

# Stadt am Fluss

## Wassertourismuskonzept



**Bestandsanalyse und Maßnahmenkonzept**

Stand: 10. Feb. 2015

# Stadt am Fluss - Wassertourismuskonzept

<b>1.</b>	<b>Tourismuswirtschaftliche Grundlagen</b>	<b>3</b>
1.1	Nachfrage und Trends im Wassertourismus in Deutschland	3
1.2	Nachfragepotential in der Gewässerlandschaft Mitteldeutschlands	4
<b>2.</b>	<b>Wassertourismus in der Stadt Halle</b>	<b>6</b>
<b>2.1</b>	<b>Bestandsanalyse</b>	<b>6</b>
2.1.1	Allgemeine Rahmenbedingungen	6
2.1.2	Wasserwanderer - Nutzergruppen und Angebote im Stadtgebiet	9
2.1.3	Wassernutzung vor Ort - Nutzergruppen und Angebote im Stadtgebiet	12
2.1.4	Ergänzende Touristische Infrastruktur	14
2.1.5	Wegeerschließung und öffentlicher Raum	16
<b>2.2</b>	<b>Entwicklungsperspektiven</b>	<b>16</b>
2.2.1	Allgemeine Ziele	16
2.2.2	Wasserwanderer - Nutzergruppen und Potentiale im Stadtgebiet	16
2.2.3	Wassernutzung vor Ort - Nutzergruppen und Potentiale im Stadtgebiet	18
2.2.4	Ergänzende Touristische Infrastruktur	21
2.2.5	Wegeerschließung und öffentlicher Raum	22
<b>2.3</b>	<b>Maßnahmenplan und Finanzierung</b>	<b>23</b>
2.3.1	Übersicht kurzfristige Realisierungsprojekte	23
2.3.2	Übersicht mittel- und langfristige Planungsprojekte	25
<b>2.4</b>	<b>Familienverträglichkeit</b>	<b>25</b>

## 1.1 Nachfrage und Trends im Wassertourismus in Deutschland

Das Thema „Wasser“ nimmt eine zentrale Bedeutung in der touristischen Nachfrage der deutschen Urlauber ein. Wasserbezogene Urlaubsformen und Aktivitäten oder Wasser als landschaftsprägendes Element sind für viele Urlauber wichtige Entscheidungskriterien für die Wahl ihres Reiseziels.

Während traditionelle Wassertourismusaktivitäten teils stagnieren oder nur noch geringe Wachstumsraten aufweisen, entwickeln sich gerade manche Trendsportangebote sehr dynamisch und sind auf dem Weg, sich als Breitensportarten zu etablieren. Angebote wie Tauchen, Kite-Surfing, Kanu- und Jet Ski fahren sowie Segeln und Angeln sind schon etabliert und werden sich weiter entwickeln, neu aufgekommene Angebote, wie zum Beispiel Stand-Up-Paddeling oder Grinseln (Grillen auf schwimmenden Inseln) entstehen.

Events und maritime Großveranstaltungen werden auch in den nächsten Jahren beliebte Aktivitäten sein.

### Fahrgastschiffahrt

Bei den traditionellen Wassertourismusaktivitäten werden vor allem für die Fahrgastschiffahrt positive Prognosen gegeben. Dies setzt jedoch attraktive Angebote und einen zeitgemäßen Schiffsbestand voraus. Für die Fahrgastschiffahrt steigen Anforderungen besonders hinsichtlich Komfort, Klimaverträglichkeit, Barrierefreiheit und Gewässeranpassung.

### Entwicklungen und Trends im Bootstourismus

Die künftige Entwicklung des Bootstourismus kann kurz mit dem Satz „Bootscharter vor Bootsbesitz“ zusammengefasst werden. Für das Segment des Bootstourismus wird von der Forschungsvereinigung für Sport- und Freizeitschiffahrt e.V. (FVSF) in einer Untersuchung aus dem Jahr 2008 eine Halbierung der Anzahl der Bootseigner innerhalb einer Zeitspanne von 20 Jahren prognostiziert.

