



# Regionales Entwicklungskonzept Spreewald-Niederlausitzer Tagebau- folgelandschaft zwischen den Städten Calau, Luckau, Lübbenau/Spreewald und Vetschau/Spreewald

Schlussfassung vom Juni 2018

## Auftraggeber

### Stadt Luckau (Projektträger)

Am Markt 34  
15926 Luckau

#### Kommunale Ansprechpartner

Gerald Lehmann  
Stadt Luckau  
Bürgermeister  
T 03544 594-100  
gerald.lehmann@luckau.de

Helmut Wenzel  
Stadt Lübbenau/Spreewald  
Bürgermeister  
T 03542 85-100  
bgm@luebbenau-spreewald.de

Werner Suchner  
Stadt Calau  
Bürgermeister  
T 03541 891-114  
buergermeister@calau.de

Bengt Kanzler  
Stadt Vetschau/Spreewald  
Bürgermeister  
T 035433 777-40  
buergermeister@vetschau.com

## Auftragnehmer

### KEM Kommunalentwicklung Mitteldeutschland GmbH

Am Waldschlösschen 4  
01099 Dresden  
T 0351 2105-0  
dresden@ke-mitteldeutschland.de

### IPROconsult GmbH Niederlassung Lausitz

Hörlitzer Str. 34  
01968 Senftenberg  
T 03573 3677-0  
lausitz@iproconsult.com

#### Bearbeiter

Joris Schofenberg (Diplom-Geograph)  
Michael Kroll (Master of Arts (M.A.)/  
Dipl.-Ing. (FH) Architektur und Stadtplanung)

Hans-Jürgen Kaiser (Dipl.-Ing. (FH)  
Tagebautechnologie)

Gefördert durch

**Land Brandenburg**

vertreten durch

**Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung**

Auf Grundlage des Verwaltungsabkommens Braunkohlensanierung



# Inhaltsverzeichnis

Seite

<b>1.</b>	<b>Ausgangssituation, Aufgabenstellung und Auftragsbearbeitung</b>	<b>1</b>
1.1	Ausgangssituation	1
1.2	Aufgabenstellung	2
1.3	Auftragsbearbeitung	3
<b>2.</b>	<b>Lage im Raum sowie historische, räumlich-funktionale und planerische Einordnung</b>	<b>4</b>
2.1	Lage und Abgrenzung des REK-Gebietes	4
2.2	Abriss zur bisherigen Bergbausanierung und Tourismusentwicklung	6
2.3	Räumlich-funktionale Einordnung	8
2.4	Übergeordnete Planungsgrundlagen	11
2.4.1	Formelle Planungen	11
2.4.2	Informelle Planungen	13
<b>3.</b>	<b>Tourismusorientierte Analyse der regionalen Rahmenbedingungen</b>	<b>16</b>
3.1	Demografische Entwicklung	16
3.2	Verkehr und technische Infrastruktur	18
3.3	Stadt- und Freiraumsituation	21
3.4	Wirtschaft und Gewerbe	29
3.5	Soziale Infrastruktur	31
3.6	Natur und Umwelt	32
<b>4.</b>	<b>Analyse der Bestandssituation und Rahmenbedingungen im Bereich Tourismus, Freizeit, Kultur, Sport und Erholung</b>	<b>37</b>
4.1	Vorhandene Infrastruktur, Einrichtungen und Angebote	37
4.2	Touristische Wettbewerbssituation	39
4.3	Touristische Trends	41
<b>5.</b>	<b>Touristische Leitprofile und Entwicklungsziele</b>	<b>47</b>
5.1	Gesamtes REK-Gebiet	47
5.1.1	Grundlagen und Voraussetzungen für eine erfolgreiche touristische Entwicklung	47
5.1.2	Touristisches Leitprofil	49
5.1.3	Touristische Entwicklungsziele	49
5.2	Bischdorfer und Kahnsdorfer See	50
5.2.1	Touristisches Leitprofil	50
5.2.2	Touristische Entwicklungsziele	50
5.3	Lichtenauer, Schönfelder und Kittlitzer See	51
5.3.1	Touristisches Leitprofil	51
5.3.2	Touristische Entwicklungsziele	51
5.4	Schlabendorfer See	51
5.4.1	Touristisches Leitprofil	51
5.4.2	Touristische Entwicklungsziele	51
5.5	Drehnaer und Stiebsdorfer See	52
5.5.1	Touristisches Leitprofil	52

5.5.2	Touristische Entwicklungsziele	52
5.6	Stoßdorfer, Stöbritzer und Hindenberger See sowie Tornower Niederung	53
5.6.1	Touristisches Leitprofil	53
5.6.2	Touristische Entwicklungsziele	53
<b>6.</b>	<b>Touristische Leitprojekte</b>	<b>54</b>
6.1	Übergeordnete Leitprojekte	54
6.1.1	Kernradwegenetz	54
6.1.2	Wasserwegeverbindungen	60
6.2	Leitprojekte im touristischen Kernbereich Bischdorfer See	61
6.3	Leitprojekte im touristischen Kernbereich Schlabendorfer See	67
6.4	Sonstige Leitprojekte	72
6.5	Leitprojekte in den städtischen Übergangsbereichen zur Tagebaufolgelandschaft	77
<b>7.</b>	<b>Kostenübersicht</b>	<b>85</b>
<b>8.</b>	<b>Empfehlungen zur weiteren Vorgehensweise</b>	<b>87</b>

## Planverzeichnis

nach Seite

Plan 1	„Bischdorfer/Kahnsdorfer See“	53
Plan 2	„Schlabendorfer See“	53
Plan 3	„Lichtenauer See“	53
Plan 4	„Drehnaer/Stiebsdorfer See“	53
Plan 5	„Stoßdorfer/Stöbritzer/Hindenberger See und Tornower Niederung“	53
Plan 6	„Übergeordnetes Kernradwegenetz“	54
Plan 7	„Übergeordnetes Kernradwegenetz – Baubedarf“	54
Plan 8	„Übergeordnetes Wasserwegenetz“	60
Plan 9	„Erlebniswelt Slawenburg“	62
Plan 10	„Zuwegung Kahnsdorfer/Bischdorfer See“	64
Plan 11	„Bade- und Ferienhausstandort Bischdorf-Ost“	66
Plan 12	„Tourismusstandort Schlabendorf inkl. Marina“	68
Plan 13	„Tourismusstandort Zinnitz“	70
Plan 14	„Heinz Sielmann Natur-Erlebniszentrum Wanninchen“	71
Plan 15	„Stadteingang Calau“	78
Plan 16	„Stadteingang Luckau“	80
Plan 17	„Stadteingang Lübbenau“	82
Plan 18	„Stadteingang Vetschau“	84
Plan 19	„Touristische Leitprojekte“	86

# 1. Ausgangssituation, Aufgabenstellung und Auftragsbearbeitung

## 1.1 Ausgangssituation

Seit der Stilllegung der Braunkohlentagebaue Schlabendorf-Nord, Schlabendorf-Süd, Seese-Ost und Seese-West Anfang bis Mitte der 1990er Jahre und dem darauf folgenden Beginn der Sanierungs- und Gestaltungsarbeiten durch die Lausitzer und Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH (LMBV) hat sich die Charakteristik dieses großflächigen Gebietes erheblich geändert. Durch die Verfüllung der Tagebaurestlöcher, die Sicherung von Böschungen, Ufern und Kippenflächen, die Wiederaufforstung großer Bereiche und die Herrichtung von Flächen für die landwirtschaftliche Nutzung ist eine, besonders im Vergleich zur Zeit der bergbaulichen Nutzung, attraktive und abwechslungsreiche Natur- und Seenlandschaft entstanden, in der auch die Pflanzen- und Tierwelt eine große Vielfalt aufweist. Ein großer Teil der Flächen wurde bereits aus der Bergaufsicht entlassen und an die Folgenutzer übergeben.

Neben der Sicherung der zumeist instabilen Restlochböschungen und Kippenflächen liegt ein Hauptaugenmerk auf der Sanierung des Wasserhaushaltes. Bereits vor Erreichen des Endwasserstandes in den neu entstandenen Bergbauseen wurden von der LMBV mbH Maßnahmen eingeleitet, um großflächige Vernässungen im Hinterland der Restlöcher einzudämmen und die Versauerung der Gewässer durch den Grundwasserwiederanstieg zu verhindern. Aus den Erfahrungen mit anderen Bergbaurestseen und den Bodenuntersuchungen vor Ort ist absehbar, dass insbesondere die Wasserneutralisation eine noch über Jahrzehnte dauernde Nachsorgeaufgabe darstellen wird.

Durch die Geländebrüche seit 2009 haben sich die Rahmenbedingungen für die bis dahin bereits weit fortgeschrittene Bergbausanierung erheblich verändert. Die LMBV mbH musste aus Sicherheitsgründen großflächige Sperrbereiche ausweisen und eine neue Sanierungsstrategie zur Verdichtung der Innenkippen erarbeiten. Damit waren auch die auf den ursprünglich geplanten Sanierungsabschluss 2012–2015 ausgerichteten touristischen und infrastrukturellen Planungen weitestgehend obsolet und konnten nicht fertiggestellt werden. Auch die durch den schnellen Grundwasserwiederanstieg und die Ausspülung von Eisenhydroxid verursachte zunehmende Versauerung der Gewässer wird auf Jahre hinaus eine touristische Entwicklung erschweren und macht nach begonnener Erstneutralisation eine jahrzehntelange Nachsorge notwendig.

Nichtsdestotrotz sind die Entscheidungsträger der in der Bergbaufolgelandschaft anliegenden Kommunen fest gewillt die notwendigen Voraussetzungen zu schaffen, um auf der Basis bereits realisierter Projekte (u. a. Slawenburg Raddusch, Natur-Erlebniszentrum Wanninchen) sowie unter Nutzung von Synergien der erfolgreichen Entwicklung in der angrenzenden Tourismusregion Spreewald den Tourismus in der Region mittel- bis langfristig zu etablieren. Dazu haben die Bürgermeister der Städte Calau, Luckau, Lübbenau/Spreewald und Vetschau/Spreewald am 15. Juni 2015 eine Kooperationsvereinbarung zur Erarbeitung eines gemeinsamen Regionalen Entwicklungskonzeptes (REK) Spreewald-Niederlausitzer Tagebaufolgelandschaft unterzeichnet.

Im Rahmen eines von der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung im Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg geförderten Projektes wurde nach erfolgtem öffentlichen Ausschreibungsverfahren die KEM Kommunalentwicklung Mitteldeutschland (gemeinsam mit Nachauftragnehmer IPROconsult GmbH) im Oktober 2016 mit der Erstellung des REK beauftragt.

## 1.2 Aufgabenstellung

Die Beauftragung von KEM/Iproconsult umfasst die Erarbeitung eines Regionalen Entwicklungskonzeptes für die Region der ehemaligen Braunkohlentagebaue Schlabendorf-Nord, Schlabendorf-Süd, Seese-Ost und Seese-West. Eine in der Erarbeitung erforderliche Konkretisierung des Untersuchungsraumes wurde nach vorheriger Abstimmung mit den Beteiligten vorgenommen (siehe Kapitel 2.1 „Lage und Abgrenzung des REK-Gebietes“). Hauptziel der REK-Erarbeitung war es, ein aus mehreren Einzelkonzepten bestehendes und zwischen den Kommunen abgestimmtes Gesamtkonzept zu erarbeiten.

Als Grundlagen waren der im Rahmen des Modellvorhabens der Raumordnung (MORO) "Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge" (Calau, Lübbenau, Vetschau) erarbeitete Endbericht, die bestehenden Konzepte und Entwicklungsansätze der einzelnen Kooperationspartner sowie vor allem die Nutzungskonzepte für die ehemaligen Tagebauflächen in den Standorträumen Schlabendorf und Seese inkl. darauf aufbauender nutzungsorientierter Betrachtungen zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang sollten die Konzepte auf Aktualität, auf bereits erfolgte Realisierung, Anpassung, Weiterentwicklung und auch auf Schnittstellen zwischen den Einzelprojekten geprüft werden. Die in den Konzepten enthaltenen Maßnahmen sollten zudem auf die neuen geologischen und hydrologischen Bedingungen angepasst und auf die noch durchzuführenden Sanierungsarbeiten im Sinne der Nachhaltigkeit für künftige Nachnutzungen ausgerichtet werden. Hierbei sollte auch unter Mitwirkung der LMBV untersucht werden, wie die laufende und geplante Mit- und Nachnutzung von Infrastrukturen erfolgen kann.

Um einen natur- und umweltorientierten Tourismus für die Tagebaufolgelandschaft zu entwickeln sowie um behinderten und mobilitätseingeschränkten Menschen barrierefreies Reisen ermöglichen zu können sind laut Ausschreibung im REK „Nachhaltigkeit“ und „Barrierefreiheit“ als besondere Querschnittsthemen zu berücksichtigen.

Zur Erhöhung von Akzeptanz und Identifikation bei den Akteuren und Bürgern, ist deren Einbeziehung im Rahmen eines dialogorientierten Prozesses notwendig. Neben den Städten Calau, Luckau, Lübbenau und Vetschau sollten vor allem die Lausitzer und Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH (LMBV), die Planungsregion Lausitz-Spreewald, die Heinz Sielmann Stiftung, die Naturparkverwaltung Niederlausitzer Landrücken, die Landkreise Oberspreewald-Lausitz und Dahme-Spreewald inkl. deren Naturschutzbehörden, der Regionale Tourismusverband Spreewald, lokale Tourismusvereine und vor allem auch interessierte Bürger durch geeignete Beteiligungsformen und Informationskanäle einbezogen werden.

Inhaltliche Schwerpunkte der tourismusorientierten REK-Erarbeitung sind:

1. Ermittlung von Grundlagen und Rahmenbedingungen sowie Bewertung der Bestandssituation
2. Entwicklung eines gemeinsamen Leitbildes
3. Ableitung eines Maßnahmenplans einschließlich Auswahl und ausführliche Beschreibung von Leitprojekten
4. Erarbeitung eines Vorschlages zu Strukturen für die Umsetzung der regionalen und interkommunalen Entwicklungsziele und Festlegung von Verantwortlichkeiten für Koordination, Prozessbegleitung und -kontrolle

### 1.3 Auftragsbearbeitung

Die Erarbeitung der beauftragten Leistungen erfolgte im Zeitraum vom **Oktober 2016 bis zum Mai 2018**.

Die gesamte Konzepterarbeitung wurde von einem **Planungsrat**, bestehend aus Vertretern der Verwaltungen und teilweise auch der politischen Gremien der beteiligten vier Städte sowie von LMBV und Gemeinsamer Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg (Referat GL 4) begleitet. In diesem Gremium wurden in insgesamt 11 Sitzungen Arbeitsstände vorgestellt und diskutiert sowie die Termine für die Akteurs- und Bürgerbeteiligung vorbereitet und ausgewertet. Ein besonderer Schwerpunkt der Abstimmungen lag in der Feinabstimmung der Leitvorstellungen und Schlüsselprojekte.

In einer ersten Bestandsaufnahme wurden die zahlreich vorliegenden **tourismusrelevanten Planungen und Konzepte** aus der Region gesichtet und in direkter Abstimmung mit den vier beteiligten Städten auf ihre Aktualität und Umsetzbarkeit geprüft. In diesem Zusammenhang wurden auch die aktuellen konzeptionellen und planerischen Vorstellungen der Städte abgefragt, die anschließend auf zumeist begleiteten **Ortsbegehungen** hinsichtlich ihres Potenzials geprüft wurden.

Für eine tourismusrelevante Erfassung und Bewertung der Ausgangssituation und Potenziale im REK-Gebiet erfolgte zudem eine **Abfrage und Auswertung statistischer Daten** beim Amt für Statistik Berlin-Brandenburg sowie weiterer Zuarbeiten und Informationen bei den vier beteiligten Städten, u. a. zur demografischen Entwicklung, Wohnbauflächen, Gewerbegebieten, Freizeit- und Tourismuseinrichtungen.

Im Rahmen der Akteurs- und Bürgerbeteiligung wurden nach vorheriger Absprache im Planungsrat mehrere **Gespräche mit Ortsvorstehern und touristischen Akteuren** der an den größeren Seen liegenden Ortsteile geführt. Ebenso erfolgten **Einzelabstimmungen mit den Projektträgern** potenzieller Schlüsselprojekte, die hinsichtlich ihrer konkreten Planungen abgefragt und mit denen konkrete Projektbeschreibungen abgestimmt wurden. Darüber hinaus fanden auch zwei **Abstimmungen bei der LMBV** statt, in denen Konzeptinhalte vorgestellt und besprochen wurden sowie notwendige Maßnahmen der LMBV zur Vorhaltung und Pflege von Teilräumen entsprechend der dort vorgesehenen Entwicklung.

In je zwei **Workshopveranstaltungen** für die Aktionsräume Seese (östlich der BAB 13) und Schlabendorf (westlich der BAB 13) wurden mit eingeladenen Akteuren und interessierten Bürgern die touristischen Nutzungen und Zielgruppen inhaltlich und räumlich präzisiert. Zudem wurden zu diesen Veranstaltungen die Details des zukünftigen touristischen Kernradwegenetz vorgestellt und diskutiert.

Die Vorstellung und Diskussion der REK-Ergebnisse fand in zwei großen **öffentlichen Akteurs- und Bürgerversammlungen** statt. Während in der ersten Veranstaltung am 30.03.2017 die Ergebnisse der Bestandsanalyse und strategische Handlungserfordernisse Hauptthema waren, lag der Fokus der zweiten öffentlichen Akteurs- und Bürgerversammlung auf der Präsentation des Gesamtkonzeptes inkl. sich anschließender Frage- und Antwortrunde.

## 2. Lage im Raum sowie historische, räumlich-funktionale und planerische Einordnung

### 2.1 Lage und Abgrenzung des REK-Gebietes

Das REK-Gebiet umfasst die Stadtgebiete von Calau, Luckau, Lübbenau/Spreewald und Vetschau/Spreewald mit ihren Ortsteilen. Die Region liegt im Süden des Landes Brandenburg und ist ca. 100 km südöstlich von Berlin und 40 km westlich vom Oberzentrum Cottbus entfernt. Die Grenze zu Polen befindet sich in ca. 60 km Entfernung von der Region.

#### Lage der REK-Region



Quelle: KEM GmbH

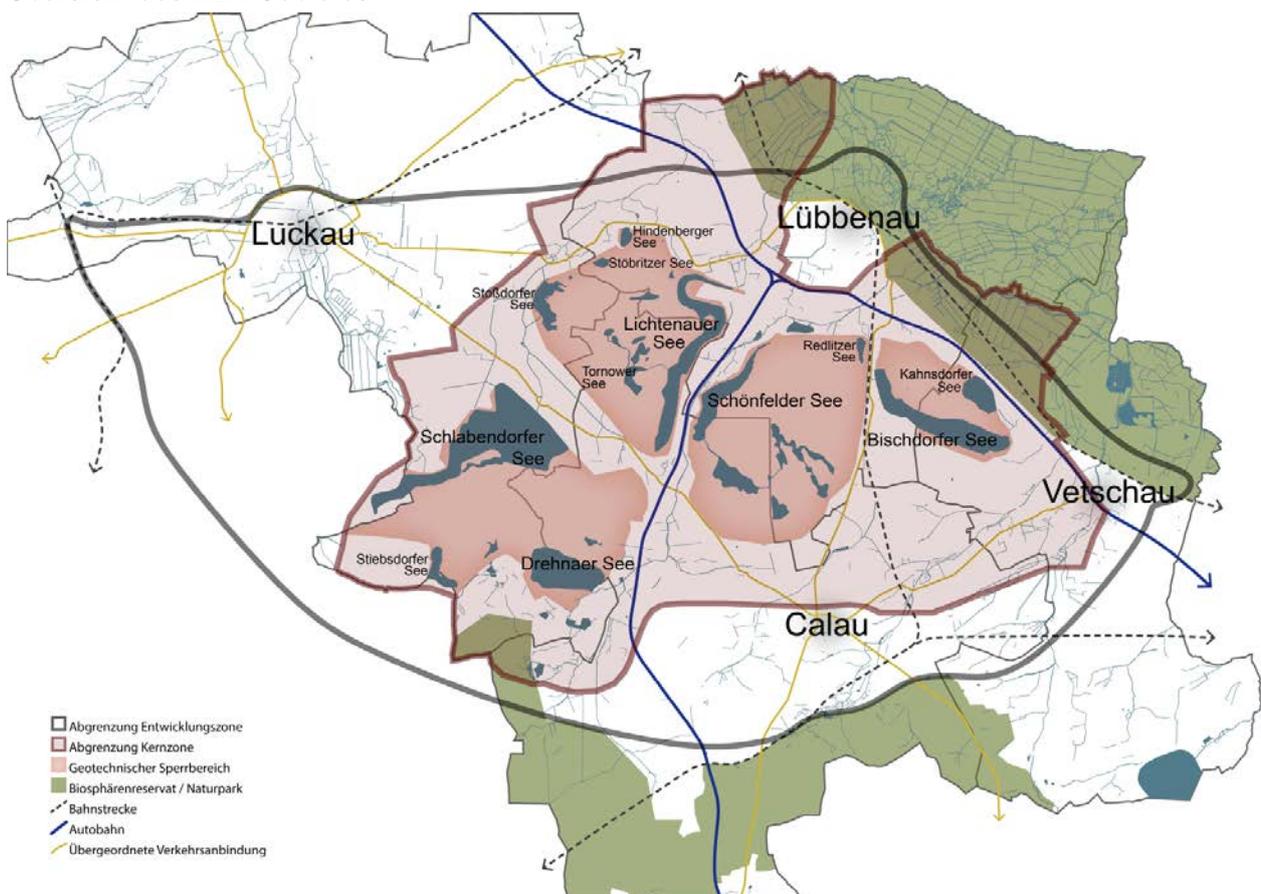
Während die Stadt Luckau zum Landkreis Dahme-Spreewald gehört, sind Calau, Lübbenau und Vetschau Bestandteil des Landkreises Oberspreewald-Lausitz. Lübbenau als Stadt mit den meisten Einwohnern im Gebiet übernimmt als Mittelzentrum Versorgungsfunktionen für das Umland und die Nachbarstädte. Luckau gehört zum Verflechtungsbereich des Mittelzentrums Lübben.

Innerhalb des Territoriums der vier Städte (nicht ganz identisch mit dem REK-Gebiet) leben aktuell insgesamt 42.400 Einwohner auf einer Fläche von 622 km<sup>2</sup> (Stand: 31.12.2017). Dies entspricht einer Bevölkerungsdichte von ca. 68 Einwohnern je km<sup>2</sup>.

Auch wenn laut Ausschreibungstext die Kernstädte Calau, Luckau, Lübbenau und Vetschau ursprünglich keine direkten Bestandteile des Untersuchungsraumes sein sollten, so besitzen sie aufgrund ihrer Größe, touristischen Bedeutung, Infrastruktur- und Angebotsdichte sowie Besucherfrequentierung eine maßgebliche Rolle für die touristische Entwicklung der zwischen ihnen liegenden Tagebaufolgelandschaft. Aus diesem Grund wurde in Abstimmung mit dem Planungsrat die auf Basis der geotechnischen Kernbereiche gebildete Abgrenzung als Kernzone und das um die Städte und angrenzende tourismusrelevante Bereiche erweiterte Territorium als Entwicklungszone definiert.

Das heißt, wenn im Folgenden die Begriffe „REK-Gebiet“ oder „REK-Untersuchungsraum“ verwendet werden, bezieht sich dies in erster Linie auf die größere Entwicklungszone. In der Bestandsanalyse wird darüber hinaus, wegen der überwiegend fehlenden Verfügbarkeit von statistischen Daten und Informationen unterhalb der Gemeindeebene, der Betrachtungsraum auf das jeweilige Gesamtterritorium der vier beteiligten Städte ausgedehnt. Im strategischen Entwicklungskonzept und der konkretisierenden Masterplanbetrachtung für touristische Schwerpunktbereiche wird wiederum verstärkt die Kernzone im Bearbeitungsfokus stehen.

### Übersicht des REK-Gebietes



Quelle: KEM GmbH

## 2.2 Abriss zur bisherigen Bergbausanierung und Tourismusedwicklung

Die Landschaft im Süden Brandenburgs zwischen Calau, Luckau, Lübbenau und Vetschau hat sich in den letzten Jahren gravierend geändert. Im Zeitraum zwischen 1959 und 1996 wurden in den vier Tagebauen Schlabendorf-Nord und Schlabendorf-Süd sowie Seese-West und Seese-Ost insgesamt 577 Mio. Tonnen Braunkohle abgebaut und in den Kohlekraftwerken Lübbenau und Vetschau in Strom umgewandelt. Durch den Tagebaubetrieb wurde tiefgreifend in Natur und Wasserhaushalt eingegriffen.

Auf einer Fläche von ca. 10.000 ha mussten ganze Landschaftsteile, Flüsse, kleinere Seen, Wald und Forstflächen aber auch Ortschaften den Tagebauen weichen. So wurde der Tagebau Schlabendorf-Nord bereits 1959 erschlossen und mit der Verkippung der Aufschlussmassen entstand die Außenhalde Beuchow. Mit der Stilllegung des Tagebaues wurden ca. 25 km ungesicherte Böschung und 6 Restlöcher hinterlassen, von denen zwei vollständig verfüllt und heute nicht mehr sichtbar sind. Im Tagebau Schlabendorf-Süd waren es 4 Restlöcher, die noch saniert werden mussten, einschließlich der Kippen-Böschungen von ca. 12 km. Die Stilllegung des Tagebau Seese-West im Jahr 1978 hinterließ 4 ungesicherte Restlöcher und ebenfalls setzungsfleißgefährdete Kippen-Böschungen. Im Tagebau Seese-Ost, der erst 1983 aufgeschlossen und 1996 stillgelegt wurde, waren es zwei Restlöcher, welche zu sanieren waren.

In allen vier Tagebauen wurden die Innenkippen vor der Wiedernutzbarmachung nicht gegen mögliche Grundbrüche gesichert.

Die LMBV als Rechtsnachfolgerin der DDR-Braunkohlenkombinate ist für die Sanierung der Flächen der ehemaligen Tagebaue verantwortlich. Eine besondere Rolle kommt hier dem Management des Grundwasserwiederanstiegs und dem sich selbst regulierenden Wasserhaushalt in den Seen und Fließgewässern zu.

Die wichtigste Grundlage für die Sanierung ehemals bergbaulich genutzter und beeinflusster Flächen und Anlagen bildet neben dem Bundesberggesetz die durch das Land Brandenburg veranlasste Sanierungsplanung. Nach einem großen Beteiligungsverfahren der Sanierungspläne kam es zu Feststellungsbeschlüssen durch den Braunkohlenausschuss des Landes Brandenburg, die in der Rechtsverordnung der Landesregierung endeten. Damit lagen verbindliche Rahmenbedingungen zur Sanierung der ökologischen Altlasten und zur Gestaltung der Bergbaufolgelandschaften vor. Die weitere Umsetzung wurde im bergrechtlichen Betriebsplan, für beide Felder im Jahr 1995 zugelassen, geregelt.

Ab diesem Zeitpunkt begann die intensive Umsetzung der Sanierungsziele:

- Profilierung gewachsener Böschungen mittels Erdbautechnik
- Sicherung der Kippen-Böschungen mittels Spreng- und Rütteldruckverdichtung
- Verkippung der Restlöcher
- Verschrottung der Großgeräte
- Rückbau der Infrastrukturanlagen (Tagesanlagen, Straßen, Gleisanlagen, Energieanlagen, Heizhäuser, Brunnenriegel, Bahnhöfe und Stellwerke)
- Beseitigung der Altlastenverdachtsflächen
- Errichtung von Flutungsleitungen

- Neubau von Wegen und Straßen
- Rekultivierung der Oberflächen (Innenkippen)
- Sanierung der Fließgewässer
- Schaffung von Hohlräumen für spätere Seen

Die künftigen Nutzungsarten in der Bergbaufolgelandschaft der Schlabendorfer und Seeser Felder sind so vielfältig wie die Natur selbst. Im Zuge der Sanierung entstanden Waldflächen, vielfältige Seenlandschaften, artenreiche Biotop sowie Sukzessionsflächen, auf denen sich die Natur ungestört entwickeln kann. Mit fortschreitender Sanierung und einer vielgestaltigen Nachnutzung im Interesse der Menschen der Region wurden durch die LMBV in den Jahren 2000 bis 2002 Nachnutzungskonzepte für die ehemaligen Tagebaue erstellt. Sie sollten bergrechtliche Anforderungen mit der Planung und Ideen der regionalen Akteure in Einklang bringen. Gleichzeitig kam ihnen die Aufgabe zu, die Maßnahmen die zur Entwicklung der neuen Landschaften notwendig sind, zu steuern und zu koordinieren.

Mit den Ereignissen auf den Innenkippen (2009/2010), z. B. Grundbruch in der Kleptna-Niederung in Seese-West, Setzungsfliessen der gekippten Böschung in Schlabendorf-Nord und Grundbrüche auf der Innenkippe in Schlabendorf-Süd musste die gesamte Sanierungsstrategie neu überdacht werden und führte zur Sperrung von großflächigen Arealen. Damit ist ein Großteil der bisherigen touristischen Planungen obsolet und der Sanierungszeitraum wird sich um ca. 10 bis 30 Jahre verlängern.

Hinzu kam der schnelle Grundwasserwiederanstieg in den Jahren 2010 bis 2013, womit Maßnahmen zur Qualitätssicherung der Bergbaufolgeseen und Fließgewässer zusätzlich geplant und finanziert werden mussten.

Für eine touristische Entwicklung an den einzelnen Gewässern waren ursprünglich folgende Maßnahmen in der Sanierung vorgesehen.

### **Schlabendorf-Nord/Süd**

Hindenberger See: Nutzung als Badesee, bereits umgesetzt

Stoßdorfer See: 3 Strandbereiche unter Berücksichtigung des Naturschutzes

Stöbritzer See: Natur- und Artenschutz

Lichtenauer See: Natur- und Artenschutz

Stiebsdorfer See: Natur- und Artenschutz

Schlabendorfer See: Strandbereich südl. Schlabendorf und südöstlich Beesdau

Drehnaer See: Erholungsnutzung mit Strandbereichen

### **Seese-West/Ost**

Kittlitzer See: Badegewässer

Redlitzer See: Landschaftssee

Schönfelder See: Strandbereich

Kahnsdorfer See: Biotop

Bischdorfer See: 2 Strandbereiche (östlich und westlich)

### 2.3 Räumlich-funktionale Einordnung

Die Stadt- und Siedlungsbereiche haben sich historisch als kompakte Strukturen entwickelt und sind klar definierbar erhalten geblieben. Die kleineren Dorfbereiche sind ebenfalls nicht signifikant überformt worden und bilden somit einen authentischen Charakter aus. Die Fülle der öffentlichen bzw. tourismusrelevanten Nutzungen sind dabei vorwiegend in den Städten (Lübbenau und Vetschau) und Dörfern (z. B. Raddusch) mit unmittelbarem Zugang zum Biosphärenreservat Spreewald vorhanden. Daher befinden sich die tourismusrelevantesten Bereiche zwischen diesen Innenlagen der Siedlungskörper und dem Spreewald selbst. Die anderen Siedlungsbereiche mit ihren historischen Gebäuden und ihren städtebaulichen/touristischen Qualitäten (Luckau, Fürstlich Drehna, Zinnitz etc.) erzeugen keine Entwicklungskraft in den unmittelbar umliegenden Landschaftsraum, sondern sind selbst ausschließlich auf ihren Innenbereich fokussiert. Eine Ausnahme außerhalb stellt jedoch die Stadt Calau dar, da sie zusätzlich als Bindeglied zur südlich liegenden Tagebaufolgelandschaft sowie zum Landschaftsraum der Calauer Schweiz fungiert.

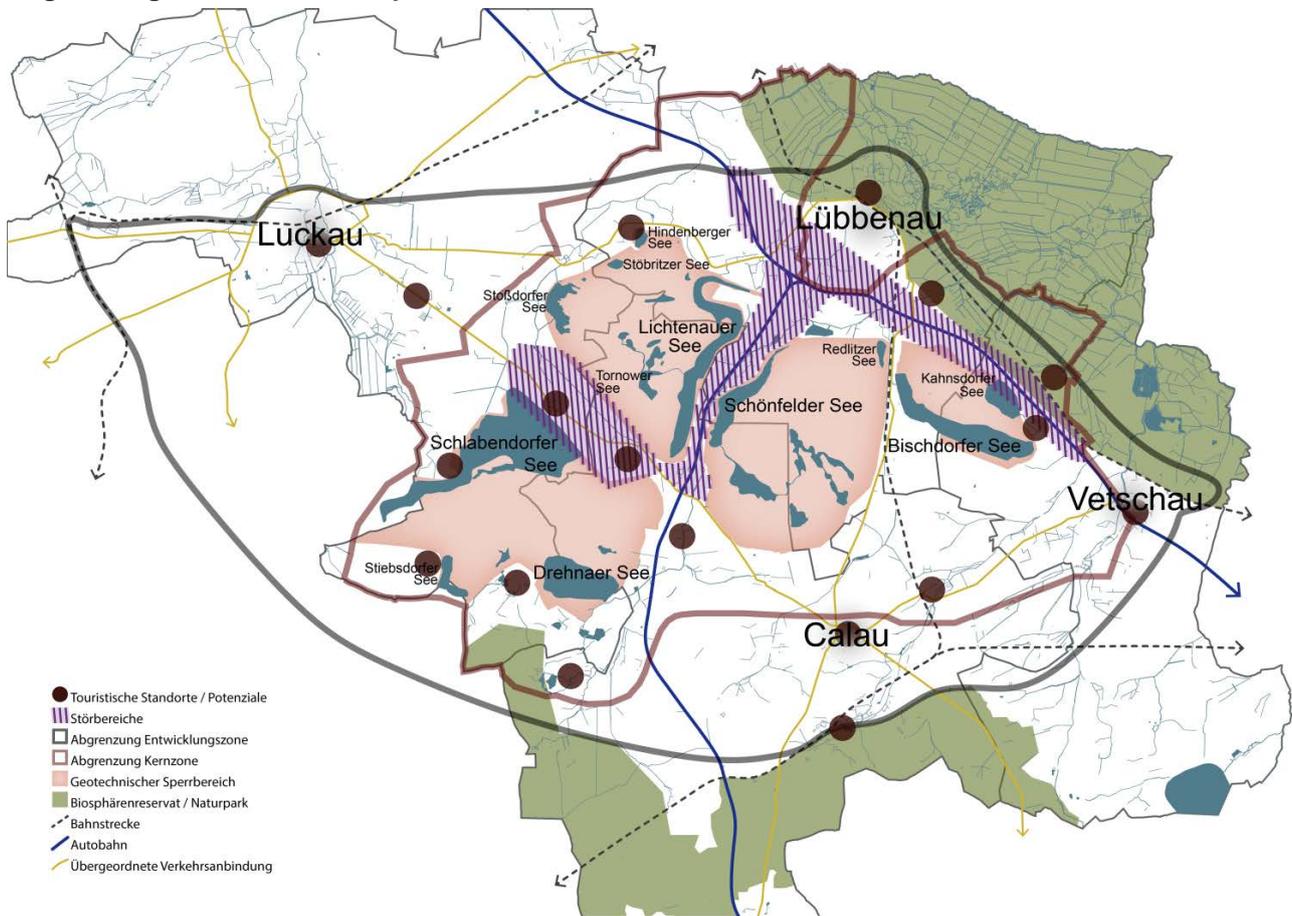
Durch diese Ausprägungen ist eine unterentwickelte räumliche Vernetzungsstruktur zwischen den Siedlungsbereichen entstanden. Diese sind durch den Jahrzehnte langen Abbau der Braunkohle begründet, da eine Vernetzung durch die vier Tagebaue nicht relevant bzw. notwendig war. Diese Entwicklungsausrichtungen lassen sich ebenfalls an den Siedlungsrändern zu den Tagebaufolgelandschaften auch heute noch ablesen.

