

### Lead Partner

Sächsisches Staatsministerium des Innern

### Ansprechpartner

Andreas Kühl  
Sächsisches Staatsministerium des Innern  
Wilhelm-Buck-Straße 2  
01097 Dresden  
Tel + 49 351 564 3456  
Fax + 49 351 564 3459  
E-Mail [Andreas.Kuehl@smi.sachsen.de](mailto:Andreas.Kuehl@smi.sachsen.de)

### Partner aus Sachsen-Anhalt:

Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt

### Weitere Projektpartner:

#### Deutschland

- Sächsisches Staatsministerium des Innern
- Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr in Sachsen-Anhalt
- Thüringer Ministerium für Landwirtschaft, Forsten, Umwelt & Naturschutz
- Sächsisches Staatsministerium für Umwelt und Landwirtschaft
- Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft & Geologie
- Landkreis Ludwigslust-Parchim
- Bundesanstalt für Gewässerkunde
- Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V.

#### Tschechische Republik

- Region Usti, Usti nad Labem
- Region Südböhmen, České Budějovice
- Umweltministerium der Tschechischen Republik, Prag
- Region Pilsen, Plzeň
- Region Hradec Králové, Hradec Králové
- Region Zentralböhmen, Prag
- Region Liberec, Liberec
- Region Pardubice, Pardubice
- Elbe River Basin Authority, Hradec Králové
- Vltava River Basin Authority, Praha

#### Österreich

- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Wien

#### Ungarn

- Wasserbehörde Mittlere Theiß

# Einleitung

Das Elbeeinzugsgebiet ist das viertgrößte Europas und erstreckt sich über Teile der Tschechischen Republik, Deutschlands, Österreichs und Polens. Circa 24 Mio. Menschen leben hier.

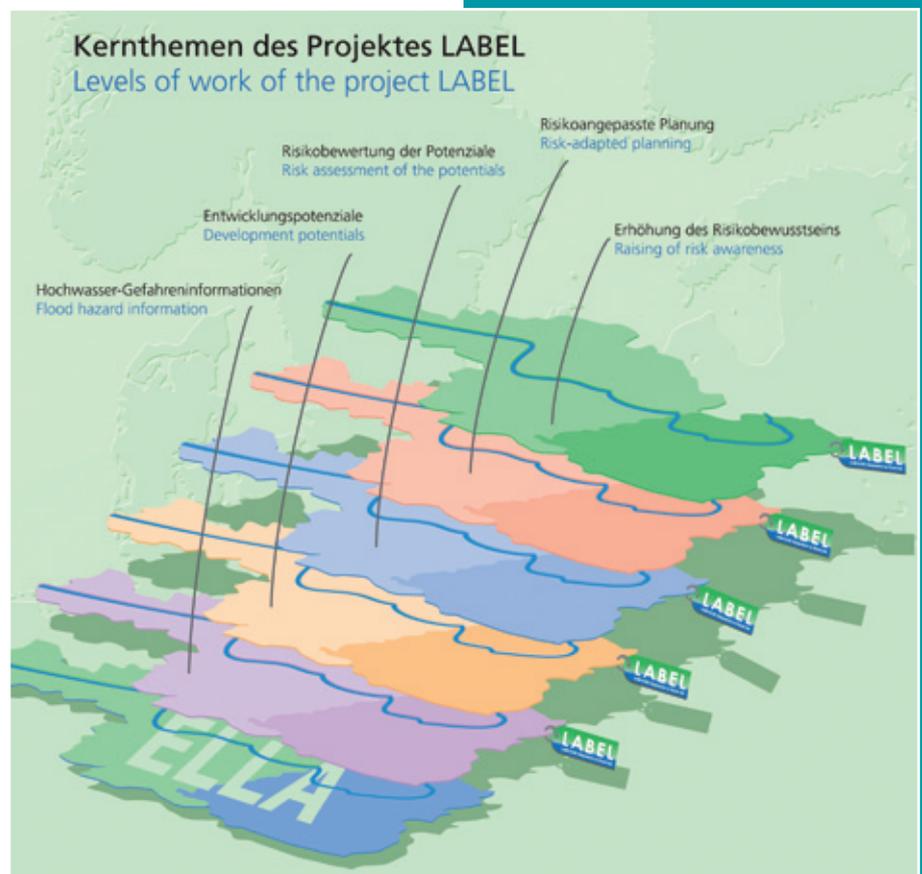
Die Elbe verbindet auf 1080 Flusskilometern unterschiedlich geprägte Regionen in Tschechien und Deutschland miteinander.

Typisch für die Elbe („Labe“ ist der Name des Flusses auf Tschechisch) sind naturnahe Flusslandschaften, wirtschaftliches Potenzial, z. B. im Tourismus und im Transportsektor, eine attraktive Lebensumwelt und verschiedene große und kleine Ansiedlungen direkt am Fluss. Alle Entwicklungen entlang des Flusses sind einer hohen Überflutungsgefahr ausgesetzt. Auch der Klimawandel hat Anteil am Hochwasserrisiko.

Ziel des Projektes LABEL war es, ein effektiveres Hochwasserrisiko-Management als Voraussetzung für die ökonomische Entwicklung im Elbeeinzugsgebiet zu erreichen. Die Inhalte des Projektes hatten spürbare Auswirkungen auf Ökonomiefelder wie z. B. Tourismus und Schiffstransport und tragen zur Entwicklung von Methoden und Instrumenten für die Risikoabschätzung und -minderung im Einklang mit den EU-Richtlinien bei. Im Rahmen des INTERREG III B Projektes ELLA wurde ein internationales Netzwerk für Raumordnung und Wasserwirtschaft im Einzugsgebiet der Elbe entwickelt. Es wurden Übersichten über gefährdete

Objekte erstellt und ein grundlegender Einsatzplan für die Zukunft vereinbart. Auf diesen Elementen basiert das Projekt LABEL.

In dieser Broschüre sind Handlungsempfehlungen für den Hochwasserrisikoangepassten Tourismus sowie ein Katalog existierender und vorgesehener wassertouristischer Infrastrukturen und Anpassungsmaßnahmen unter Berücksichtigung von Hochwasserrisiken als Ergebnis des Projektes LABEL dargelegt.