Als ursächlich hierfür werden folgende Problemfelder identifiziert:

- Rückgang der Bevölkerung in Deutschland.
- Die 60- bis 64-jährigen stellten zum Zeitpunkt der Untersuchung die größte Altersgruppe unter den Bootseignern dar. Altersbedingt werden daher in den kommenden Jahren überproportional viele Eigner aus der aktiven Freizeitschiffahrt aussteigen. Rund 50 % der Altersgruppe 70 bis 74 Jahre wird das eigene Boot kurzfristig aufgeben.
- Es fehlt an jungen Menschen, die Interesse haben, ein Boot zu übernehmen. Dies liegt neben der demografischen Entwicklung auch daran, dass die Bereitschaft gesunken ist, sich durch den Kauf eines Bootes an ein Hobby und die entsprechenden Verpflichtungen zu binden. Erfahrungen zeigen, dass dieser Schritt bei der männlichen Hauptzielgruppe in etwa bis zum 40. Lebensjahr vollzogen sein muss.

Damit trifft der demographische Wandel die Freizeitschiffahrt mehrfach, da Bootseigner generell in der Mehrheit ältere Menschen sind und zukünftig weniger Nachwuchs zu erwarten ist. Gleichzeitig geht aus dem Ergebnis der Studie hervor, dass die Bootsvercharterung in Zukunft an Attraktivität gewinnt. Generell hat die Vercharterung in den letzten Jahren bereits eine rasante Entwicklung genommen. Trotz des teilweisen Ausgleichs durch steigende Charterbootzahlen, wird durch die prognostizierte Halbierung der Bootseigner in den nächsten 10-15 Jahren deutschlandweit ein geringerer Bedarf an Dauerliegeplätzen erwartet.

Es ist jedoch davon auszugehen, dass im Untersuchungsgebiet derzeit regional noch Nachholbedarf hinsichtlich der Anzahl an Liegeplätzen besteht. Dieser speist sich aus regionalen Bootseignern, die ihr Boot bisher in anderen Revieren liegen hatten und es nun in die mitteldeutsche Seenlandschaft verlegen und aus regionalen Neueignern von Booten. Allgemein ist ein Trend zu kleineren, günstigeren Bootstypen mit minimalistischer Ausstattung feststellbar.

## **Anforderungen und Trends beim Kanu-Wasserwandern**

Die Nachfrage beim Kanu-Wasserwandern hat sich in den letzten Jahrzehnten ausgesprochen dynamisch entwickelt. Auch die in der Grundlagenuntersuchung zum Kanutourismus im Jahr 2005 prognostizierten Wachstumsraten haben sich bestätigt, wobei insbesondere bei der reinen Kanuvermietung mittlerweile ein Sättigungseffekt eingetreten ist. Weiterhin gilt:

- Qualität steht auf Platz 1 der Prioritätenliste vieler Kunden.
- Die höchsten Wachstumsraten sind im Bereich organisierter Touren zu erwarten.
- Im Trend liegen maßgeschneiderte, auf die individuellen Belange der jeweiligen Kunden zugeschnittene Komplettangebote.
- Die Kombination einzelner Bausteine im Rahmen eines flexiblen Pauschalangebots sowie eine eindeutige Themen- und Zielgruppenausrichtung z.B. in Form von Eltern-Kind-Angeboten werden an Bedeutung gewinnen.
- Besonders beliebt sind Einwegfahrten und Kombinationsangebote mit dem Fahrrad. Hierfür bestehen in der mitteldeutschen Seenlandschaft gute Voraussetzungen.
- Aufgrund des demografischen Wandels und der immer älter werdenden Kundschaft steigen das Komfortbedürfnis im Kanutourismus und beispielsweise der Bedarf an festen Übernachtungseinrichtungen.
- Generell bevorzugen Kanuten naturnahe Gewässer und Fließgewässer mit abwechslungsreichem Gewässerverlauf. Weitere wichtige Anforderungen sind:
  - Mindestwasserstand (ca. 30 cm) und ausreichende Gewässerbreite, leichte Strömung;
  - möglichst durchgängige Befahrbarkeit, wenige Hindernisse (z.B. Wehre, Umtragestellen);
  - Motorbootfreiheit und geringe Gewässerfrequentierung;
  - Vorhandensein wassertouristischer Infrastruktur.