Das Untersuchungsgebiet ist daher kein homogen entwickelter und gleichstrukturierter Landschaftsraum, sondern setzt sich aus mehreren Teilbereichen zusammen. Die ehemaligen Tagebauflächen sind durch die geologisch instabilen Verhältnisse im Inneren sowie größtenteils an den Rändern nicht öffentlich zugänglich. Daher sind diese Sperrbereiche weiterhin unbelebt bzw. erhalten nur sehr eingeschränkte Nutzungsmöglichkeiten. Diese Funktionseinschränkungen erzeugen, dass in den Zwischenräumen der Tagebaufolgelandschaft sowie im Raum zum Biosphärenreservat Spreewald alle Verkehrsinfrastrukturen für diesen Bereich untergebracht sind. Diese Funktionsverteilung hat zur Folge, dass mehrere Störbereiche bzw. Entwicklungsbarrieren zwischen den Städten, den Seen sowie der Landschaft entstanden sind.

In dem schmalen nutzbaren Bereich zwischen Lichtenauer See und Schönfelder See verläuft die Bundesautobahn 13 und ermöglicht kaum störungsfreie weitere Nutzungen. Ebenfalls stellt die A13/A15 zwischen Biosphärenreservat Spreewald und Tagebaufolgelandschaft eine Barriere dar und bildet in ihrer unmittelbaren Umgebung ebenfalls einen Störbereich aus. Daher ist die Herstellung einer gleichberechtigten bzw. störungsfreien Vernetzungsstruktur für alle Verkehrsteilnehmer zwischen den Städten zusätzlich erschwert.

Es gibt außerdem stark beanspruchte Bereiche und sehr untergenutzte Flächen zwischen den vier Siedlungskörpern. Diese Räume unterscheiden sich auch grundlegend in ihrer Ausprägung bzw. Beschaffenheit. Die nachfolgende Grafik zeigt die Lage von touristischen Standorten/Potenzialen im Untersuchungsgebiet und zeigt ein weiteres Entwicklungsproblem in der Grundstruktur des Gebietes auf. Die touristisch relevanten Bereiche liegen bis auf Schlabendorf (Marina) nicht unmittelbar im zentralen Kern der Tagebaufolgelandschaft, sondern um diese herum. Daher sind die fehlenden zentralen Hauptnutzungsbereiche ein Hauptproblem bei der Erschließung der Region zu einem wahrnehmbaren Erholungs- bzw. Tourismusbereich.

### Abgrenzung REK-Gebiet mit Sperr- und Störbereichen



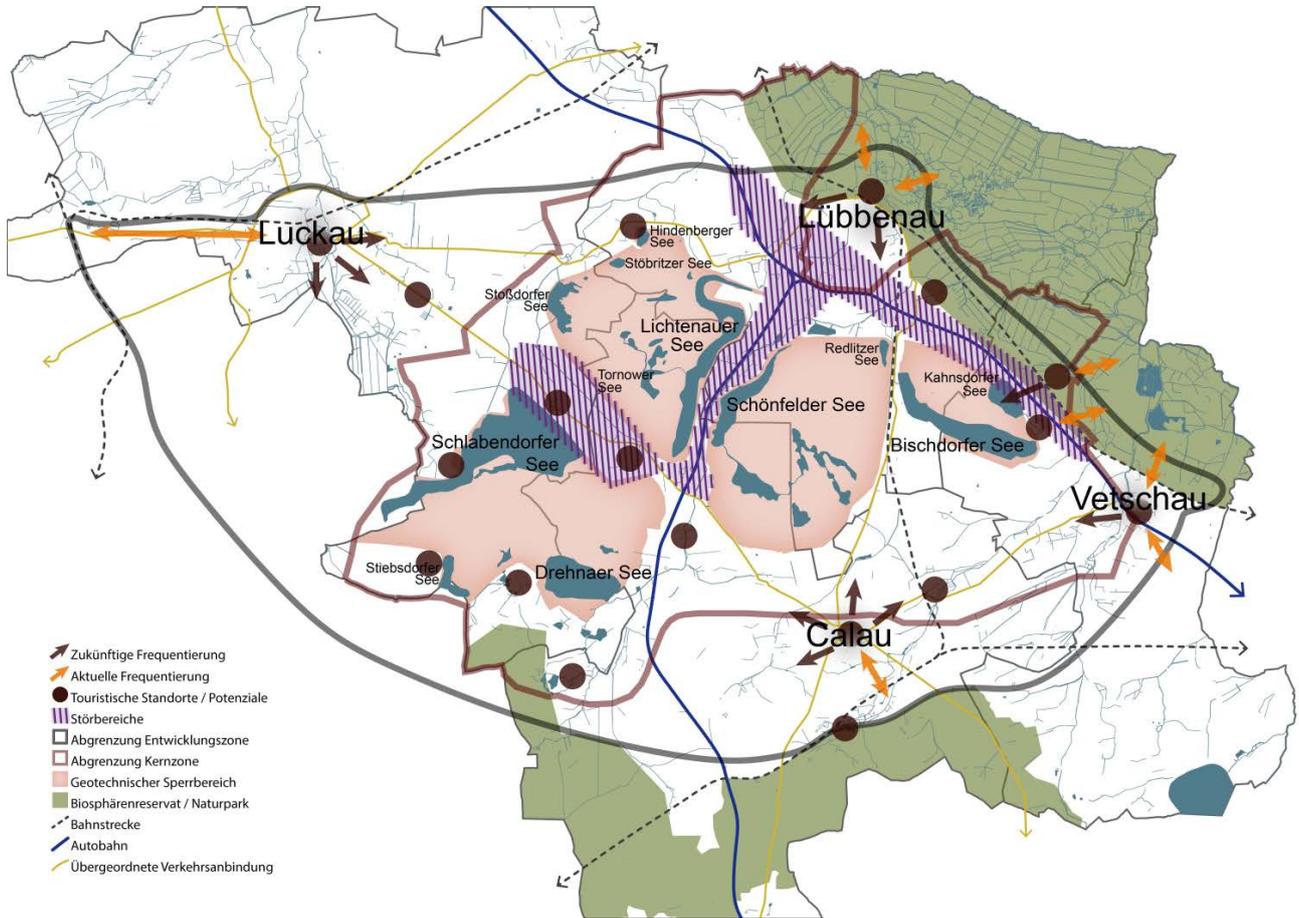
Quelle: KEM GmbH

Die damit verbundene historische Entwicklungsausrichtung, weg von den Tagebauarealen, zeigt sich auch in der Betrachtung von touristischen Ausstrahleffekten und den bestehenden wichtigsten Verbindungsachsen in der Region. In der folgenden Grafik sind die bestehenden Verbindungen und Hauptfrequenzachsen (orange Pfeile) eingetragen. Dabei zeigt sich deutlich, dass die selbstverständliche Erschließung in die Tagebaufolgelandschaft hinein bisher nicht erfolgt ist.

Zusätzlich fehlen durch die Nutzungseinschränkungen in den Sperrzonen touristische Angebote bzw. qualitativ hochwertige Erlebnisräume im Innenbereich des Untersuchungsgebiets. Somit kann abschließend festgestellt werden, dass der Raum zwischen den Städten durch eine Vielzahl unterschiedlicher Barrieren (Sperrzonen, Autobahnen etc.) gekennzeichnet ist, eine geringe Nutzungsdichte vorherrscht und ein einheitlicher Charakter nicht erlebbar ist.

Zur Stärkung der Besucherfrequenz aus dem Spreewald sowie aus den Städten Calau und Luckau ist die Infrastruktur in die Tagebaufolgelandschaft (braune Pfeile) auszubauen, damit die touristischen Angebote (u. a. am Bischdorfer, Drehnaer und Schlabendorfer See) besser zu erreichen sind und somit als zusätzliches Angebot für die Besucher der Städte und des Spreewaldes wahrgenommen werden können.

### Abgrenzung REK-Gebiet mit Sperr- und Störbereichen



Quelle: KEM GmbH

Aus diesen strukturellen Ableitungen heraus wurde der eigentliche Untersuchungsraum (Abgrenzung Kernzone) erweitert, da die infrastrukturelle Erschließung aus den Siedlungskörpern in die Tagebaufolgelandschaft einen sehr hohen Stellenwert bei der weiteren Entwicklung der Gesamtregion einnimmt. In der vorherigen Grafik stellt die graue Abgrenzungslinie daher den unmittelbaren Wirkungsraum der Entwicklungszone dar.

## 2.4 Übergeordnete Planungsgrundlagen

### 2.4.1 Formelle Planungen

Im folgenden Abschnitt werden vor allem der Landesentwicklungsplan von Berlin-Brandenburg (LEP B-B; 2009) sowie die Teilregionalpläne „Gewinnung und Sicherung oberflächennaher Rohstoffe“ (1997) und „Windenergienutzung“ (2015) Lausitz-Spreewald ausgewertet. Der Fokus der Untersuchung liegt auf den Aussagen, die über die künftige touristische Entwicklung des Planungsgebietes getroffen werden.

Das Planungsgebiet umfasst die Region um die Orte Lübbenau/Spreewald, Luckau, Calau und Vetschau/Spreewald und wird im LEP B-B als ländlicher Raum kategorisiert. Ländliche Räume erbringen wichtige Leistungen (Innovations-, Wirtschafts- und Arbeitsraum für die dort lebende Bevölkerung) und erfüllen vielfältige Funktionen (als Wohn-, Natur-, Landschafts-, Kultur- und Erholungsraum) für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg und sollen dementsprechend nachhaltig entwickelt und integriert werden.

Teile des Gebietes sind nach Festlegungskarte 1 LEP B-B der Gebietskulisse des Freiraumverbundes zugeordnet. Der Freiraumverbund umfasst hochwertige Freiräume mit besonders bedeutsamen Funktionen. Im Osten angrenzend an das Planungsgebiet befindet sich das Biosphärenreservat Spreewald, welches ebenfalls Teil des Freiraumverbundes ist und im Risikobereich Hochwasser (Flussbereich Spree) liegt.

Im LEP B-B ist Lübbenau/Spreewald als Mittelzentrum ausgewiesen und nimmt somit die mittelzentrale Versorgung des nördlichen Landkreises Oberspreewald-Lausitz wahr. Ein Mittelzentrum erfüllt gehobene Funktionen der Daseinsvorsorge mit regionaler Bedeutung. Dazu gehört im Bereich der Bildungs-, Gesundheits- und sozialen Versorgungsfunktion unter anderem das Vorhandensein einer Schule mit Sekundarstufe II und ein Krankenhaus oder Fachärzteezentrum. Im Bereich der Einzelhandelsfunktion sind Einkaufsmöglichkeiten des gehobenen Bedarfs sowie im Bereich der Kultur- und Freizeitfunktionen Schwimm-, Sport- oder Veranstaltungshallen vorgesehen. Darüber hinaus übernimmt das Mittelzentrum Wirtschafts- und Siedlungsfunktionen, Verwaltungsfunktionen und überregionale Verkehrsknotenfunktionen. Lübbenau/Spreewald ist ferner der Hauptort des Spreewaldtourismus, der u. a. in Abstimmung mit dem benachbarten Mittelzentrum Lübben (Spreewald) entwickelt werden soll. Lübbenau/Spreewald ist an wichtige transnationale Verkehrskorridore zwischen Berlin und Dresden/Wien/Adriaraum sowie Berlin und Breslau/Kiew (A 13/A 15) angebunden.

Calau, Vetschau/Spreewald und Luckau wurden im LEP B-B nicht als Zentrale Orte festgesetzt. Während Calau und Vetschau/Spreewald dem mittelzentralen Versorgungsbereich von Lübbenau/Spreewald angehören, ist die Stadt Luckau dem Mittelbereich Lübben (Spreewald) zugeordnet worden.

Die amtsfreien Städte Calau, Vetschau/Spreewald und Luckau sollen nach LEP B-B die Grundversorgung in ihren jeweiligen Stadtgebieten absichern und vor allem öffentliche Dienstleistungen, soziale Infrastrukturangebote und Bildungseinrichtungen für den Grundbedarf vorhalten.

Im aktuellen 2. Entwurf des Landesentwicklungsplanes Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) ist neben Lübbenau/Spreewald auch die Stadt Luckau als Mittelzentrum ausgewiesen und erhält damit überörtliche Versorgungsaufgaben und unterliegt keinen Beschränkungen in Bezug auf

die Wohnsiedlungsflächenentwicklung. Die Städte Calau und Vetschau/Spreewald sind als „Grundfunktionale Schwerpunkte“ ebenso als wichtige Bündelungsstandorte für Einrichtungen der kommunalen Daseinsvorsorge vorgesehen.

Das REK-Gebiet (Teil des kulturlandschaftlichen Handlungsraumes Niederlausitzer Landrücken) weist insbesondere aufgrund seiner bergbaulichen Vorprägung einen außergewöhnlichen Sanierungs- und Gestaltungsbedarf auf. Für solche Gebiete hat der LEP B-B einen besonderen spezifischen raumordnerischen Handlungsbedarf festgestellt und es sollen hier unter Einbeziehung bürgerschaftlichen Engagements Strategien und Entwicklungskonzepte erarbeitet und umgesetzt werden. Dabei sind jedoch auch die übergeordneten, normativen Festlegungen zur Siedlungs- und Freiraumentwicklung, die vor allem auf Reduzierung des Flächenverbrauchs, auf Vermeidung der Zersiedlung und Vorrang der Innen- vor der Außenentwicklung ausgerichtet sind, zu beachten.

Lübbenau/Spreewald und Luckau sind Teil der Brandenburger Städte-AG „Städte mit historischen Stadtkernen“. Diese Städte gelten als wichtige Ankerstädte in der Brandenburgischen Kulturlandschaft und werden als herausragende Orte der kulturellen und geschichtlichen Identifikation der Menschen bewahrt, gepflegt und behutsam erneuert. Der Erhalt der historischen Bausubstanz und eine geeignete Nutzung werden angestrebt, um die Stadtkerne als feste Bestandteile des städtischen Lebens zu sichern.

Im Teilregionalplan „Windenergienutzung“ wurden folgende im REK-Gebiet liegenden Flächen als Eignungsgebietskulisse definiert:

Kernzone: Wind 20: Kittlitz – Gebiet östlich vom Schönfelder See

Entwicklungszone: Wind 26: Calau-Schadewitz – Gebiet östlich der BAB 13

Ein ursprünglich vorgesehenes Windeignungsgebiet Wind 21 – Bischdorf Ost (64 ha) wurde nach öffentlicher Auslegung des Teilregionalplanes und Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen von der Liste „Eignungsgebietskulisse“ gestrichen.

Die bereits bestehenden Windenergieanlagen nordöstlich der Ortslage Bischdorf unterliegen dem Bestandsschutz und sind daher bei konzeptionellen Überlegungen zu berücksichtigen.

In der Entwicklungszone des REK-Gebietes sind nach dem sachlichen Teilregionalplan „Gewinnung und Sicherung oberflächennaher Rohstoffe“ Lausitz-Spreewald zwei Vorranggebiete (VR 34 Drehna und VR Repten-Süd) und das Vorbehaltsgebiet VH 19 Repten festgelegt.

Für das REK-Gebiet wurden in den 1990er Jahren der Sanierungsplan Seese-Ost/Seese-West und der Sanierungsplan Schlabendorfer Felder aufgestellt, um auf landesplanerischer Ebene Regelungen zu treffen, die bergbaulichen Folgeschäden in den ehemaligen Braunkohlengebieten soweit wie möglich auszugleichen und Vorgaben für die bergrechtlichen Verfahren zu treffen. Hierin eingeschlossen waren u.a. auch erste Überlegungen zur Entwicklung von überörtlich bedeutsamen Strand- und Erholungsbereichen am Bischdorfer See und am Schlabendorfer See sowie die Herstellung von Rad- und Wanderwegen mit Anbindung an den Spreewald und den Naturpark Niederlausitzer Landrücken.

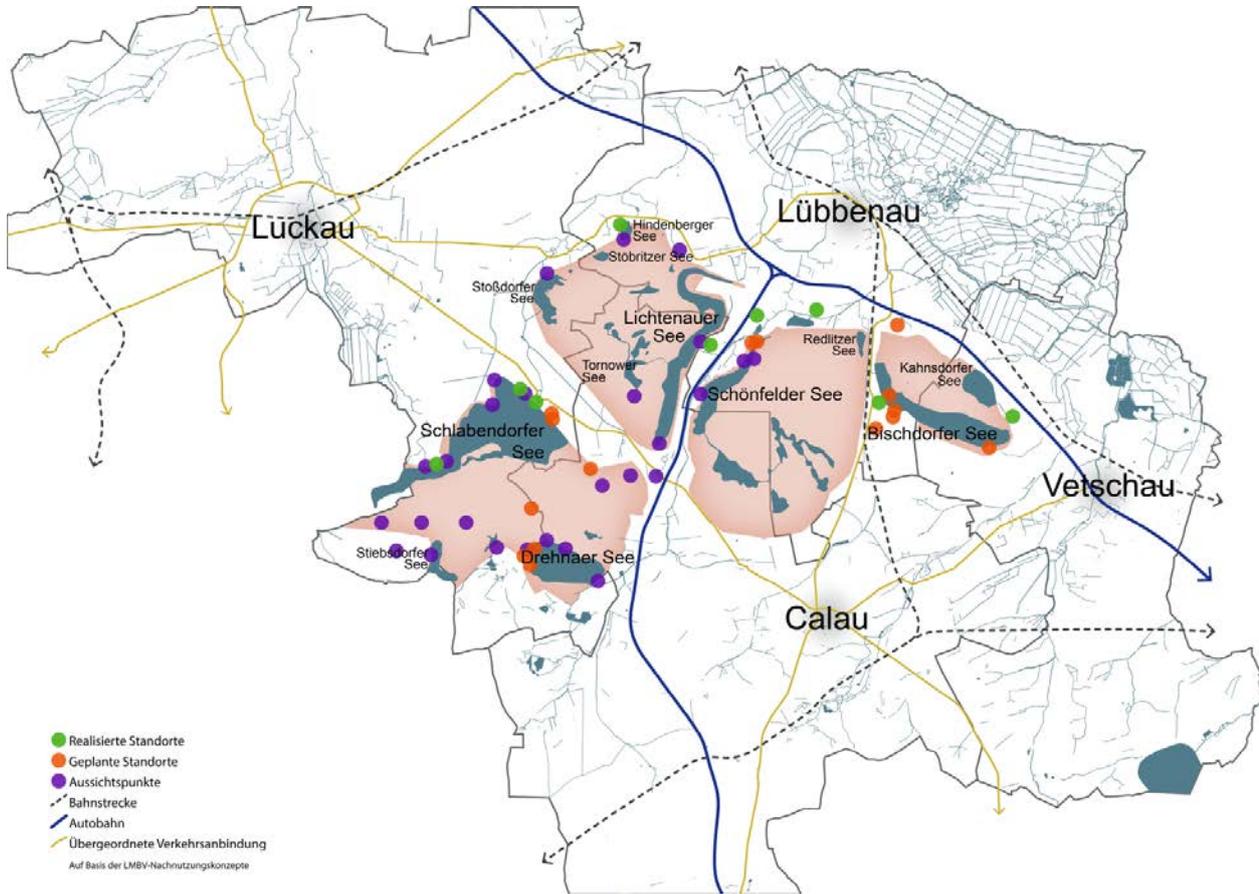
## 2.4.2 Informelle Planungen

Neben LEP und TRP gibt es zahlreiche übergeordnete informelle Planungen, in denen für die touristische Entwicklung des REK-Gebietes relevante Aussagen getroffen werden. Im Folgenden sind die wichtigsten relevanten Leitbildaussagen inkl. des zugehörigen Ortsbezuges stichwortartig in einer Tabelle zusammengefasst.

Konzept	Ortsbezug	Relevante Aussagen
Regionales Entwicklungskonzept Luckauer Land (2011)	Luckau, Calau	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Leitbilder: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Innovationsregion „Transformation ländlicher Raum“</li> <li>- Ressourcen sichern: extensive Kulturlandschaft „Kulturlandschaft Niederlausitz“</li> <li>- Ressourcen sichern: Potential nachwachsende Rohstoffe/ Biomassenutzung „Innovative ländliche Wirtschaftsregion“</li> </ul> </li> <li>- Forderung nach Ergänzungsstandort in den Planungsraum Spreewald: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bewusste Integration als Erweiterung der Attraktivität der Spreewaldregion</li> <li>- Verknüpfung standortspezifischer ländlicher Wirtschaft und spezielle Wohn- und Kulturtourismusangebote</li> </ul> </li> <li>- Tourismus als Entwicklungsmotor für Region: Bindeglied zwischen regionalen Ressourcen, Entwicklung neuer Funktions- und Nutzungskonzepte, Stärkung der regionalen Wertschöpfung und der Etablierung als Zuzugsregion</li> </ul>
Regionales Energiekonzept Lausitz-Spreewald (2013)	Lübbenau, Luckau, Calau, Vetschau	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Regionales Leitbild: „Chancen beim Umbau der Energieversorgung wahren, Risiken minimieren und eher selbst- als fremdbestimmt agieren“</li> <li>- Etablierung einer Stelle für einen regionalen Energiemanager zur Umsetzung der Handlungsempfehlungen und Maßnahmevorschläge</li> <li>- Ausbau von Windkraft, Photovoltaik und Solarthermie</li> <li>- Region besitzt große Flächen mit Eignung für Windkraftnutzung</li> </ul>
Modellvorhaben der Raumordnung "Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge" (2014)	Lübbenau, Calau, Vetschau	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ziel: „Bündelung und Konzentration von Einrichtungen der Daseinsvorsorge in den Kernstädten – verbunden mit einem guten Mobilitätsangebot“</li> <li>- Mobilitätsmanagement <ul style="list-style-type: none"> <li>- neue Mobilitätskonzepte</li> <li>- Erschließung neuer Nutzergruppen für ÖPNV</li> <li>- Etablierung einer Stelle für einen Mobilitätsmanager</li> <li>- Einführung einer Städtebuslinie zwischen den drei Städten</li> <li>- Erarbeitung barrierefreier Stadtpläne</li> </ul> </li> <li>- Prüfung der ÖPNV-Konzepte hinsichtlich touristischer Anforderungen (im Rahmen von Tourismuskonzepten)</li> <li>- Erschließung des Marktes für Gesundheitsurlaub (Wellness/Spa)</li> </ul>

Konzept	Ortsbezug	Relevante Aussagen
Nutzungs-konzept für Standortraum Schlabendorf (2000)	Standortraum Schlabendorf: Schlabendorfer See, Drehnaer See, Hindenberger See, Lichtenauer See, Stoßdorfer See, Stöbritzer und Stiebsdorfer See	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Leitbild des ehemaligen Abbaugbietes Schlabendorf: Entwicklung naturnaher Restseen in Einklang mit den Zielen des Naturparks „Niederlausitzer Landrücken“</li> <li>- Einbindung in den Naturpark „Niederlausitzer Landrücken“</li> <li>- Entwicklung der entstehenden Seen zu Landschaftsseen, die vor allem dem Naturschutz dienen</li> <li>- Ausprägung weiträumiger Wald- und Renaturierungsflächen</li> <li>- Einrichtung von Erlebnismöglichkeiten für den Naturtourismus</li> <li>- wasserorientierte Naherholung</li> <li>- Entwicklung eines leistungsfähigen und umweltverträglichen Verkehrsnetzes</li> <li>- Aufbau des Tourismus als Wirtschaftsfaktor</li> </ul>
Nutzungs-konzept für Standortraum Seese (2000)	Standortraum Seese: Bischdorfer See, Schönfelder See, Kahnsdorfer See, Redlitzer und Kittlitzer See	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Leitbild</li> <li>- Entwicklung zahlreicher Landschaftsseen zur naturnahen Erholung und großräumiger natürlicher Sukzessions- und Vernässungsflächen im Kontrast mit der Entwicklung des Bischdorfer Sees und seines Umfeldes zu einem überregional bedeutsamen Tourismusstandort</li> <li>- Intensive touristische Nutzungsangebote, u. a. Wassersportzentrum, Seepromenade, attraktive Strandbereiche</li> <li>- Originalgetreuer Wiederaufbau der Slawenburg Raddusch (im Rahmen des Auftaktprojektes der IBA Fürst-Pückler-Land)</li> <li>- Entwicklung eines leistungsfähigen und umweltverträglichen Verkehrsnetzes</li> <li>- Aufbau des Tourismus als Wirtschaftsfaktor</li> <li>- Sinnvolle Ergänzungen zur hochentwickelten Tourismusregion Spreewald schaffen</li> </ul>
Nutzungs-orientierte Betrachtung im Umfeld der Gemeinde Schlabendorf (2004)	Schlabendorfer See, Drehnaer See	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Motto der künftigen touristischen Entwicklung: „Naturnahe Erholung“</li> <li>- Verschiedene Varianten der wassersportlichen Nutzungsintensität und wassergebundenen Erholung u. a. Bootsanleger, Solarfähre, Wassersportzentrum, Campingplatz, schwimmende Insel</li> <li>- Sehr gute natürliche Voraussetzungen für wassersportliche Nutzung der Seen</li> <li>- Überregionale Anbindung an Wegesysteme der Lausitz</li> <li>- Touristisches (Rund)wegesystem mit Radfahr- und Skater-Rundkursen um die Seen</li> <li>- Crossgolf-Areal westlich von Zinnitz</li> </ul>

### Übersicht geplanter und realisierter Tourismusstandorte



Quelle: Nutzungskonzepte für die Standorträume Schlabendorf und Seese; eigene Darstellung KEM GmbH

### 3. Tourismusorientierte Analyse der regionalen Rahmenbedingungen

#### 3.1 Demografische Entwicklung

In den Städten Calau, Luckau, Lübbenau und Vetschau leben momentan insgesamt ca. 42.400 Einwohner auf einer Fläche von 622 km<sup>2</sup> (Stand: 31.12.2017). Dies entspricht einer Bevölkerungsdichte von ca. 68 Einwohnern je km<sup>2</sup>.

Seit 2005 hat die Region insgesamt rund 10,3 % ihrer Einwohner verloren. Die Einwohnerverluste variieren in den einzelnen Städten. Im Vergleich zum Land Brandenburg (-2,9 %) und dem Landkreis Dahme-Spreewald (+1,6 %) liegt der Einwohnerverlust im REK-Gebiet deutlich über dem Durchschnitt. Verglichen mit der Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Oberspreewald-Lausitz (-14,8 %) ist jedoch eine weniger negative Entwicklung erkennbar.

	2005	2010	2017*	Veränderung 2005–2017
Calau	9.222	8.522	7.865	-14,7 %
Luckau	10.642	10.130	10.009	-5,9 %
Lübbenau	17.808	16.820	16.305	-8,4 %
Vetschau	9.616	8.770	8.217	-14,5 %
<b>REK-Gebiet</b>	<b>47.288</b>	<b>44.242</b>	<b>42.396</b>	<b>-10,3 %</b>

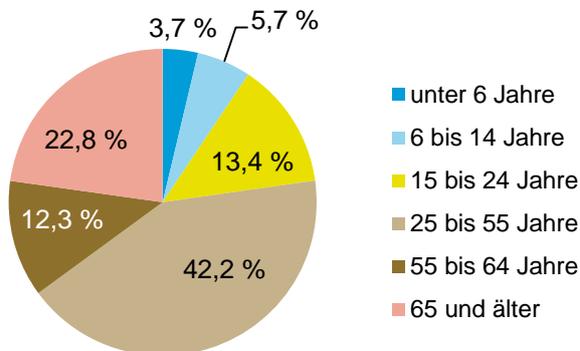
\* Daten des jeweiligen Einwohnermeldeamtes vom 31.12.2017

Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2017

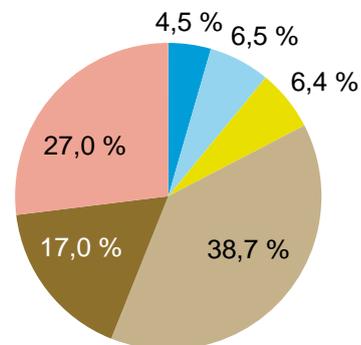
Ein wesentlicher Grund für den Bevölkerungsrückgang ist die seit 1990 häufig negative natürliche Bevölkerungsentwicklung mit einer sehr niedrigen Geburtenrate. Bedingt durch den wirtschaftlichen Strukturwandel kam es nach 1990 zudem verstärkt zu Abwanderungsbewegungen. Ein negatives Wanderungssaldo weist vor allem die Altersgruppe der 18- bis 30-Jährigen auf. In den anderen Altersgruppen, insbesondere der zwischen 50- und 64-Jährigen, waren dagegen in den letzten Jahren zum Teil leicht positive Wanderungssaldi in den Städten zu verzeichnen.

Mit dem Bevölkerungsverlust ging auch eine Veränderung der Altersstruktur einher. Der Anteil der Personen im erwerbsfähigen Alter (15 bis 64 Jahre) an der Gesamtbevölkerung sank von 67,9 % (2005) auf 62,1 % (2015), während der Anteil der Kinder, Jugendlichen und Rentner in diesem Zeitraum von 32,2 % auf 38,0 % anstieg. Vor allem der Anteil der Senioren hat mit ca. +4 % deutlich zu genommen.

**Altersstruktur der Region  
im Jahr 2005**



**Altersstruktur der Region  
im Jahr 2015**

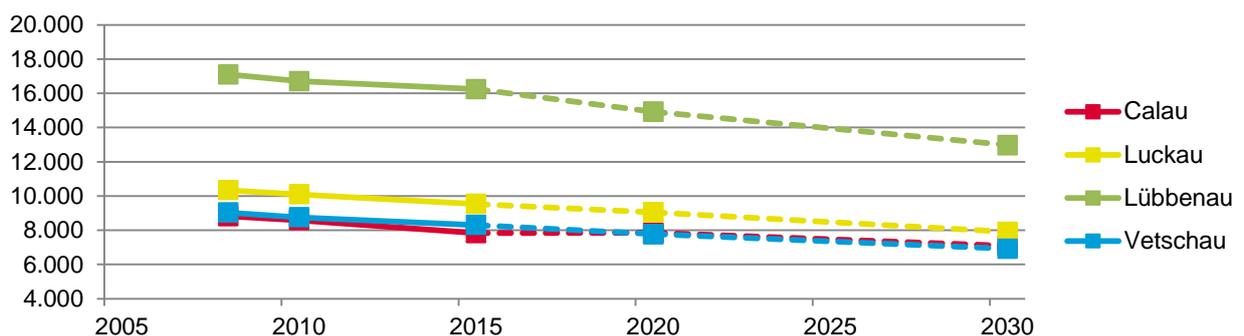


Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2017; eigene Darstellung KEM GmbH

### Bevölkerungsprognose

Für die gesamte Region wird in der 2009 erstellten Bevölkerungsvorausschätzung des Landesamtes für Bauen und Verkehr ein weiterer Bevölkerungsrückgang um etwa 17 % auf ca. 35.000 Einwohner bis zum Jahr 2030 prognostiziert. Ein besonders hoher Rückgang wird für die Altersgruppe der unter 15-Jährigen erwartet, aber in geringerem Umfang auch für die Personen im erwerbstätigen Alter. Der Anteil der über 64-jährigen an der Gesamtbevölkerung wird dagegen voraussichtlich deutlich ansteigen.

**Bevölkerungsprognose bis zum Jahr 2030**



Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2017; eigene Darstellung KEM GmbH

Mit Ausnahme der Stadt Vetschau haben die Städte in den letzten 1–2 Jahren wieder einen leichten Bevölkerungszugang zu verzeichnen. Aus diesem Grund ist davon auszugehen, dass der in der amtlichen Prognose erwartete Bevölkerungsrückgang auf nur noch ca. 35.000 Einwohner bis zum Jahr 2030 nicht in vollem Maße eintritt.