# Inhaltsverzeichnis



<b>1. Hochwasserrisikoangepasster Tourismus – Handlungsempfehlungen</b>	<b>5</b>
1.1 Projekthintergrund	5
1.2 Einführung – Aktivitäten in den Partnerregionen	5
1.3 Handlungsempfehlungen	6
1.4 Sachsen-Anhalt	8
1.5 Sachsen	9
1.6 Verknüpfung von Wassertourismus und Hochwasserschutz in der Region Südböhmen	9
1.7 Region Usti - Wassertourismus	10
1.8 Region Pilsen - Wassertourismus	12
1.9 Verbesserung der wassertouristischen Infrastruktur in Mittelböhmen	12
<b>2. Hochwasserrisikoangepasster Tourismus – Katalog existierender und vorgesehener wassertouristischer Infrastrukturen und Anpassungsmaßnahmen unter Berücksichtigung von Hochwasserrisiken</b>	<b>14</b>
2.1 Maßnahmekatalog	14
2.2 Sachsen-Anhalt	14
2.3 Region Pilsen – Plzeňský kraj	15
2.4 Region Ústi – Ústecký kraj	16



# 1. Hochwasserrisikoangepasster Tourismus – Handlungsempfehlungen

## 1.1 Projekthintergrund

Das EU-geförderte Projekt LABEL „ELBE - LABE Anpassung an das Hochwasserrisiko im Elbeinzugsgebiet“ startete im September 2008 mit einer Laufzeit bis Februar 2012. Einer der Arbeitsschwerpunkte im Projekt ist die Entwicklung von „Strategien und Maßnahmen zur Anpassung an Hochwasserrisiken“ – hinter diesem Arbeitstitel verbirgt sich unter anderem ein Teilprojekt mit Bezug zum Wassertourismus. Auf LABEL Projektebene begannen die Partner aus Tschechien und Deutschland seit Ende 2009 gemeinsam die Zusammenhänge zwischen Wassertourismus und Hochwasserrisiko zu erarbeiten. Die Regionen erstellten zunächst eine Reihe an regionalen Studien, die den risikoangepassten Wassertourismus in den jeweiligen Regionen zum Thema haben. Ausgehend von den Ergebnissen dieser Studien wurden ein Maßnahmenkatalog und Handlungsempfehlungen entwickelt. Schon zu Beginn der gemeinsamen Zusammenarbeit kam der Wunsch auf, den Bereich Wassertourismus zum Schwerpunktthema und zum Fokus der Öffentlichkeitsarbeit zu machen.

## 1.2 Einführung/Aktivitäten in den Partnerregionen

Die Elbe und ihre Nebenflüsse haben einen unschätzbaren Freizeitwert und das Einzugsgebiet ist für seine unberührte Natur und landschaftliche Schönheit bekannt. Aber auch wirtschaftlich ist der Fluss von

großer Bedeutung für die Regionen und die wirtschaftlichen Interessen treten teilweise mit denen der Natur in Konflikt. Bei der Entwicklung des Tourismus wird dies besonders deutlich: Tourismus ist in vielen Regionen bereits ein wichtiger Wirtschaftsfaktor, in anderen Regionen bestehen große touristische Potentiale. Flächen am Fluss sind für Rad- und Wassertourismus, aber auch für weitere touristische Infrastruktur, wie etwa Cafés, von entscheidender Bedeutung. Gleichzeitig steht die Nutzung dieser Flächen mit dem Hochwasserschutz in Konflikt: Rückhalteflächen gehen verloren und Schadenspotentiale steigen. Es ist eine große Herausforderung, nachhaltige Hochwasserrisikovorsorge bei gleichzeitiger touristischer Entwicklung zu betreiben.

Im Projekt LABEL haben sich fünf Partnerregionen dieser Herausforderung angenommen:

- Sachsen-Anhalt, DE
- Region Südböhmen, CZ
- Region Mittelböhmen, CZ
- Region Pilsen, CZ
- Österreich, Region Böhmerwald, AT

Die naturräumliche und touristische Ausstattung der Regionen sowie deren Entwicklungspotentiale sind sehr unterschiedlich: während in Sachsen-Anhalt die wassertouristische Infrastruktur mit der Initiative „Blaues Band“ bereits sehr weit entwickelt ist, fehlen sowohl Infrastruktur als auch Angebote in vielen tschechischen Regionen, wie z.B. Südböhmen, obwohl große Potentiale vorhanden sind: Das





Interesse für grenzüberschreitende Angebote ist seitens der Nutzer vorhanden, oft sind allerdings Sprache, mangelnde Informationsmaterialien und schlechte Ausstattung der Anlagen ein Hindernis.

In Sachsen-Anhalt wurde nun in einer Evaluierung festgestellt, welche Stärken und Schwächen das so genannte „Blaue Band“ in Sachsen-Anhalt hat, auch in Bezug auf die Anpassung der vorhandenen Infrastruktur an Hochwasser. In Zentralböhmen und Südböhmen wiederum sind derzeit kaum wassertouristische Infrastrukturen vorhanden. Die Studien hatten daher zum Schwerpunkt, geeignete Anlagestellen und andere wassertouristische Infrastrukturen festzulegen, die auch so lokalisiert sind, dass sie nicht unmittelbar vom Hochwasserrisiko betroffen sind. Die Region Pilsen verfügt ebenfalls über wenige wassertouristische Angebote, wie Kanufahrten und Campingplätze am Fluss, die zudem stark von Hochwasserrisiken betroffen sind. Hier wurde überprüft, wie die Standorte und Angebote angepasst an die bestehenden Hochwasserrisiken entwickelt werden können.

Darüber hinaus wurden die Erfahrungen aus den Regionen in diversen Workshops und Partnertreffen zusammengeführt. Im November 2010 fand in Magdeburg ein internationaler Workshop statt, bei dem Partner aus allen Elbregionen zusammenkamen, um über die gemeinsame Weiterentwicklung von Infrastrukturen, Angeboten und Vermarktungsstrategien zu diskutieren. Im Februar 2011 folgte ein weiterer Workshop in Zentralböhmen.

### 1.3 Handlungsempfehlungen

Jede Studie hatte zum Ziel, den Regionen konkrete Hinweise zur Verbesserung des risikoangepassten Wassertourismus zu liefern. In den Workshops wurde darüber hinaus an grenzüberschreitenden Ansätzen gearbeitet. Dabei wurde die unterschiedliche Ausstattung der Partnerregionen bezüglich wassertouristischer Infrastruktur und Angeboten deutlich: Während die Planung und der Bau von Infrastruktur in Teilen Deutschlands bereits größtenteils abgeschlossen sind, stehen manche tschechischen Regionen am Anfang des Prozesses. Dennoch konnten einige gemeinsame Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen für die hochwasserrisikoangepasste Entwicklung des Wassertourismus im Elbeinzugsgebiet getroffen werden:

#### → Vernetzung der wassertouristischen Angebote und Vermarktung entlang der Elbe

Die Bedeutung von dauerhafter überregionaler und transnationaler Kooperation zur Stärkung des Wassertourismus wurde im Projekt von allen Seiten hervorgehoben. Diese Zusammenarbeit sollte sich sowohl auf wassertouristische Angebote als auch auf deren Vermarktung beziehen:

- Ausbau der wassertouristischen Angebote durch bessere Vernetzung, zum Beispiel im Bereich der Fahrgastsschiffahrt. Hierzu müssen auch Verbände, Organisationen und Verwaltungen besser zusammenarbeiten.
- Verstärkte Zusammenarbeit zwischen den deutschen Bun-

desländern sowie zwischen den Staaten (Deutschland, Tschechische Republik, Österreich) bei der Vermarktung der wassertouristischen Angebote: beispielsweise durch eine bessere Zusammenarbeit der deutschen und tschechischen Tourismuszentralen oder einer gemeinsamen inhaltliche Konzeption der Vermarktung für das Elbegebiet.