## **Barrierefreiheit und Produktgestaltung**

Der demografische Wandel und die Tatsache, dass die deutsche Bevölkerung immer älter wird, stellen auch den Wassertourismus vor neue Heraus- und Anforderungen. Es müssen verstärkte Anstrengungen unternommen werden, um Personen aller Altersgruppen für wassersportliche Aktivitäten begeistern zu können. Besonders der Bereich der Fahrgastschiffahrt stellt ein interessantes Angebot für ältere Zielgruppen dar, die häufig eine Städte- oder Kulturreise mit einer Schifffahrt verbinden wollen. Insbesondere für Senioren ist es sehr wichtig, dass die Schiffe alters- und behindertengerecht ausgestattet sind und das Angebot leicht zugänglich gestaltet ist.

## **1.2 Nachfragepotenzial in der Gewässerlandschaft Mitteldeutschlands**

Im Rahmen der Erarbeitung des Tourismuswirtschaftlichen Gesamtkonzepts für die Gewässerlandschaft im mitteldeutschen Raum (TWGK) wurden für das Untersuchungsgebiet die Übernachtungszahlen erfasst. Die sechs beteiligten Landkreise verzeichneten 2013 3,3 Mio. Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben ab 10 Betten (inkl. Camping). Hinzu kommen 3,2 Mio. Übernachtungen in den Städten Leipzig, Halle (Saale) und Dessau-Roßlau, wobei die Stadt Leipzig mit 2,7 Mio. Übernachtungen den größten Anteil hält. Halle hat 2013 358.000 Übernachtungen, der Saalekreis 381.000. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer betrug in den Städten 2013 1,8 Tage, in den Landkreisen 2,8 Tage. Bei der durchschnittlichen Bettenauslastung liegen die Stadt Leipzig (51%) und der Landkreis Leipzig (44%) an der Spitze, durchschnittlich beträgt die Auslastung in den drei Städten des Untersuchungsgebietes 43%, in den Landkreisen 31%.

Im Vergleich zu anderen typischen Seenregionen liegen die Übernachtungszahlen der Landkreise und Städte des TWGK in etwa gleichauf mit den Zahlen der Mecklenburgischen Seenplatte (6,6 Mio. Übernachtungen 2012) und weit über denen des Lausitzer Seenlandes (2,3 Mio. Übernachtungen 2012), wobei die Übernachtungen in den Städten des Plangebietes wesentlich zu diesem Ergebnis beitragen. Zusätzlich zu den Übernachtungstouristen spielen die Tagesgäste eine große Rolle.

Betrachtet man die gemeindescharfe Verteilung der Übernachtungen bezogen auf die Gewässer, profitieren vor allem die Stadtgewässer der Städte Leipzig und Halle (Saale) sowie die Elbe, Saale und Mulde als auch der Markkleeberger See von den Übernachtungszahlen.