## 3.2 Verkehr und technische Infrastruktur

### Anbindung und Mobilität

Das REK-Gebiet ist über ein dichtes **Straßennetz** flächendeckend erschlossen. Durch die Region führen die Bundesautobahnen 13 (Berlin–Dresden) und 15 (Spreewald–Cottbus–Forst–Polen), die sich am Dreieck Spreewald im Lübbenauer Gemeindegebiet treffen. Über die vier Anschlussstellen Duben, Lübbenau/Spreewald, Kittlitz und Calau zur Bundesautobahn 13 sowie die beiden Anschlussstellen Boblitz und Vetschau zur Bundesautobahn 15 sind alle vier Städte hervorragend an das überregionale Netz angebunden. Darüber hinaus verlaufen die Bundesstraße 87, als Hauptachse in Ost-West-Richtung, die B 96 in Nord-Süd-Richtung sowie die Landesstraßen 49, 52, 54, 55, 526, 541 und 553 durch das Gebiet.

Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 ist einzig die nördlich an das REK-Gebiet angrenzende „Ortsumfahrung Duben“ als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs enthalten. Im Planfeststellungsverfahren befindet sich zudem der Ausbau der freien Strecke zwischen Luckau und Duben mit einer neuen Anordnung der Überholfahrstreifen und parallelen Wirtschaftswege bzw. mit gemeinsamen Geh-/Radwegen. Die Realisierung der beiden Maßnahmen würde eine Verbesserung der Anbindung an die BAB 13 ermöglichen.

Vom Landesbetrieb Straßenwesen werden für die Landesstraßen folgende geplante Maßnahmen genannt:

- L 52: Kreisverkehr Calau, Joachim-Gottschalk-Straße (Planung durch die Stadt Calau, Maßnahme des 100 Mio. €-Sanierungsprogramms, voraussichtlicher Baubeginn: 2017),
- L 49/L 54: Kreisverkehr Vetschau (Maßnahme des 100 Mio. €-Sanierungsprogramms, derzeit Vorbereitung der Genehmigungsplanung),
- L 49: Beseitigung des Bahnübergangs Lübbenau Südkopf (Vorhabenträger: Deutsche Bahn AG, Landesbetrieb Straßenwesen, Stadt Lübbenau, derzeit Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens).

Zu letztgenannter Maßnahme gibt es folgende anmerkende Ergänzung der Stadt Lübbenau: „Niveaufreies Verkehrskonzept, Beseitigung von vier Bahnübergängen und höhenfreier Ersatz“.

Zudem gibt es ein dichtes Netz an Kreis- und Gemeindestraßen im REK-Gebiet. Der Zustand dieser Straßen wird von Seiten der zuständigen Landkreisbehörden mehrheitlich als gut bis befriedigend angesehen. Eine ausführliche Zustandsbewertung der Kreisstraßen und Übersicht der geplanten Maßnahmen ist in Anhang 1 zu finden.

Die Region gehört zum Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. Eine direkte Anbindung an den Eisenbahnfernverkehr besteht vier Mal täglich in Lübbenau zur IC-/EC-Verbindung Cottbus–Lübbenau–Berlin–Warnemünde. Der nächstgelegene Anschluss zu ICE-Verbindungen befindet sich in Berlin. Das REK-Gebiet ist an diese Regionalexpress- (RE) und Regionalbahn-Linien (RB), die größtenteils stündlich verkehren, direkt angebunden:

- RE 2 (Cottbus–Vetschau–Raddusch–Lübbenau–Berlin Hbf.–Wittenberge),
- RE 5 (Elsterwerda–Luckau–Berlin Hbf.–Neustrelitz–Rostock/Stralsund),
- RE 10 (Cottbus–Calau–Falkenberg (Elster)–Leipzig),
- RB 24 (Senftenberg–Calau–Lübbenau–Berlin Ostkreuz–Eberwalde),

- RB 43 (Herzberg–Falkenberg (Elster)–Calau–Cottbus).

Eine weitere Anbindung an den Eisenbahnfernverkehr besteht am westlich von Luckau liegenden Bahnhof in Uckro. Dort fährt die Regional-Express-Linie RE 3 im Zweistundentakt nach Berlin und Stralsund bzw. in die andere Richtung über Doberlug-Kirchhain nach Elsterwerda. Von montags bis freitags im Berufsverkehr gibt es außerdem eine Zugverbindung von/nach Schwedt/Oder (über Berlin).

In den Nahverkehrsplänen der Landkreise Dahme-Spreewald und Oberspreewald-Lausitz 2015–2020 werden die Bahnhöfe und Busbahnhöfe in Calau, Lübbenau und Vetschau sowie der Busbahnhof Luckau als wichtige Verknüpfungs- und Umsteigepunkte des **ÖPNV** definiert.

Im REK-Gebiet verkehren insgesamt 22 Regionalbuslinien, die die vier Städte mit ihren Ortsteilen bedienen. Insgesamt elf Linien werden durch die Verkehrsgesellschaft Oberspreewald-Lausitz mbH OSL, zehn Buslinien durch die Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald (RVS) und eine Linie durch die VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH betrieben. Die Buslinien sind jedoch größtenteils auf den Schülerverkehr ausgerichtet, weshalb in den Abendstunden, am Wochenende und in den Ferien deutlich weniger Busse verkehren. Die Bus- und Bahnhaltstellen sind zum Teil noch nicht barrierefrei gestaltet.

Das touristische **Rad- und Wanderwegnetz** ist im REK-Gebiet im Vergleich mit anderen Regionen sehr großzügig angelegt. Folgende (über)regionale (Rad)Wanderwege und Themenwege verlaufen u. a. durch die Region bzw. grenzen unmittelbar an:

- Europäischer Fernwanderweg E10 (Strasen–Bad Muskau),
- Spree-Radwanderweg (Spreequelle–Berlin),
- Fürst-Pückler-Radweg (500 km lange Rundtour),
- Niederlausitzer Bergbautour (500 km lange Rundtour),
- Niederlausitzer Kreisel (420 km lange Rundtour),
- Gurkenradweg (260 km langer Rundweg),
- Kranichtour (200 km langer Rundweg),
- Tages-/städtische Touren und Themenwege (z. B. Hofladentour, Calauer Sagentour).

Die zum Teil asphaltierten Strecken werden nicht nur von Fußgängern und Radfahrern, sondern auch von anderen Nutzern (z. B. Skatern, zunehmend auch E-Bike-Nutzern) genutzt. Zu attraktiven Bedingungen gehören auch adäquate Abstell- und Sicherungsmöglichkeiten für die Fahrräder, die in den Städten größtenteils vorhanden sind. Zwischen den Ortsteilen verlaufen die Radwege jedoch in Abschnitten entlang von (teilweise stark befahrenen) Straßen. Darüber hinaus bestehen auch noch einige Lücken im Netz (u. a. Verbindung Calau–Lübbenau).

Durch die großflächigen Sperrbereiche kann ein Teil bereits vorhandener Rad- und Wanderwege nicht genutzt werden. Ein weiteres Problem stellt die unzureichende Beschilderung der Radwege dar.

Der touristische **Bootsverkehr** hat in der unmittelbar an das REK-Gebiet grenzenden Tourismusregion Spreewald eine hohe touristische Bedeutung (vor allem Nutzung von Kähnen und Paddel-

booten). Aufgrund ihrer räumlichen Nähe haben insbesondere der große Kahnfährrhafen am nord-östlichen Rand der Lübbenauer Altstadt sowie die Kahnfahrhäfen in Raddusch und Boblitz eine entsprechend hohe touristische Ausstrahlkraft auf das REK-Gebiet. Auf den Seen im REK-Gebiet ist aufgrund der bergbaubedingten Sperrungen derzeit keine Schiffs- bzw. Bootnutzung erlaubt. Jedoch bieten die Seen dafür ein hohes touristisches Potenzial, welches ggf. durch die Schaffung eines Gewässerverbundes bzw. einer direkten Verbindung an die Gewässer im Spreewald noch erheblich aufgewertet werden kann.

### Technische Infrastruktur

Die **Trinkwasserversorgung und Abwasserentsorgung** der Städte Calau, Lübbenau und Vetschau erfolgt flächendeckend über den Wasser- und Abwasserzweckverband Calau (WAC). Die Stadt Luckau wird durch den Trink- und Abwasserzweckverband Luckau (TAZV) versorgt. Die Anschlussgrade an das Trinkwasser liegen sowohl für das WAC- als auch TAZV-Gebiet bei jeweils 99,9 %. Die Abwasserentsorgung erfolgt in den verdichteten Bereichen zentral in mehreren Kläranlagen und in einzelnen Ortsteilen dezentral über abflusslose Sammelgruben. Die Anlagen und Leitungen zur Trinkwasserversorgung und Abwasserentsorgung entsprechen den technischen und gesetzlichen Anforderungen. Es erfolgt eine bedarfsorientierte Erneuerung der Ver- und Entsorgungsanlagen. Der TAZV plant in den kommenden Jahren die sukzessive Auswechslung von rohrbruchgefährdeten Trinkwasserleitungen.

Die **Stromversorgung** des REK-Gebietes erfolgt hochspannungsseitig vollständig durch die Mitteldeutsche Netzgesellschaft Strom mbH (Mitnetz Strom). Mit Mittel- und Niederspannung werden die Städte Vetschau und Calau ebenfalls durch Mitnetz Strom versorgt. Die verschiedenen Anlagen entsprechen den gegenwärtigen Ansprüchen sowie nach derzeitigem Kenntnisstand auch den zukünftigen Erfordernissen. Kurzfristig sind 2017/18 die Verkabelung und der Ersatz von Mittelspannungsfreileitungen in Teilbereichen geplant. Die Stadt- und Überlandwerke GmbH Luckau-Lübbenau (SÜLL) stellt für die Städte Luckau und Lübbenau, über Mittel- und Niederspannungsanlagen von den Umspannwerken Uckro und Lübbenau, Strom bereit. Die Netze und Anlagen sind ebenfalls bedarfsgerecht ausgebaut. 2017 sind Teilerneuerungen von Anlagen im OT Schlabendorf am See sowie in Kaupen/Lübbenau, OT Lehde geplant.

Die **Erdgasversorgung** der Städte Luckau und Lübbenau über Hoch-, Mittel- und Niederdruckversorgungsanlagen der Gasübernahmestationen Zöllmersdorf, Zützen und Alteno (Bioerdgaseinspeisung) erfolgt durch die SÜLL. Nicht versorgt werden die Teilbereiche Freesdorf, Tugam, Schlabendorf am See und Caule der Stadt Luckau sowie Bischdorf, Leipe und Lichtenau der Stadt Lübbenau. Das Netz ist aktuell bedarfsgerecht ausgebaut. Geplant sind 2017 die Erschließung von Schlabendorf am See und Lehde. Die Ortsnetze der Städte Vetschau und Calau, deren Eigentümer die SpreeGas GmbH ist, werden mit ihren Hochdruck- und Versorgungsleitungen, Druckregelanlagen und Netzanschlüssen durch die NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg betrieben.

An das **Fernwärmenetz** der SÜLL ist die Lübbenauer Neustadt angeschlossen, die über das Heizkraftwerk Lübbenau versorgt wird. Die Wärmeerzeugungsanlagen sind aktuell überdimensioniert und werden voraussichtlich ab 2020/21 erneuert und an den Bedarf angepasst. Die Fernwärmeversorgung der Stadt Vetschau wird durch die envia THERM GmbH realisiert.

Im REK-Gebiet sind **Telekommunikationsanlagen** der Telekom Deutschland GmbH vorhanden. Momentan sind keine konkreten Maßnahmen geplant. Zudem betreibt auch die envia TEL GmbH Telekommunikationsanlagen im REK-Gebiet.

Die Versorgung mit Breitbandinfrastruktur variiert im REK-Gebiet sehr stark. Während in den vier Kernstädten größtenteils eine Breitbandverfügbarkeit von mind.  $\geq 16$  Mbits/s bzw. teilweise auch  $\geq 50$  Mbits/s vorhanden ist, sind die Ortsteile zum Teil deutlich unterversorgt (Quelle: [www.zukunft-breitband.de](http://www.zukunft-breitband.de), Zugriff am 04.05.2017).

### 3.3 Stadt- und Freiraumsituation

Im REK-Gebiet befinden sich die 4 Städte Calau, Luckau, Lübbenau und Vetschau mit ihren Ortsteilen sowie den dörflichen Gemeindeteilen. Ebenso befinden sich 4 größere Sperrbereiche, die im Zuge der ehemaligen Tagebauegebiete entstanden, im Gebiet. Zwischen den Siedlungskörpern und den Tagebaufolgelandschaften ist die Landschaft größtenteils durch Landwirtschaft geprägt.

Die bereits beschriebenen strukturellen Unterschiede (Kap. 2.3) der einzelnen Siedlungs- und Landschaftskörper mit den damit verbundenen unterschiedlichen Erfordernissen/Defiziten haben für den jeweiligen Teilbereich unterschiedliche Entwicklungen erzeugt. Daher werden die Siedlungs- und Landschaftsbereiche jeweils einzeln in den folgenden Abschnitten betrachtet.

#### Stadt Calau



Luftbild Calau (Quelle: LMBV)

Die Stadt Calau besteht aus einer historisch geprägten Kernstadt mit weiteren 11 Ortsteilen. Der städtische Raum ist sehr kompakt gestaltet, wurde jedoch durch Kriegsschäden stark beeinträchtigt. Die historische mittelalterliche Stadtstruktur ist, trotz der problematischen Einbindung von Geschosswohnungsbauten aus Zeiten der DDR, dennoch ablesbar geblieben. Zum Teil sind die äußeren Stadtmauern (Vauban) und historischen Stadteingänge und Achsen noch erhalten. An den historischen Stadtzugängen befinden sich auch heute noch die Hauptknotenpunkte an die überörtlichen Erschließungsstrukturen. Im Inneren ist die Hauptachse der Cottbuser Straße mit dem Markt und dem Rathaus prägend für den Stadtkörper. Dieser wurde im Zuge der Sanierung der letzten Jahre, mit dem Ziel den öffentlichen Raum gleichberechtigt für alle Verkehrsteilnehmer nutzbar zu machen, umgestaltet. Dadurch ist eine hohe Aufenthaltsqualität im zentralen Bereich bereits vorhanden.

Die Burganlage als ältestes Zeugnis der Stadt Calau, die Stadtbefestigung Calau und die Mühlen-geschichte im Raum Calau mit den Mühlenstandorten entlang des Göritzer Fließes sowie die Ge-schichte der Ziegelindustrie im Raum Calau (Ziegelwerke Buchwäldchen, Cabel) sind die prä-gendsten Zeugnisse der Geschichte der Stadt. Zusätzlich sind mehrere Einzeldenkmäler im Verzeichnis der Denkmalliste des Landes Brandenburg verzeichnet, u. a. die Katholische Kirche, die Stadtkirche, die Mädchenschule (heute Heimatmuseum), das Rathaus sowie die Villa Post-straße 11 (auf eine vollständige Auflistung wurde verzichtet).

Als weitere wichtige Zeugnisse und Wahrzeichen der Ortsteile zählen u. a. auch das Schloss Zin-nitz mit Park in Zinnitz, das Herrenhaus in Groß Jehser, der Schlosspark mit Inselpavillon in Saß-leben sowie die Gutsanlage in Groß Mehßow.

Ein direkter Zugang zu den Wasserflächen der Tagebaufolgelandschaft der Stadt bzw. der Ortstei-le ist nicht vorhanden. Die räumliche Vernetzung in den Landschaftsraum ist am stärksten in der Calauer Schweiz über den Ortsteil Werchow mit dem Park und dem Adler- und Jagdfalkenhof aus-geprägt.

Wohnraumpotenziale sind ausschließlich im Ortsteil Werchow in der Parksiedlung Ottobrunn vor-handen. Die Wohnsiedlung umfasst 34 EFH Grundstücke, von diesen sind aktuell noch 8 frei ver-fügbare.

## Stadt Luckau

Die Stadt wurde im 12. und 13. Jahrhundert planmäßig angelegt und galt als Hauptstadt der Nie-derlausitz. Sie entwickelte sich zu einer wohlhabenden Kaufmannsstadt. Die Stadt ist geprägt vom vollständigen Ensemble des historischen Stadtkerns mit der mittelalterlichen Befestigungsanlage und großzügigen Park- und Gartenbereichen.

Den Stadtkern bestimmt die imposante St. Nikolaikirche sowie eine barocke Häuserzeile und wei-tere bedeutende Bauten verschiedener Epochen. Dazu gehören unter anderem die Georgenkapel-le mit Hausmannsturm am Marktplatz, das Rathaus, das Napoleonhäuschen an der Stadtmauer sowie das ehemalige Dominikanerkloster, die heutige Kulturkirche der Stadt Luckau.

Dieser historische Bereich ist durch seine Kompaktheit und durch seine innere Abgrenzung klar definiert und erlebbar, jedoch sind die Zugänge über die Calauer Chaussee sowie die Lindenstraße in der „Vorstadt“ unzureichend geordnet. Der nächste Haltepunkt der Eisenbahn befindet sich ca. 5 km entfernt vom Stadtzentrum in der Ortslage Uckro. Eine gestaltete Verbindung zum Stadtkern besteht jedoch nicht.



Luftbild Luckau (Quelle: LMBV)

Zur Stadt Luckau gehören weitere 20 Ortsteile, welche sich zum Großteil im REK-Gebiet befinden. Neben den dörflich geprägten Bereichen, wie Görldorf oder Cahnsdorf ist die Ortslage Fürstlich Drehna von besonderer Bedeutung. Der Markt mit Kirche und dem sanierten historischen Gasthaus „Zum Hirsch“, der Schlossvorplatz (Lindenplatz) mit dem ehemaligen Gutshofensemble und der Brauerei an dessen Südseite und dem Amtshaus an der Nordseite bilden den Auftakt für das dominante Wasserschloss und die angrenzende Parkanlage.

Dieses Ensemble mit seinem touristischen Potenzial ist jedoch von den Auswirkungen der Sperrbereiche der ehemaligen Tagebaue massiv beeinträchtigt. Die unmittelbare Lage zwischen den Sperrbereichen Drehnaer See/Stiebsdorfer See macht eine weitere Entwicklung bzw. bessere Erschließung kaum möglich. Ebenso sind Teile der Parkanlage bereits nicht zugänglich. Die traditionelle motorsportliche Nutzung am Siedlungskörper ist durch fehlende Ausweichstandorte in der unmittelbaren Umgebung ebenfalls schwer aufrechtzuerhalten.



Luftbild Fürstlich Drehna (Quelle: LMBV)

Zur Stadt Luckau gehört ebenfalls der Ortsteil Schlabendorf, der durch seine Lage zwischen den Tagebaufolgelandschaften, im zentralen Bereich des Untersuchungsgebietes liegt. Die Bedeutung der Lage spiegelt sich auch durch die bereits erfolgten Entwicklungsschritte im Ortskern wieder. Die dörfliche Struktur wird dominiert von einem länglichen Anger mit dem ehemaligen Gasthof an der einen Seite sowie der ehemaligen historischen Gutsanlage auf der anderen Seite.

In dieser befindet sich heute die Marina Schlabendorf, in der bereits ein Hafenbecken sowie ein Zugang zum Schlabendorfer See vorhanden sind. Durch die fehlenden Nutzungsmöglichkeiten der Wasserflächen ist diese Anlage nicht vollständig fertiggestellt bzw. fehlen weitere wichtige Funktionsgebäude. Die Erlebbarkeit des Schlabendorfer Sees aus der Ortslage heraus bzw. im unmittelbaren Freiraum ist ebenfalls nicht vorhanden. Weitere touristische Nutzungen/Einrichtungen sind unmittelbar an der Ortslage nicht vorhanden.

Eine freiräumliche und attraktive Vernetzung zum angrenzenden Ausflugsziel, dem Naturerlebniszentrum Wanninchen (Heinz- Sielmann Stiftung) zur Ortslage Schlabendorf, ist ebenfalls nicht vorhanden.



Luftbild Schlabendorf (Quelle: LMBV)

## Stadt Lübbenau

Die Stadt Lübbenau als Mittelzentrum und Touristenmagnet für den Spreewald ist städtebaulich durch die historische Altstadt – mit dem Ensemble des Marktplatzes, den Gebäuden der Ehm-Welk-Straße (vom Schlossbezirk bis einschließlich Topfmarkt), dem direkten Zugang zum Spreewald sowie der Stadtachse zum Bahnhof – geprägt. Prägend für das gesamte Ortsbild sind die historische Schleusen- und Wehranlagen im Spreewald, das Spreewalddorf Lehde sowie die eisenbahngeschichtliche Entwicklung Lübbenaus mit dem Bahnhof Lübbenau und den Eisenbahnanlagen (Lokomotivschuppen, Drehscheibe, Wasserturm etc.). Lübbenau besitzt eine Vielzahl an Denkmälern, die wichtigsten sind vor allem im Schlossbezirk mit Schloss, Kanzlei, Marstall, Orangerie etc. angesiedelt. Weitere wesentliche Denkmäler sind die katholische Kirche St. Maria Verkündigung, das ehem. Gerichtsgebäude (Spreewaldmuseum), das Postamt sowie zahlreiche Wohn- und Geschäftshäuser.

Die Stadt Lübbenau lässt sich in 6 Strukturbereiche einteilen: in den altstädtischen Bereich nördlich der Bahnlinie, in die Neustadt mit den Geschossbebauungen, in die noch dörflich geprägten Ortsteile Zerkwitz, Krimnitz und Lehde sowie in die gewerblich strukturierten Bereiche südlich der Neustadt, die mit dem ehemaligen Kraftwerksgelände in die OT Groß Klessow und Boblitz hineinreichen.

Die Stadt Lübbenau ist städtebaulich durch die Eisenbahntrasse in zwei Teilbereiche gegliedert. Diese „Doppelstadt“ mit der Zäsur der Bahnlinie markiert auch gleichzeitig den touristischen Bereich des Spreewaldes. Die südlich gelegene Neustadt mit ihren überwiegenden Geschosswohnungsbauten dient zum Großteil als Wohnungsstandort.



Luftbild Lübbenau (Quelle: LMBV)

Die Überwindung der innerstädtischen Barriere zwischen Altstadt und Neustadt ist das städtebauliche Ziel der Stadt Lübbenau und ist vor allem auch für eine Entwicklung zu den Tagebaufolgelandschaften zwingend notwendig. Ein zusätzliches Entwicklungshemmnis stellt der untergeordnete wenig gestaltete Bereich zwischen der Neustadt, den Gewerbeflächen im Süden und den Freiflächen bis zur A13/A15 für die angrenzende Tagebaufolgelandschaft dar. Eine geordnete Struktur und gestaltete Verkehrsinfrastruktur, die über die Autobahn die Ortsbereiche Groß Lübbenau und Bischdorf touristisch anbindet, ist qualitativ ebenfalls nicht vorhanden.

Neben der Kernstadt spielen für die Anbindung an die Tagebaufolgelandschaft die Ortsteile Bischdorf und Groß Lübbenau eine besondere Rolle, da diese beiden Bereiche mit der Lage am Bischdorfer See das Bindeglied zwischen Spreewald und Tagebaufolgelandschaft darstellen. Diese beiden Ortslagen sind als gewachsene Siedlungen mit teilweise historischem Dorfkern für eine Entwicklung der Seenlandschaft grundlegend geeignet.

Als zusätzliche Entwicklungsbereiche für Wohnen weist die Stadt Lübbenau eine Wohnsiedlung in der Gartenstraße in der Ortslage Bischdorf mit 17 EFH Standorten aus.

## Stadt Vetschau

Die Kleinstadt Vetschau gliedert sich in die Kernstadt mit 3 Stadtteilen. Der historisch erhaltene Ortskern ist typisch mittelalterlich oval geformt und wird in seinem Kern durch die historische Bebauung geprägt. Fachwerkhäuser sowie die Wendisch-Deutsche Doppelkirche, das Schloss und die Parkanlagen stellen die wichtigsten Denkmäler im Stadtkern dar. Darüber hinaus stellen die historische Schleusen- und Wehranlagen im Spreewald (z. B. Radduscher Buschmühle) sowie die zentralen Orte der Archäologie in der Lausitz (Slawenburg Raddusch) weitere Denkmäler dar.

Die Hauptentwicklungsachsen aus der Stadt sind am stärksten in Richtung Spreewald ausgebaut und vorhanden. Der unmittelbare Übergang zur Tagebaufolgelandschaft wird durch die A15 stark eingeschränkt. Gestaltete Zwischenbereiche, attraktive Stadteingänge sowie die Überleitung in die südlich gelegene Landschaft sind qualitativ kaum vorhanden.



Luftbild Vetschau (Quelle: LMBV)

Die Altstadt von Vetschau hat durch die hohe Eigenständigkeit der komplexen Wohngebiete aus Zeiten des Kraftwerks-/Tagebaus jedoch Probleme als funktionales Zentrum wahrgenommen zu werden. Im Zuge des Stadtumbaus wird daher versucht eine Reduzierung des Wohnungsbestandes in den Wohnkomplexen dieser Stadtteile vorzunehmen, damit eine Stärkung der Altstadt erzeugt werden kann.

Zur Stadt Vetschau gehören weitere 10 Ortsteile, welche sich teilweise im Untersuchungsgebiet befinden. Neben den dörflich geprägten Bereichen, wie Koßwig oder Göritz, sind der Ortsteil Rad-

durch sowie die dazugehörige Slawenburg von besonderer Bedeutung. Raddusch ist entstanden als ein reiches Bauerndorf in der die Tradition der „Wenden“ sowie die Kahnfahrt als prägende Elemente des Ortes auch heute noch erlebbar ist.

Die Slawenburg in Raddusch liegt südlich der Bundesautobahn 15 und ist räumlich von allen Siedlungskörpern klar getrennt. Diese autarke Lage erschwert nicht nur die Verbindung zum Spreewald, sondern erzeugt auch nicht die notwendigen Qualitäten für die Tagebaufolgelandschaft am Bischdorfer und Kahnsdorfer See.

Die beschriebenen fehlenden Schnittstellen in der Grundstruktur sowie die nicht vorhandenen gestalteten Landschaftsräume stellen das Hauptproblem bei der Überleitung von Besucherfrequenzen zwischen Spreewald und der Tagebaufolgelandschaft dar.



Luftbild Slawenburg Raddusch (Quelle: LMBV)

Als zusätzliche Entwicklungsbereiche für Wohnen weist die Stadt Vetschau in der Ortslage Koßwig, Göritz und Raddusch weitere Flächen mit einer Gesamtgröße von 88 ha aus.

### 3.4 Wirtschaft und Gewerbe

Die gesamte Region war jahrzehntelang stark durch den Braunkohlenbergbau und die Energieerzeugung geprägt. Bedingt durch das Wegbrechen dieser Industrie nach 1990 sank die Anzahl der Arbeitsplätze im produzierenden Gewerbe stark. Es fand ein wirtschaftlicher Strukturwandel statt. Nach 1990 gab es mehrere Neuansiedlungen und Neugründungen, v. a. klein- und mittelständiger Unternehmen, wodurch das Handels-, Verkehrs- und Gastgewerbe und die sonstigen Dienstleistungen an Bedeutung für den regionalen Arbeitsmarkt gewannen. Dennoch spielt das produzierende und verarbeitende Gewerbe weiterhin eine wichtige Rolle.

Neben der Maschinenbau- und Metallverarbeitungsbranche prägen heute auch die Bauwirtschaft und Nahrungsmittelindustrie die Wirtschaftsstruktur der Region. Zudem haben sich mehrere Betriebe für die Erzeugung erneuerbarer Energien angesiedelt. Traditionell spielen im angrenzenden Spreewald auch die Landwirtschaft, insbesondere die Gemüseerzeugung (v. a. Spreewälder Gurken), sowie die dazu gehörigen Verarbeitungsbetriebe eine wichtige Rolle. Insbesondere in der Stadt Lübbenau als „Staatlich anerkannter Erholungsort“ hat auch der Tourismus eine wichtige Bedeutung als Wirtschaftszweig. Auch in den Städten Calau, Luckau und Vetschau gewinnt der Tourismus zunehmend an Bedeutung.

Insgesamt weist die Region durch ihre gute logistische Lage mit Anbindung an BAB 13 und BAB 15, den relativ kostengünstigen Gewerbeflächen, vergleichsweise geringen Steuern und Gebühren (z. B. für Wasserversorgung) sowie ihrer Tradition als Verwaltungsstandort mehrere positive Standortfaktoren auf. Als Einzelhandelsstandort hat vor allem Lübbenau, aber auch die drei anderen Städte eine zumindest regionale bzw. nähräumliche Bedeutung.

Folgende Gewerbe- und Industriegebiete sind im REK-Gebiet vorhanden:

Gewerbe-/Industriegebiet	Größe in ha	Ausgelastete Fläche in ha	Auslastung in %	Hauptbranchen
<b>Stadt Calau</b>				
GG Calau Nord, 1./2.BA	25	12,2	48,8	überwiegend produzierendes/verarbeitendes Gewerbe, Logistik
GG Calau Ost	8,2	7,9	96,3	
GG Calau Süd	36	32	88,9	
<b>Stadt Luckau</b>				
GG Luckau – Ost	42,5	35	82	überwiegend produzierendes/verarbeitendes Gewerbe, Baugewerbe,
GE Duben	30,5	24,4	80	
GI Alteno	116	87	75	
<b>Stadt Lübbenau</b>				
GI „Am Spreewalddreieck“ Groß Klessow	120	88	73	überwiegend produzierendes/verarbeitendes Gewerbe, Logistik
Gewerbepark Lübbenau	10	4,8	48	überwiegend Handel/Dienstleistung
GG Boblitz	10,7	10,7	100	überwiegend produzierendes/verarbeitendes Gewerbe, Lebensmittel
Lausitz-Industriepark Kittlitz	20,1	3,8	18,9	

Gewerbe-/Industriegebiet	Größe in ha	Ausgelastete Fläche in ha	Auslastung in %	Hauptbranchen
GG „Seese-Ost“ Bischdorf	8,6	3,3	38,4	
<b>Stadt Vetschau</b>				
GG Raddusch	20	13	65	überwiegend Nahrungsmittelindustrie
GG Göritz	12	2,6	22	überwiegend Logistik, Baugewerbe
GG ITS	93	76	82	überwiegend Baugewerbe, Metallverarbeitung/-bearbeitung
<b>Summe</b>	<b>552,6</b>	<b>400,7</b>	<b>72,5%</b>	-

Quelle: Städte Calau, Luckau, Lübbenau und Vetschau

Mit Ausnahme des Gewerbegebietes „Seese-Ost“ nahe des Bischdorfer Sees haben die vorhandenen Flächen aufgrund ihrer mehrheitlichen Lage an den Siedlungsrändern bzw. in der Nähe von Verkehrsachsen keine bzw. kaum Auswirkungen auf die touristisch relevanten Gebiete.

Im REK-Gebiet gibt es momentan insgesamt 15.871 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte (SvB) am Wohnort und 15.244 SvB am Arbeitsort. Seit 2013 ist die Anzahl der SvB am Wohnort und am Arbeitsort vergleichsweise stabil. Die Arbeitsplatzzentralität liegt mit 364 Arbeitsplätzen je 1.000 Einwohner im REK-Gebiet über den Durchschnitten der Landkreise Dahme-Spreewald (354) und Oberspreewald-Lausitz (344) sowie des Landes Brandenburg (329 Arbeitsplätze je 1.000 Einwohner). Dennoch gibt es mit Ausnahme der Stadt Lübbenau, die einen deutlich positiven Pendlersaldo verzeichnet, mehr Aus- als Einpendler. Die Arbeitslosenquote liegt über dem Bundes- und Landesdurchschnitt. Insgesamt waren 2016 im REK-Gebiet 1.847 Personen arbeitslos. Aufgrund der vielen Abwanderungen, vor allem junger Erwachsener, sind dennoch bereits heute Defizite bei der Vermittlung von Auszubildenden und Fachkräften erkennbar, die sich bedingt durch den fortschreitenden demografischen Wandel weiter verstärken werden.

	SvB am Wohnort	SvB am Arbeitsort	Einpendler	Auspendler	Pendlersaldo	Einwohner
Calau	3.102	2.427	1.493	2.172	-679	7.833
Lübbenau	5.988	6.563	4.069	3.499	+570	16.237
Luckau	3.672	3.667	2.313	2.319	-6	9.533
Vetschau	3.109	2.587	1.757	2.279	-522	8.307
<b>REK-Gebiet</b>	<b>15.871</b>	<b>15.244</b>	<b>9.632</b>	<b>10.269</b>	<b>-637</b>	<b>41.910</b>
LK Dahme-Spreewald	65.810	58.312	27.863	35.368	-7.505	164.528
LK Oberspreewald-Lausitz	41.538	38.640	13.220	16.137	-2.917	112.450
Brandenburg	953.166	816.778	140.954	278.187	-137.233	2.484.826

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, 2017

### 3.5 Soziale Infrastruktur

In der Region gibt es, verteilt über die vier Städte und ihre Ortsteile, insgesamt 28 Einrichtungen zur Kinderbetreuung (Krippe, Kita, Hort) in öffentlicher und freier Trägerschaft.

In der Region sind alle Schularten vertreten. Es gibt insgesamt 13 Schulen in Calau, Luckau, Lübbenau und Vetschau:

- Grundschule „Rosa-Luxemburg“ (Luckau),
- Traugott-Hirschberger-Grundschule (Lübbenau),
- Werner-Seelenbinder-Grundschule (Lübbenau),
- Jenaplanhaus – Grundschule mit besonderer Prägung (Lübbenau),
- Lindengrundschule Missen (Vetschau),
- Oberschule an der Schanze (Luckau),
- Grund- und Oberschule Carl-Anwandter-Haus/Robert-Schlesier-Haus (Calau),
- Schulzentrum „Dr. Albert Schweitzer“ mit Grund- und Oberschulteil (Vetschau),
- Oberschule „Ehm Welk“ (Lübbenau),
- Bohnstedt-Gymnasium (Luckau),
- Paul-Fahlisch-Gymnasium (Lübbenau),
- Schule mit sonderpädagogischem Förderbedarf "Lernen" (Lübbenau),
- Schule mit sonderpädagogischem Förderbedarf "Geistige Entwicklung" (Lübbenau).