Überregional und grenzüberschreitend sollten außerdem Standardkennzeichnungen für die Sehenswürdigkeiten und wassertouristischen Infrastrukturen (Häfen, Anlegestellen etc.) eingeführt werden.

Um die Zusammenarbeit zu sichern, müssen regionale, nationale und europäische Mittel bereitgestellt werden.

#### → **Ausbau der wassertouristischen Infrastruktur unter Berücksichtigung von Hochwasserrisiken**

Aufgrund der unterschiedlichen Ausstattung der wassertouristischen Infrastruktur entlang der Elbe und ihren Zuflüssen, besteht großer Bedarf die Infrastrukturen auf ähnliche Standards anzugleichen. Anlegestellen, Dienstleistungszentren und klare Beschilderungen müssen errichtet werden, um mehr Touristen anzusprechen.

Wenn Infrastrukturen geplant werden, muss nicht nur die Sicherheit der Anlage vor Hochwasser gewährleistet sein, sondern auch vorsorgende Aspekte sollten berücksichtigt werden. Dabei bestehen auch Möglichkeiten die Einrichtungen zum Hochwasserschutz mit in die touristische Nutzung zu integrieren.

Für Finanzierung und Betrieb neuer Anlagen werden Chancen bei öffentlich-privaten Partnerschaften gesehen.

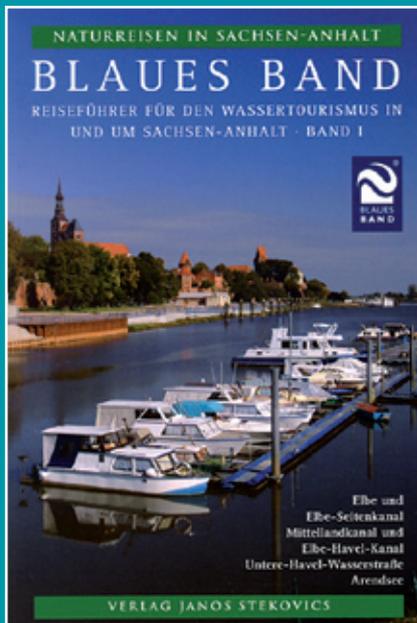
#### → **Verbesserte Kommunikation von Hochwasserrisiken bei Tourismusanbietern**

Die Mehrzahl der Tourismusanbieter ist weder baulich noch finanziell gegen Hochwasserschäden abgesichert, wie eine Befragung in Sachsen-Anhalt ergeben hat. Spezifische Informationen über Hochwasserrisiken müssen den Tourismusanbietern bereitgestellt werden, angepasst auf deren Situation und zugeschnitten auf die Zusammenhänge der wassertouristischen Nutzung. Das Ziel muss sein, die Anbieter soweit zu sensibilisieren, dass auch sie Informationen an Gäste und Kunden weitergeben und damit das Problembewusstsein auch bei Touristen erhöhen.

Der Tourismus auf dem Wasser wird im Elbeinzugsgebiet auch in Zukunft ein Nischenthema bzw. Komplementärangebot darstellen. Dennoch sollten die vorhandenen Potenziale genutzt und stärker inwertgesetzt werden, nicht zuletzt aufgrund der bereits getätigten und geplanten Investitionen in Infrastruktur und Marketing. Um die Chancen im Fluss- und Naturtourismus langfristig nutzen zu können, muss der nachhaltige und konsequente Schutz des wertvollen Naturraumes im Elbeinzugsgebiet im Interesse des Tourismus liegen.

Die Marketingaktivitäten sollten intensiviert werden. Dabei wird es darauf ankommen, die vorhandenen Angebote stärker zu vernetzen und sich





Broschüre Blaues Band, Reiseführer für den Wassertourismus

nicht an politischen Grenzen zu orientieren, sondern länderübergreifende und grenzübergreifende Kooperationen im Marketing zu stärken. Dem Gast müssen themenspezifische und gebündelte Informationen an die Hand gegeben und in einem zeitgemäßen Outfit präsentiert werden. Die bereits vorhandene, attraktive Infrastruktur ist zu sichern und – wo nötig – durch Lückenschlüsse zu komplettieren. Insbesondere vor dem Hintergrund von Wasserstandsschwankungen sind Anpassungen erforderlich.

#### 1.4 Sachsen-Anhalt

Der Wassertourismus am Blauen Band verfügt über einzigartige naturräumliche und touristische Potenziale. Das weit verzweigte, naturnahe Flusssystem, der attraktive Naturraum mit einer vielfältigen, schützenswerten Flora und Fauna in Verbindung mit den kulturellen Sehenswürdigkeiten, darunter UNESCO-Welterbestätten, historische Hansestädte, Bauwerke der Romanik, aber auch die Weinbauregionen entlang der Flussläufe machen den besonderen Reiz aus. Die wassertouristische Infrastruktur im engeren Sinne (Häfen, Anlegestellen, Schleusen) befindet sich auf einem guten Niveau.

Zwar ist die Bedeutung des Wassertourismus (im Sinne des Tourismus auf dem Wasser) für das Reiseland Sachsen-Anhalt – im Vergleich zum Kultur- und Städtetourismus – bisher eher gering, für einzelne Standorte entlang des Blauen Bandes stellt er jedoch einen wichtigen Wirtschaftsfaktor dar.

Mit den umfangreichen Marketingaktivitäten zwischen 2004 und 2007 konnte die Bekanntheit des „Blauen Bandes“ erhöht werden. Darüber hinaus fungiert das eigens entwickelte Leitsystem als Imageträger entlang der Flüsse. 2002 wurde der Verein Blaues Band e. V. gegründet, der sich als Interessensvertreter für wassertouristische Belange versteht und sich zum zentralen Ansprechpartner für den Wassertourismus in Sachsen-Anhalt entwickelt hat.