### **Schleusennutzung im Saale-Unterlauf**

Die Zahlen der Schleusennutzung der Bundeswasserstraße geben Auskunft über die wassertouristische Nutzung: An der Schleuse Halle-Trotha wurde 2013 mit 2.550 Booten die höchste Fahrzeugzahl aller 12 Schleusen der Unteren Saale geschleust, davon 74% Sportboote, 17% Fahrgastschiffe und 9% „sonstige“ Boote. Das ist vergleichbar mit der Nutzung der Schleuse Grabow (2.500 Schleusungen) an der Müritz-Elde-Wasserstraße, eine der eher gering genutzten Schleusen des Wassertourismusreviers, wo an einzelnen Schleusen bis zu 7.000 Boote pro Jahr geschleust werden. 2013 waren an der Saale jedoch starke Einbußen zu verzeichnen: Die Schleusungen an der Schleuse Halle-Trotha lagen 20% hinter den Zahlen von 2012 zurück. (Hier ist jedoch das Hochwasser 2013 zu berücksichtigen.) Entsprechend der Aussagen eines Bootsverleihers in Halle (Saale) im Rahmen der Anbieterbefragung ist die Nachfrage nach Kajaks und Kanadiern in den letzten 5 Jahren gestiegen, während die Nachfrage nach Motor-, Ruder- und Tretbooten stagniert. Die Nachfrageentwicklung der letzten fünf Jahre im Bereich der Fahrgastschiffahrt bewerten drei von vier Anbietern von Linienfahrten steigend. Allein in Halle (Saale) wurden durch einen Fahrgastschiffahrts-Anbieter ca. 50.000 Passagiere auf der Saale befördert. Die Nutzer der Fahrgastschiffahrt in Halle kommen aus der Region und ganz Deutschland, wobei am Wochenende mehr Familien und unter der Woche verstärkt Senioren zusteigen.

### **Tourismusrelevante regionalwirtschaftliche Effekte**

Die touristische Entwicklung der Gewässerlandschaft im mitteldeutschen Raum hat umfangreiche Investitionen und Ausgaben erzeugt. Im TWGK wurden zur Beurteilung der regionalwirtschaftlichen Effekte die touristischen Ausgaben der Jahre 2002 bis 2012 berücksichtigt. Als ökonomischer Impulsgeber für die Region wurde während des Betrachtungszeitraums ein gesamtes Ausgabevolumen von 30,9 Mrd. Euro ermittelt. Die öffentlichen und privaten Tourismusausgaben entsprechen damit exemplarisch für das Jahr 2011 ca. 6% des Bruttoinlandsprodukts des Untersuchungsgebiets.

Das Ausgabevolumen der öffentlichen Institutionen beträgt dabei 3,1 Milliarden Euro. Für die privaten Ausgaben der Touristen wurde ein Volumen von 27,8 Milliarden Euro ermittelt. Die Ausgaben der Touristen übersteigen damit die Ausgaben der öffentlichen Hand somit um das Neunfache und sind damit von primärer Bedeutung für die Tourismuswirtschaft in der Region. Bei den Ausgaben der Touristen gehen 35% auf die Übernachtungsreisenden und 65% auf Tagesreisen zurück.

Sowohl die öffentlichen tourismusrelevanten Ausgaben als auch die Ausgaben der Touristen haben einen deutlichen Effekt auf die Wirtschaftsleistung in der Region. Die gesamte von der touristischen Nachfrage angestoßene Bruttowertschöpfung im Untersuchungszeitraum von 2002 bis 2012 beträgt 25,6 Mrd. Euro, was einem Durchschnitt von 2,3 Mrd. Euro pro Jahr entspricht. Davon sind ca. 13,9 Mrd. Euro bzw. 1,3 Mrd. Euro pro Jahr direkte Wertschöpfung. Damit tragen die gesamten Ausgaben einen Anteil zur gesamten Wertschöpfung im Untersuchungsgebiet von 5,5% bei. Der größte Anteil ist dabei mit 91% auf die privaten Konsumausgaben der Touristen zurückzuführen, der Rest auf die öffentlichen Ausgaben und Investitionen.