Weitere Bildungseinrichtungen sind die AWO Berufliche Schule für Sozialwesen und die AWO Spreewaldwerkstätten in Lübbenau. Die Kreisvolkshochschule hat eine Außenstelle in Lübbenau. Die Musikschule Oberspreewald-Lausitz unterhält Zweigstellen in Calau, Lübbenau und Vetschau. Seit 2008 bilden die Stadtbibliotheken Lübbenau und Vetschau eine gemeinsame organisatorische Einheit in Trägerschaft der Stadt Vetschau. In Luckau und Calau gibt es eigenständige Bibliotheken.

Mit dem evangelischen Krankenhaus in Luckau gibt es im REK-Gebiet ein Krankenhaus für die medizinische Grundversorgung. Mit dem Asklepios Fachklinikum Lübben und der Spreewaldklinik Lübben der Klinikum Dahme-Spreewald GmbH gibt es im an das REK-Gebiet angrenzenden Lübben zwei weitere Krankenhäuser. In den vier Städten des REK-Gebietes gibt es zudem für die ambulante allgemein- und fachärztliche Versorgung jeweils medizinische Zentren, Ärztehäuser bzw. vergleichbare Einrichtungen.

Mit dem AWO Seniorenzentrum Calau, der Seniorenresidenz Calau, dem Evangelischen Seniorenzentrum „An der Berste“ (Luckau), dem Alten- und Pflegeheim Spreemöwe (Lübbenau), dem Pflegeheim „Haus zum Spreewald“ (Lübbenau) und dem Altenpflegeheim „Am Birkenwäldchen“ (Vetschau) gibt es insgesamt sechs Einrichtung für die Betreuung von alten und behinderten Menschen in der Region.

Darüber hinaus gibt es in der Region mehrere Jugend-, Freizeit- und Seniorentreffs. Es gibt vielfältige Angebote von verschiedenen sozialen Träger (z. B. AWO Regionalverband Brandenburg Süd e. V., DRK Kreisverband Calau, Johanniter-Unfall-Hilfe e. V., Malteser Hilfsdienst e. V., Diakonie-Sozialstation Luckau e. V., Kirchgemeinden usw.).

### 3.6 Natur und Umwelt

Das REK-Gebiet wird den naturräumlichen Regionen „Niederlausitz“ und „Spreewald“ zugeordnet und liegt laut der **naturräumlichen Gliederung** Brandenburgs nach Scholz im „Lausitzer Becken und Heidefeld“ sowie im „Spreewald“.

Die Landschaft war vor dem Braunkohle-Tagebau durch eine Vielzahl von Flüssen und Gräben, wie z. B. Schrage, Dobra, Kleptna oder das Göritzer Mühlenfließ geprägt. Durch den Tagebaubetrieb veränderte sich das **Landschaftsbild** der Region grundlegend. So wurde nicht nur der Grundwasserhaushalt beeinträchtigt, sondern auch das kleinteilige Fließgewässernetz. Der typische Charakter der Landschaft, der vom Wechselspiel zwischen Wald und Offenflächen geprägt war, ging über die Jahre und Jahrzehnte verloren. Seit der Einstellung der bergbaulichen Aktivitäten steht heute die Sanierung und Rekultivierung der Flächen im Vordergrund. Ziel ist die Gestaltung einer vielfältigen multifunktionalen Landschaft.

Das REK-Gebiet befindet sich im Bereich des kontinentalen **Klimas**. Die Jahresdurchschnittstemperatur liegt bei 9 °C. Der kälteste Monat ist mit durchschnittlich -1 °C der Januar. Wärmster Monat ist der Juli mit einer Durchschnittstemperatur von 18 °C.

Mit durchschnittlichen Jahresniederschlagssummen von 450–550 mm ist die Region sehr trocken und niederschlagsarm. Der durchschnittliche Jahresniederschlag liegt bei ca. 550 mm. Während Winter und Frühjahr vergleichsweise trocken sind, fällt der Niederschlag vor allem in den Sommermonaten. Dennoch können in der warmen Jahreszeit ausgeprägte Trockenphasen auftreten, bei denen die Waldbrandgefahr stark ansteigt. Die Sonne scheint im Jahr durchschnittlich etwa 1.600 Stunden.

Für die Region besteht so gut wie keine Überschwemmungsgefahr. Fallen extreme Niederschläge in der Region, wie beispielweise 2010, und der Boden ist stark durchfeuchtet, bestehen in gekippten Bereichen innerhalb der Sperrgebiete aufgrund der vorherrschenden sandigen Substrate und der bergbaulich stark gestörten Bodenverhältnisse vielmehr hohe geotechnische Risiken, wie bspw. Grundbruchgefahr und Setzungsfließgefahr.

Die landschaftsprägenden Seen entstanden und entstehen ausnahmslos aus Restlöchern ehemaliger Braunkohletagebaue. Diese werden mittels Zustrom von Grund- und Oberflächenwasser und in Seen umgewandelt. Alle Seen haben bereits ihren Endwasserstand erreicht. Einige Restseen können derzeit bereits über Vorflutgräben Wasser ableiten, bei anderen fehlen diese Anbindungen noch. Um den vorgegeben Wasserstand einzuhalten muss in diese Seen derzeit noch Wasser über Pumpstationen gehoben werden.

Der Grundwasserspiegel wurde jahrzehntelang für die bergbauliche Nutzung der Landschaft bis zu 150 m tief abgesenkt. Dadurch kam es zum Trockenfallen von Bächen und Feuchtgebieten. Durch die Einstellung der bergbaulichen Nutzung gab es in den letzten Jahren einen deutlichen Grundwasserwiederanstieg. Das ansteigende Grundwasser strömt u. a. durch Kippenbereiche. Kommt das Wasser mit den darin enthaltenen Pyrit und Markasit-Verwitterungsgesteinen in Berührung, führt das zu einer Ausspülung und die im Wasser gelösten Stoffe verursachen damit erhebliche **Versauerungen des Grundwassers** und nachfolgend des **Oberflächenwassers**.

Die **potenziell natürliche Vegetation** setzt sich vorrangig aus Birken-Stieleichenwäldern, mittleren und armen Eichenmischwäldern, Nadelwäldern und erlenreichen Wäldern zusammen.

Die **Böden** im REK-Gebiet waren ursprünglich durch Talsandflächen mit eingelagerten Moorböden charakterisiert. Große Flächen wurden und werden wieder landwirtschaftlich genutzt. Der **geologische Untergrund** der Region wird überwiegend durch Stauchendmoränen und altdiluviale Platten gebildet und war bzw. ist durchsetzt von Braunkohleflözen, die dort, wo sie oberflächennah anstanden, im Tagebau abgebaut wurden.

Die Abfrage der Landkreise Dahme-Spreewald und Oberspreewald-Lausitz zur **Altlastensituation** zeigt, dass in der Untersuchungsregion als Altlastenverdachtsflächen insbesondere landwirtschaftliche und industrielle Altstandorte (z. B. ehem. Stallanlagen, Tankstellen, Energieversorgungswerke) sowie Müll- und sonstige Deponien ausgewiesen sind. Die Lage ist im Einzelfall zu prüfen. Eine Auflistung vorhandener Altlastenverdachtsflächen ist im Anhang 2 aufgeführt.

Der Untersuchungsraum ist geprägt durch eine vielfältige nationale und europäische **Schutzgebietskulisse**.

Im westlichen Teil der Untersuchungsregion ist die Landschaft geprägt von naturschutzfachlich wertvollen Flächen wie den Innenkippen in den Bereichen der Tornower Niederung, dem Lorenzgraben und der Kleptniederung sowie diverser Vernässungsflächen. Weitere naturschutzrelevante Flächen sind kippenseitige Randflächen, Renaturierungsflächen und der Kahnsdorfer See. Der nordöstliche Teil der Region umfasst bereits eine Teilfläche des Spreewalds. Dieser ist mehrfach geschützt und ist ebenfalls naturschutzfachlich als wertgebend zu bezeichnen.

Lediglich ein von Nordwesten nach Südosten verlaufender ca. 4–5 km breiter Streifen, parallel verlaufend zur A 13 bis Spreewalddreieck und danach parallel verlaufend zur A 15, liegt außerhalb geschützter Flächen. Er umfasst neben den kleineren Gewässern Hindenberger See, Redlitzer See, Kittlitzer See und Kahnsdorfer See auch den Bischdorfer See und die Städte Lübbenau und Vetschau.

Als nationale **Großschutzgebiete** sind der Naturpark „Niederlausitzer Landrücken“ – das Gebiet zwischen Luckau und Calau, umschließt Schlabendorfer, Stebsdorfer und Drehnaer See – und das Biosphärenreservat Spreewald – umfasst den Spreewaldbereich, Grenze verläuft durch Lübbenau entlang der Autobahn A15 nach Vetschau – zu nennen.

Als **Naturschutzgebiete** sind im REK-Gebiet 16 Flächen festgesetzt:

- Schuge- und Mühlenfließquellgebiet (350 ha) – westlich Luckau
- Borcheltsbusch und Brandkieten (154 ha) – südlich Luckau
- Görlsdorfer Wald (192 ha) – nordwestlich am Schlabendorfer See
- Wanninchen (692 ha) – umfasst Teilgebiete des Schlabendorfer Sees
- Drehnaer Weinberg und Stiebsdorfer See (159 ha) – umfasst Stiebsdorfer See vollständig
- Bergen-Weissacker Moor (117 ha) – südwestlich des Schlabendorfer Sees
- Tannenbusch und Teichlandschaft Groß Mehßow (203 ha) – südlich Drehnaer See
- Calauer Schweiz (1.407 ha) – südlich Calau
- Seeser Bergbaufolgelandschaft (892 ha) – südlicher Bereich Schönfelder See
- Tornower Niederung (851 ha) – umfasst Lichtenauer See vollständig
- Ostufer Stoßdorfer See (125 ha)
- Stöbritzer See (42 ha)
- Wudritzniederung Willmersdorf-Stöbritz (43 ha)

- Alteno-Radden (33 ha)
- Innerer Oberspreewald (5.643 ha) – gesamter Bereich östlich Lübbenau
- Reptener Teiche (64 ha) – südlich Vetschau

Folgende 5 **Landschaftsschutzgebiete** mit einer Gesamtflächengröße von ca. 716 km<sup>2</sup> sind im REK-Gebiet ausgewiesen:

- Bergbaufolgelandschaft Schlabendorf-Seese (4.741 ha),
- Biosphärenreservat Spreewald (47.351 ha),
- Calau/Altdöbern/Reddern (4.783 ha) – südlich Calau,
- Lausitzer Grenzwall zwischen Gehren, Crinitz und Buschwiesen (14.429 ha) - Luckau westlicher Bereich des UG westlicher Bereich des Schlabendorfer und Drehnaer Sees,
- Reptener Mühlenfließ (284 ha)

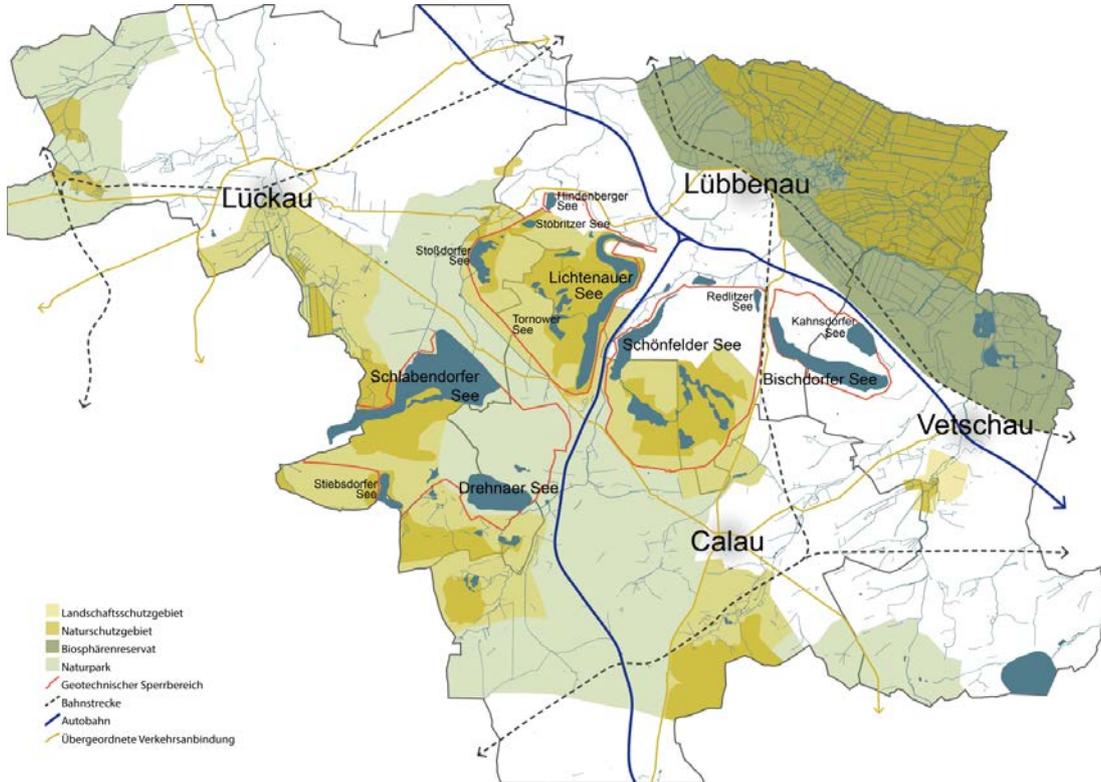
Folgende 22 **FFH-Gebiete** befinden sich im REK-Gebiet:

- Alteno-Radden (DE 4148-304, FFH-Nr. 416, 33 ha)
- Alteno-Radden Ergänzung (DE 4149-303, FFH-Nr. 613, 4 ha)
- Ellerborn, Riebocka und Ragower Niederungswiesen (DE 4049-304, FFH-Nr. 321, 665 ha)
- Innerer Oberspreewald (DE 4150-301, FFH-Nr. 64, 5.758 ha)
- Luckauer Salzstellen (DE 4047-304, FFH-Nr. 590, 31 ha)
- Schlabendorfer Bergbaufolgelandschaft – Lichtenauer See (DE 4149-302, FFH-Nr. 280, 467 ha)
- Schuge- und Mühlenfließquellgebiet (DE 4147-301, FFH-Nr. 275, 27 ha)
- Stoßdorfer See (DE 4148-302, FFH-Nr. 304, 166 ha)
- Tornower Niederung (DE 4149-301, FFH-Nr. 272, 707 ha)
- Seeser Bergbaufolgelandschaft (DE 4249-302, FFH-Nr. 170, 892 ha)
- Bergen-Weißacker Moor (DE 4248-301, FFH-Nr. 77, 115 ha)
- Borcheltsbusch und Brandkieten Teil I und II (DE 4148-301, FFH-Nr. 76, 117 ha)
- Borcheltsbusch und Brandkieten, Erweiterung (DE 4148-303, FFH-Nr. 305, 9 ha)
- Drehnaer Weinberg und Stiebsdorfer See (DE 4248-307, FFH-Nr. 307, 154 ha)
- Görlsdorfer Wald (DE 4248-302, FFH-Nr. 277, 195 ha)
- Luckauer Salzstellen (DE 4047-304, FFH-Nr. 590, 5 ha)
- Wanninchen (DE 4248-303, FFH-Nr. 278, 692 ha)
- Calauer Schweiz (DE 4249-303, FFH-Nr. 98, 1.407 ha)
- Göritzer und Vetschauer Mühlenfließe (DE 4250-301, FFH-Nr. 381, 94 ha)
- Sandteichgebiet (DE 4248-305, FFH-Nr. 283, 212 ha)
- Sandteichgebiet Ergänzung (DE 4248-309, FFH-Nr. 711, 64 ha)
- Tannenbusch und Teichlandschaft Groß Mehßow (DE 4248-304, FFH-Nr. 279, 204 ha)

Außerdem gibt es folgende 3 **Vogelschutzgebiete (SPA)**, welche ebenfalls im Untersuchungsraum liegen:

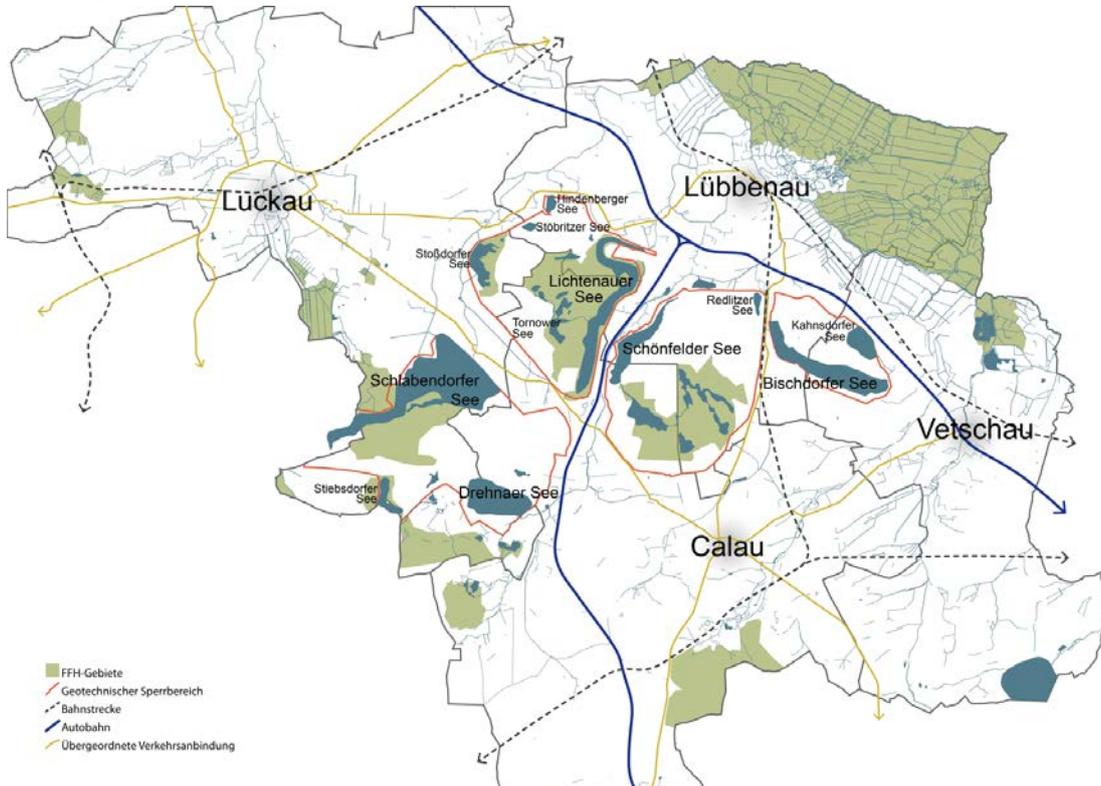
- Luckauer Becken (DE 4148-421, SPA-Nr. 7027, 12.176 ha)
- Niederlausitzer Heide (DE 4447-421, SPA-Nr. 7030, 3.639 ha)
- Spreewald und Lieberoser Endmoräne (DE 4151-421, SPA-Nr. 7028, 61.726 ha)

### Großschutzgebiete und Schutzgebiete nach Naturschutzrecht



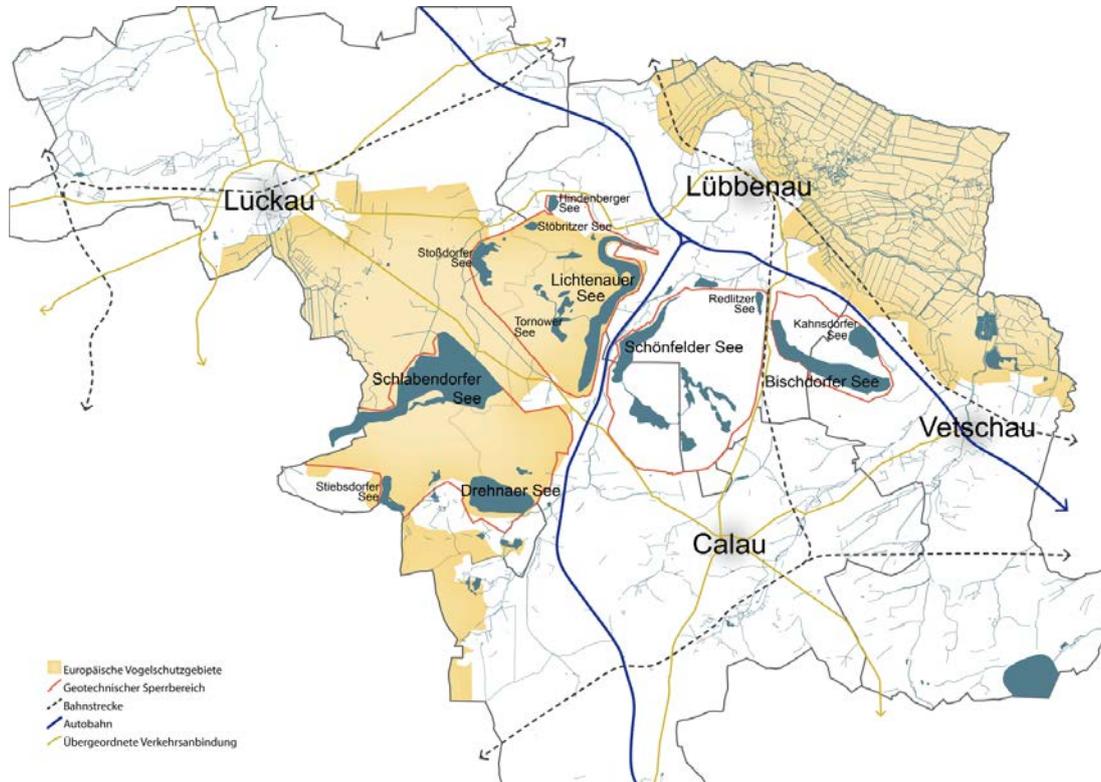
Quelle: MLUL Brandenburg; eigene Darstellung KEM GmbH

### Schutzgebiete nach europäischem Recht (FFH-Gebiete)



Quelle: MLUL Brandenburg; eigene Darstellung KEM GmbH

### Europäische Schutzgebiete (SPA-Gebiete)



Quelle: MLUL Brandenburg; eigene Darstellung KEM GmbH

## **4. Analyse der Bestandssituation und Rahmenbedingungen im Bereich Tourismus, Freizeit, Kultur, Sport und Erholung**

### **4.1 Vorhandene Infrastruktur, Einrichtungen und Angebote**

An vielen Orten der ehemaligen Tagebauflächen ist ein Wandel bereits vollzogen. Durch die Sanierung sind völlig neue Landschaften geprägt worden, die zum Teil an den vorbergbaulichen Zustand erinnern und zum anderen ein eigenes und neuartiges Gesicht zeigen. Folgende Bereiche/Einrichtungen sind im Rahmen der Bergbausanierung neu entstanden bzw. wurden dadurch in Maß oder Funktion erheblich verändert.

#### **Fürstlich Drehna mit Park**

Der Park hat seinen Ursprung im Jahr 1813 und wurde als Lustpark angelegt. Durch den Tagebau sind 22 ha einschließlich eines 14 ha großen Teiches abgebaggert worden.

Anfang bis Mitte der 1990iger Jahre ist er wieder um ein 12 ha rekultiviertes Bergbaugelände erweitert worden.

Durch Helmut Rippel (Garten- und Landschaftsarchitekt), der Brandenburgischen Schlösser GmbH, dem Kultur- und Heimatverein sowie der LMBV ist der Park inkl. Teich neugestaltet worden, womit das Gesamtensemble in historischer Form wiederbelebt wurde.

Der historische Ortskern mit Schlossplatz, Straßen, Bockwindmühle und einer Moto-Cross-Rennstrecke wurde im Rahmen von §4-Maßnahmen durch die LMBV zur Jahrtausendwende saniert bzw. realisiert.

#### **Naturschutzstation Wanninchen**

Ein Haus der Ortschaft Wanninchen ist durch den Tagebau nicht in Anspruch genommen worden. Zu DDR Zeiten war es ein Stützpunkt zur Produktion von Holzkohle (Konsumgüter).

Im Besitz des Landkreises wurde es 1999/2000 durch Mittel des Landes Brandenburg saniert und war der erste Sitz der Naturparkverwaltung des Niederlausitzer Landrückens. Mit dem Verkauf von 3.020 ha an die Heinz-Sielmann-Stiftung war auch die Übernahme des Sitzes der Naturparkverwaltung verbunden und es entstand das Naturparkzentrum Wanninchen, in bzw. von der Exkursionen, Ausstellungen und Umweltbildungsthemen angeboten werden.

#### **Marina Schlabendorf mit Uferpromenade**

Hier wurde eine Grubenwasserreinigungsanlage betrieben, die Anfang 2000 ihre Bedeutung verlor. Mit dem Rückbau und dem Umbau zu einem Hafenbecken wurden 2008 die Voraussetzungen für eine wassertouristische Nutzung geschaffen. Fahrradwege sind entstanden, der Gutspark wird noch saniert, eine Sichtachse zur alten Gaststätte könnte mit einem Wasserlauf zur Wudritz über den Dorfteich entstehen.

#### **Slawenburg Raddusch**

Durch die Tagebaue wurden wichtige Bodendenkmale aus ur- und frühgeschichtlicher Zeit überbaggert, die zum Teil durch archäologische Grabungen gerettet wurden. Vor 1000 Jahren gab es ca. 40 Slawenburgen in diesem Gebiet. Im Rahmen der Bergbausanierung (§4-Finanzierung durch das Land Brandenburg) wurde einer von vielen Besiedlungsstandorten der Frühzeit rekultiviert – die Slawenburg Raddusch. Die in Trägerschaft der Stadt Vetschau befindliche Slawenburg hat sich mit jährlich ca. 50.000 Besuchern als Anziehungsmagnet in der Brandenburger Museumsland-

schaft etabliert. Aktuell erfolgt für eine langfristig erfolgreiche Entwicklung des Museums die Erarbeitung eines neuen Ausstellungs- und Betreibungskonzeptes.

### **Hindenberger See**

Der Hindenberger See ist aus dem ehemaligen Restloch A an der Westmarkscheide des Tagebaus Schlabendorf-Nord entstanden. Die Sanierungsarbeiten wurden hier bereits 1992/1993 durchgeführt. Anschließend wurde es zum Verkauf ausgeschrieben und durch die Stadt Lübbenau erworben. Ende der 1990iger Jahre begann die touristische Entwicklung. Durch private Investoren entstanden ein Campingplatz, eine Gaststätte mit Bowlingbahn, ein Bootsanleger und mehrere Strandbereiche. Durch entsprechende Bepflanzungen und Begrünung wurde aus ökologischer und touristischer Sicht der Erholungseffekt aufgewertet.

Außerdem wurden bereits zahlreiche **Wander- und Radwege** sowie etliche **Aussichtspunkte** im Rahmen der Bergbausanierung angelegt, die jedoch durch die großflächig notwendig gewordene Einrichtung von Sperrbereichen teilweise nicht zugänglich und nutzbar sind.

Außerhalb der Kernzone der Tagebaufolgelandschaften **in den vier Städten**, aber teilweise auch in den kleinen Orten gibt es zahlreiche **weitere touristische Einrichtungen und Angebote**, die von den Besuchern und auch Bewohnern genutzt werden. Neben Übernachtungsbetrieben, Gaststätten, Museen, Ausstellungen und Freizeiteinrichtungen sind dies vor allem auch Bäder, Sportanlagen, Parks, Themenpfade u. ä.

Neben der Slawenburg Raddusch ist vor allem das **Erlebnisbad Spreewelten** in Lübbenau mit ca. 250.000 Jahresbesuchern die wichtigste und meistfrequentierte Tourismuseinrichtung im REK-Gebiet. Durch die ab 2018 geplante Sanierung und Erweiterung des Spreewelten-Bades und des geplanten Baus eines Apartmenthotels mit Bademantelgang zum Bad wird die touristische Bedeutung der Einrichtung noch weiter gesteigert.

Von besonderer touristischer Bedeutung sind zudem die Schnittstellen zum Kernbereich der Tourismusregion Spreewald. Dies sind am Rande des REK-Gebietes vor allem der **Große Spreewaldhafen Lübbenau** und deutlich kleiner der Naturhafen Raddusch, die als Ausgangs- und Zielpunkt für Kahntourenbesucher im Spreewald stark frequentiert werden.

Im kulturellen Bereich sind insbesondere das **Spreewaldmuseum** in Lübbenau, das **Oldtimermuseum** (Mobile Welt des Ostens) in Calau, das **Hochzeitsmuseum** in Vetschau und das **Cartoonmuseum** in der Kulturkirche Luckau von übergeordneter Bedeutung.

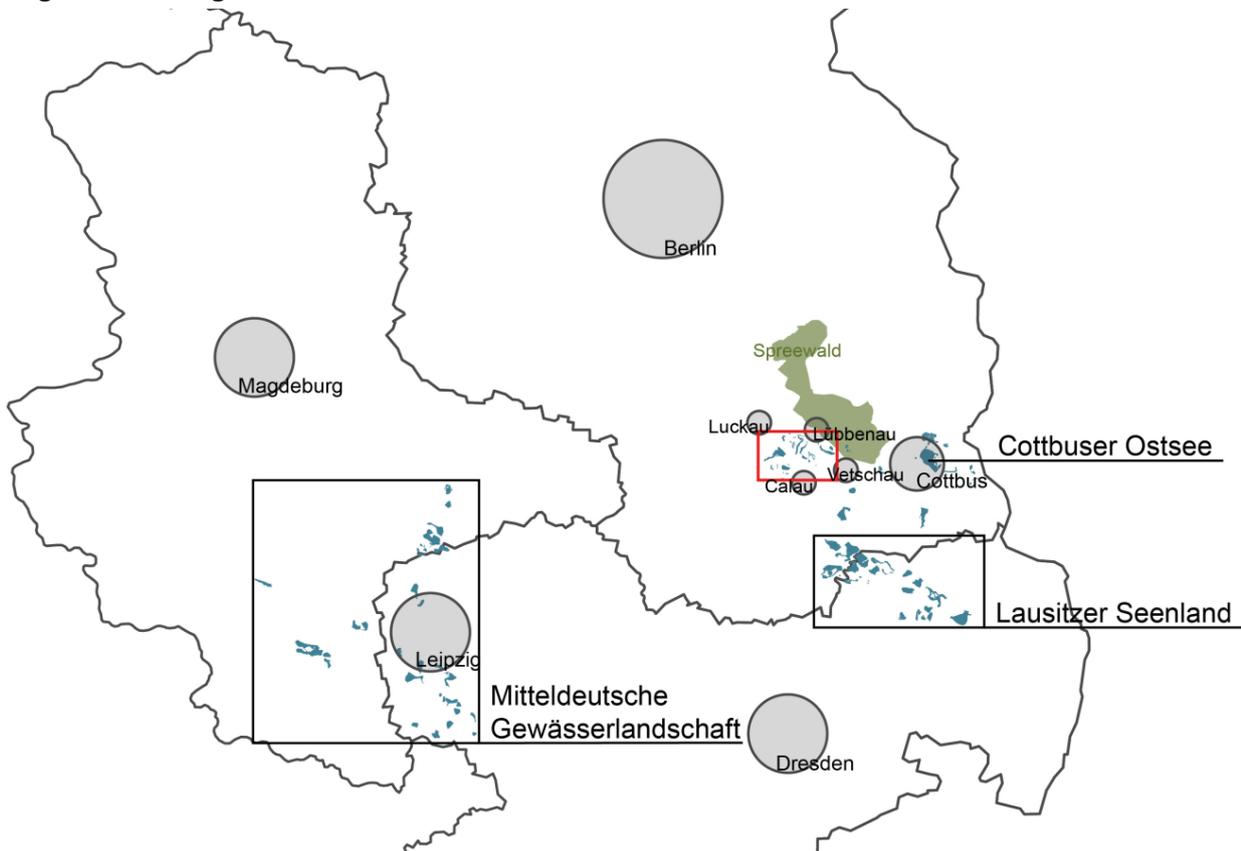
Mit der Stadthalle und Stadtkirche in Calau, dem Gleis 3 Kulturzentrum in Lübbenau, dem Schlossberg, der Kulturkirche und dem LAGA-Park in Luckau sowie der Wendischen Kirche in Vetschau gibt es im REK-Gebiet auch mehrere regional bedeutsame Veranstaltungs- und Festorte mit entsprechend hoher Platzkapazität. Von besonderer Bedeutung für die zukünftig stärkere touristische Entwicklung der Tagebaufolgelandschaft sind die Herren- und Gutshäuser in den kleinen Ortschaften, in denen bereits aktuell kleinere kulturelle Aktivitäten stattfinden.

## 4.2 Touristische Wettbewerbssituation

Die Tagebaufolgelandschaft zwischen den Städten Calau, Luckau, Lübbenau und Vetschau als zukünftiges kleines wassertouristisch geprägtes Reisegebiet wird sich nicht losgelöst von anderen Tagebaufolgelandschaften im näheren Umfeld entwickeln können. Ein Teil dieser Gewässer haben einen Bekanntheits- und Wettbewerbsvorsprung, da sie sich in den vergangenen Jahren durch den Ausbau touristischer Infrastruktur und Angebote sowie einem gezielten Marketing am Markt etablieren konnten. Aber auch neue Seen(landschaften) entwickeln sich im direkten Umfeld und können auf große Unterstützung aus Politik und Wirtschaft bauen.