Mit dem Verein Blaues Band e. V. verfügt Sachsen-Anhalt wie kaum ein anderes Bundesland über eine geeignete Struktur und das notwendige Know-how, um den Wassertourismus bei einer ausreichenden (finanziellen) Basis künftig effizient und professionell zu vermarkten. In Bezug auf die Anpassung an Hochwasserrisiken wurden folgende Empfehlungen erarbeitet:

- Wassertouristische Infrastruktur sichern und anpassen
- Länder-/ staatenübergreifende Natur- und Hochwasserschutzmaßnahmen fortsetzen
- Natürlicher Hochwasserschutz, z. B. Schaffung von weiteren natürlichen Ausgleichsflächen in Kooperation mit Naturschutzorganisationen
- Technisch-baulicher Hochwasserschutz, z. B. (finanzielle) Unterstützung der Anbieter bei der Sicherung der Steganlagen am Wasser (vor allem beim Neubau von Anlagen)
- Informationssystem zum Thema Hoch- und Niedrigwasser entwickeln

## 1.5 Sachsen

Wassertourismus stellt im Freistaat Sachsen eher ein Nischenthema dar.

Zwischen Dresden und dem Elbsandsteingebirge verkehren historische Raddampfer. Ansonsten überwiegt entlang der Elbe der Radtourismus.

Sachsen hat viele Wassersport-Angebote. Viele Flüsse, riesige Seen und Teiche sind absolut wassersporttauglich. Ob Surfen, Segeln, Angeln oder Kanu fahren, es werden in den Regionen unterschiedliche Angebote gemacht.

Die Palette reicht von Wasserwandern, Wasserski und Jetski fahren bis Wildwasser-Rafting.

## 1.6 Verknüpfung von Wassertourismus und Hochwasserschutz in der Region Südböhmen

Der Zusammenhang zwischen der Entwicklung des Wassertourismus und dem Hochwasserrisiko stellt für die Region Südböhmen (Jihočeský kraj) ein essentielles Problem bei der Entwicklung von Gebieten dar, die an Wasserläufen, Staubecken oder Seen liegen. Die südböhmische Region gilt in der Tschechischen Republik als das Gebiet mit der am besten erhaltenen Natur. Das wichtigste Charakteristikum dieser Region (außer dem Hochwasserproblem) und zugleich die größte touristische Attraktion ist der Böhmerwald, dicht gefolgt von einem großen Tourismusgebiet um die Stadt Třeboň, wo sich das

bekannteste Seengebiet Böhmens befindet, und von dem Gebiet um die Orlik-Talsperre – allgemeiner gesagt: dem Mittleren Moldauland (Střední Povltaví). Diese hochwassergefährdeten Regionen waren Gegenstand der Untersuchungen im Projekt LABEL.

Von grundlegender Wichtigkeit für die südböhmische Region war es, eine synergetische Lösung zu finden, die das Gebiet wirksamer vor Hochwasser schützt und es zugleich attraktiver für den Wassertourismus macht. Ein gelungenes Beispiel ist das Hochwasserschutzprojekt an dem größten böhmischen Teich, dem Rosenberg-Weihers. Die geplanten Veränderungen des Damms ermöglichen es, auch Hochwasser auf dem Niveau Q<sub>100</sub> einzudämmen. Grundlage für die Wahl dieser Lösung waren Gebietsstudien, in denen detaillierte Entwicklungsstrategien für besiedelte und unbesiedelte Gebiete vorgelegt und die Folgen eventueller Entwicklungsprojekte für die Regionen – einschließlich möglicher Auswirkungen auf den Hochwasserschutz – genauestens analysiert werden.

Ein weiteres Beispiel für eine den Tourismus und Hochwasserschutz verbindende Lösung ist der Entwurf zum Bau des Schutzhafens České Vrbné, der sich unweit vom Nordrand des Zentrums von Budweis am Oberlauf der Moldau befindet. Der Bau des Schutzhafens ist ein klares Signal an die Besitzer von Ausflugs- und Touristenschiffen, das besagt: wir kümmern uns um Eure Schiffe – auch in Hochwasserzeiten.

Aus diesen Studien und Analysen lassen sich bezüglich des Potenzials



Schauflerraddampfer „PD Leipzig“



der südböhmischen Region 3 wichtige Schlüsse für die weitere Entwicklung des Wassertourismus ableiten.

Ad 1) Wichtigster Motor der Nutzbarmachung sollte die Erholungsschifffahrt auf der Moldau bis České Budějovice (Budweis) sein, die aus den attraktiven, an der Strecke gelegenen touristischen Zielen schöpfen kann (so z.B. aus der Festung Zvíkov, dem Schloss Orlík, dem Schloss Hluboká nad Vltavou, den historischen, über eine gute bürgerliche Infrastruktur und eine Fülle von Sehenswürdigkeiten verfügenden Städten České Budějovice, Týn nad Vltavou und Písek sowie – im weiteren Kontext – aus den per Fahrrad erreichbaren, zum Kulturerbe der UNESCO zählenden Städten Český Krumlov und Holašovice).

Um dieses Ziel zu erreichen, sollte das Projekt der Schifffahrt der Moldau weiter vorangetrieben und die für die Schifffahrt erforderliche logistische und technische Infrastruktur ausgebaut werden. Sekundär ist es erforderlich, an den Ufern der Moldau eine touristische Infrastruktur zu errichten bzw. die bestehende auszubauen und qualitativ zu verbessern, sei es durch die Schaffung neuer Unterkunftsmöglichkeiten von verschiedenem Standard, durch den Bau von Golfplätzen und Radwegen, durch neue Restaurants oder durch Fahrradverleihe.

Ad 2) Von essentieller Bedeutung für das Gebiet der Orlik-Talsperre ist die Reinigung des Talsperrenwassers und die Bekämpfung von Blaualgen. Dies bedeutet den effektiven Ausbau von

Abwasserkläranlagen an denjenigen Wasserläufen, die in die Talsperre oder in die in Flussrichtung oberhalb der Talsperre gelegenen Flüsse münden. Die Kläranlagen müssen mit technischen Komponenten zur Beseitigung von Phosphor, der Hauptnahrungsquelle für Blaualgen, ausgestattet sein. Weiterhin bedeutet dies, über Veränderungen in der Bewirtschaftung der an der Talsperre oder deren Zuflüssen gelegenen Grundstücke zu verhandeln, hin zu einer ökologischeren Wirtschaftsweise, d.h. zu einer verringerten Nutzung chemischer Düngemittel und zu einer Vergrößerung des Anteils begraster Flächen. Das schließt auch Verhandlungen mit den Fischzüchtern der Gebiete um Třeboň und Blatná über eine Veränderung der Zuchtverfahren hin zu einer geringeren Zufütterung und zu einer natürlicheren Fischhaltung ein.

Ad 3) Bezüglich des Wassertourismus sollte die Entwicklung in der Region Třeboň und in den Gebieten entlang des Flusses Otava verstärkt auf die Fahrt mit Kleinstschiffen oder Paddelbooten (Rafts) ausgerichtet werden. Auch hier muss die touristische Infrastruktur ausgebaut und qualitativ verbessert werden. Dies betrifft insbesondere die Boots- und Fahrradverleihe sowie die Erhöhung des Standards auf den Campingplätzen.