Durch den Tourismus in der Region entstehen neben der Wertschöpfung ebenfalls bedeutende Beschäftigungseffekte. So leistet der Tourismus einen Beitrag zur gesamten Beschäftigung in Höhe von 5,7% der Erwerbstätigen. Das gesamte Steueraufkommen durch den Tourismus beträgt insgesamt 4,3 Mrd. Euro, was im Durchschnitt 0,4 Mrd. Euro pro Jahr entspricht. Darüber hinaus ergeben sich durch die Beschäftigung in der Tourismuswirtschaft Einnahmen für die Sozialversicherungssysteme in Höhe von 5,4 Mrd. Euro bzw. 0,5 Mrd. Euro pro Jahr.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass der Tourismus für das Untersuchungsgebiet von signifikanter Bedeutung ist und einen wichtigen Beitrag zur ökonomischen Entwicklung der Region leistet. Gemessen an den ermittelten Effekten ist der Tourismus von Größe und ökonomischer Bedeutung als mittelgroße Branche zu charakterisieren, für die noch weiteres Entwicklungspotenzial besteht.

## **2 Wassertourismus in der Stadt Halle**

Halle ist eine Stadt am Fluss. Historisch nur auf der Ostseite der Saale gelegen, erstreckt sich die Stadt heute auf beide Seiten des Flusses und umschließt eine abwechslungsreiche Aue mit zahlreichen Nebenarmen und zwischengelagerten Inseln. Der Kontrast zwischen naturnahen Bereichen und der teilweise bis unmittelbar an den Fluss heran reichenden Bebauung erzeugt ein reizvolles Wechselspiel, auch wenn sich die Stadt mit ihren repräsentativen Bauten, mit Ausnahme der Burg Giebichenstein, nicht zum Hauptstrom hin orientiert.

Die Möglichkeit eines Lebens am und auf dem Fluss schafft zusätzliche und attraktive Wohn-, Freizeit- und Naherholungsangebote; einen weichen Standortfaktor, mit dem sich Halle positiv von vielen anderen Kommunen abheben kann. Die Saaleaue fungiert dabei durchaus als stadtbildprägendes Element und trägt viel zur Unverwechselbarkeit und Imagebildung der Stadt bei.

Gleichzeitig ist die Saale aber auch eine Wasserstraße und vernetzt Halle mit einem riesigen Einzugsgebiet, angefangen von der Weinbauregion an Saale und Unstrut, über die Elbe auch mit Berlin-Brandenburg und der Mecklenburger Seenplatte. Auch Wassertouristen aus Dresden, Hamburg, den Niederlanden oder Frankreich haben in den letzten Jahren schon die Saale erkundet.

Die Attraktivität der Saale für den Wassertouristen liegt vor allem in der besonderen Kombination aus Naturerlebnis und kulturhistorischen und städtetouristischen Angeboten. Neben einer funktionierenden Infrastruktur ist daher vor allem die Vernetzung mit den etablierten Highlights der Region (Himmelsscheibe, Händelfestspiele, Straße der Romanik, Gartenträume, Franckesche Stiftungen) ein wesentliches Kriterium für die Anziehungskraft, die der Fluss auf Touristen ausübt.

Das vorliegende Konzept betrachtet das mögliche Entwicklungspotential des Flusses genau aus diesen beiden Blickwinkeln. Analysiert werden zum einen die Anforderungen, die Wasserwanderer von außerhalb an die Infrastruktur und touristische Angebote stellen. Auf der anderen Seite stehen die Ansprüche und Bedürfnisse von Besucherinnen und Bewohnern der Stadt, die sich dem Fluss von der Landseite aus nähern, im Fokus.

### **2.1 Bestandsanalyse**

#### **2.1.1 Allgemeine Rahmenbedingungen**

##### **Wasserstraßen in Sachsen-Anhalt**

Im Bundesland Sachsen-Anhalt ergibt sich die Schiffbarkeit von Gewässern aus den Bestimmungen des § 32 Abs. 1 Wassergesetz für das Land Sachsen-Anhalt (WG LSA) vom 16. März 2011 in Verbindung mit der Verordnung über die Durchführung der Schifffahrt auf den Gewässern und in den Häfen des Landes Sachsen-Anhalt (Landesschifffahrts- und Hafenverordnung - LSchiffHVO) vom 25. Juni 2009.