Ohne die zahlreichen Seen an der Müritz und im Berliner Umland zu berücksichtigen, gibt es in einem Umkreis von ca. 200 km bzw. zwei Autofahrstunden – und damit im direkten Einzugsbereich des REK-Gebietes – folgende die touristische Wettbewerbssituation beeinflussende Tagebauseen bzw. -landschaften:

### Angrenzende Tagebauseen bzw. -landschaften



Quelle: KEM GmbH

### Lausitzer Seenland

Das durch die Flutung stillgelegter Braunkohlentagebaue des Lausitzer Braunkohlereviere entstehende Lausitzer Seenland sollte ursprünglich bis zum Jahr 2018 als Europas größte künstliche Wasserlandschaft fertiggestellt werden. Geplant war und ist, die Seenlandschaft zu einer überregional bedeutsamen Wasserlandschaft mit sportlich attraktivem Charakter werden zu lassen. Durch die länger als geplant dauernde Flutung und der gegenwärtig wegen mehrerer Rutschungen noch

umfangreichen Sanierungs- und Rekultivierungsmaßnahmen an einigen Tagebauseen konnten auch etliche touristische Infrastrukturprojekte im Lausitzer Seenland nicht realisiert werden. Deshalb trägt derzeit vor allem das ca. 180 Kilometer lange Radwegenetz die touristische Attraktivität der entstehenden Seenlandschaft.

Im Zentrum des Lausitzer Seenlandes soll durch die Verbindung von neun Seen mit schiffbaren Kanälen die Lausitzer Seenkette entstehen, die mit ungefähr 7.000 Hektar Wasserfläche eine besondere Bedeutung für die touristische Entwicklung der Lausitz haben soll. Länderübergreifend zwischen Brandenburg und Sachsen war man sich zudem frühzeitig einig, dass die notwendigen Seeverbindungen so auszubauen sind, dass sie auch für Segelboote und Fahrgastschiffe nutzbar werden.

### **Mitteldeutsche Gewässerlandschaft**

Die Mitteldeutsche Gewässerlandschaft ist nach der Flutung der Tagebaue des Mitteldeutschen Braunkohlereviere entstanden. Die Gesamtfläche der Seen wird nach Beendigung noch andauernder Flutungen ca. 175 km<sup>2</sup> betragen. Die auch Mitteldeutsches Seenland genannte Gewässerlandschaft wird damit eine der größten Seenlandschaften Deutschlands. Trotz des noch nicht abgeschlossenen Ausbaus entstanden an den Ufern und in der Umgebung der Seen bereits zahlreiche Freizeit- und Erholungsgebiete. Vor allem aufgrund der im Vergleich zum Lausitzer Seenland unkomplizierteren geologischen Beschaffenheit ging die Sanierung, Flutung und touristische Erschließung der Mitteldeutschen Gewässerlandschaft deutlich schneller vonstatten, wodurch sie mittlerweile eine starke Position im touristischen Wettbewerb aufweist.

Im Seenland befinden sich der Freizeitpark Belantis, der Modellbaupark in Markkleeberg und die Kohlenbahn auf der Strecke von Meuselwitz nach Regis-Breitingen. Es entwickelt sich ein Zentrum des Wassersports; es ist möglich, auf den neuen Seen mit dem Kanu vom Cospudener See über den Auwald bis in die Innenstadt Leipzigs zu fahren. Im Mai 2013 wurde die Verbindung zwischen dem Störmthaler und dem Markkleeberger See eingeweiht. Ferner bestehen gute Voraussetzungen für Tauchen, Segeln, Windsurfen, Kite-Surfen, Wakeboarden und Wasserski. Am Ostufer des Markkleeberger Sees wurde 2006 eine Kanu-Slalom-Wildwasserstrecke eingeweiht, in Markkleeberg-Auenhain stehen zwei Bahnen mit veränderbarer Strömung für Kanusportler zur Verfügung. Zu den noch nicht fertiggestellten Projekten gehört ein touristischer Gewässerverbund, der die Seen im Süden von Leipzig durch künstliche, schiffbare Kanäle miteinander verbindet und bis in die Stadt Leipzig führt. Durch die Herstellung eines Lückenschlusses zum Elster-Saale-Kanal soll zudem eine Wasserverbindung an die Nordsee geschaffen werden.

### **Cottbuser Ostsee**

Mit der 2018–2030 geplanten Flutung des ehemaligen Tagebaus Cottbus-Nord entsteht der mit 19 Quadratkilometern größte See Brandenburgs und Bergbaufolgesee Deutschlands. Laut dem derzeit in Fortschreibung befindlichen Masterplan soll ein sport- und freizeitorientierter See entwickelt werden, der sich auf die Kerngruppen Radler, Badegäste sowie Freizeit- und Leistungssportler konzentriert. U. a. soll eine Marina mit direkter Stadtanbindung entstehen, die durch eine Seestraße zur Cottbuser Innenstadt hergestellt wird. Für den See sind außerdem die Herstellung eines weiteren Hafens, von Stränden und Campingplätzen vorgesehen.

### 4.3 Touristische Trends

Laut dem sich mit Trend- und Zukunftsforschung in Deutschland befassenden Zukunftsinstitut gibt es mehrere Megatrends, die auch Auswirkungen auf die Tourismusbranche haben werden.

#### Megatrends



Megatrend  
Wissenskultur



Megatrend  
Urbanisierung



Megatrend  
Konnektivität



Megatrend  
Neo-Ökologie



Megatrend  
Globalisierung



Megatrend  
Individualisierung



Megatrend  
Gesundheit



Megatrend New  
Work



Megatrend Gender  
Shift



Megatrend Silver  
Society



Megatrend  
Mobilität



Megatrend  
Sicherheit

Quelle: Zukunftsinstitut 2015

Im Folgenden werden die einzelnen Trends kurz erläutert (Quelle Megatrends, Zukunftsinstitut 2015; eigene Bearbeitung KEM GmbH).

#### Megatrend Wissenskultur

Digitale Medien schaffen einen immer leichteren Zugang zu einer wachsenden Wissensmenge. Bildung ist ein Schlüssel zu einer hoffnungsvollen Zukunft. Aus diesem Grund schafft die Förderung von individuellen Talenten und leidenschaftlicher Neugier auch die Voraussetzungen für Innovationen und sozialen Aufstieg.

#### Megatrend Urbanisierung

Wir befinden uns erst am Beginn einer neuen Stufe der Urbanisierung: Städte erfahren eine Renaissance als Lebens- und Kulturform. Die Städte der Zukunft werden vielfältiger, vernetzter, lebenswerter und in jeder Hinsicht „grüner“ sein als wir sie lange Zeit erlebt haben. Vor allem aber wandelt sich das Verhältnis und Bewusstsein der Menschen zu ihren Städten.

#### Megatrend Konnektivität

Konnektivität bezeichnet die neue Organisation der Menschheit in Netzwerken. Über das „Internet der Dinge“ kommunizieren nicht mehr nur Menschen, sondern auch Maschinen miteinander. Doch die Besonderheit dieses Wandels liegt im Sozialen: Die neue Kultur der Öffnung erfordert eine neue Transparenz von Unternehmen und relevanten Akteuren nach draußen und setzt eine ausreichende Breitbandverfügbarkeit voraus.

#### Megatrend Neo-Ökologie

Umweltschutz, Ressourcenschonung, neue unternehmerische Gesellschaftsverantwortung: Der Megatrend Neo-Ökologie verschiebt die Koordinaten des Wirtschaftssystems in Richtung einer neuen Business-Moral, die Märkte und Konsumverhalten radikal verändern. Wachstum wird künftig

als eine neue Mischung bestehend aus Ökonomie, Ökologie und gesellschaftlichem Engagement verstanden.

### **Megatrend Globalisierung**

Die Globalisierung ist eine der zentralen Herausforderungen des 21. Jahrhunderts. Doch entgegen vieler negativer Überzeugungen und Prognosen haben sich viele globale Trends in den letzten Jahrzehnten zum Positiven entwickelt. Dank der Internationalisierung der Märkte partizipieren nun auch Schwellenländer und rückständige Regionen am Welthandel, Wohlstand und wirtschaftlichen Wachstum.

### **Megatrend Individualisierung**

Unsere Biografien verlaufen heute entlang neuer Brüche, Umwege und Neuanfänge. Sie sind viel mehr zu „Multigrafien“ geworden. In einer Gesellschaft, die uns immer mehr individuelle Freiheiten gibt, uns aber auch immer stärker unter Entscheidungsdruck setzt, verändern sich Werte – und mit ihnen ändern sich die wirtschaftlichen Angebote, die viel öfter als bisher auf eine do-it-yourself-Kultur und Nischenmärkte ausgerichtet sind.

### **Megatrend Gesundheit**

Gesundheit ist nicht mehr das Gegenteil von Krankheit, sondern ein Bewusstsein für die Balance der individuellen Lebensenergie. Die Medizin verwandelt sich daher vom spezialisierten Reparaturbetrieb in einen gewaltigen Sektor im Dienste des Gesundheits-Prosumenten. Der Gesundheitsmarkt ist und bleibt auch in Zukunft ein wichtiger Eckpfeiler der Wirtschaft.

### **Megatrend New Work**

Unsere Gesellschaft befindet sich im Wandel von der Industrie- zur Wissensgesellschaft. Dementsprechend verändern sich auch Unternehmensstrukturen und Arbeitsräume: Die Grenzen zwischen Berufs- und Privatleben verschwimmen, und als Kreativarbeiter werden wir zunehmend selbstständig, auch wenn wir fest angestellt sind.

### **Megatrend Gender Shift**

Der Megatrend Gender Shift beschreibt einen grundsätzlichen Wandel unserer männerdominierten Welt: Massive Umbrüche im Berufs- und Privatleben von Männern und Frauen bringen große Chancen mit sich. Neue Männer und Frauen finden ihre Lebensbalance nicht nur in beruflicher Verwirklichung, sondern auch in neuen Beziehungs- und Familienmodellen, mit allen Auswirkung auf die verschiedensten Lebensbereiche.

### **Megatrend Silver Society**

Die weltweit steigende Lebenserwartung lässt uns nicht nur älter werden, sondern auch anders altern. Zum Älterwerden gesellt sich das „Downaging“, das Heraustreten aus traditionellen Altersrollen der einstigen "Senioren". Statt sich in den Ruhestand zu begeben, nehmen ältere Menschen selbstverständlich weiter aktiv am Gesellschaftsleben teil.

### **Megatrend Mobilität**

Kaum etwas prägt das Leben in unserer globalisierten Gesellschaft so sehr wie der Megatrend Mobilität. Sie bildet die Basis unseres Lebens und Wirtschaftens. Heute stehen wir am Beginn ei-

nes multimobilen Zeitalters – mit facettenreichen Möglichkeiten, um die neuen mobilen Anforderungen und Wünsche ökonomisch, komfortabel und nachhaltig umzusetzen.

### **Megatrend Sicherheit**

Die Gesellschaft verunsichert, der Staat überfordert: Wir sind auf dem Weg in eine neue Sicherheitskultur, die von zwei Faktoren geprägt wird: der allumfassenden Vernetzung der Welt und dem Wandel der Verantwortung – weg von übergeordneten staatlichen Institutionen, hin zu Unternehmen und Individuen.

### **Perspektiven und Trends im Wassertourismus**

Unter dem Begriff Wassertourismus werden alle Tourismusangebote verstanden, in denen Gewässer die natürliche Grundvoraussetzung sowie Hauptmotiv, Nebenmotiv oder passiv erlebtes Element für Tourismus- und Freizeitaktivitäten darstellen.

Mit Aktivitäten auf und am Wasser verbundene naturnahe Urlaubsformen erfreuen sich in Deutschland seit vielen Jahren einer großen Beliebtheit. Die Tausende Kilometer langen Binnenwasserstraßen, die steigende Anzahl natürlicher und künstlich erzeugter Seen und Seenlandschaften sowie rund 23.000 Quadratkilometer Seewasserstraßen an Nord- und Ostsee bieten Regionen, Gemeinden und privaten Anbietern vielfältige Möglichkeiten zur touristischen Nutzung des Wassers, die bisher bei weitem noch nicht ausgeschöpft und teilweise der Öffentlichkeit zu wenig bekannt sind.

Nachfrageseitig deuten jedoch durch die enorme Zunahme auf der Angebotsseite viele Anzeichen auf ein gebremstes Marktwachstum des Wassertourismus bei gleichzeitig aber längst noch nicht ausgeschöpften inhaltlichen Potenzialen. Die Marktentwicklung ist jedoch sehr segments-, angebots- und auch regionsabhängig.

Aus Grundlagen und Trenduntersuchungen zum Thema Wassertourismus (u. a. Wassertourismus in Deutschland – Praxisleitfaden für wassertouristische Unternehmen, Kommunen und Vereine, 2011) lassen sich auf Basis veränderter Rahmenbedingungen folgende Potenzial- und Trendausagen zum Wassertourismus zusammenfassen:

### **Demografischer Wandel**

Die Tatsache, dass unsere Gesellschaft immer älter wird, bedeutet auch für den Wassertourismus eine besondere Herausforderung. Es müssen verstärkte Anstrengungen unternommen werden, um Personen aller Altersgruppen für wassersportliche Aktivitäten zu gewinnen. Andernfalls muss mit einem deutlichen Nachfragerückgang zumindest in einzelnen wassertouristischen Segmenten gerechnet werden. Bei den im Privateigentum befindlichen **motorisierten Booten** ist sogar davon auszugehen, dass sich die Zahl der Bootseigner innerhalb von 20 Jahren in etwa halbieren wird, wenn es nicht gelingt, den Anteil an jüngeren Einsteigern in den Bootssport deutlich zu erhöhen.

Während über 50 Prozent der heutigen Bootseigner aller Altersgruppen bereits mit 30 Jahren ihr erstes Boot hatten, ist bei den heute jüngeren Jahrgängen das Interesse am eigenen Boot verschwindend gering. Für eine Trendumkehr bedarf es verstärkt Anstrengungen, um Wassersport für

breitere Bevölkerungsschichten interessant zu machen bzw. insbesondere junge Familien zur Ausübung von Wassersport mit dem eigenen Boot zu bewegen.

Durch die ausgeglichene Alters- und Geschlechterstruktur der **Kanutouristen** hat dieses Segment des Wassertourismus deutlich bessere Perspektiven. Basierend auf Befragungen von Kanufahrern und von Anbietern werden Potenziale vor allem bei Mehrtages- als auch bei Tagestouren gesehen.

### **Komfort und Nutzbarkeit für alle**

Die genannte demografische Entwicklung, aber auch der grundsätzliche Anspruch, die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass möglichst alle Teile der Gesellschaft uneingeschränkt am öffentlichen Leben teilnehmen können, verlangt auch von Betreibern wassertouristischer Anlagen entsprechende Anstrengungen.

In Deutschland leben ca. 10 Millionen Menschen mit einer amtlich anerkannten Behinderung. Demnach empfiehlt es sich, die unterschiedlichen Bedürfnisse von Menschen mit Mobilitäts- oder Aktivitätseinschränkungen in der Angebotsgestaltung zu berücksichtigen und mögliche Barrieren abzubauen. Hinzu kommt, dass barrierefreie Einrichtungen und Serviceangebote sehr häufig auch anderen Personengruppen wie z. B. Familien mit kleinen Kindern zugutekommen.

Neben Kriterien für die Gestaltung von barrierefreien Produkten und Dienstleistungen, die u. a. die freie Zugänglichkeit sowie leichte Auffindbarkeit von aktuellen und verlässlichen Informationen betreffen, empfiehlt es sich, ausgewählte infrastrukturelle Maßgaben der Normierungen (DIN) für barrierefreies Bauen zu berücksichtigen. Ebenso sollten die von der Fachvereinigung Yachthafenbau im Bundesverband Wassersportwirtschaft e. V. aufgezeigten baulichen Erfordernisse für Yachthäfen und deren Umfeld (einschließlich Wasserfläche) Beachtung finden.

### **Verknüpfung mit landseitigen Angeboten**

Ein weiterer Trend besteht in der steigenden Nachfrage und Wertschätzung der landseitigen Angebote. Dieser hängt zum einen ebenfalls mit dem kontinuierlich zunehmenden Durchschnittsalter der Wassertouristen zusammen. Da die Mobilität mit dem Wasserfahrzeug mit körperlichen Anstrengungen verbunden ist, gewinnen der Aufenthalt im Hafen sowie die dort und im angrenzenden Umfeld vorzufindenden Freizeitmöglichkeiten mit zunehmendem Alter an Bedeutung.

Aber auch für jüngere Skipper und Paddler und deren Familien sind attraktive Angebote an Land wichtig. Ein Großteil der Gäste, der in Zukunft für wassertouristische Aktivitäten gewonnen werden (muss), wird den Zugang zum Wasserwandern nicht auf traditionelle Weise über die Ausübung eines Bootssports im Verein erlangen. Viele werden vergleichsweise untrainiert, nur im Urlaub auf dem Wasser unterwegs sein und entsprechend höher werden die Anforderungen an Komfort und Erlebnismöglichkeiten an der Anlegestelle sein. Hinzu kommt, dass der „Urlaub auf dem Wasser“ immer häufiger mit anderen Aktivitäten wie etwa Wanderungen und Radtouren in die nähere Umgebung des Hafens oder mit Stadtbesichtigungen kombiniert wird.

### **Zunehmende Individualisierung in Urlaub und Freizeit**

Ein weiterer allgemeiner Trend besteht in der Individualisierung der Freizeitgestaltung mit häufiger wechselnden Aktivitäten. Für den Wassertourismus bedeutet dies, dass Wasserfahrzeuge für nur einen oder wenige Bootsurlaube im Jahr in der Regel nicht gekauft, sondern gechartert oder ge-

mietet werden. Im Kanusegment ist dies schon länger feststellbar und in besonderem Maße den Bootsvermietern zugutegekommen.

### **Steigende Umweltaforderungen**

Durch den Klimawandel besteht eine hohe und steigende Bereitschaft, den Urlaub in der Nähe durchzuführen und somit durch Verkehrsvermeidung einen Beitrag zur Minimierung der klimaschädlichen Emissionen zu leisten. Um diese Verhaltensänderung auch für den Wassertourismus nachhaltig nutzen zu können, bedarf es der Etablierung umweltfreundlicher Bootstechnologien, ggf. Beschränkungen für Boote mit konventionellen Verbrennungsmotoren und die Entwicklung von Booten mit besonders geringem Tiefgang, um auch flachgründige Gewässer nutzen zu können.

Die ausschließlich muskel- und windbetriebenen Boote sind hinsichtlich der Antriebstechnik grundsätzlich als sehr umweltfreundlich einzustufen. Jedoch ist zukünftig bei den Bildungsmaßnahmen ein größerer Wert auf ein umweltfreundliches Verhalten der Paddler und Bootsführer zu legen.

### **Räumliche Potenziale in den Orten nutzen**

Die Wasserfrontentwicklung ist seit einigen Jahren ein zunehmend wichtiger werdendes städtebauliches Thema und die Öffnung der Orte zu ihrer Wasserseite ein weltweiter Trend.

In zunehmendem Maße werden touristische Häfen in die neu entstehenden Wasserfronten integriert. Diese leisten nicht nur für den Bootstouristen, sondern für jedermann einen Beitrag zu einer attraktiven Erlebniswelt am Wasser. Ein- und auslaufende Boote sowie die Hafenumgebung tragen maßgeblich zur Attraktivität der Wasserfront bei und locken weitere Besucher ans Wasser. Insbesondere an Wochenend- und Feiertagen mit schönem Wetter übersteigt die Zahl der Besucher die der Bootsbesetzungen um ein Mehrfaches, so dass der Bootstourismus nicht nur direkte ökonomische Effekte erzeugt, sondern auch indirekt zum Umsatz im Hafen beiträgt. Die Wassertouristen profitieren ihrerseits von der Nähe zu Versorgungseinrichtungen und touristischen Attraktionen im Ortszentrum.

Die Attraktivität einer Wasserfront wird maßgeblich von der Architektur bestimmt, die zeitgemäß sein und sich nicht in der bloßen Ausstattung mit maritimen Accessoires wie Ankern, Steuerrädern oder Fischernetzen erschöpfen sollte. Erforderlich ist vielmehr eine Marina-Architektur, die sich intensiv mit der formalästhetischen Gestaltung von Bauten am Wasser auseinandersetzt.

### **Neue Zielgruppen gewinnen**

Die genannten Trends zeigen die Notwendigkeit, aber auch die Möglichkeit auf, mit wassertouristischen Angeboten weitere Personenkreise anzusprechen. Einen weiteren Ansatzpunkt hierfür bietet die zunehmende technische Ausdifferenzierung der Wasserfahrzeuge. Diese hat bereits eine Reihe von „Fun-Wasserportgeräten“ hervorgebracht, die insbesondere geeignet sind, jüngere Menschen aufs Wasser zu locken.

Andere Entwicklungen setzen bei einer Erhöhung des Komforts an oder zielen darauf ab, durch einfache Standards einen Hausbooturlaub möglichst kostengünstig anbieten zu können. Des Weiteren besteht für Anbieter im Wassertourismus die Möglichkeit, sich durch die Gestaltung besonderer Angebote vom Mitbewerber zu unterscheiden und sich damit eine erfolgversprechende Nische

und neue Gästegruppen zu erschließen. Hierzu können beispielsweise geführte Touren gehören oder die Ausrichtungen von Incentives oder kulturellen Events auf dem Wasser.

Eine Ergänzung auf dem Chartermarkt stellen kleine Segelyachten oder -jollen dar, die für einen Tag oder übers Wochenende angemietet werden können. Sie sind insbesondere für junge Segler, die (noch) kein eigenes Boot haben, ein attraktives Angebot und entsprechen dem Trend zu Kurzurlaube und Tagesausflügen.

## 5. Touristische Leitprofile und Entwicklungsziele

### 5.1 Gesamtes REK-Gebiet

#### 5.1.1 Grundlagen und Voraussetzungen für eine erfolgreiche touristische Entwicklung

Eine erfolgreiche touristische Erschließung und Entwicklung der Tagebaufolgelandschaft zwischen den Städten Calau, Luckau, Lübbenau und Vetschau erfordert angesichts der schwierigen und auf viele Jahre fortzusetzenden Bergbausanierung eine **Konzentration auf geotechnisch unbedenkliche bzw. kurz- bis mittelfristig fertiggestellte Teilbereiche**. Aus diesem Grund sollten sämtliche tourismusstrategische Konzeptionen und Planungen auf Synergien mit den Vorhaben der Bergbausanierung der LMBV mbH geprüft und abgestimmt werden.

Da insbesondere für die Verdichtung der Innenkippen noch große Mengen von Erdmaterial bewegt werden müssen und auch im Rahmen der wasserwirtschaftlichen Sanierung noch erhebliche wasserbauliche und wassergütewirtschaftliche Maßnahmen zu realisieren sind, bietet sich die einmalige Chance, dass wichtige touristische Erschließungsmaßnahmen, u. a. die Herstellung land- und wasserseitiger Wegeverbindungen, im Rahmen der Bergbausanierung durch die LMBV mbH übernommen werden können. Auch die Pflege bzw. Freihaltung zukünftiger Entwicklungsflächen innerhalb der derzeit bestehenden großflächigen Sperrbereiche kann momentan einzig durch die **LMBV mbH** erfolgen, weshalb sie **ein für die geplante nachhaltige Tourismusedwicklung unverzichtbarer Partner** ist.

Unter Berücksichtigung der geotechnischen Gegebenheiten, der von der LMBV mbH angestrebten Sanierungsziele, der großflächigen naturschutzrechtlichen Restriktionen und des REK-Betrachtungszeitraumes bis ca. 2025/2030 liegen die **räumlichen Schwerpunkte für eine touristische Entwicklung** auf dem **Bischdorfer See** und dem **Schlabendorfer See**. Die Tourismusedwicklung des nicht zuletzt wegen den vorhandenen touristischen Einrichtungen ebenso prädestinierten Drehnaer Sees muss wegen der bis 2030 nicht zu realisierenden Freigabe des Sees im REK zurückgestellt werden. Um jedoch an diesem See überhaupt eine spätere touristische Erschließung zu ermöglichen, werden im REK zumindest entsprechende Vorhalteflächen festgelegt.

Um die Tagebaufolgelandschaft touristisch erschließen und entwickeln zu können, bedarf es einer **Verbesserung der unterentwickelten räumlichen Vernetzungsstruktur**. Neben der straßenseitigen Anbindung der teilweise neu entstehenden Hauptbereiche sind vor allem die Erweiterung und der qualitätsvolle Ausbau der **Radwege** notwendig. Dabei liegt der Schwerpunkt auch auf der Anbindung mit den touristisch stark frequentierten angrenzenden Tourismusstandorten, vor allem mit dem erfolgreichen Reisegebiet Spreewald im Osten, dem südlich angrenzenden Naherholungsgebiet Calauer Schweiz sowie den vier die Tagebaufolgelandschaft umgebenden Städten Calau, Luckau, Lübbenau und Vetschau mit ihren Kultur-, Sport-, Bildungs-, Freizeit- und Tourismuseinrichtungen.

Die Schaffung von **wasserwegeseitigen Verbindungen** zwischen den Seen und vor allem zum Wasserrevier Spreewald ist ein weiterer wichtiger Baustein für eine touristische Entwicklung der Tagebaufolgelandschaft. Jedoch kann die Realisierung solcher Maßnahmen aufgrund des erheblichen Investitionsaufwandes nicht allein unter touristischen Gesichtspunkten erfolgen. Da allerdings

an mehreren Stellen auch aus wasserwirtschaftlicher Sanierungssicht ein Handlungsbedarf für Wasserstandsregulierungen mittels Vorfluter besteht, sollte sichergestellt werden, dass die herzustellenden Wasserverbindungen auch von muskelkraftbetriebenen und emissionsfreien Booten perspektivisch zu befahren sind.

Für eine Nutzung der touristischen Hauptgewässer als Badegewässer ist die Schaffung bzw. Erhaltung der erforderlichen **Wasserqualität** unabdingbar. Vor diesem Hintergrund ist darauf zu achten, dass die Bekalkungsmaßnahmen zur Wiederherstellung des natürlichen Gleichgewichts fortgesetzt werden und später bei einer dauerhaften Entsäuerung eine übermäßige Algenbildung verhindert wird.

Um den zahlreich zu erwartenden Besuchern aus dem Reisegebiet Spreewald und den angrenzenden Städten eine attraktive und ortsverträgliche Bademöglichkeit zu ermöglichen und um unerwünschte Auswüchse des Wildbadens zu verhindern, bedarf es in der touristisch genutzten Tagebaufolgelandschaft der Schaffung von **Badestränden für den überörtlichen Bedarf**. Dazu sind entsprechende barrierefreie bzw. -arme Infrastrukturen zu schaffen bzw. vorzuhalten.

Einhergehend mit der Entwicklung von touristischen Infrastrukturen und -angeboten ist auch schrittweise ein zeitgemäßes nutzerfreundliches **touristisches Informations- und Orientierungssystem** aufzubauen.

Da die Randbereiche der vier die Tagebaufolgelandschaft umgebenden Städte Calau, Luckau, Lübbenau und Vetschau teilweise erhebliche Gestaltungs- und Orientierungsdefizite aufweisen, bedarf es in diesen Bereichen, ebenso wie auch in zahlreichen weiteren Ortschaften im REK-Gebiet, der **Um- und Neugestaltung von Ortsbildern und Übergangsbereichen**.

Wegen der bisher noch fehlenden touristischen Angebotsdichte in der Tagebaufolgelandschaft und um auch die Schaffung eines Mehrwerts in den kleinen Ortschaften zu ermöglichen, sind die dort zahlreich vorhandenen **Denkmale und baulichen Besonderheiten** zu berücksichtigen und wenn möglich einzubinden (u. a. Radwegenetz, Beherbergung/Gastronomie). Die **historischen Stadtkerne** der die Tagebaufolgelandschaft umgebenden vier großen Städte sind selbstverständlich als wichtige End- bzw. Zwischenpunkte im zu schaffenden touristischen Kernradwegenetz einzubinden.

Die in der Tagebaulandschaft vorhandenen und stark frequentierten touristischen Hauptstandorte **Slawenburg Raddusch und Natur-Erlebniszentrum Wanninchen** sind einschließlich ihres Umfeldes im Rahmen der touristischen Gesamtentwicklung mit klarer thematischer Profilierung und Zielgruppenorientierung auszubauen und weiterzuentwickeln.

Die bereits vorhandene Infrastruktur an der **Marina Schlabendorf** gilt es, an zeitgemäße Erfordernisse anzupassen.

Vor dem Hintergrund der voranschreitenden Alterung der Gesellschaft und um auch behinderten und mobilitätseingeschränkten Menschen eine weitestgehende Teilhabe zu ermöglichen, sind beim Bau und der Weiterentwicklung der touristischen Infrastruktur in der Tagebaufolgelandschaft, soweit wie möglich, die Prinzipien der **Barrierefreiheit** zu berücksichtigen.

Um sich langfristig als attraktive und tourismuswirtschaftlich erfolgreiche Tagebaufolgelandschaft etablieren zu können, bedarf es perspektivisch weiterer touristischer Einrichtungen und Angebote an den entwicklungsfähigen Seen und in den ländlich geprägten Ortschaften. Dazu bedarf es **wei-**

**terer Investitionen von Kommunen und Privatwirtschaft.** Viele dieser wasser- und landbezogenen Tourismusangebote (Pensionen, Ferienwohnungen, Gastronomieeinrichtungen, Verleih von Booten und Pedelecs u. ä.) sollten, wenn möglich, auch durch **lokales Engagement der ortsansässigen Bevölkerung** getragen werden. Dies gilt es mittels vorliegender strategisch-konzeptioneller Planungen und vor allem durch eine authentisch wahrnehmbare und begeisterte Weitergabe der regions- und seenspezifischen Tourismusvisionen zu aktivieren.

Mit der Ansiedlung von mindestens einer gewerblich zu betreibenden Übernachtungseinrichtung (Hotel) lassen sich die notwendigen Investitionen zur Erschließung und Entwicklung der beiden tourismusintensiv genutzten Seen besser rechtfertigen und ermöglichen eine zumindest teilweise Refinanzierung dieser Ausgaben.

### 5.1.2 Touristisches Leitprofil

Dieses touristische Leitprofil **für die Niederlausitzer Tagebaufolgelandschaft zwischen den Städten Calau, Luckau, Lübbenau und Vetschau (gesamtes REK-Gebiet)** ist ebenso wie die Leitprofile für die Seen kein Instrument für das Außenmarketing. Das Leitprofil ist vielmehr im Sinne eines zukünftigen touristischen Selbstverständnisses zu verstehen und soll Orientierungshilfe für die weitere touristische Erschließung und Entwicklung der Tagebaufolgelandschaft sein.