## 1.7 Region Usti – Wassertourismus

Der Reiseverkehr und Wassertourismus auf der Elbe (Labe) ist ein

interessantes Thema, um dessen gezielte Förderung man sich in der Region Ústí schon seit langer Zeit bemüht. Bei der Erarbeitung eines Katalogs von Standorten zur Errichtung einer Infrastruktur der Erholungsschiffahrt in der genannten Region konnte an das bereits bestehende Elbtourismusangebot angeknüpft werden. Aus der Gesamtzahl vorhandener infrastruktureller Standorte wurden 12 Anlegestellen für Personen- und Fahrgastschiffe ausgewählt, wobei die Auswahl verschiedene, sich bezüglich ihres Ausstattungsgrades unterscheidende Kategorien von Häfen und Anlegeplätzen umfasst.

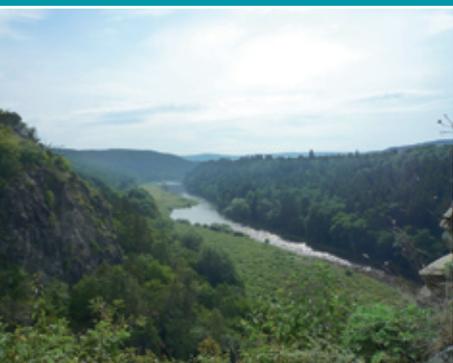
Es handelt sich um folgende Anlegestellen:

- Hřensko
- Děčín – Rozbeleny
- Velké Březno
- Brná nad Labem
- Píšany
- Litoměřice, Schiffplatz (Lodní náměstí)
- Litoměřice, Mühlbachmündung (ústí Mlýnského potoka)
- Litoměřice
- Vědomice
- Vědomice, Pod Lípou
- Roudnice nad Labem – oberer Schifffahrtskanal (horní plavební kanál)
- Roudnice nad Labem – U pily

Diese Standorte verfügen noch über Entwicklungspotenzial. Doch auch Pläne für anderweitige Standorte für die Infrastruktur von Erholungsschiffahrt werden berücksichtigt. Zu jedem Standort existiert ein separates Kartenblatt, auf dem inte-

ressante Orte in der nahen Umgebung (Kulturdenkmäler, Rad- und Wanderwege, Naturattraktionen u.a.) wie auch Informationen zum vorhandenen Dienstleistungsangebot (Handel, Gastronomie, Übernachtungsmöglichkeiten, medizinische Einrichtungen), zur Verkehrsinfrastruktur (Anschluss an das Schienen- und Straßennetz, öffentlicher Nahverkehr, Tankstellen etc.) und zu Erholungsmöglichkeiten (Camping, Baden u.a.) verzeichnet sind. Darüber hinaus enthalten die Kartenblätter auch grafische Informationen zum Hochwasserrisiko wie die Eingrenzung von Überflutungsgebieten mithilfe der Grenzen HQ100, HQ20 und HQ5 (HQ100 beispielsweise bezeichnet ein statistisch gesehen alle 100 Jahre auftretendes Hochwasserereignis). Jeder Anlegeplatz wird darüber hinaus in einem Katalogblatt beschrieben, das nähere Angaben zum Standort und der Ausstattung des Standortes erläutert. Alle an der Elbe befindlichen Standorte in der Region Ústí sind an den Elberadweg gekoppelt, der parallel zum Fluss verläuft und für alle Nutzergruppen geeignet ist. Von Vorteil für Fernreisende und Nutzer von Nebenstrecken ist die Verknüpfung dieses Radwegs mit weiteren wichtigen Radwegen entlang der Flüsse Ploučnice und Ohře (Eger) wie auch mit der Erzgebirgsmagistrale. Von den bislang realisierten Vorhaben ist das kürzlich fertig gestellte Projekt Marina Labe in Píšany zu erwähnen. Dieses bietet attraktive Möglichkeiten für Wassertourismuspezialisten, die nicht nur am örtlichen Dienstleistungsangebot





Bezirk Pilsen

(Unterkunft, Verpflegung, Tankmöglichkeiten, Fahrradreparaturen u.a.) interessiert sind, sondern auch an organisierten Tagesausflügen mit dem Rad in die Umgebung. Einer der Vorzüge dieses Hafens ist seine „Schutzfunktion“ im Falle des Eintritts einer unerwarteten Hochwassersituation. Obgleich bereits einige Projekte erfolgreich umgesetzt wurden, ist das Potenzial der Elbe für den Wassertourismus noch nicht ausgeschöpft.

## 1.8 Region Pilsen – Wassertourismus

Auf Grund der mangelhaften Infrastruktur und fehlender Anbindung an weitere touristische Aktivitäten nutzt die Region Pilsen das Potential für Wassertourismus noch nicht völlig. Die Anlagen sind direkt an den Wasserlauf gebunden und deswegen durch Hochwasser gefährdet. Ein Ausbau in diesen Bereichen könnte gleichzeitig dazu führen, dass sich die Hochwassergefahr in weiteren Gebieten erhöht. Deshalb hat die Region Pilsen die Erfahrungen, welche durch die Zusammenarbeit der Partner im Projekt LABEL gewonnen wurden, bei der Beurteilung der Rahmendbedingungen für Wassertourismus ausgewertet.

In der Region Pilsen bieten sich für Wassertourismus gute Bedingungen, vor allem für die Entwicklung von individualtouristische Nutzungsformen: Erholungs- und Sportschiffahrt in Kanus und Rafting an kleineren Flüssen.

Im Rahmen der Studie „Beurteilung von Bedingungen für Wassertouris-

mus in der Region Pilsen“ wurden die bestehende Infrastruktur und eine weitere komplexe Nutzung des Erholungs- und Tourismuspotentials beurteilt und Maßnahmen zur Verringerung von Hochwassergefährdung empfohlen. Von den 36 betrachteten Anlegerplätzen und Campingplätzen haben sich 6 als nicht geeignet für Wassertourismus im Sinne des Hochwasserschutzes erwiesen.

Die Studie hat weiter gezeigt, dass die Umsetzung von Hochwasserschutzmaßnahmen die touristische Nutzung des Flusses nicht beeinträchtigt. Die empfohlenen Maßnahmen aus den Katalogblättern werden in die Gebietspläne der Gemeinden und des Bezirks einbezogen und die Umsetzung der Maßnahmen dient der Unterstützung des Wassertourismus.