Schiffbare Gewässer dürfen von jedermann zur Schifffahrt genutzt werden. Auf anderen Gewässern kann die für den Wasserverkehr zuständige Behörde im Einvernehmen mit der Wasserbehörde die Schifffahrt allgemein oder im Einzelfall widerruflich zulassen. Schiffbare Bundeswasserstraßen des Landes Sachsen-Anhalt sind im Plangebiet die Elbe in ihrem Mittellauf und die Saale bis Bad Dürrenberg.

Die Saale ist von der Mündung in die Elbe bis zum nicht realisierten Anschluss an den Elster-Saale-Kanal bei Kreypau Bundeswasserstraße und als solche mit einem Tempolimit von 16 km/h belegt. Weiter stromaufwärts ist sie dann Landeswasserstraße und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h befahrbar. Die Unterhaltung des Gewässers und der Schleusen unterliegt hier dem Landesbetrieb für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft (LHW) Sachsen-Anhalt.

Allerdings ist der Saaleabschnitt von Bad Dürrenberg bis Weißenfels nur eingeschränkt schiffbar, da die Gewässerunterhaltung hier nicht auf Motorboote abgestellt und die sichere Weiterfahrt nur für Ortskundige möglich ist. Naumburg und die Unstrut sind deshalb für Motorboote von Halle aus nicht wirklich erschlossen. Noch weiter stromauf definiert dann das Wehr in Bad Kösen den absoluten Endpunkt der auf der Saale möglichen motorisierten Schifffahrt. Die landschaftlich attraktivsten Abschnitte mit der Rudelsburg und der Burg Saaleck bleiben damit ausschließlich den Kanuten vorbehalten.

Die Unstrut ist ebenfalls Landeswasserstraße und darf in Sachsen-Anhalt mit 7 km/h befahren werden. Sie ist bis Memleben auch mit Motorbooten und bis ins thüringische Artern für Kanuten nutzbar.

Die Weiße Elster ist für Leipzig und Halle strukturell ein geeignetes Kanugewässer von Pegau bis zu ihrer Mündung in die Saale. Motorboote sind nicht zugelassen. Hierbei gilt es zu beachten, dass insgesamt drei Abschnitte zum Schutz der Natur nur zu bestimmten Zeiten im Jahr mit dem Kanu benutzt werden dürfen (Knauthain bis Brückenstraße, Auensee bis Luppemündung und Hubschütz Döllnitz bis Saalemündung im Stadtgebiet Halle).

Die 6 Schleusen von der Saalemündung bis zum Hafen Halle-Trotha sind auf eine Schiffsgröße von 85 x 9,5 m ausgelegt. Die Saale ist in diesem Abschnitt auch für große Flusskreuzfahrtschiffe wie die MS Sans Souci befahrbar. Geschleust wird bis Halle Trotha täglich.

Oberhalb von Halle, ab der Schleuse Planena bis Weißenfels, wird in der Hauptsaison (01.04.-31.10.) nur noch am Wochenende (Freitag bis Sonntag/Feiertag) oder auf Anmeldung geschleust. Für Paddelboote gibt es an den Schleusen als Alternative jedoch Bootsrueten oder Umtragungsmöglichkeiten.

Die Schleusen wirken damit vor allem für die Entwicklung des motorisierten Wassertourismus als limitierender Faktor.