Einzigartige Erlebnisse für Erholungssuchende sowie an Natur und Kulturgeschichte interessierte Gäste und Bewohner, mit rad- und wassertouristischer Angebotsergänzung zum Reisegebiet Spreewald, in einer reizvollen und von Extremen gekennzeichneten Tagebaufolgelandschaft

### 5.1.3 Touristische Entwicklungsziele

Auf Basis dieses touristischen Leitbildes und unter Berücksichtigung der dazu notwendigen Grundlagen und Voraussetzungen lassen sich folgende touristische Entwicklungsziele ableiten:

- Entwicklung und Profilierung der Tagebaufolgelandschaft als gemeinsamer Tourismusraum und eine in sich funktionierende Einheit
- Schaffung eines ausgewogenen Verhältnisses von unberührten Naturräumen, zugänglichen Naturerlebnissräumen und touristisch intensiv genutzten Räumen
- Bedarfsorientierte Herstellung und Erweiterung touristischer Infrastruktur und Angebote mit Schwerpunkt auf vorrangig wasser-, aktiv-, gesundheits-, natur- und kulturraffine Zielgruppen sowie Naherholungssuchende und Spreewaldbesucher
- Verbesserung der Erlebbarkeit der Seen und der verschiedenen Facetten der Tagebaufolgelandschaft
- Herstellung eines attraktiven sowie die Seen, die touristischen Hauptstandorte und die angrenzenden Städte verbindenden Radwegenetzes

- Ermöglichung guter Anbindungen an die touristisch bedeutsamen Nachbarregionen (Spreewald, Calauer Schweiz, Fläming u. a.)
- Anpassung städtebaulicher Bestandsstrukturen und Aufwertung der Ortsbilder an die touristische Entwicklung der Tagebaufolgelandschaft
- Herstellung eines hohen Wiedererkennungswertes durch die konsequente Umsetzung von durchgängigen Gestaltungsprinzipien
- Initiierung und Einbindung von privatem Engagement aus den umliegenden Orten

## 5.2 Bischdorfer und Kahnsdorfer See

### 5.2.1 Touristisches Leitprofil

Vorrangig auf Spreewaldtouristen und Naherholungssuchende ausgerichtete intensive Tourismusnutzung mit einzigartiger Erlebniswelt Slawenburg und attraktivem Übernachtungs-, Bade- und Aktivangebot inkl. Anbindung an das Wasserwanderwegenetz im Spreewald als Besuchermagnet (nur Bischdorfer See) sowie attraktiven Ausblicken in die Tagebaufolgelandschaft und außergewöhnlichen Möglichkeiten zur Naturbeobachtung (Kahnsdorfer See)

### 5.2.2 Touristische Entwicklungsziele

- Weiterentwicklung der Slawenburg Raddusch zur Erlebniswelt durch qualitative Aufwertung des vorhandenen Angebotes und seenorientierter Angebots- und Nutzungserweiterung
- Einrichtung eines für den überregionalen Bedarf ausgerichteten öffentlichen Badestrandes am Standort Bischdorf-Ost inkl. Herstellung der dazu notwendigen Nutzungs- und Funktionseinheiten
- Ansiedlung eines Hotels im Gewerbegebiet Bischdorf inkl. Neustrukturierung/Aufwertung des Gewerbegebietes
- Schaffung weiterer adäquater Übernachtungsmöglichkeiten für verschiedene Nutzergruppen und Ansprüche an den Standorten Erlebniswelt Slawenburg Raddusch und Bischdorf-Ost
- Bedarfsorientierte verkehrliche und technische Erschließung der touristischen Hauptentwicklungsstandorte Erlebniswelt Slawenburg Raddusch und Bischdorf-Ost
- Herstellung einer attraktiven Auftaktsituation an der Zuwegung Kahnsdorfer See
- Herstellung attraktiver wassernahe Wegeführungen
- Ermöglichung von naturschonenden und emissionsarmen wassergebundenen Freizeit- und Sportaktivitäten
- Schaffung umweltverträglicher Aussichts- und Naturbeobachtungsmöglichkeiten (insbesondere auf der Dubrauer Höhe)
- Strukturierung der Landschaftsräume und Grünflächen

### 5.3 Lichtenauer, Schönfelder und Kittlitzer See

#### 5.3.1 Touristisches Leitprofil

Touristisch extensive Nutzung mit kleinräumlichen und auf den örtlichen Bedarf ausgerichteten Bereichen zur Freizeitnutzung, mit attraktiven Möglichkeiten zur Naturbeobachtung sowie mit Anschluss der Seen an das Wasserwanderwegenetz im Spreewald

#### 5.3.2 Touristische Entwicklungsziele

- Schaffung umweltverträglicher Aussichts- und Naturbeobachtungsmöglichkeiten
- Herstellung attraktiver wassernahe Wegeführungen
- Strukturierung der Landschaftsräume und Grünflächen
- Erhalt der vorhandenen naturräumlichen Qualität

### 5.4 Schlabendorfer See

#### 5.4.1 Touristisches Leitprofil

Auf gegenseitigen Nutzen ausgerichtete Verknüpfung der vorrangig auf wassergebundene Touristen und Naherholungssuchende ausgerichteten intensiven Tourismusnutzung – Schlabendorf am See als attraktiver Anziehungspunkt und touristisches Zentrum für Baden, Segel- und sonstigen naturschonenden Wassersport sowie emissionsfreie Ausflugstouren – mit den auf Naturschutz und Umweltbildung ausgerichteten Angeboten des Heinz Sielmann Natur-Erlebnisentrums in Wanninchen als Mittelpunkt dieser Aktivitäten und wichtigste Besucherinformationseinrichtung im Naturpark Niederlausitzer Landrücken

#### 5.4.2 Touristische Entwicklungsziele

- Erweiterung der Hafeneinfahrt und Bau von Funktionsgebäuden in der Marina Schlabendorf
- Weiterentwicklung der Marina Schlabendorf inkl. Umfeld zu einem attraktiven Tourismusstandort mit Badestrand, Übernachtungsmöglichkeiten, Aussichts- und Verweilbereichen sowie Angeboten für wassersportliche Aktivitäten
- Tourismusorientierte Neugestaltung und Strukturierung des Ortskerns Schlabendorf
- Schaffung attraktiver Ortsverbindungen zum See durch Erweiterung des Siedlungskörpers und Herstellung eines wassergebundenen Grünverbundes in Schlabendorf

- Ermöglichung eines naturschonenden, emissionsarmen und wassergebundenen Trendsportangebotes in der Schlabendorfer Bucht
- Herstellung einer attraktiven Auftaktsituation an den Zufahrtsbereichen Schlabendorf und Zinnitz
- Inwertsetzung des Ortskerns sowie der Schloss- und Parkanlage Zinnitz
- Schaffung eines zusätzlichen touristischen Aufenthalts- und Erlebnisbereiches am Ostbuchtufer nahe Zinnitz
- Ermöglichung von naturschonenden und emissionsarmen wassergebundenen Freizeit- und Sportaktivitäten am Standort Schlabendorf und der angrenzenden Schlabendorfer Bucht
- Strukturierung der Landschaftsräume und Grünflächen
- Schaffung umweltverträglicher Aussichts- und Naturbeobachtungsmöglichkeiten

## 5.5 Drehnaer und Stiebsdorfer See

### 5.5.1 Touristisches Leitprofil

Aufgrund der nicht absehbaren Beendigung der Bergbausanierung touristisch extensive Nutzung mit randräumlich entwickelten Radwegen, attraktiven Ausblicken in die Tagebaufolgelandschaft und weitestgehend seenunabhängiger Weiterentwicklung des Tourismusortes Fürstlich Drehna – trotzdem langfristige Sicherung von Vorhalteflächen am Drehnaer See zu dessen möglichen perspektivischen Entwicklung als erholungstouristischer See mit entsprechender Infrastruktur und Angeboten

### 5.5.2 Touristische Entwicklungsziele

- Erweiterung des aktivtouristischen Angebotes in Fürstlich Drehna durch Herstellung einer Bikesportanlage
- Freihaltung und Pflege von Flächen mit perspektivischer Tourismusnutzung
- Schaffung umweltverträglicher Aussichts- und Naturbeobachtungsmöglichkeiten
- Herstellung attraktiver wassernahe Wegeführungen
- Strukturierung der Landschaftsräume und Grünflächen
- Erhalt der vorhandenen naturräumlichen Qualität

## 5.6 Stoßdorfer, Stöbritzer und Hindenberger See sowie Tornower Niederung

### 5.6.1 Touristisches Leitprofil

Erhalt und maßvolle qualitative Weiterentwicklung des Campingstandortes am Hindenberger See sowie touristische extensive Nutzung von Stöbritzer und Stoßdorfer See sowie Tornower Niederung mit Schwerpunkt auf Natur- und Vogelbeobachtung

### 5.6.2 Touristische Entwicklungsziele

- Ermöglichung einer dauerhaften und qualitativ hochwertigen Campingplatzbetriebs am Hindenberger See
- Schaffung umweltverträglicher Aussichts- und Naturbeobachtungsmöglichkeiten
- Herstellung attraktiver wassernaher Wegeführungen
- Strukturierung der Landschaftsräume und Grünflächen
- Erhalt der vorhandenen naturräumlichen Qualität

## 6. Touristische Leitprojekte

### 6.1 Übergeordnete Leitprojekte

#### 6.1.1 Kernradwegenetz

Die Herstellung eines touristischen Kernradwegenetzes ist eine der wichtigsten Hauptaufgaben bei der touristischen Erschließung der Tagebaufolgelandschaft. Mit dem Kernradwegenetz ist in erster Linie eine attraktive Anbindung der Seen, der bereits bestehenden und zukünftigen touristischen Einrichtungen und Hauptanziehungspunkte sowie der an das REK-Gebiet angrenzenden Städte Calau, Luckau, Lübbenau und Vetschau zu ermöglichen. Darüber hinaus bedarf es attraktiver Rundwege um die Seen, der Berücksichtigung angrenzender Tourismusregionen (Spreewald, Calauer Schweiz, Fläming u. a.) sowie einer guten Einbindung in das überregionale Radwegenetz.

Als baulicher Standard für das touristische Kernradwegenetz sind weitestgehend asphaltierte Radwegeoberflächen vorzusehen. Da zu erwarten ist, dass ein Großteil der touristischen Radwege auch von Fußgängern und anderen Nutzern (z. B. Skater) frequentiert wird, ist von einer Mindestbreite von 2,50 m auszugehen. Einzelne Wege mit besonders stark zu erwartender Frequentierung sind ggf. mit einer Breite von 3,50 m oder im Einzelfall auch bis zu 4,50 m herzustellen.

Da bereits im Rahmen der Bergbausanierung mehrere Radwege hergestellt wurden und im Umfeld der vier Städte auch zahlreiche Radwege vorhanden sind, bedarf es zur Herstellung des Kernradwegenetzes nur einiger Neubaustrecken. Aufgrund der in vielen Streckenabschnitten vorhandenen Bauzustandsmängel ist jedoch bei einem Großteil der vorhandenen Relationen ein grundhafter Ausbau oder mindestens die Instandsetzung bzw. die Auftragung einer neuen Tragdeckschicht notwendig.

Das touristische Kernradwegenetz umfasst nicht die im REK-Gebiet von der LMBV bergbaubedingt eingerichteten vier großen Sperrzonen. Sollten jedoch in den nächsten Jahren Sperrzonen nach erfolgter Bergbausanierung aufgehoben werden, ist eine Erweiterung des Kernradwegenetzes zu prüfen. Unabhängig davon dient die darüber hinausgehende Schaffung weiterer Radwege und sonstiger Wegeverbindungen (z. B. Wanderwege, Reitwege) ebenfalls der touristischen Erschließung und Verbesserung der Angebotssituation.

Die vorhandenen, neu zu schaffenden und zu sanierenden Radwege sind einheitlich nach den in den „Hinweisen zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im Land Brandenburg“ (HBR) geregelten Standards und unter Berücksichtigung der derzeit in den beiden Landkreisen Oberspreewald-Lausitz und Dahme-Spreewald erarbeiteten Konzepten zur Netzknottenpunktweisung zu beschildern.

Die folgende Plandarstellung enthält das nach den o. g. Kriterien mit den verantwortlichen Akteuren festgelegte Kernradwegenetz, welches in der darauffolgenden Plandarstellung auch differenziert nach Baubedarf dargestellt wird.

In der nach den beiden Plandarstellungen folgenden tabellarischen Übersicht sind die einzelnen Streckenabschnitte, differenziert nach Länge, Art des Ausbaus und Kosten, aufgeführt.

**Tabelle Kernradwegenetz**

Ifd. Nr.	Streckenbezeichnung		Länge (km)	Art des Ausbaus		Breite (m)	Spez. Kosten Teilleistung €/m <sup>2</sup>	Spez. Kosten Zusatzleistg. €/m	Spez. Kosten Wurzelschutz €/m	Kostenschätzung			Summe T€
	von	bis		Bestand	geplant					Teilleistung T€	Zusatzleistung T€	Wurzelschutz T€	
1	Luckau	Zöllmersdorf	2,14	RW	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Zöllmersdorf	Uckro	3,22	ng	ghAb	2,5	52,90	34,27	0,00	489,67	126,90	0,00	616,57
3	Luckau	Goßmar	3,80	RW	IS	3,5	21,92	4,59	26,03	335,27	20,03	113,75	469,05
4	Luckau	RW Goßmar	0,88	RW	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
5	Goßmar	Schlabendorfer See	5,80	RW	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
5.1	Goßmar	Fresdorf	3,40	RW	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
6	Luckau	Cahnsdorf	0,77	RW	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
7	Cahnsdorf	südl. Cahnsdorf	0,54	RW	ghAb	2,5	52,90	34,27	-	82,12	21,29	0,00	103,41
7.1	südl. Cahnsdorf	Egsdorf	3,14	RW	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
8	Egsdorf	Rundweg	0,73	RW	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
9	Luckau	Freesdorf	2,20	RW	TDS	4,5	27,89	34,27	-	317,47	86,70	0,00	404,17
10	Freesdorf	Wanninchen	6,82	RW	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
11	Görlsdorf	Egsdorf	3,45	RW	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
12	<b>Rundweg Schlabendorferer–Drehnaer–Stiebsdorfer See</b>												
12.1	Wanninchen	UW Zinnitz	6,22	RW	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
12.2	UW Zinnitz	Park Zinnitz	0,98	ng	ghAb	3,5	52,90	34,27	26,03	208,64	38,62	29,34	276,60
12.3	Park Zinnitz	L 52	2,35	RW	TDS	3,5	27,89	34,27	26,03	263,75	92,61	70,35	426,71
12.3.1	Tagesanlagen	L 52	1,81	RW	IS	2,5	21,92	4,59	-	114,07	9,55	0,00	123,62
12.4	L 52	Abzweig Mallenchen	0,40	Brücke	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
12.5	Abzweig Mallenchen	Mallenchen	3,35	ng	ghAb	3,5	52,90	34,27	-	713,22	132,02	0,00	845,24
12.6	Mallenchen	Tugam	0,83	ng	ghAb	3,5	52,90	34,27	13,02	176,71	32,71	0,00	209,42

lfd. Nr.	Streckenbezeichnung		Länge (km)	Art des Ausbaus		Breite (m)	Spez. Kosten Teilleistung €/m <sup>2</sup>	Spez. Kosten Zusatzleistg. €/m	Spez. Kosten Wurzelschutz €/m	Kostenschätzung			Summe T€
	von	bis		Be-stand	ge-plant					Teilleistung €/m <sup>2</sup>	Zusatzleistung €/lfd. m	Wurzelschutz €/m	
12.6.1	Tugam	Fürstl. Drehna	2,79	RW	TDS	3,5	27,89	34,27	13,02	313,15	109,95	41,76	464,86
12.7	Fürstl. Drehna	Deponie	3,60	RW	TDS	3,5	27,89	34,27	26,03	404,05	141,88	107,77	653,70
12.8	Deponie	Bergen	0,40	ng	ghAb	3,5	52,90	34,27	26,03	85,16	15,77	11,97	112,90
12.9	Bergen	Wanninchen	5,28	RW	TDS	3,5	27,89	34,27	26,03	592,61	208,09	158,06	958,76
13	Stiebsdorfer See	Crinitz	1,82	RW	TDS	3,5	27,89	34,27	26,03	204,27	71,73	54,48	330,48
14.1	Crinitz	Groß Mehßow	0,95	ng	ghAb	2,5	52,90	34,27	26,03	144,47	37,44	28,44	210,35
14.2	Crinitz	Groß Mehßow	1,75	RW	ghAb	2,5	52,90	34,27	26,03	266,13	68,97	52,38	387,48
14.3	Groß Mehßow	Tugam	1,50	RW	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
15	Groß Mehßow	L 56	0,58	ng	ghAb	2,50	52,90	34,27	13,02	88,21	22,86	8,68	119,75
15.1	L 56	Craupe	3,18	RW									
15.2	Craupe	Klein Mehßow	1,79	RW									
16	Klein Mehßow	Säritz	4,50	RW	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
16.01	Klein Mehßow	Autobahn	0,50	RW	ghAb	2,5	52,90	34,27	-	76,04	19,71	0,00	95,75
16.02	Autobahn	Säritz	4,00	-	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
16.1	Klein Mehßow	Kemmen	1,39	RW	TDS	2,5	27,89	34,27	13,02	111,44	54,79	20,80	187,03
16.2	Kemmen	L 55	1,68	RW	TDS	2,5	27,89	34,27	13,02	134,69	66,21	25,15	226,05
16.3	L55	Calau	3,85	RW	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
17	Mallenchen	Calau	6,48	RW	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
18	Tgb. Schlab. S.	Groß Jehser	0,35	RW	ghAb	3,5	52,895	34,27	26,03	74,52	13,79	10,48	98,79
19	Groß Jehser	Rundweg Säritz	3,00	RW	TDS	2,5	27,89	34,27	26,03	240,51	118,23	89,80	448,54
20	Erpitzweg	Buckow	1,55	RW	TDS	2,5	27,89	34,27		124,26	61,09	0,00	185,35
20.1	Buckow	Säritz	1,27	RW	TDS	2,5	27,89	34,27		101,81	50,05	0,00	151,86
21	Calau	Gahlen	2,25	RW	TDS	2,5	27,89	-	-	180,38	0,00	0,00	180,38
22	Gahlen	Vetschau	7,42	ng	ghAb	2,5	52,90	34,27	13,02	1128,38	292,42	111,06	1531,86
23.1	L525	zum Lämmergrund	1,21	RW	TDS	2,5	27,89	34,27	26,03	97,00	47,69	36,23	180,92

Ifd. Nr.	Streckenbezeichnung		Länge (km)	Art des Ausbaus		Breite (m)	Spez. Kosten Teilleistung €/m <sup>2</sup>	Spez. Kosten Zusatzleistg. €/ m	Spez. Kosten Wurzelschutz €/ m	Kostenschätzung			Summe T€
	von	bis		Be-stand	ge-plant					Teilleistung €/m <sup>2</sup>	Zusatzleistung €/lfd. m	Wurzelschutz €/m	
23.2	zum Lämmergrund	Lobendorf	0,83	ng	ghAb	2,5	52,90	34,27	26,03	126,22	32,71	24,84	183,77
23.3	Repten	K 6623	1,97	RW	TDS	2,5	27,89	34,27	13,02	157,93	77,64	29,49	265,06
23.4	K6623	Lobendorf	1,12	RW	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
24	Calau	Saßleben	1,24	RW	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
24.1	Calau	Mlode	2,66	RW	ghAb	2,5	52,90	34,27	26,03	404,51	104,83	79,63	588,97
24.2	Mlode	Rundweg	0,55	RW	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
25	Saßleben	RS 23	4,12	RW	TDS	2,5	27,89	34,27	26,03	330,30	162,37	123,33	616,00
26	Saßleben	Koßwig	3,68	RW	IS	2,5	21,92	4,59	26,03	231,91	19,40	110,16	361,47
27	Koßwig	Bischdorfer See	1,90	RW	IS	2,5	21,92	4,59	26,03	119,74	10,02	56,88	186,64
28a	Koßwig	Belten	0,83	RW	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
28b	Belten	Göritz	1,23	RW	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
28c	Göritz	BW Raddsuch	0,94	RW	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
29	<b>Rundweg Bischdorfer–Kahnsdorfer See</b>												
29.1	Bw. Raddusch	Groß Lübbenau	7,98	RW	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
29.1.1	Bw. Raddusch	Schacht V	6,76	RW	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
29.1.2	Schacht V	Radweg	0,48	RW	ghAb	3,5	52,90	34,27	13,02	102,20	18,92	7,19	128,31
29.1.3	Radweg	Groß Lübbenau	1,22	RW	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
29.2	Groß Lübbenau	Kahnsdorfer See	2,83	ng	ghAb	3,5	52,90	34,27	13,02	602,51	111,53	42,35	756,39
29.3	Kahnsdorfer See	Bw. Raddusch	0,58	RW	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
30	Groß Lübbenau	Boblitz	0,50	RW	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
31	Boblitz	Lübbenau	1,92	RW	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
31.1	Lübbenau	Stadt	2,68	RW	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
31.1.1	Stadt	Abzweig Autobahn	0,35	RW	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
31.1.2	Abzweig Autobahn	Zerkwitz	0,37	ng	ghAb	2,5	52,90	34,27	13,02	56,27	14,58	5,54	76,39
31.1.3	Zerkwitz	Anschluss Radweg	0,90	RW	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00

Ifd. Nr.	Streckenbezeichnung		Länge (km)	Art des Ausbaus		Breite (m)	Spez. Kosten Teilleistung €/m²	Spez. Kosten Zusatzleistg. €/m	Spez. Kosten Wurzelschutz €/m	Kostenschätzung			Summe T€
	von	bis		Be-stand	ge-plant					Teilleistung €/m²	Zusatzleistung €/m	Wurzelschutz €/m	
32	Boblitz	Raddusch	4,20	RW	-					0,00	0,00	0,00	0,00
32.1	Raddusch	Kahnsdorfer See	0,77	RW	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
33	Raddusch	Vetschau	4,60	K6627	ghAb	2,5	52,90	34,27	-	699,53	181,29	0,00	880,82
34	Vetschau	Bischdorf	6,58	K6628	IS	4,5	21,92	4,59		746,41	34,70	0,00	781,11
35	Lübbenau	Groß Klessow	4,71	RW	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
36	Lübbenau	Eisdorf	3,20	RW	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
37	Eisdorf	Paketdienst	1,65	RW	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
38	Lübbenau	Klein Beuchow	1,38	RW	ghAb	2,5	52,90	34,27	13,02	209,86	54,38	20,65	284,89
39	Klein Beuchow	Groß Beuchow	0,68	RW	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
40	Groß Beuchow	Lichtenauer See	0,16	RW	ghAb	2,5	52,90	34,27	-	24,33	6,30	0,00	30,63
41	<b>Rundweg Schönfelder–Kittlitzer–Redlitzer See</b>												
41.1	Klein Klessow	Schacht V	2,12	ng	ghAb	2,5	52,90	34,27	26,03	322,39	83,55	63,46	469,40
41.2	Schacht V	Bathow	10,82	RW	TDS	3,5	27,89	34,27	26,03	1214,40	426,42	323,89	1964,71
41.2.1	Bathow	Parkplatz Zinnitz	2,23	RW	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
41.3	Schönfeld	Brücke A13	0,44	RW	TDS	2,5	27,885	34,27	13,015	24,67	11,64	4,81	41,12
41.4	Schönfeld	Kittlitz	1,03	K6630	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
41.5	Kittlitz	Klein Klessow	1,40	RW	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
41.5 1	Kittlitz	Anschl. Groß Klessow	1,94	RW	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
41.6	Kittlitz	Paketdienst	1,70	RW	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
42	<b>Rundweg Lichtenauer–Stoßdorfer–Hindenberger See</b>										0,00	0,00	0,00
42.1	Paketdienst	Lichtenau	1,47	RW	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
42.2	Lichtenau	Parkpl. Zinnitz	5,00	RW	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
42.3	Parkpl. Zinnitz	Anschl.Rundw.	0,70	ng	ghAb	2,5	52,90	34,27	26,03	106,46	27,59	20,95	155,00

Ifd. Nr.	Streckenbezeichnung		Länge (km)	Art des Ausbaus		Breite (m)	Spez. Kosten Teilleistung €/m <sup>2</sup>	Spez. Kosten Zusatzleistg. €/m	Spez. Kosten Wurzelschutz €/m	Kostenschätzung			Summe T€	
	von	bis		Be-stand	ge-plant					Teilleistung €/m <sup>2</sup>	Zusatzleistung €/lfd. m	Wurzelschutz €/m		
42.4	Anschl. Rundweg	Egsdorf	4,55	RW	-					0,00	0,00	0,00	0,00	
42.5	Egsdorf	Hindenberg	3,72	RW	IS	2,5	21,92	4,59	26,03	234,44	19,62	111,35	365,41	
42.6	Hindenberg	Lichtenauer See	3,20	ng	ghAb	2,5	52,90	34,27	26,03	486,63	126,11	95,80	708,54	
42.7	Lichtenauer See	Anschl. L 525	0,30	ng	ghAb	2,5	52,90	34,27		45,62	11,82	0,00	57,44	
42.8	Anschl. L 525	Lichtenau	3,42	RW	IS	2,5	21,92	4,59		215,53	18,03	0,00	233,56	
43	Schlabendorf	Rundweg	1,03	RW	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	
44	Saßleben	Mlode	2,50	RW	ghAb	2,5	52,895	34,27	26,03	380,18	98,53	0,00	478,71	
<b>Gesamtlänge</b>			<b>234,09</b>					<b>Gesamtsumme</b>			<b>13.910,04</b>	<b>3.613,08</b>	<b>2.090,82</b>	<b>19.613,94</b>

Legende:

- RW Radweg vorhanden
- ghAb grundhafter Ausbau
- TDS Tragdeckschicht
- IS Instandsetzung
- ng nicht ausgebaut



Hauptwegeverbindungen zwischen den Städten, Anbindungen der Seen und Seenrundwege (Summe ca. 14,8 Mio €)

Die Kostenschätzung umfasst jeweils die Brutto- und Baunebenkosten.

Die Gesamtlänge des touristischen **Kernradwegenetzes** im REK-Gebiet beträgt ca. **234 km**. Davon sind **116 km** neu herzustellen, auszubauen, zu sanieren oder instandzusetzen. Nach erfolgter Kostenschätzung betragen die Gesamtkosten zur Herstellung des vollständigen und intakten Kernradwegenetzes (einschließlich der Brutto- und Baunebenkosten) ca. **19,6 Mio. Euro**.

Aufgrund der Größe der Tagebaufolgelandschaft und der deshalb notwendigen hohen Investitionssumme ist die vollständige Herstellung des Kernradwegenetzes nicht kurzfristig zu realisieren. Aus diesem Grund bedarf es ggf. einer schrittweisen Entwicklung, bei der das Hauptaugenmerk auf die **wichtigsten Wegeverbindungen zwischen den Städten, Anbindungen der Seen und Seenrundwege** zu legen ist. Die Summe zur Herstellung dieser besonders prioritär umzusetzenden Radwege beträgt (einschließlich der Brutto- und Baunebenkosten) ca. **14,8 Mio. Euro**.

### 6.1.2 Wasserwegeverbindungen

Im Gegensatz zu den Radwegeverbindungen sind befahrbare Wasserwegeverbindungen zwischen den größeren Gewässern keine unbedingt notwendige Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche touristische Erschließung und Entwicklung der Tagebaufolgelandschaft. Jedoch würde sich die touristische Attraktivität deutlich erhöhen, wenn die vier großen Seen (Bischdorfer See, Lichtenauer See, Schlabendorfer See und Drehnaer See) eine mit muskelkraftbetriebenen und emissionsfreien Booten befahrbare Wasserwegeverbindung hätten. Von wahrscheinlich noch größerer touristischer Bedeutung wäre eine ebensolche Wasserwegeverbindung mit dem Wasserrevier Spreewald.

Zum heutigen Stand ist dies jedoch aufgrund der großflächigen Sperrbereiche, vor allem im westlichen Teil des REK-Gebietes (Lichtenauer, Schlabendorfer und Drehnaer See) nicht realisierbar. Hinzu kommt, dass die Herstellung solcher Wasserwegeverbindungen erhebliche Investitionen erforderlich machen, die sich nicht allein durch einen touristischen Mehrwert rechtfertigen lassen. Vielmehr bedarf es für die Realisierung solcher Maßnahmen auch einem wasserwirtschaftlichen Bedarf (u. a. Wasserstandsregulierung mittels Vorfluter), der in bisherigen Untersuchungen der LMBV nur im östlichen Teil (ehemaliger Standortraum Seese) festgestellt wurde. Für diesen Bereich wird auch eine Anbindung der Seen über Gräben und Fließgewässer (Schrake/Dobra) mit der Boblitzer Kahnfahrt und damit dem Spreewald (Spree) empfohlen.

Wenn o. g. Maßnahmen umgesetzt werden, ist darauf hinzuwirken, dass die herzustellenden Wasserverbindungen auch entsprechend touristisch genutzt werden können. Sollte langfristig auch eine wasserwirtschaftliche Notwendigkeit für eine Anbindung der Seen im ehemaligen Standortraum Schlabendorf an die Spree festgestellt und realisiert werden, dann ist ebenfalls auf die touristische Nutzbarkeit dieser Wasserwegeverbindungen hinzuwirken.

Eine Kostenschätzung für die Planung und Realisierung einzelner Wasserwegeverbindungen liegt in alten LMBV-Planungen vor. Jedoch sind sie wegen geänderter Rahmenbedingungen nicht aussagekräftig und müssten aktuell neu ermittelt werden.

In der folgenden Plandarstellung sind unter Berücksichtigung der wasserwirtschaftlichen Notwendigkeiten die prioritär und nachrangig umzusetzenden Wasserwegeverbindungen dargestellt.

## 6.2 Leitprojekte im touristischen Kernbereich Bischdorfer See

Leitprojekt 1	Erlebniswelt Slawenburg Raddusch
Projektträger und -beteiligte	Träger: Stadt Vetschau und Verein Slawenburg Raddusch e. V. Beteiligte: LMBV mbH
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stärkung der Kultur- und Tourismuseinrichtung Slawenburg Raddusch durch Angebots- und Nutzungserweiterung</li> <li>- Erfolgreiche Ansprache neuer Zielgruppen</li> <li>- Steigerung der Besucherzahlen</li> <li>- Erhöhung der regionalen Wertschöpfung</li> <li>- Schaffung einer attraktiven Eingangssituation in die Tagebaufolgelandschaft</li> </ul>
Ausgangssituation und Projektinhalt	<p>Mit der Slawenburg Raddusch gibt es nur wenige hundert Meter angrenzend an das Ostufer des Bischdorfer Sees ein Museum, welches sich mit jährlich ca. 50.000 Besuchern als Anziehungsmagnet in der Brandenburger Museumslandschaft etabliert hat. Um die Einrichtung dauerhaft entsprechend erforderlicher Wissenschafts-, Tourismus- und Betreibungsansprüche erfolgreich erhalten zu können, wird derzeit ein neues Ausstellungs- und Betreibungskonzept erarbeitet.</p> <p>Mit der geplanten Schaffung von ufernahen baulichen Einrichtungen, südlich angrenzend an das bestehende Slawenburg-Gelände, sollen weitere Angebotsflächen für vorhandene und vor allem zusätzliche Zielgruppen (Familien mit Kindern, Schulklassen, Übernachtungs-/Gastronomiebesucher) sowie ein lückenloser und harmonischer Übergang von Slawenburg zum Bischdorfer See hergestellt werden. Dazu gehören die Herstellung bzw. Errichtung von</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gastronomie,</li> <li>- Ferienhausanlage „Slawendorf“,</li> <li>- Schulklassenunterkunft,</li> <li>- Ausstellungs- und Aktionsfläche „Geschichte der Slawen“,</li> <li>- Tiergehege,</li> <li>- Aussichtsturm,</li> <li>- Strandbereich mit Sanitär- und Umkleidetrakt,</li> <li>- Steganlage mit Bootsanleger.</li> </ul> <p>Außerdem vorgesehen sind ein Erweiterungsbau am Eingangsbereich zur Slawenburg, die Gestaltung bestehender Aktionsflächen sowie die Erweiterung bestehender Parkplatz- und die Schaffung zusätzlicher Caravanstellplatzkapazitäten. Zur Aufwertung des erweiterten Erlebnisareals Slawenburg und zur besseren Abgrenzung zum Umfeld ist zudem eine Eingrünung mit standortgerechten Gehölzen geplant. Um eine schrittweise und auf den touristischen Bedarf abgestimmte Entwicklung der neuen Erlebniswelt Slawenburg Raddusch zu ermöglichen, kann die einem Slawendorf nachempfundene Ferienhausanlage ggf. auch in mehreren Bauabschnitten realisiert werden.</p>
Zu schaffende Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sanierung der Innenkippe und Nutzungsfreigabe des Bischdorfer Sees</li> <li>- Abbau (Verlagerung) von Erdmassen zur Herstellung von Sichtachsen</li> <li>- Klärung der Eigentumsituation</li> <li>- Klärung vorhandener Konflikte zu landesplanerischen Vorgaben im LEP</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Herstellung Planungsrecht</li> <li>- Erstellung Detailplanung</li> <li>- Bereitstellung notwendiger verkehrlicher und technischer Infrastruktur</li> </ul>
Kenndaten der Anlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gebäude: <ul style="list-style-type: none"> <li>Gastronomiepavillon ca. 160,00 m<sup>2</sup> BGF</li> <li>WC-Anlagen ca. 120,00 m<sup>2</sup> BGF</li> <li>Schulunterkunft ca. 850,00 m<sup>2</sup> BGF</li> <li>Ferienhaussiedlung Slawenburg (10 Häuser) ca. 950 m<sup>2</sup> BGF</li> <li>Aussichtsturm ca. 120,00 m<sup>2</sup> BGF</li> <li>Erweiterung Eingangsbauwerk Slawenburg ca. 215 m<sup>2</sup> BGF</li> </ul> </li> <li>- Freiflächen: <ul style="list-style-type: none"> <li>Einfriedung/Aufpflanzung Slawenburg ca. 1.400 m</li> <li>Aufwertung Grünflächen Bestand Slawenburg</li> <li>Erweiterung Grünflächen ca. 5.400 m<sup>2</sup></li> <li>Parkplatz Slawenburg (Erneuerung) ca. 530 m<sup>2</sup></li> <li>Erweiterung Parkplatz inkl. Caravan-Stellplätze ca. 2.750 m<sup>2</sup></li> <li>Neue Erschließungsstraßen ca. 5.000 m<sup>2</sup></li> <li>Neue Fuß- und Radwege ca. 2.150 m<sup>2</sup></li> <li>Neue Spielplatzflächen ca. 200 m<sup>2</sup></li> <li>Strandflächen ca. 12.000 m<sup>2</sup></li> <li>Terrassenflächen am Strand ca. 1.200 m<sup>2</sup></li> </ul> </li> </ul>
Kostenschätzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gebäude: <ul style="list-style-type: none"> <li>Gastronomiepavillon ca. 225.000 €</li> <li>WC-Anlagen ca. 110.000 €</li> <li>Schulunterkunft ca. 1.275.000 €</li> <li>Ferienhaussiedlung Slawenburg (10 Häuser) ca. 1.100.000 €</li> <li>Aussichtsturm ca. 75.000 €</li> <li>Erweiterung Eingangsbauwerk Slawenburg ca. 165.000 €</li> </ul> </li> <li>- Freiflächen: <ul style="list-style-type: none"> <li>Einfriedung/Aufpflanzung Slawenburg ca. 225.000 €</li> <li>Aufwertung Grünflächen Bestand Slawenburg ca. 185.000 €</li> <li>Erweiterung Grünflächen 310.000 €</li> <li>Parkplatz Slawenburg (Erneuerung) 65.000 €</li> <li>Erweiterung Parkplatz inkl. Caravan-Stellplätze 375.000 €</li> <li>Neue Erschließungsstraßen 675.000 €</li> <li>Neue Fuß- und Radwege ca. 200.000 €</li> <li>Neue Spielplatzflächen 55.000 €</li> <li>Strandflächen ca. 125.000 €</li> <li>Terrassenflächen am Strand ca. 95.000 €</li> </ul> </li> </ul> <p>- Gesamtkosten ca. 5.260.000 €* -</p>

\* Kosten beinhalten Kostengruppen 300–500 sowie 700, Kosten inkl. Mehrwertsteuer, Standorterschließungskosten (AW, W, Gas, Strom etc.) sind nicht in den Kosten enthalten