## 1.9 Verbesserung der wassertouristischen Infrastruktur in Mittelböhmen

Die Voraussetzungen für die Weiterentwicklung des Wassertourismus in Mittelböhmen sind gut, jedoch fehlt in weiten Abschnitten entlang der Elbe und Moldau die wassertouristische Infrastruktur. In LABEL hat die Region mögliche neue Anlegestellen unter Berücksichtigung der Hochwasserrisiken vorgeschlagen.

Die Voraussetzungen für die wassertouristische Entwicklung sind sehr gut. Jedoch müssen die Aktivitäten im Bereich Planung und Ausbau der wassertouristischen Infrastrukturen den Hochwasser-

situationen angepasst werden. Ein entwickeltes Warnsystem (Meldung der einzelnen Hochwassergefahrenstufen) und Schutzhäfen sind vorhanden.

Die Region Mittelböhmen hat geeignete Standorte für die Errichtung von Anlegeplätzen und deren Einordnung in entsprechende Kategorien in Abhängigkeit von ihrem Ausstattungsgrad vorgeschlagen. Im Bereich des Ausbaus der Infrastruktur für die Freizeitschifffahrt sind in der Region Defizite vorhanden.

In der Studie werden konkrete Lösungen für die Entwicklung einer wassertouristischen Infrastruktur angeboten, die neben dem Tourismus als Wirtschaftsfaktor auch die Aspekte Hochwasserrisiko und Umweltschutz berücksichtigen. 53 potenzielle Anlegestellen wurden identifiziert und kartographiert.

Entlang der gesamten Länge des untersuchten Abschnitts sind keine Standorte außerhalb der Überschwemmungsgebiete zu finden. Die Studie hat sich deshalb vor allem auf die Suche von Standorten konzentriert, die von der Stromlinie am weitesten entfernt liegen bzw. zumindest auf Gebiete, die durch geeignete Schutzmaßnahmen vor den Einwirkungen des fließenden Wassers geschützt sind. In diesem Fall muss eine sichere Arretierung der schwimmenden Anlagen bei jedem Wasserstand gewährleistet sein. Die ausgewählten Standorte müssen unter anderem auch folgende Bedingungen erfüllen:

- Sicherstellung eines guten Zugangs und einer guten Verkehrsanbindung, soweit mög-

lich, auch bei Hochwasserständen

- Die gegenseitige Entfernung der vorgeschlagenen Einrichtungen ermöglicht eine schnelle Umsetzung der schwimmenden Anlagen und der verankerten Wasserfahrzeuge aus Häfen, die sich an exponierten Standorten befinden
- Die Kapazität ist auch für die Unterbringung aller gefährdeter Wasserfahrzeuge ausreichend
- Weitere, nicht-technische Ansprüche dürfen der Nutzung nicht im Weg stehen (Naturschutz u.ä.)

Derartige Standorte sind vorhanden: Neben den bereits errichteten Schutzhäfen geht es vor allem um stillgelegte Elbarme und Sandgruben. Sofern sie sich in der Nähe größerer Ansiedlungen befinden und mit der notwendigen Infrastruktur ausgestattet sind, ist hier der Ausbau einer ständigen Einrichtung (ausgestatteter Hafen bzw. Marine) zu empfehlen. Falls am Standort die Infrastruktur fehlt oder schwer zugänglich ist, wird vorgeschlagen, nur Hochwasserdalben zu errichten, die bei hohen Wasserständen zur Auskopplung der schwimmenden Einrichtungen genutzt werden können. Für die einzelnen Häfen müssen in den Hochwasserschutzplänen Vorsichtsmaßnahmen benannt sein, wie etwa die Pflicht zur Räumung des Hafens und von Gefahrstoffen. Für jeden einzelnen Standort, der zum Ausbau der Infrastruktur vorgeschlagen wurde, werden auch solche Maßnahmen für den Hochwasserschutz beschrieben.



Bezirk Mittelböhmen

## 2. Hochwasserrisikoangepasster Tourismus – Katalog existierender und vorgesehener wassertouristischer Infrastrukturen und Anpassungsmaßnahmen unter Berücksichtigung von Hochwasserrisiken“



Wasserstraßenkreuz Magdeburg

### 2.1 Maßnahmenkatalog

In den im Projekt erstellten Studien ging es unter anderem um die Planung möglicher neuer Infrastruktur, die Anpassung bestehender Infrastruktur sowie die bessere Zusammenarbeit zwischen Elbanrainern und benachbarten Regionen. Anhand von genauer Kartierung wurden hier beispielsweise geeignete Orte für den Bau neuer wassertouristischer Infrastrukturen definiert. Oder aber es wurde aufgezeigt, welche bestehenden Infrastrukturen auf Grund des Hochwasserrisikos angepasst werden müssten. Des Weiteren wurden regionale Bestandsaufnahmen der bereits existierenden aber auch geplanten Infrastrukturen gemacht. Es soll ein erster Ansatz sein um zu erreichen, dass die wassertouristische Infrastruktur flächendeckend eingeführt wird unter höchstmöglicher Berücksichtigung des Hochwasserrisikos. Dies soll die Regionen attraktiver machen für grenzüberschreitenden Wassertourismus.

Folgende Schwerpunkte wurden für den Katalog ausgewählt:

- Infrastruktur
- Entwicklungspotentiale (wo geplant)
- Empfehlungen für Investitionen oder geplante Maßnahmen (z.B. Anpassungsmaßnahmen, möglicher Neubau von wassertouristischer Infrastruktur, etc.)
- Informationen zu Hochwassergefahren

- Informationen zu Hochwasserrisiken, wenn möglich bis HQ Extrem (wo vorhanden)
- Ansprechpartner in der jeweiligen Region (Verantwortliche für Investitionen)

Diese Informationen sind nach Regionen gegliedert und richten sich einerseits an potenzielle Investoren sowie zuständige öffentliche Resorts, aber natürlich auch an interessierte Bürgerinnen und Bürger.

### 2.2 Sachsen-Anhalt

#### Infrastruktur

Sachsen-Anhalt besitzt eine hochwertige touristische Infrastruktur, vor allem vom Wasser aus (Häfen, Anlegestellen, Schleusen etc.) Die Infrastrukturziele der Gesamtkonzeption Blaues Band konnten nahezu erreicht werden. Es gibt ein flächendeckendes einheitliches Leitsystem mit einem hohen Informationsgehalt durch Vernetzung der wasser- und landseitigen Angebote.

Einzelne sehr professionelle wassertouristische Anbieter im Boots-, im Kanutourismus und in der Fahrgastschiffahrt mit attraktiven Angeboten sind vorhanden (z. B. Havelberger Inseltouristik GmbH & Co. KG, Saale-Unstrut-Tours Naumburg, Reederei Süßenbach, Schönebeck) und ermöglichen Angebote aus einer Hand und verbesserte wirtschaftliche Basis dank mehrerer Standbeine der Anbieter.

Die generell zunehmende Zahl der Wassertouristen am Blauen Band

sorgt für eine positive Dynamik, vor allem im Kanutourismus.

Dies zieht auch eine Stärkung von Nischensegmenten (z. B. Hausboot-tourismus in Teilabschnitten) nach sich.

Insbesondere sorgen die Fahrgast-schiffahrt und der Kanutourismus für einen attraktiven Tagestourismus. Die wirtschaftliche Lage der Anbieter kann als relativ stabil eingeschätzt werden.

#### **Defizite und sich daraus ergebende Entwicklungspotentiale**

Die landseitige Infrastruktur zum Wasser (z. B. Zufahrtswege, Ver- und Entsorgung, Gastronomie, Einkaufsmöglichkeiten) weist noch größere Lücken auf, während in der wasserseitigen Infrastruktur (Anleger für Sportboote und Fahrgast-schiffahrt, Bootstankstellen) lediglich vereinzelte Lücken vorhanden sind.

Teilweise gibt es Lücken in der landseitigen Ausschilderung (z. B. fußläufige Ausschilderung der Fahrgast-anleger von den Innenstädten aus) und eine mangelhafte Einbettung in das übergreifende touristische Leitsystem.

Ein sehr unterschiedliches Niveau der Anbieter hinsichtlich Größe und Professionalität führt vielfach zu Standardangeboten, innovative und zielgruppenspezifische Angebote fehlen häufig. Aus diesem Grund sind Stagnationstendenzen bei vielen Anbietern erkennbar.

Da Wassersporttourismus eher ein Nischenthema in Sachsen-Anhalt ist, gibt es bislang zu wenige attraktive Angebote, um verstärkt Mehrtagesgäste auch aus anderen Bundesländern zu gewinnen.

#### **Hochwasser**

Teilweise wird eine Anpassung an Wasserstandsschwankungen von Seiten einzelner Anbieter durch spezielle Bauweise von Anlagen und Schiffen vorgenommen.

Bislang gibt es wenig Aufklärungsarbeit über Wasserstandsschwankungen und angepasste Angebote. Kleinen Anlagen fehlen die Mittel zur verstärkten Absicherung gegen Hochwasserrisiken.

Es herrscht Unsicherheit im Hinblick auf eine mögliche Zunahme extremer Wasserstandsschwankungen durch menschliche Eingriffe in den Naturraum, den globalen und den Klimawandel.

### **2.3 Region Pilsen – Plzeňský kraj**

#### **Infrastruktur**

Der Charakter des Wassertourismus in der Region Pilsen spiegelt sich sowohl in den Ansprüchen, als auch im Zustand der Infrastruktur für den Wassertourismus wider.

Der Wassertourismus hat in erster Linie Freizeit- und Sportcharakter und spielt sich fast ausschließlich auf kleinen Booten ohne Antrieb ab. Diese Boote liegen nur kurze Zeit im Fluss vor Anker und benötigen daher keinen kostenintensiven Anlegeplatz.

Die erforderliche Infrastruktur besteht vor allem aus Anlegestellen für den Bootsverkehr (bezogen auf Parkplätze und den öffentlichen Verkehr), Rastplätzen, Lagerplätzen und Camps, und den entsprechenden Sanitär- und Versorgungseinrichtungen.



Hochwasser Magdeburg



Bezirk Pilsen

An den Flüssen Otava und Berounka gibt es zurzeit 36 Lagerplätze und Camps, die durch den Wassertourismus genutzt werden. Im Rahmen des Projektes „LABEL“ wurden vorhandene Qualitätsdefizite in der Infrastruktur ermittelt und anschließend mögliche Lösungsansätze vorgebracht. Gleichzeitig wurden weitere Standorte vorgeschlagen, die das Einrichtungsnetzwerk erweitern könnten.

Verbesserte Bedingungen für den Wassertourismus erfordern Verbesserungen der Schiffbarkeit, wie zum Beispiel die Anpassung von Flussbetten oder Wehren. Hier bietet sich Möglichkeit einer koordinierten Lösung, gemeinsam mit dem Hochwasserschutz, an.

Die Lösung für das Problem ist eine verbesserte Zugänglichkeit von Kommunikationseinrichtungen für den Wassertourismus, für Autos, und auch die öffentlichen Verkehrsmittel (Busse und ggf. Bahn), einschließlich der Möglichkeit der Verschiffung.

Defizite bestehen auch beim Verleih von Wasserfahrzeugen, sowie deren Wartung und Lagerung.

Eine multifunktionale Nutzung der Anlagen - die sich vor allem durch den Radsport anbietet - würde zur Verbesserung der Effektivität dieser Anlagen beitragen. Im Rahmen dieser Studie wurde für die Region Pilsen ein Radwanderweg durch das Berounka-Tal vorgeschlagen.

#### **Hochwasser**

Die Anlagen wurden mit Blick auf die Hochwassergefahr untersucht. Die Umsetzung der Hochwasser-

schutzmaßnahmen kann in vielen Fällen zur Verbesserungen der Bedingungen für den Wassertourismus beitragen und ist notwendig, damit der Aspekt Wassertourismus in den Entwürfen integriert wird.

Als am Wichtigsten gilt die Eingliederung der durch Hochwasser gefährdeten Einrichtungen des Wassertourismus in das Krisenmanagementsystem, einschließlich Lösungsmöglichkeiten für die Evakuierung und das sichere Anlegen der Schiffe.

#### **Informationen und Marketing**

In der Region Pilsen ist es notwendig, dass einerseits Informationsmaterial über die Möglichkeiten des Wassertourismus verteilt wird und andererseits Informationen (Kennzeichnungen, Informationstafeln) für Wasserwege, Anlegestellen, die Infrastruktur des Wassertourismus und Sehenswürdigkeiten, die sich in der Nähe befinden zur Verfügung gestellt werden.

Es bietet sich die Möglichkeit kommerzieller Führungen für den Wassertourismus (verbunden mit weiteren Dienstleistungen) an - hier besteht die Möglichkeit einer weiteren Zusammenarbeit mit den Projektpartnern.

## **2.4 Region Aussig – Ústecký kraj**

#### **Infrastruktur**

Circa 100 km der Elbe verlaufen in der Region Ústí, zwischen Hřensko (*dt. Herrnskretchen*) und Dolní Beřkovice (*dt. Unter Berschkowitz*). Die Wasserstraße Elbe-Moldau ist

der bedeutendste Wasserweg der Tschechischen Republik. Der Wassertransport auf der Elbe hat jedoch in der Region Ústí bzw. in der ganzen Tschechischen Republik schwer gegen das spezifische Problem inländischer Wasserstraßen anzukämpfen – der kritische 40 Kilometer lange Elbeabschnitt zwischen Ústí nad Labem und der deutschen Staatsgrenze ist ein grundlegender Kapazitätsengpass.