Leitprojekt 2	Zuwegung Kahnsdorfer/Bischdorfer See
Projektträger und -beteiligte	Träger: Stadt Vetschau Beteiligte: LMBV mbH
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Schaffung einer attraktiven Eingangssituation in die Tagebaufolgelandschaft</li> <li>- Ermöglichung von Naturbeobachtung</li> <li>- Schaffung einer wasser- und naturnahen attraktiven Wegeführung</li> </ul>
Ausgangssituation und Projektinhalt	<p>Die Ostseite des aus Niederschlags- und Grundwasser entstandenen Kahnsdorfer Sees ist für Besucher aus dem südlichen Spreewald und der Slawenburg der erste Ort, an dem die Tagebaufolgelandschaft bereits heute erlebbar ist. Nach Unterquerung der Autobahn aus Richtung Raddusch kommend, führt die vorhandene Zufahrtsstraße zur Slawenburg direkt auf den Kahnsdorfer See zu, bis sie nach einer rechtwinkligen Kurve parallel zu ihm und dann zum Bischdorfer See weiterverläuft. Der Bereich bietet einen reizvollen Ausblick auf die von Schilf und zahlreichen Vogelarten geprägte Flachwasserfläche.</p> <p>Mit dem Bau einer aufgeständerten Holzsteganlage mit mehreren Aussichtsplattformen entlang des Uferbereiches und der ufernahen Wasserfläche erhalten Fußgänger die Möglichkeit für einen unverstellten Ausblick auf die Schilf- und Wasserflächen des Kahnsdorfer Sees. Durch die vorgegebene Wegeführung der Steganlage wird der weit überwiegende Teil des Gewässers störungsfrei sein, so dass der See sich selbst überlassen bleibt und eine eigene ungestörte Artenvielfalt hervorbringen kann. Entlang der Steganlage ist auch die Integration von Informationstafeln zu Tagebauhistorie und Natur(schutz) vorgesehen. Zur Abstellung von Pkw's ist vor dem nördlichen Eingangsbereich der Steganlage in Nähe der Abbiegung zu Slawenburg/Bischdorfer See die Einrichtung eines kleinen Parkplatzes mit ca. 25 Stellplätzen geplant. Ein direkter Zugang zur Wasserfläche des Kahnsdorfer Sees soll jedoch nicht entstehen, vielmehr sollen die Gäste als Betrachter die Möglichkeit erhalten, diese neu entstehende Landschaft zu erleben, zu erfühlen und damit zu verstehen. Durch die festgelegte Wegeführung über Steganlagen entsteht eine Distanz zum Ort, die einen unverstellten Blick ermöglicht aber auch genug Distanz zur Umgebung herstellt. Um jedoch dieser räumlichen Situation, am Eckpunkt der öffentlichen Straße, ein würdiges und selbstverständliches Entree zu geben, ist eine zusätzliche Platzfläche in Form einer aufgeständerten Plattform (Terrasse) vorgesehen. Zusätzlich wird dieser Empfangsbereich durch einen kleinen offenen Pavillon ergänzt.</p>
Zu schaffende Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sanierung der Uferböschung des Kahnsdorfer Sees mit anschließender Freigabe</li> <li>- Erstellung Bodengutachten</li> <li>- Klärung der Eigentumssituation</li> <li>- Herstellung Planungsrecht</li> <li>- Erstellung Detailplanung</li> </ul>
Kenndaten der Anlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gebäude: Pavillon ca. 50,00 m<sup>2</sup> BGF</li> <li>- Freiflächen: Gesamtlänge Steganlagen ca. 1.200,00 m/4.200,00 m<sup>2</sup> Fläche Rastplatz/Aufenthaltsfläche am Pavillon ca. 850,00 m<sup>2</sup> Umfeldgestaltung ca. 3.500,00 m<sup>2</sup> Herstellung Pkw-Stellplatz (25 Pkw) ca. 750,00 m<sup>2</sup></li> </ul>

Kostenschätzung	- Gebäude:	Pavillon ca. 35.000 €
	- Freiflächen:	Steganlagen 275.000 €
		Fläche Rastplatz/Aufenthaltsfläche am Pavillon 85.000 €
		Umfeldgestaltung ca. 125.000 €
		Herstellung Pkw-Stellplatz (25 Pkw) ca. 110.000 €
	- Gesamtkosten ca. 630.000 €*	

\* Kosten beinhalten Kostengruppen 300–500 sowie 700, Kosten inkl. Mehrwertsteuer, Standorterschließungskosten (AW, W, Gas, Strom etc.) sind nicht in den Kosten enthalten

Leitprojekt 3	Bade- und Ferienhausstandort Bischdorf-Ost
Projektträger und -beteiligte	Träger: Stadt Lübbenau, private Investoren Beteiligte: LMBV mbH
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Herstellung eines öffentlichen Badestrandes für den überregionalen Bedarf</li> <li>- Schaffung von Übernachtungsmöglichkeiten für verschiedene Nutzergruppen und Ansprüche</li> <li>- Erhöhung der regionalen Wertschöpfung</li> <li>- Verhinderung von Auswüchsen des „Wildbadens“</li> </ul>
Ausgangssituation und Projektinhalt	<p>Nach der Sanierung der Innenkippe und der Nutzungsfreigabe des Bischdorfer Sees bedarf es schnellstmöglich einer attraktiven und adäquaten Bademöglichkeit. Die Schaffung eines großen öffentlichen Badestrandes nordöstlich der Ortslage Bischdorf und südwestlich vom Gewerbegebiet „Seese-Ost“ bietet sich aufgrund des an dieser Stelle flach abfallenden Sanduferbereiches und vor allem wegen der günstigen verkehrlichen Erschließungsmöglichkeit über die L 55, die Bischdorfer Hauptstraße und einer neuzuschaffenden Seezuwegung (ca. 600 m) an. Der Erschließungsaufwand ist damit an dieser Stelle viel geringer als auf der gegenüberliegenden Uferseite (Innenkippe). Zudem ist der Bereich Bischdorf Ost auch deutlich besser an das touristische Wegenetz angebunden. Die Herstellung eines großen Badestrandes am Ostufer (Bereich Slawenburg) schließt sich aufgrund des an dieser Stelle vorhandenen und auszubauenden musealen Erlebnischarakters an und würde auch die dortigen Strukturen überfordern.</p> <p>Da der große überregionale Badestrand als ortsunabhängige Einheit autark funktionieren soll, sind neben dem eigentlichen Badebereich auch die Herstellung von Strandsporthallen, Funktions- und Gastronomiegebäuden, einer von einem Sprungturm und einem Bootsanleger eingefassten großen Strandterrasse sowie eines Bootshauses vorgesehen. Um eine Refinanzierung dieser Investitionen zu ermöglichen und auch ein attraktives Übernachtungsangebot vorzuhalten, sind auch der Bau von ca. 45 kleinen Ferienhäusern und einer kleingewerblichen Übernachtungseinrichtung (Gruppenunterkunft) geplant. Ebenso geplant ist die Einrichtung von ca. 300 Stellplätzen für Pkw. Um eine hohe landschaftliche Attraktivität und Erlebbarkeit zwischen der Ortslage Bischdorf und den neuen Nutzungseinheiten am Wasser herzustellen, ist die bereits vorhandene Grünausstattung durch entsprechende Anpflanzungen qualitativ weiterzuentwickeln.</p>
Zu schaffende Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sanierung der Innenkippe und Teilnutzungsfreigabe der Wasserfläche</li> <li>- Klärung der Eigentumsituation</li> <li>- Klärung vorhandener Konflikte zu landesplanerischen Vorgaben im LEP und bzgl. des notwendigen Abstandes zu Windenergieanlagen</li> <li>- Herstellung Planungsrecht</li> <li>- Erstellung Detailplanung</li> <li>- Bereitstellung notwendiger verkehrlicher und technischer Infrastruktur</li> </ul>
Kenndaten der Anlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gebäude:     3 Strandpavillons ca. 350,00 m<sup>2</sup> BGF</li> <li>                  3 Funktionsgebäude (WC etc.) inkl. Shops ca. 1.200,00 m<sup>2</sup> BGF</li> <li>                  Übernachtungseinrichtung ca. 850,00 m<sup>2</sup> BGF</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ferienhaussiedlung (45 Häuser) ca. 4.275 m<sup>2</sup> BGF</li> <li>Aussichtsturm ca. 200,00 m<sup>2</sup> BGF</li> <li>Bootshaus ca. 420 m<sup>2</sup> BGF</li> <li>- Freiflächen: Terrassen Strandbereich ca. 11.700 m<sup>2</sup></li> <li>Stege Strandbereich ca. 2.000 m<sup>2</sup></li> <li>Strandflächen inkl. Sportflächen ca. 29.000 m<sup>2</sup></li> <li>Straßen- und Wegenetz Ferienhaussiedlung ca. 20.000 m<sup>2</sup></li> <li>Parkplatz Strandbereich ca. 6.100 m<sup>2</sup></li> <li>Neue Hapterschließungsstraßen ca. 11.000 m<sup>2</sup></li> <li>Neue Fuß- und Radwege ca. 12.500 m<sup>2</sup></li> <li>Grün- und Freiflächen Ferienhaussiedlung ca. 65.000 m<sup>2</sup></li> <li>Grün- und Freiflächen „Neue Zufahrt“ ca. 55.000 m<sup>2</sup></li> <li>Grün- und Freiflächen „Aussichtsturm“ ca. 14.500 m<sup>2</sup></li> </ul>
Kostenschätzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gebäude: 3 Strandpavillons ca. 165.000 €</li> <li>3 Funktionsgebäude ca. 1.500.000 €</li> <li>Übernachtungseinrichtung ca. 1.275.000 €</li> <li>Ferienhaussiedlung (45 Häuser) ca. 5.200.000 €</li> <li>Aussichtsturm ca. 95.000 €</li> <li>Bootshaus ca. 580.000 €</li> <li>- Freiflächen: Terrassen Strandbereich ca. 950.000 €</li> <li>Stege Strandbereich ca. 230.000 €</li> <li>Strandflächen inkl. Sportflächen ca. 1.450.000 €</li> <li>Straßen- und Wegenetz Ferienhaussiedlung ca. 2.700.000 €</li> <li>Parkplatz Strandbereich ca. 950.000 €</li> <li>Neue Hapterschließungsstraßen ca. 1.700.000 €</li> <li>Neue Fuß- und Radwege ca. 1.100.000 €</li> <li>Grün- und Freiflächen Ferienhaussiedlung ca. 3.750.000 €</li> <li>Grün- und Freiflächen „Neue Zufahrt“ ca. 1.950.000 €</li> <li>Grün- und Freiflächen „Aussichtsturm“ ca. 650.000 €</li> <li>- Gesamtkosten ca. 24.245.000 €* </li> </ul>

\* Kosten beinhalten Kostengruppen 300–500 sowie 700, Kosten inkl. Mehrwertsteuer, Standorterschließungskosten (AW, W, Gas, Strom etc.) sind nicht in den Kosten enthalten

### 6.3 Leitprojekte im touristischen Kernbereich Schlabendorfer See

Leitprojekt 4	Tourismusstandort Schlabendorf inkl. Marina
Projektträger und -beteiligte	Träger: Stadt Luckau Beteiligte: LMBV mbH, Wassersportverein Schlabendorf e. V., Private
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entwicklung des Ortes Schlabendorf zu einem attraktiven Tourismusort</li> <li>- Tourismusorientierte Neugestaltung des Ortskerns</li> <li>- Schaffung attraktiver Ortsverbindungen zum See</li> <li>- Anpassung der Marina an aktuelle Erfordernisse</li> <li>- Herstellung touristischer Infrastrukturen</li> <li>- Erzeugung einer neuen seeseitigen Ortssilhouette</li> </ul>
Ausgangssituation und Projektinhalt	<p>Der stark vom Braunkohleabbau im Tagebau Schlabendorf-Süd (1975–1991) beeinflusste Ort Schlabendorf weist trotzdem einen vergleichsweise intakten dörflichen Ortscharakter auf. Jedoch verfügt der Ort über keine tourismusrelevanten Sehenswürdigkeiten. Die derzeitige touristische Anziehungskraft des Ortes resultiert fast einzig aus der reizvollen Gewässerlage in Kombination mit der guten Radwegeinfrastruktur und der dadurch vorhandenen Anbindung an das Naturparkzentrum Wanninchen. Die 2008 errichtete Hafenanlage (Marina) wird aufgrund der bisher nicht möglichen touristischen Gewässernutzung kaum genutzt und entspricht hinsichtlich Größe und Funktionalität mittlerweile auch nur noch eingeschränkt den heutigen Anforderungen. Ein Problem entlang der Ortsdurchfahrt stellen auch die durch die Mauern der privaten Grundstücke fehlenden Blick- und Wegebeziehungen zum See dar.</p> <p>Neben der Erweiterung der Hafeneinfahrt und dem Bau von Funktionsgebäuden in der Marina sollen beidseitig der Hafeneinfahrt weitere bauliche Einrichtungen und Angebotsflächen für eine wasser- und erholungstouristische Nutzung geschaffen werden. Nordwestlich angrenzend sind ein öffentlicher Badestrand mit entsprechender Infrastruktur und ein Aussichtsturm geplant. Südöstlich der Hafeneinfahrt soll die vorhandene Grünfläche zu einem Park inkl. Café und Badewiese umgestaltet werden. Daran anschließend ist eine Fläche für die in den nächsten Jahren weiter notwendige Seebekalkung vorzuhalten. Im äußersten südöstlichen Uferbereich ist ein Caravan-/Campingplatz mit Ferienhäusern, Funktionsgebäuden, Badestrand und Parkplatz geplant.</p> <p>Um die Anbindung des Ortes an den See zu verbessern, werden dementsprechend verlaufende städtebauliche Strukturen gestärkt bzw. neu geschaffen. Dazu gehören die Erweiterung des Siedlungskörpers mit Wohnbebauung beidseitig der zum See führenden Verbindungsstraße im westlichen Ortsbereich sowie die Herstellung bzw. Aufwertung von zusammenhängenden Grün- und Gewässerstrukturen, mit denen neben der See-Ort-Beziehung auch die innerörtliche Aufenthaltsqualität verbessert wird. Durch die Herstellung einer Sichtachse von der Landesstraße zur Marina im östlichen Teil des Ortszentrums wird zudem die vorhandene landschaftliche Lage ablesbar und unterstützt damit den touristischen Charakter. Durch die Herstellung geordneter Grünstrukturen angrenzend an den Siedlungskörper wird zudem auch eine ansprechende Ortseingangssituation hergestellt.</p>
Zu schaffende Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nutzungsfreigabe des Nordwestufers und Teilnutzungsfreigabe der Wasserfläche</li> <li>- Klärung der Eigentumssituation</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Klärung möglicher Konflikte zu landesplanerischen Vorgaben im LEP</li> <li>- Herstellung Planungsrecht</li> <li>- Erstellung Detailplanung</li> <li>- Bereitstellung notwendiger verkehrlicher und technischer Infrastruktur</li> </ul>
Kenndaten der Anlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gebäude: Café (Pavillon im Park) ca. 75,00 m<sup>2</sup> BGF</li> <li>3 Funktionsgebäude (Marina) ca. 1.200,00 m<sup>2</sup> BGF</li> <li>3 Funktionsgebäude (Camping-/Caravanplatz) ca. 900,00 m<sup>2</sup> BGF</li> <li>Ferienhäuser (8 Häuser) ca. 750 m<sup>2</sup> BGF</li> <li>Aussichtsturm (Pyramide) ca. 500,00 m<sup>2</sup> BGF</li> <li>- Freiflächen: Aufwertung Marina ca. 5.000 m<sup>2</sup></li> <li>Promenade Strand ca. 2.500 m<sup>2</sup></li> <li>Strandflächen inkl. Sportflächen ca. 19.500 m<sup>2</sup></li> <li>Straßen- und Wegenetz (Camping-/Caravanplatz) ca. 4.000 m<sup>2</sup></li> <li>Parkplatz Ortslage/Marina ca. 700 m<sup>2</sup></li> <li>Caravanstellplatz ca. 3.000 m<sup>2</sup></li> <li>Badewiese inkl. Park ca. 12.000 m<sup>2</sup></li> <li>Freistellung (Bäume Ortslage, Mauern, Marinazufahrt) ca. 2.000 m<sup>2</sup></li> <li>Grün- und Freiflächen (Camping-/Caravanplatz) ca. 15.000 m<sup>2</sup></li> <li>Grün- und Freiflächen „Ortslage“ ca. 12.000 m<sup>2</sup></li> <li>Grün- und Freiflächen „Orts-/Landschaftseinfriedung“ ca. 65.000 m<sup>2</sup></li> </ul>
Kostenschätzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gebäude: Café (Pavillon im Park) ca. 135.000 €</li> <li>3 Funktionsgebäude (Marina) ca. 1.500.000 €</li> <li>3 Funktionsgebäude (Camping-/Caravanplatz) ca. 1.125.000 €</li> <li>Ferienhäuser (8 Häuser) ca. 925.000 €</li> <li>Aussichtsturm (Pyramide) ca. 375.000 €</li> <li>- Freiflächen: Aufwertung Marina 275.000 €</li> <li>Promenade Strand ca. 320.000 €</li> <li>Strandflächen inkl. Sportflächen ca. 680.000 €</li> <li>Straßen- und Wegenetz (Camping-/Caravanplatz) ca. 540.000 €</li> <li>Parkplatz Ortslage/Marina ca. 100.000 €</li> <li>Caravanstellplatz ca. 400.000 €</li> <li>Badewiese inkl. Park ca. 650.000 €</li> <li>Freistellung (Bäume Ortslage, Mauern, Marinazufahrt) ca. 95.000 €</li> <li>Grün- und Freiflächen (Camping-/Caravanplatz) ca. 750.000 €</li> <li>Grün- und Freiflächen „Ortslage“ ca. 550.000 €</li> <li>Grün- und Freiflächen „Orts-/Landschaftseinfriedung“ ca. 2.800.000 €</li> </ul> <p>- Gesamtkosten ca. 11.220.000 €* (Kosten für eine Siedlungserweiterung sind nicht enthalten)</p>

\* Kosten beinhalten Kostengruppen 300–500 sowie 700, Kosten inkl. Mehrwertsteuer, Standorterschließungskosten (AW, W, Gas, Strom etc.) sind nicht in den Kosten enthalten

Leitprojekt 5	Tourismusstandort Zinnitz
Projektträger und -beteiligte	Träger: Stadt Calau, Stadt Luckau Beteiligte: LMBV mbH, Private
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbesserung der Eingangssituation zum Schlabendorfer See</li> <li>- Schaffung eines zusätzlichen tourismusrelevanten Aufenthaltsbereiches</li> <li>- Inwertsetzung des Ortskerns sowie der Schloss- und Parkanlage Zinnitz</li> </ul>
Ausgangssituation und Projektinhalt	<p><u>Teilstandort „Anschlussbereich Schlosspark“:</u> Im ca. 1 km von der Ostbucht des Schlabendorfer Sees angrenzenden Ort Zinnitz gibt es mit der Dorfkirche und dem Schloss Zinnitz zwei vom Klassizismus geprägte Bau- denkmale. Besonders das Schloss Zinnitz und der angrenzende Schlosspark sind durch die seit den 1990er-Jahren nach historischem Vorbild erfolgten Rekonstruktionen von besonderem Wert.</p> <p>Da südlich angrenzend an den Schlosspark bereits touristische Wegebeziehungen zum Schlabendorfer See bestehen, soll mit einer behutsamen Gestaltung und Pflege der dort vorhandenen Grünflächen ein erkennbarer Bezug zu Schloss und Schloss- park hergestellt werden. Durch die Anlegung einer Wildblumenwiese wird auch die Aufenthaltsqualität für vorbeikommende Radfahrer und Wanderer verbessert. Mit der Ausgestaltung eines Aussichtspunktes, von dem man einen Blick in den Park und in die angrenzende Tagebaufolgelandschaft hat, und einem Pavillon, der eine Möglich- keit zum Verweilen und Informieren ermöglicht, wird dieser Bereich ebenso wie durch die in ihrem Zustand zu verbessernden Wege deutlich aufgewertet.</p> <p><u>Teilstandort „Ostbucht Schlabendorfer See“:</u> Die ortsnahe Ostbucht des Schlabendorfer Sees besitzt eine hohe naturräumliche Qualität und erfreut sich trotz des gesperrten Uferbereiches auch derzeit schon großer Beliebtheit bei Einheimischen und Ortskennern. Der Standort bietet einen hervor- ragenden Ausblick auf den See und die angrenzende Tagebaufolgelandschaft. Die Bucht ist derzeit über einen unbefestigten Weg von der Landesstraße 52 und über den teilweise ausgebauten Radweg Schlabendorf–Zinnitz erreichbar.</p> <p>Mit der Herstellung eines Aussichtsturmes soll Touristen ermöglicht werden, einen Überblick über das ehemalige Tagebaugebiet Schlabendorf Süd zu erhalten. Durch baulich-architektonische Besonderheiten soll der Aussichtsturm auch eine wichtige Landmarkenfunktion einnehmen. Um trotzdem den bisherigen naturnahen Charakter des Raums nicht zu überformen, ist im Umfeld nur die Anlegung einer Picknickwiese bzw. einer kleinen Raststation vorgesehen. Für Autofahrer ist die Herstellung eines Parkplatzes geplant, von dem aus bei Bedarf das weitere Seenumfeld mit Fahrrädern oder zu Fuß erkundet werden kann.</p>
Zu schaffende Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erstellung Detailplanung</li> <li>- Bereitstellung notwendiger verkehrlicher und technischer Infrastruktur</li> </ul>
Kenndaten der Anlagen	<p><u>Teilstandort „Anschlussbereich Schlosspark“:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gebäude: offener Pavillon im Park ca. 50,00 m<sup>2</sup> BGF</li> <li>- Freiflächen: Herstellung Wildblumenwiese ca. 31.000 m<sup>2</sup> Steg/Plattform Wildblumenwiese ca. 1.300 m<sup>2</sup> Herstellung Aussichtspunkt „Seeblick“ ca. 200,00 m<sup>2</sup></li> </ul>

	<u>Teilstandort „Ostbucht Schlabendorfer See“:</u> <ul style="list-style-type: none"><li>- Gebäude: Aussichtsturm ca. 750,00 m<sup>2</sup> BGF</li><li>- Freiflächen: Herstellung Picknickwiese ca. 6.000 m<sup>2</sup> Freibereich Aussichtspunkt ca. 1.300 m<sup>2</sup> Herstellung Parkplatz ca. 850,00 m<sup>2</sup> Herstellung Zufahrtsstraße ca. 2.200 m<sup>2</sup></li></ul>
Kostenschätzung	<u>Teilstandort „Anschlussbereich Schlosspark“:</u> <ul style="list-style-type: none"><li>- Gebäude: Offener Pavillon im Park ca. 35.000 €</li><li>- Freiflächen: Herstellung Wildblumenwiese ca. 65.000 € Steg/Plattform Wildblumenwiese ca. 72.000 € Herstellung Aussichtspunkt „Seeblick“ ca. 17.000 €</li></ul> <u>Teilstandort „Ostbucht Schlabendorfer See“:</u> <ul style="list-style-type: none"><li>- Gebäude: Aussichtsturm ca. 275.000 €</li><li>- Freiflächen: Herstellung Picknickwiese 85.000 € Freibereich Aussichtspunkt ca. 72.000 € Herstellung Parkplatz ca. 115.000 € Herstellung Zufahrtsstraße ca. 345.000 €</li></ul> <p>- Gesamtkosten ca. 1.081.000 €* </p>

\* Kosten beinhalten Kostengruppen 300–500 sowie 700, Kosten inkl. Mehrwertsteuer, Standorterschließungskosten (AW, W, Gas, Strom etc.) sind nicht in den Kosten enthalten

Leitprojekt 6	Tourismusstandort Heinz Sielmann Natur-Erlebniszentrum Wanninchen
Projektträger und -beteiligte	Träger: Heinz Sielmann Stiftung Beteiligte: Stadt Luckau, LMBV, Naturpark Niederlausitzer Landrücken, NABU
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stärkung der Einrichtung und Verbesserung der Zielgruppenansprache durch Angebotserweiterung und -verbesserung</li> <li>- Entwicklung eines didaktisch wertvollen und modernen Besucherinformationszentrums im Naturpark Niederlausitzer Landrücken</li> <li>- Herausstellung der Bergbaufolgelandschaft und der aus ihr hervorgegangenen biologischen Vielfalt als Alleinstellungsmerkmal</li> <li>- Verknüpfung der Funktionen von Natur-Erlebniszentrum, Umweltbildungseinrichtung und Tourist-Information</li> </ul>
Ausgangssituation und Projektinhalt	<p>Die derzeitige Ausstattung von Ausstellung und Natur-Erlebnisbereich im Heinz Sielmann Natur-Erlebniszentrum Wanninchen entspricht nicht zeitgemäßen didaktischen bzw. touristischen Anforderungen. Als Bestandteil des Netzwerkes der Brandenburger Besucherzentren in Großschutzgebieten soll zukünftig verstärkt ein Fokus auf die Information und Dokumentation über die Bergbaufolgelandschaft als Alleinstellungsmerkmal des Naturparks Niederlausitzer Landrücken sowie auf die regionsprägende Vogelart Kranich gelegt werden. Darüber hinaus sollen zukünftig die Besucher des Heinz Sielmann Natur-Erlebniszentrums Wanninchen auch interessante Kurzinfos zu allen nationalen Naturlandschaften Brandenburgs erhalten.</p> <p>Mit Fördermitteln des Programms „Natürliches Erbe und Förderung des Umweltbewusstseins“ und Eigenanteilen der Heinz Sielmann Stiftung soll bis 2019 eine neue naturkundliche Ausstellung eingerichtet und das an das Informations- und Ausstellungsgebäude angrenzende Außengelände naturerlebnisorientiert und barrierefrei umgestaltet werden. Außerdem sollen bauliche und personelle Voraussetzungen für eine serviceorientiertere Besucherbetreuung geschaffen sowie die bereits vorhandenen Angebote zur Wildnispädagogik und Umweltbildung weiterentwickelt werden. Im Sinn von Heinz Sielmann soll zukünftig auch verstärkt die Zielgruppe der Amateur-Naturfotografen aller Altersgruppen eine besondere Beachtung finden.</p>
Zu schaffende Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erstellung Entwurfs- und Detailplanung</li> <li>- Anbindung an touristische Infrastruktur der Region</li> </ul>
Kenndaten der Anlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Besucherinformationszentrum mit ca. 375 m<sup>2</sup> Ausstellungsfläche</li> <li>- Natur-Erlebnisgelände mit ca. 4 ha</li> </ul>
Kostenschätzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ca. 660.000 € (Planung und Umsetzung Ausstellung und Natur-Erlebnisgelände)</li> </ul> <p>(Kosten für verkehrliche Anbindung sowie zusätzliches Personal zur Angebotserweiterung und Besucherbetreuung sind nicht enthalten)</p>

## 6.4 Sonstige Leitprojekte

Leitprojekt 7	Touristisches Informations- und Leitsystem
Projektträger und -beteiligte	<p>Träger: Städte Calau, Luckau, Lübbenau und Vetschau                      Beteiligte: Städte, Landkreise, Tourismusverband Spreewald e. V., LMBV mbH, evtl. Private</p>
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbesserung der touristischen Information und Orientierung für ortsunkundige Besucher</li> <li>- Gezielte Lenkung des Besucheraufkommens</li> <li>- Übersichtliche, einheitliche und leicht verständliche Präsentation der wichtigsten touristischen Angebote und Sehenswürdigkeiten</li> <li>- Erzielung einer Signalwirkung (nach innen und außen) für vorhandene touristische Attraktivität</li> </ul>
Ausgangssituation und Projektinhalt	<p>Stark beeinflusst durch die bisher nur geringe Anzahl touristisch bedeutsamer Einrichtungen und Sehenswürdigkeiten sowie der erheblichen Beeinträchtigung der touristischen Wegeführungen durch die großflächigen Sperrbereiche in der Tagebaufolgelandschaft ist für Besucher der Region bisher kein einheitliches touristisches Informations- und Leitsystem wahrnehmbar. Nichtsdestotrotz ist die Mehrzahl der vorhandenen Wander- und Radwege sowie touristischen Einrichtungen und Sehenswürdigkeiten entsprechend gültiger Landesvorgaben ausgeschildert. Jedoch bedingt durch die Lage in zwei Landkreisen, das bisherige Fehlen eines touristischen Zusammenhalts und die unzureichende Wahrnehmung als zusammengehöriger Raum sind die Beschilderungen und Informationstafeln bisher nicht systemisch angelegt.</p> <p>Für das regionsbezogene touristische Informations- und Leitsystem sind als Hauptelement Infotafeln und Wegweiser herzustellen, mit denen die Gesamtheit der vorhandenen touristischen Einrichtungen und Sehenswürdigkeiten dargestellt werden soll. Im Sinn einer Orientierungshilfe sollen sie zudem Besuchern den Aufenthalt in fremder Umgebung erleichtern. Ggf. ist auch die Errichtung von Infopoints oder -pavillons zu prüfen, da sie hervorragend die inhaltliche Lücke zwischen Infotafel und Tourist-Information abdecken können. Die verschiedenen Elemente des touristischen Informations- und Leitsystems sind in das regional vorhandene oder ggf. neu zu erstellende CI/CD einzubetten und auf andere Informations- und Vertriebskanäle/-produkte, wie Internet oder Wanderkarte, abzustimmen.</p> <p>Infotafeln sind hinsichtlich Größe und Material ihrem Standort entsprechend zu gestalten. Anders als bei der wegweisenden Beschilderung, die mit Berücksichtigung der verschiedenen Nutzergruppen einheitlich sein muss, besteht hier keine Notwendigkeit einer strikten Standardisierung. Empfohlen wird ein modularer Aufbau, mit dem bei gleichbleibendem Layout die unterschiedlichen Darstellungserfordernisse an verschiedenen Standorten berücksichtigt werden können. Im Einzelnen ist zu unterscheiden in Regionstafeln, Gebietstafeln, Bereichstafeln und Objektstafeln. Für ausgewählte Informationstafeln ist auch die Kombination mit einem technischen Zimmernachweis-system sinnvoll.</p> <p>Die Wegweisungen sollten entsprechend bereits vorhandener Gestaltungselemente und unter Berücksichtigung der Vorgaben und Empfehlungen des Landes Branden-</p>

	burg (z. B. Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im Land Brandenburg, Richtlinie zur Markierung von Wanderwegen im Land Brandenburg) erfolgen. Ebenso zu berücksichtigen sind derzeit die in den Landkreisen Oberspreewald-Lausitz und Landkreise Dahme-Spreewald in Erstellung befindlichen Netzknotenpunktwegweisungen für die Radverkehrsbeschilderung.
Zu schaffende Voraussetzungen	Erstellung eines Konzeptes für ein touristisches Informations- und Leitsystem (u. a. Auswahl der touristischen Zielpunkte, Festlegung von Standorten, Inhalten, Material und Design der Beschilderung, Kostenschätzung)
Kenndaten der Anlagen	<ul style="list-style-type: none"><li>- Infotafeln (Regionstafeln, Gebietstafeln, Bereichstafeln, Objektstafeln)</li><li>- Wegweiser (Orts-/Objektschilder bzw. Voll-/Halbschilder)</li></ul>
Kostenschätzung	<ul style="list-style-type: none"><li>- ca. 50.000 € (Konzept)</li><li>- ca. 200.000 € (Realisierung), jedoch abhängig von Konzeptfestlegungen (Kosten für Infopavillons auf einzurichtenden P+M-Parkplätzen sind nicht enthalten)</li></ul>

Leitprojekt 8		Hotelstandort Gewerbegebiet Bischdorf
Projektträger und -beteiligte	Träger: Privater Investor Beteiligte: Stadt Lübbenau, LMBV mbH	
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Quantitative und qualitätsvolle Erweiterung der Übernachtungskapazitäten</li> <li>- Erschließung neuer Zielgruppen</li> <li>- Erhöhung der regionalen Wertschöpfung</li> <li>- Aufwertung des weitestgehend mindergenutzten Gewerbegebiets Bischdorf</li> </ul>	
Ausgangssituation und Projektinhalt	<p>In der Tagebaufolgelandschaft gibt es mit Ausnahme der Hotels/Pensionen in Fürstlich Drehna (Seenähe, aber keine Uferbebauung) bisher keine gewerbliche Beherbergungseinrichtung an den in den letzten Jahren entstandenen Seen.</p> <p>Mit der Ansiedlung eines Hotels am Ostufer des Bischdorfer Sees soll ein gewerblicher Beherbergungsbetrieb etabliert werden, der ein höherwertiges Übernachtungsangebot bietet. Die Größe des Hotels soll die kompakte Unterbringung von Reisegruppen ermöglichen, so dass eine entsprechend hohe Zahl an Zimmern mit unterschiedlicher Bettenanzahl vorzusehen ist. Insgesamt sollen mindestens 50 Zimmer geschaffen werden. Der Hotelstandort soll auf die Bedürfnisse und Ansprüche von Familien ausgerichtet sein. Außerdem sollen auch sport- und freizeitorientierte Besucher, die z. B. die (Wasser)Aktivangebote am Bischdorfer See nutzen wollen, besonders angesprochen werden. Mit einer besonderen Ausrichtung auf die Schlüsseltrends „Regiofair“ und „Gesundheit“ (entsprechend Kategorien nach TREUGAST) soll ein hoher regionaler Bezug hergestellt werden. Das Hotel sollte daher weniger businessorientiert und vor allem für junge freizeitorientierte Familien konzipiert werden. Um eine räumliche Trennung zu gewährleisten und damit verbundene Nutzungskonflikte zum öffentlichen Badestrand am Bischdorfer Ostufer zu verhindern sowie um zusätzliche Kosten für die verkehrliche und technische Erschließung möglichst gering zu halten, ist das Gewerbegebiet Bischdorf der Vorzugsstandort für das Hotel.</p>	
Zu schaffende Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Umwidmung bzw. Änderung des Bebauungsplans Gewerbegebiet Bischdorf</li> <li>- Durchführung einer Markterkundung</li> <li>- Erstellung Hotelstandortkonzeption</li> <li>- Investorenansprache mittels Exposé</li> </ul>	
Kenndaten der Anlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gesamtfläche: ca. 9.450 m<sup>2</sup> (ca. 50 % versiegelt), davon</li> <li>- Grundfläche Hotelgebäude: ca. 1.325 m<sup>2</sup>/4.000 m<sup>2</sup> BGF</li> <li>- Grundfläche Fitnessbereiche: ca. 550 m<sup>2</sup></li> <li>- Versiegelte Flächen für Zuwegung: ca. 1.570 m<sup>2</sup></li> <li>- Grünflächen (eigener Badestrand): ca. 10.700 m<sup>2</sup></li> </ul>	
Kostenschätzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gesamtkosten ca. 11.500.000 €* </li> </ul>	

\* Kosten beinhalten Kostengruppen 300–500 sowie 700, Kosten inkl. Mehrwertsteuer, Standorterschließungskosten (AW, W, Gas, Strom etc.) sind nicht in den Kosten enthalten

Leitprojekt 9	Wakeboard- und Wasserskianlage Schlabendorfer Bucht
Projektträger und -beteiligte	Träger: Privater Investor Beteiligte: Stadt Luckau, LMBV mbH
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ermöglichung einer naturschonenden und emissionsarmen Wassersportbetätigung</li> <li>- Erweiterung des aktivtouristischen Angebotes</li> <li>- Gewinnung jugendlicher und trendsportorientierter Besucher</li> <li>- Erhöhung der regionalen Wertschöpfung</li> </ul>
Ausgangssituation und Projektinhalt	<p>Der Ort Schlabendorf verfügt bis auf Ausnahme der zu einer Marina weiterzuentwickelnden Hafenanlage derzeit über keine nennenswerten touristischen Einrichtungen und Angebote. Mit der vorgesehenen Entwicklung des Tourismusstandortes Schlabendorf (siehe Leitprojekt 4) sollen im Umfeld der Marina mehrere bauliche Einrichtungen und Angebotsflächen für eine wasser- und erholungstouristische Nutzung geschaffen werden (Badestrand, Aussichtsturm, Caravan-/Campingplatz mit Ferienhäusern, Park u. a.). Außer Baden, Segeln und ggf. Bootstouren ist im unmittelbaren Marinaumfeld kein weiteres aktivtouristisches Angebot vorgesehen.</p> <p>Um auch stärker erlebnisorientierten Wassersportbesuchern am Schlabendorfer See eine touristische Nutzungsalternative zu bieten, soll ca. 1.200 m nordwestlich der Schlabendorfer Hafeneinfahrt in der angrenzenden Bucht eine seilbahnliftbetriebene und mastgestützte Wakeboard- und Wasserskianlage errichtet werden. Damit das Angebot gleichermaßen für Einsteiger und Fortgeschrittene attraktiv ist, sind auch sportartspezifische Hindernisse (Rails, Kicker, Boxen u. ä.) auf der genutzten Wasserfläche zu integrieren. In der Detailplanung gilt es zu prüfen, ob ggf. auch zwei separate Seilbahnliftanlagen unmittelbar nebeneinander angelegt werden können. Im Startbereich am Ufer sind Startrampe, Bedienstand und Schaltschrankstation zu integrieren sowie sind auch ein Funktions- und Gastronomiegebäude und eine größere Aufenthaltsfläche für Aktive und beobachtende Besucher herzustellen. Je nach auszuwählendem Mastsystem (2-, 4-, 5- oder 6-Mastanlage) sind im Uferbereich der Bucht in größerem Abstand mehrere Masten fest im Boden mittels Stahlbetonanker einzubauen. Für die Betreuung der Anlage ist zudem vor Ort die notwendige verkehrliche und medientechnische Infrastruktur bereitzustellen. Durch den geringen Stromverbrauch, die geringe Lärmemission und die durch den Wakeboard- und Wasserskibetrieb erhöhte Sauerstoffzufuhr lässt sich die Anlage auch mit dem südwestlich angrenzenden naturnahen Charakter des Schlabendorfer Sees vereinbaren. Der Nachweis der Umweltverträglichkeit muss ggf. im Rahmen des Genehmigungsverfahrens geklärt werden.</p>
Zu schaffende Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Teilnutzungsfreigabe der Wasserfläche</li> <li>- Klärung der Eigentumssituation</li> <li>- Klärung vorhandener Konflikte mit LMBV</li> <li>- Herstellung Planungsrecht</li> <li>- Erstellung Detailplanung</li> <li>- Bereitstellung notwendiger verkehrlicher und technischer Infrastruktur</li> </ul>
Kenndaten der Anlagen	- Keine Angaben, da große herstellerabhängige Unterschiede
Kostenschätzung	- ca. 650.000 € (abhängig vom Anlagensystem und von Anzahl der Masten)

Leitprojekt 10	Bikesport-Anlage Fürstlich Drehna
Projektträger und -beteiligte	Träger: MSC Fürstlich Drehna Beteiligte: Stadt Luckau, Übernachtungsbetriebe, evtl. Private
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erweiterung des aktivtouristischen Angebotes</li> <li>- Gewinnung jugendlicher und trendsportorientierter Besucher</li> <li>- Schaffung eines Angebots für Übernachtungsbetriebe und einheimische Vereine</li> <li>- Erhöhung der regionalen Wertschöpfung</li> <li>- Verbesserung Ausbildungs-/Trainingsmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche</li> </ul>
Ausgangssituation und Projektinhalt	<p>Der zur Stadt Luckau gehörende Ortsteil Fürstlich Drehna verfügt mit dem als Hotel genutzten Wasserschloss inkl. Park und Brauerei sowie drei gastronomischen Einrichtungen bereits über eine hochwertige touristische Infrastruktur. Aufgrund der gut erhaltenen historischen Bausubstanz und ländlichen Dorfstrukturen ist Fürstlich Drehna 2017 zudem in die Arbeitsgemeinschaft „Historische Dorfkerne“ aufgenommen worden. Wegen der bergbaubedingten Sperrungen sind jedoch der östlich an den Ort angrenzende Drehnaer See und weitere große ortsangrenzende Bereiche großflächig nicht zugänglich und nutzbar. Dies stellt ein starkes Handicap in der Tourismusentwicklung dar und wird sich wegen der problematischen Bergbausanierung in diesem Teil der Bergbaufolgelandschaft mit hoher Wahrscheinlichkeit auch nicht in den nächsten 10–15 Jahren verändern.</p> <p>Der Motocross hat in Fürstlich Drehna eine über 70-jährige Tradition. Auf der Rennstrecke am Mühlberg finden auch heute noch zweimal im Jahr hochklassische Motocrossveranstaltungen statt. Aus Lärmschutzgründen sind weitere Wettkämpfe und motorisiertes Training vor Ort nicht möglich.</p> <p>Mit der Herstellung einer innerörtlichen Bikesport-Anlage soll das aktivtouristische Angebot erweitert und auch Kindern und Jugendlichen aus der Umgebung die Betreibung des in seiner Beliebtheit stetig steigenden Trendsports ermöglicht werden. Darüber hinaus erhält der MSC Fürstlich Drehna mit der Anlage auch Trainingsmöglichkeiten für seinen Vereinsnachwuchs. Um für möglichst große Zielgruppen und Fahrniveaus attraktiv zu sein, soll die Bikesport-Anlage mehrere miteinander kombinierte Einzelanlagen beinhalten. Im Bereich südwestlich der Schlossbrauerei ist neben einer Pumptrack auch ein Laufradtrack für Kleinkinder vorgesehen. Der genaue Standort der Anlage und die Anlagenspezifika sind im Vorfeld einer notwendigen Detailplanung abzustimmen.</p>
Zu schaffende Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Klärung der Eigentumssituation</li> <li>- Herstellung Planungsrecht</li> <li>- Erstellung Detailplanung</li> <li>- Bereitstellung notwendiger verkehrlicher und technischer Infrastruktur</li> </ul>
Kenndaten der Anlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Laufradtrack (asphaltiert) und Pumptrack (befestigt)</li> </ul>
Kostenschätzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ca. 200.000 € (abhängig von Größe, Charakteristik und Ausstattung der Anlage)</li> </ul>

## 6.5 Leitprojekte in den städtischen Übergangsbereichen zur Tagebaufolgelandschaft

Leitprojekt 11	Stadteingang Stadt Calau
Projektträger und -beteiligte	Träger: Stadt Calau Beteiligte: Private Eigentümer und Investoren
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Herstellung differenzierbarer Übergänge zwischen Stadt und Tagebaufolgelandschaft</li> <li>- Attraktive Gestaltung der Ortsein- und -ausgänge</li> <li>- Verlängerung der straßenbegleitenden Grünstruktur entlang der Luckauer Straße</li> <li>- Städtebauliche Neuordnung der brachliegenden Grundstücke im Bereich des städtischen Kreisverkehrs</li> </ul>
Ausgangssituation und Projektinhalt	<p>Die Ausgangssituation in der Stadt Calau kann durch bereits erfolgte innerörtliche Umgestaltungsmaßnahmen als positiv beschrieben werden. Die Stadt besitzt im Inneren ihre historischen Strukturen, jedoch ist durch die kriegsbedingte Neubebauung eine homogene Stadtkulisse bzw. einheitliche Wahrnehmung nicht vorhanden. Durch umfangreiche Neugestaltungen in den letzten Jahren sind nur geringe städtebauliche Missstände im Stadtkern vorhanden. Um jedoch einen attraktiven Zugang für Radfahrer aus der Tagebaufolgelandschaft bzw. aus der umgebenden Landschaft zu ermöglichen, sind einige zusätzliche stadtgestalterische bzw. landschaftsformende Eingriffe notwendig.</p> <p>Die städtebaulichen Bereiche, die eine Neuordnung benötigen bzw. im Kontext von attraktiven Zugängen für Fahrradfahrer/Gäste stehen, konzentrieren sich auf die direkte Umgebung des städtischen Kreisverkehrs westlich der Altstadt. Als Defizit im öffentlichen Raum wirken hier die brachliegenden Parzellen sowie fehlende Wegeleitsysteme. Daher sollen diese vier größeren Freibereiche (siehe Planunterlagen) durch eine attraktive Bebauung/Freiraumgestaltung und ein geeignetes Wegeleitsystem den Stadteingangsbereich aufwerten und damit Gäste besser in die Stadt geleitet werden. Zusätzlich sind gut gestaltete Stadteingänge aus der Tagebaufolgelandschaft, im Norden über die Mloder Straße und aus der Calauer Schweiz kommend über die Werchower-/Lindenstraße, notwendig. In diesen beiden Bereichen muss neben der infrastrukturellen Aufwertung (Radwegeherstellung) auch eine stadtrahmende Grünstruktur entstehen, damit die inneren Hof-/Grundstücksstrukturen nicht den Stadteingangscharakter bilden. Dazu soll auf einer Breite von ca. 5 bis 7 m eine Grünfläche mit ortstypischen Gehölzstrukturen und Sträuchern entstehen, die den Siedlungskörper gegenüber der offenen Landschaft rahmt und einfasst.</p> <p>Weitere zusätzliche Bereiche, in denen eine räumliche Strukturierung zwischen Landschaft und Siedlungskörper wünschenswert wäre, sind in der Plandarstellung enthalten.</p>
Zu schaffende Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Übernahme in die formellen und informellen Planungen der Stadt</li> <li>- Erstellung von Studien bzw. Konzepten zur Städtebaulichen Neuordnung</li> <li>- Erstellung von Grünraumentwicklungs- und Freiraumplanungen</li> <li>- Sicherung/Erwerb der notwendigen Grundstücke</li> </ul>
Kenndaten der Anlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gesamtgröße der städtebaulich neuzuordnenden bzw. umzugestaltenden innerstädtischen Flächen ca. 2.250,00 m<sup>2</sup></li> </ul>

	- Gesamtgröße von landschaftsgestaltenden Maßnahmen „grüne Leitstrukturen“ ca. 19.500 m <sup>2</sup>
Kostenschätzung	- Kosten für die Gestaltung innerstädtischer Flächen/Plätze etc. ca. 245.000 € - Kosten für die landschaftsgestaltenden Maßnahmen ca. 55.000 €  Gesamtkosten ca. 300.000 €*

\* Kosten beinhalten Kostengruppen 500 sowie 700, Kosten inkl. Mehrwertsteuer; Standorterschließungskosten (AW, W, Gas, Strom etc.) und Grundstückskosten sind nicht in den Kosten enthalten

Leitprojekt 12	Stadteingang Stadt Luckau
Projektträger und -beteiligte	Träger: Stadt Luckau Beteiligte: Private Eigentümer und Investoren
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Herstellung differenzierbarer Übergänge zwischen Stadt und Tagebaufolgelandschaft</li> <li>- Attraktive Gestaltung der Ortsein- und -ausgänge</li> <li>- Aufhebung städtebaulicher Missstände und städtebauliche Neuordnung im Kreuzungsbereich Lübbener Straße/Lübbenauer Straße</li> <li>- Verbesserung der Freiraumqualität am Busbahnhof</li> </ul>
Ausgangssituation und Projektinhalt	<p>Luckau weist mit seinem intakten historischen Stadtkern eine hohe Dichte historischer Altbausubstanz auf, die den charakteristischen Wiedererkennungswert der Stadt definieren. Dieser Ort mit seiner historischen mittelalterlichen Stadtstruktur im Inneren weist geringe städtebauliche Defizite auf, insbesondere zwei Verkehrsknotenpunkte könnten im Zuge von Umgestaltungsmaßnahmen zu einer weiteren attraktiven Gestaltung der Stadteingänge beitragen. Ebenfalls ist es notwendig die neuen Radwegeverbindungen der Tagebaufolgelandschaft selbsterklärend in das innerstädtische Wegesystem einzubinden. Durch die Lage der neuen Zufahrtswege in die Stadt (siehe Radwegekonzept) entsteht weiterer Handlungsbedarf zur Gestaltung der Stadtansichten. Private innere Grundstücksansichten bzw. räumliche Strukturen sollen durch die Herstellung von Grünstrukturen eine klare Abgrenzung zwischen Landschaft und Siedlungskörper definieren.</p> <p>Am Kreuzungspunkt Calauer Straße/Lübbener Straße liegt der Fokus darin, die stark frequentierte Kreuzungssituation dahingehend anzupassen, dass die neuen Radwegeverbindungen möglichst vom Straßenverkehr entkoppelt werden, eine klar ablesbare Wegeführung in das Zentrum entsteht sowie ein attraktiver Auftakt zum historischen Kernbereich die Besucher zur Weiterfahrt einlädt. Daher sollte der Kreuzungsbereich durch Freiraum- und verkehrsgestalterische Maßnahmen neu definiert und aufgewertet werden.</p> <p>Durch die Calauer Chaussee kommend, ist im Kreuzungsbereich (Zugang historisches Zentrum) am Roten Turm die Orientierung für Gäste durch die zu große räumliche Aufweitung am angrenzenden Busbahnhof schwierig, zusätzlich weist dieser Bereich städtebauliche Missstände auf. Zur Steigerung des Wiedererkennungswert und der innerstädtischen Attraktivität am Zielort wird vorgeschlagen, den Bereich des Busbahnhofs städtebaulich neu zu ordnen und aufzuwerten. Es ist denkbar, den Bereich entlang der Südpromenade übergehend in den Schützenweg klar unter gestalterischen Aspekten für die jeweiligen Nutzungen (Straßenverkehr, Busbahnhof, Fußweg und Radweg) zu gliedern. Zusätzlich sind gut gestaltete Landschaftsübergänge aus der Tagebaufolgelandschaft notwendig. In diesen Bereichen muss neben der infrastrukturellen Aufwertung (Radwegeherstellung) auch eine stadtrahmende Grünstruktur entstehen, damit nicht die inneren Hof-/Grundstücksstrukturen den Stadteingangscharakter bilden. Auf einer Breite von ca. 5 bis 7 m sollte eine Grünfläche mit ortstypischen Gehölzstrukturen und Sträuchern entstehen, die den Siedlungskörper gegenüber der offenen Landschaft rahmt und einfasst.</p>

	Weitere zusätzliche Bereiche, in denen eine räumliche Strukturierung zwischen Landschaft und Siedlungskörper wünschenswert wäre, sind in der Plandarstellung enthalten.
Zu schaffende Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Übernahme in die formellen und informellen Planungen der Stadt</li> <li>- Erstellung von Studien bzw. Konzepten zur Städtebaulichen Neuordnung</li> <li>- Erstellung von Grünraumentwicklungs- und Freiraumplanungen</li> <li>- Sicherung/Erwerb der notwendigen Grundstücke</li> </ul>
Kenndaten der Anlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gesamtgröße der städtebaulich neuordnenden bzw. umzugestaltenden innerstädtischen Fläche ca. 5.700,00 m<sup>2</sup></li> <li>- Gesamtgröße von landschaftsgestaltenden Maßnahmen „grüne Leitstrukturen“ ca. 17.500 m<sup>2</sup></li> </ul>
Kostenschätzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kosten für die Gestaltung innerstädtischer Flächen/Plätze etc. ca. 840.000 €</li> <li>- Kosten für die landschaftsgestaltenden Maßnahmen ca. 45.000 €</li> </ul> <p>Gesamtkosten von ca. 885.000 €* </p>

\* Kosten beinhalten Kostengruppen 500 sowie 700, Kosten inkl. Mehrwertsteuer; Standorterschließungskosten (AW, W, Gas, Strom etc.) und Grundstückskosten sind nicht in den Kosten enthalten

Leitprojekt 13	Stadteingang Stadt Lübbenau
Projektträger und -beteiligte	Träger: Stadt Lübbenau Beteiligte: Private Eigentümer und Investoren
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Herstellung differenzierbarer Übergänge zwischen Stadt und Tagebaufolgelandschaft</li> <li>- Attraktive Gestaltung der Ortsein- und -ausgänge</li> <li>- Neuordnung und Gestaltung der innerstädtischen Bahnübergänge</li> <li>- Begleitende Freiraumgestaltung der innerstädtischen Verkehrsachsen</li> </ul>
Ausgangssituation und Projektinhalt	<p>Die Stadt Lübbenau ist mit ihrem historischen Stadtkern eines der Hauptzentren am Spreewald, jedoch durch die Verkehrsachse (Eisenbahntrasse) stark in zwei Siedlungsbereiche getrennt. Der jüngere Siedlungsbereich, die Neustadt, fungiert durch seine Lage als stadträumlicher Auftakt zur Tagebaufolgelandschaft bzw. auch umgedreht als Übergang zwischen neuer Tagebaufolgelandschaft und Stadt/Spreewald. Durch diese damit entstehende öffentliche neue Stadtzugangssituation ergeben sich mehrere Anforderungen an diesen Bereich. Es muss ein attraktiver Übergang bzw. eine attraktive Verbindung zwischen den beiden Siedlungsteilen entstehen sowie eine selbsterklärende Wegführung den Gästen vermittelt werden. Zur Gewährleistung eines dauerhaften flüssigen Verkehrs zwischen den zwei Stadtbereichen werden somit Maßnahmen der städtebaulichen Neuordnung erforderlich. Die wesentlichen Maßnahmen sind laut Integriertem Stadtentwicklungskonzept Lübbenau/Spreewald (Stand 2016) bereits in Planung.</p> <p>Auf den neuen Zugangsachsen (siehe Radwegekonzept) müssen innerstädtische Aufwertungen erfolgen. Dabei kommt der Straße des Friedens als prägendste Stadtachse in der Neustadt die höchste Priorität zu. Zielstellung bei der Umgestaltung sollte sein, den straßenbegleitenden öffentlichen Raum als grüne Achse mit einer hohen gestalterischen Qualität herzustellen. Die Integration bzw. der gleichberechtigte Umbau der Verkehrsachse für alle Verkehrsteilnehmer ist für die Akzeptanz bzw. die positive Entwicklung des Stadtteils genauso wichtig, wie für die Entwicklung der Angebote in der Tagebaufolgelandschaft.</p> <p>Zusätzlich müssen im Bereich der Ortszufahrten aus der Tagebaufolgelandschaft die Ortsansichten in einigen Bereichen neustrukturiert bzw. landschaftlich gerahmt werden. Dies betrifft den Bereich am Ortseingang an der Straße des Friedens aus Richtung Klein/Groß Kleesow und den Ortseingang an der Luckauer Straße. Auf einer Breite von ca. 5 bis 7 m sollte in diesen Bereichen eine Grünfläche mit ortstypischen Gehölzstrukturen und Sträuchern entstehen, die den Siedlungskörper gegenüber der offenen Landschaft rahmt und einfasst.</p> <p>Weitere zusätzliche Bereiche, in denen eine räumliche Strukturierung zwischen Landschaft und Siedlungskörper wünschenswert wäre, sind in der Plandarstellung enthalten.</p>
Zu schaffende Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Übernahme in die formellen und informellen Planungen der Stadt</li> <li>- Erstellung von Studien bzw. Konzepten zur städtebaulichen Neuordnung</li> <li>- Erstellung von Grünraumentwicklungs- und Freiraumplanungen</li> <li>- Sicherung/Erwerb der notwendigen Grundstücke</li> </ul>

Kenndaten der Anlagen	<ul style="list-style-type: none"><li>- Gesamtgröße der städtebaulich neuzuordnenden bzw. umzugestaltenden innerstädtischen Straßenbereiche ca. 31.000 m<sup>2</sup></li><li>- Gesamtgröße von landschaftsgestaltenden Maßnahmen „grüne Leitstrukturen“ ca. 14.750 m<sup>2</sup></li></ul>
Kostenschätzung	<ul style="list-style-type: none"><li>- Kosten für die Gestaltung innerstädtischer Straßenbereiche ca. 670.000 €</li><li>- Kosten für die landschaftsgestaltenden Maßnahmen ca. 45.000 €</li></ul> <p><i>Durch die bereits erstellten Untersuchungen bzw. Studien zur Überquerung der Eisenbahntrasse werden diese Maßnahmen im REK nicht aufgeführt bzw. kostenseitig betrachtet.</i></p> <p>Gesamtkosten ca. 715.000 €* </p>

\* Kosten beinhalten Kostengruppen 500 sowie 700, Kosten inkl. Mehrwertsteuer; Standorterschließungskosten (AW, W, Gas, Strom etc.) und Grundstückskosten sind nicht in den Kosten enthalten

Leitprojekt 14	Stadteingang Stadt Vetschau
Projektträger und -beteiligte	Träger: Stadt Vetschau Beteiligte: Private Eigentümer und Investoren
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Herstellung differenzierbarer Übergänge zwischen Stadt und Tagebaufolgelandschaft</li> <li>- Attraktive Gestaltung der Ortsein- und -ausgänge</li> <li>- Verbesserung der Freiraumqualität im Kreuzungsbereich Max-Kerk-Straße/Calauer Straße</li> <li>- Aufwertung der straßenbegleitenden Grünstruktur entlang der Calauer Straße</li> <li>- Aufhebung städtebaulicher Missstände und städtebauliche Neuordnung im Kreuzungsbereich L 49/Calauer Straße/Berliner Straße</li> <li>- Freiraumgestalterische Aufwertung des Einmündungsbereichs Kirchstraße/Schlossstraße</li> </ul>
Ausgangssituation und Projektinhalt	<p>Der Übergang zwischen dem historischen Stadtkern und der Tagebaufolgelandschaft ist durch die räumliche Barriere der Autobahnführung sowie durch die fehlende Gestaltung der Stadtzugänge für Gäste nicht selbsterklärend bzw. attraktiv gestaltet. Durch die gegebenen räumlichen Strukturen ist jedoch wenig Handlungsspielraum für eine umfassende Neugestaltung vorhanden. Umso wichtiger ist daher, dass die wenigen Flächen, die zur Verfügung stehen, in einer hohen Qualität ausgebildet werden, wodurch eine klare Wegführung in die Stadt bzw. in die Tagebaufolgelandschaft ablesbar wird bzw. durch neue Sichtachsen auf beiden Seiten der Autobahn überhaupt erst entstehen kann.</p> <p>An der Kreuzung Max-Kerk-Straße/Calauer Straße soll ein neuer Stadteingang in einer hohen Qualität entstehen. Dies ist durch eine städtebauliche Neuordnung und Umgestaltung zu einem ländlich geprägten Platz zu realisieren. Um eine klare Wegführung aus der Tagebaufolgelandschaft zu ermöglichen, ist die Straßenraumgestaltung der Calauer Straße bis zum Kreuzungsbereich Calauer Straße/Berliner Straße in gleicher Gestaltungssprache fortzuführen. Der Kreuzungsbereich Calauer Straße/Berliner Straße bedarf hingegen einer grundsätzlichen städtebaulichen Neuordnung und freiraumplanerischen Aufwertung. Dazu sind die an die Kreuzung angrenzenden Flächen so zu gestalten, dass die Aufenthaltsqualität deutlich gesteigert und auch die Weiterführung in die Innenstadt verbessert wird. Dazu ist die Berliner Straße inkl. des angrenzenden Straßengrüns so zu gestalten, dass man den dahinterliegenden Schlosspark und die vorhandenen historischen Strukturen erahnen kann bzw. diese räumlichen Strukturen miteinander selbsterklärend verbunden werden.</p> <p>Durch eine freiraumgestalterische Aufwertung der Platzsituation im Einmündungsbereich Kirchstraße/Schlossstraße und einer damit auch zu schaffenden intuitiven Wegführung zu den Vetschauer Sehenswürdigkeiten wird die Attraktivität für Radtouristen auch im unmittelbaren Innenstadtbereich verbessert.</p> <p>Weitere zusätzliche Bereiche, in denen eine räumliche Strukturierung zwischen Landschaft und Siedlungskörper wünschenswert wäre, sind in der Plandarstellung enthalten.</p>
Zu schaffende	- Übernahme in die formellen und informellen Planungen der Stadt

Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"><li>- Erstellung von Studien bzw. Konzepten zur städtebaulichen Neuordnung</li><li>- Erstellung von Grünraumentwicklungs- und Freiraumplanungen</li><li>- Sicherung/Erwerb der notwendigen Grundstücke</li></ul>
Kenndaten der Anlagen	<ul style="list-style-type: none"><li>- Gesamtgröße der städtebaulich neuordnenden bzw. umzugestaltenden innerstädtischen Straßenbereiche ca. 5.540 m<sup>2</sup></li></ul>
Kostenschätzung	<ul style="list-style-type: none"><li>- Kosten für die Gestaltung innerstädtischer Straßenbereiche etc. ca. 650.000 €</li></ul> <p>Gesamtkosten von ca. 650.000 €* </p>

\* Kosten beinhalten Kostengruppen 500 sowie 700, Kosten inkl. Mehrwertsteuer; Standorterschließungskosten (AW, W, Gas, Strom etc.) und Grundstückskosten sind nicht in den Kosten enthalten

## 7. Kostenübersicht

Nachfolgend sind die Kostenschätzungen für die Umsetzung der zwei übergeordneten Leitprojekte (ÜLP) und die 14 Leitprojekte (LP) zusammenfassend aufgeführt. Die **Gesamtkosten** für die Umsetzung der Maßnahmen werden auf **ca. 78 Millionen Euro** geschätzt. Diese Gesamtkosten setzen sich aus öffentlichen und privatwirtschaftlichen Investitionen zusammen und können entsprechend ihrer Ausrichtung ggf. anteilig durch die vorhandenen Programme von EU, Bund und Land gefördert werden.

Maßnahme	Gesamtkosten in €	Träger	Raumbezug
<b>Übergeordnete Leitprojekte</b>			
ÜLP 1 – Kernradwegenetz	19.613.000	REK-Kommunen	REK-Gebiet
ÜLP 2 – Wasserwegeverbindungen	aktuell nicht möglich		REK-Gebiet
<b>Leitprojekte in den touristischen Kernbereichen</b>			
LP 1 – Erlebnisswelt Slawenburg	5.260.000	Stadt Vetschau, Verein SBR	Bischdorfer See
LP 2 – Zuwegung Kahnsdorfer/ Bischdorfer See	630.000	Stadt Vetschau	Bischdorfer See
LP 3 – Bade- und Ferienhausstandort Bischdorf-Ost	24.245.000	Stadt Lübbenau	Bischdorfer See
LP 4 – Tourismusstandort Schlabendorf inkl. Marina	11.220.000	Stadt Luckau	Schlabendorfer See
LP 5 – Tourismusstandort Zinnitz	1.081.000	Städte Calau und Luckau	Schlabendorfer See
LP 6 – Tourismusstandort Heinz Sielmann Natur-Erlebniszentrum Wanninchen	660.000	Heinz Sielmann Stiftung	Schlabendorfer See
<b>Sonstige Leitprojekte</b>			
LP 7 – Touristisches Informations- und Leitsystem	250.000	REK-Kommunen	REK-Gebiet
LP 8 – Hotelstandort Gewerbegebiet Bischdorf	11.500.000	Privater Investor	Bischdorfer See
LP 9 – Wakeboard- und Wasserskianlage Schlabendorfer Bucht	650.000	Privater Investor	Schlabendorfer See
LP 10 – Bikesportanlage Fürstlich Drehna	200.000	Verein MSC	Ortslage Fürstlich Drehna

Maßnahme	Gesamtkosten in €	Träger	Raumbezug
<b>Leitprojekte in den städtischen Übergangsbereichen</b>			
LP 11 – Stadteingang Calau	300.000	Stadt Calau	Stadtgebiet
LP 12 – Stadteingang Luckau	885.000	Stadt Luckau	Stadtgebiet
LP 13 – Stadteingang Lübbenau	715.000	Stadt Lübbenau	Stadtgebiet
LP 14 – Stadteingang Vetschau	650.000	Stadt Vetschau	Stadtgebiet
<b>Summe</b>	<b>77.859.000</b>		

Planungsstand:05/2018

Höchste Umsetzungspriorität hat aus Sicht der vier beteiligten Städte die Herstellung des Kernradwegenetzes. Da jedoch die Realisierung dieses Leitprojektes und auch fast aller anderen Leitprojekte nur in Abhängigkeit von der Bereitstellung kommunaler Eigenmittel und staatlicher Fördermittel erfolgen kann, wird zum jetzigen Zeitpunkt auf die Festlegung von konkreten Umsetzungszeiträumen für die einzelnen Maßnahmen verzichtet. Eine den aktuellen finanziellen Rahmenbedingungen entsprechende Aktualisierung der zeitlichen Umsetzungsprioritäten wird voraussichtlich fortlaufend im beizubehaltenden bzw. einzurichtenden interkommunalen Akteursgremium stattfinden.

## 8. Empfehlungen zur weiteren Vorgehensweise

Um eine hohe Akzeptanz bei den Stadtverordneten aus den im REK beteiligten Kommunen und den für die Tourismusentwicklung der Region relevanten Akteuren zu den darin enthaltenen Zielstellungen und Projekten zu schaffen, sollten die Konzeptinhalte zeitnah nach der öffentlichen Akteurs- und Bürgerinformationsveranstaltung auch in den **zuständigen politischen Gremien** und bei sonstigen wichtigen Institutionen/Akteuren vorgestellt und erläutert werden. Bestenfalls können in den jeweiligen Stadtverordnetenversammlungen auch **Beschlüsse mit Selbstbindungskarakter** gefasst werden, die eine spätere konzertierte REK-Konzeptumsetzung erleichtern. Um die Beteiligung und Mitwirkung der Bürger sicherzustellen, ist eine **fortlaufende Informationspolitik** über den Stand der Umsetzung in den beteiligten Städten zu führen.

Die vorhandenen **formellen und informellen Planungen** auf kommunaler Ebene (z. B. FNP, ISEK) sind an die Inhalte des REK anzupassen und bei Bedarf planerisch weiter zu detaillieren. Bei der Erarbeitung von Bebauungsplänen sowie **Entwurfs- und Detailplanungen** sind sie ebenfalls einzubeziehen und zu berücksichtigen. Da zudem zwei Vorhaben zur touristischen Erschließung und Entwicklung am Bischdorfer See **Konflikte zu bestehenden und in Aufstellung bestehenden Zielen der Raumordnung** aufweisen, gilt es, diese frühestmöglich zu **klären**, da sonst eine erfolgreiche Tourismusentwicklung in diesem Teilraum nicht möglich sein und damit auch die Entwicklung des Gesamttraumes beeinträchtigt wird.

Kurzfristig sind von den beteiligten Kommunen die **Fördermittelanträge (§ 4-Maßnahmen)** für die Realisierung erster Teilabschnitte des Kernradwegenetzes abzustimmen und einzureichen. Außerdem sind zeitnah intensive **Abstimmungen mit der für die Bergbausanierung zuständigen LMBV bzgl. der Vorhaltung und Pflege von Teilräumen** entsprechend der dort vorgesehenen touristischen Entwicklung durchzuführen.

Für eine zukünftig erfolgreiche touristische Entwicklung des REK-Gebiets bedarf es weiter eines eng miteinander abgestimmten Vorgehens der vier beteiligten Städte untereinander sowie mit weiteren relevanten Institutionen und Akteuren. Dies ist insbesondere bei der Herstellung und dem Ausbau des für die Tourismusentwicklung wichtigen Kernradwegenetzes notwendig. Da zwar fast alle im REK enthaltenen Maßnahmen einen hohen regionalen Abstimmungsbedarf aufweisen, aber bis evtl. auf den Aufbau eines Touristischen Informations- und Leitsystems in den jeweiligen Kommunen eigenständig zu realisieren sind, empfiehlt sich nicht die Gründung eines gemeinsamen Planungs- oder Zweckverbandes. Vielmehr sollte der zur REK-Erstellung eingeführte **Planungsrat** mit Vertretern aus Verwaltung und Politik der beteiligten Städte sowie LMBV auch in der folgenden **Planungs- und Realisierungsphase** als wichtiges **Beratungs- und Abstimmungsgremium** (Umsetzungsrat) etabliert und fortgesetzt werden. Zu überlegen wäre, ob ggf. dauerhaft auch Vertreter der beiden Landkreise, der Landes- und Regionalplanungsbehörden sowie des Vereins Slawenburg Raddusch e. V. und der Heinz Sielmann Stiftung (als Träger der beiden bisher einzigen tourismusrelevanten Großeinrichtungen im Kernbereich der Tagebaufolgelandschaft) im Planungsrat einzubinden sind.

Aufgrund der Vielzahl und Vielfalt der zu planenden und zu realisierenden REK-Projekte empfiehlt sich zusätzlich die Etablierung eines prozessbegleitenden und -steuernden **Gesamtprojektmanagements**. Unabhängig davon, ob ggf. eine gemeinsam finanziell getragene und evtl. geförderte

Stelle bei einem der kommunalen Kooperationspartner eingerichtet wird oder alternativ ein externer Partner zur Unterstützung herangezogen wird, sollte ein solches Gesamtprojektmanagement die notwendigen Abstimmungen im Planungsrat vorbereiten und koordinieren, einen Umsetzungsplan aufstellen und fortschreiben sowie ausgewählte Einzelprojekte voranbringen.

Falls sich die vier beteiligten Städte nach der REK-Fertigstellung auf die Einrichtung eines Gesamtprojektmanagements verständigen sollten, empfiehlt sich wie auch bei allen anderen REK-Projekten eine zeitnahe Prüfung von Fördermöglichkeiten und eine frühzeitige Kontaktaufnahme mit zuständigen Förder- und Bewilligungsbehörden.