Dieser Abschnitt (Untere Elbe) ist von der Summe der aktuellen Niederschläge abhängig und entwertet die bisher realisierte Infrastruktur auf den Flüssen Elbe und Moldau grundlegend.

Der Wassertransport in der Region Ústí, einschließlich Freizeitschiffahrt, beschäftigt sich mit dem Bau der noch fehlenden Infrastruktur, mit dem Ziel, die Schifffahrtsbedingungen zu verbessern und die ganzjährige Schifffahrt der Wasserstraße Elbe zu gewährleisten.

Der Abschnitt von der Landesgrenze Tschechische Republik/Deutschland bis nach Ústí nad Labem ist ein enger Durchgang und für die meiste Zeit des Jahres ist die Schifffahrt dieses Abschnittes begrenzt. Diese Tatsache wirkt sich auch auf die Passagier- und Freizeitschiffahrt aus.

Der Passagierverkehr wird auf der Elbe vor allem für Freizeitaktivitäten genutzt und profitiert von den Sehenswürdigkeiten im Elbtal.

Die wichtigsten Akteure im Passagierverkehr auf der Elbe in der Region Ústí sind „Labská paroplavební společnost o.p.s.“ und „Labská plavební společnost s.r.o.“. Diese Unternehmen stellen den Betrieb der

Passagierschiffahrt auf der Elbe sicher und fördern die Entwicklung der damit zusammenhängenden Infrastruktur und des Tourismus im umliegenden Elbegebiet.

### **Probleme und daraus resultierende Entwicklungsmöglichkeiten**

Derzeit sind auf der Elbe Anlegestellen für Passagierschiffe und Freizeitboote vorhanden. Diese bereits vorhandenen Standorte haben aber weiteres Entwicklungspotential. Gleichzeitig ist die Entstehung weiterer möglicher Infrastrukturstandorte für die Freizeitschiffahrt auf der Elbe nicht ausgeschlossen.

Häfen und Anlegestellen an der Elbe sollten aller 40 bis 60 Kilometer der Wasserstraße vorhanden sein; besser wäre jedoch eine geeignete Anlegestelle aller 20 bis 30 Kilometer. Im Umkreis sollten touristische, kulturelle oder anderweitig attraktive Plätze zu finden sein.

Untersuchte Einrichtungen für die Freizeitschiffahrt in der Region Ústí verfügen in der Regel über eine gute touristische Anbindung an die Orte im näheren Umkreis und an wichtige Dienstleistungen (Restaurants, Geschäfte, Tankstellen und Unterkünfte). In der Umgebung gibt es eine interessante Natur und kulturelle Sehenswürdigkeiten. Die Verkehrsanbindung an Zufahrtstraßen, sowie an Land- und Schnellstraßen ist gewährleistet und einige Standorte sind auch mit einer Eisenbahnlinie verbunden. Trotzdem sollte es in Zukunft zu einer weiteren qualitativen Verbesserung der Infrastruktur kommen.

Wichtig ist die Verbindung der Freizeitschiffahrt mit dem Fahrradtou-





rismus, der in der Region Ústí durch den Elbradweg gesichert ist.

Die Qualität der angebotenen Dienstleistungen für die Freizeitschifffahrt auf der Elbe erreicht nicht immer das gewünschte Niveau. Die Verbesserung der Qualität dieser Dienstleistungen ist, vor allem angesichts der zunehmenden Bedeutung der Passagier- und Freizeitschifffahrt, wünschenswert.

#### **Hochwasser**

Die Ausstattung von Häfen bezüglich Hochwassersituationen variiert je nach der Kategorie der Einrichtung. Im Fall eines Hochwassers (d.h. bereits beim Ausrufen der ersten Hochwasserstufe) gilt allgemein, dass Schiffe von den Wasserstraßen in einen Schutzhafen bewegt werden müssen. Anschließend muss das Boot so gesichert werden, dass eine freie Bewegung verhindert wird. Die Funktion eines Schutzhafens können auch ordnungsgemäß ausgestattete Häfen übernehmen, die für das Anlegen und vor Anker liegen von Sportbooten bestimmt sind, solange sie in einem geeigneten Standort unter-

gebracht werden. Von den 12 überwachten Einrichtungen für die Freizeitschifffahrt erfüllen 2 Standorte die Anforderungen eines Schutzhafens. Das bedeutet, dass sie über die nötigen Schwimmelemente verfügen, die ein Festmachen der Schiffe bei allen relevanten Wasserständen ermöglichen. Die anderen Standorte verfügen nicht über die nötige Ausstattung für Hochwassersituationen. An diesen Standorten muss man jedoch berücksichtigen, dass die Ausrüstungsgegenstände für ein sicheres Festmachen der Schiffe für die Dauer des Hochwassers (Hochwasserhalb, ggf. ein nachträglicher Schwimmpier, zum Festmachen) relativ kostspielig sind und deren Verwendung in jedem Fall, wenigstens für einen Teil der vorhanden Plätze, den Charakter einer öffentlichen Dienstleistung haben muss.

Darüber hinaus sind diese Einrichtungen zum Festmachen der Schiffe nur dort wichtig, wo der Ankerplatz sich außerhalb des exponierten Teils der aktiven Hochwasserzone befindet.

**Dieses Projekt wird von dem CENTRAL EUROPE Programm durchgeführt und wird durch den Europäischen Fonds für Regionalentwicklung finanziert.**

---

## Bild- und Abbildungsverzeichnis

Jens Klapputh, Bilddatenbank Investitions & Marketinggesellschaft	Titel (oberes Bild)
unbekannt	Titel (unteres Bild), S. 12, S. 16
Infrastruktur und Umwelt, Professor Böhm und Partner	S.2, S. 3, S. 4 (unten), S. 10, S. 17
Petr Háp	S. 4 (oben), S. 5, S. 6, S. 7, S. 18, S. 19
Investitions-und Marketinggesellschaft Sachsen-Anhalt mbH (IMG)	S. 8, S. 14
unbekannt	S. 9
Andreas Kühl	S. 11
Helena Minichová	S. 13
Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt, Referat Hochwasserschutz	S. 15

## Impressum

### Herausgeber:

Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr  
Referat Europäische Raumentwicklung, Sicherung der Raumordnung  
Turmschanzenstr. 30  
39110 Magdeburg  
Telefon: 0391/ 567 3501  
Fax: 0391/ 5677529

### Druck, Gestaltung und Satz:

Harzdruckerei GmbH Wernigerode  
Max-Planck-Str. 12/14  
38855 Wernigerode  
Telefon: 03943/ 5424-0  
Fax: 03943/ 5424-99