### **Die Saale und ihre Nebenarme im Stadtgebiet**

Im Stadtgebiet von Halle sind nur die Stromsaale und Teile der Elisabethsaale schiffbar. Nebenarme, wie die Wilde Saale oder der Mühlgraben, sind auch für Kanuten nicht befahrbar. Die Unterhaltung dieser untergeordneten Gewässerabschnitte **oblag** ebenfalls dem LHW und erfolgte nur so weit, wie es für den Hochwasserschutz notwendig ist. **Seit dem 01.01.2015 ist der Unterhaltungsverband „Untere Saale“ zuständig.**

Im Mühlgraben bilden darüber hinaus die beiden ehemaligen Mühlen bauliche Hindernisse, die eine mögliche Nutzung des Gewässers einschränken. Beide Gebäude befinden sich in Privatbesitz.

Die Wilde Saale ist, wie die gesamte Saaleaue, Teil des Landschaftsschutzgebietes. Sie begrenzt die naturnähere, westliche Seite der Peißnitzinsel. Ihre Ufer sind in weiten Teilen von Auwald bedeckt und unterliegen als ausgewiesenes Biotop nach § 30 Bundesnaturschutzgesetz noch einem höheren Schutzstatus. Besonders die vorhandenen Alteichen und die Totholzstrukturen, haben ein hohes Potential als Fledermausquartier, für Eremiten und Holzkäfer. Der Eisvogel ist an der Wilden Saale präsent und brütet wahrscheinlich auch in einigen kleineren „Steilwänden“. Die angrenzende Nordspitze der Peißnitzinsel ist darüber



hinaus Naturschutz- und FFH-Gebiet. Sie stellt für viele Tierarten ein besonderes Refugium dar. Innerhalb des Naturschutzgebietes „Forstwerder“ ist das Boot fahren generell verboten, außerhalb der Schutzzone in einem in der Verordnung gekennzeichneten Bereich das Befahren mit Motorbooten und das Befahren mit Paddel- und Ruderbooten vom 15. September bis zum 31. März.

Die Weiße Elster ist nach der Verordnung zur Festsetzung des Naturschutzgebietes „Saale-Elster-Aue bei Halle“ vom 11.02.1998 nur für Kanuten innerhalb des gesamten Schutzgebietes und nur eingeschränkt nutzbar. In der Hauptsaison ist die Nutzung nicht in den Monaten Mai, Juni und September, nur in begrenzter Nutzerzahl und nur nach vorheriger Anmeldung der oberen Naturschutzbehörde möglich. Motorboote sind verboten.

Die Schleuse Trotha ist mit einer nutzbaren Breite von 6 m und einer Nutzlänge von ca. 55 m die größte Schleuse im Stadtgebiet. Die anderen vier Schleusen (Gimritz, Stadtschleuse, Böllberg, Planena) sind, ebenso wie die folgenden Schleusen in Merseburg (Meuschau, Rischmühle), nur auf Schiffe mit einer Maximalgröße von 45 x 5,1 m ausgelegt. Damit sind sie selbst für die meisten in Halle im Einsatz befindlichen Fahrgastschiffe zu klein.

Die Schleuse Trotha, die Stadtschleuse und die Schleuse Böllberg werden in der Nebensaison im April und Oktober nur nach telefonischer Anmeldung und in der Hauptsaison zwischen 1.5.-15.10. täglich von 9.30 bis 19.00 Uhr betrieben. Im Winter sind die Schleusen außer Betrieb. Ein Umtragen für Kanuten ist nicht möglich.

Die Schleusen Gimritz und Planena wurden bereits modernisiert und auf automatischen Betrieb umgestellt.

Die Häufung der Schleusen im Stadtgebiet und der zeitlich eingeschränkte Betrieb, der bei den historischen Schleusen Personaleinsatz erfordert, erschwert die wassertouristische Nutzung der Saale. Auf 4,5 km Flusslänge müssen 3 Schleusen passiert werden. Mit den entsprechenden Wartezeiten verlängert jeder Schleusenvorgang die Fahrzeit um 20 bis 45 Minuten. Insgesamt führt die Häufung der Schleusen auch zu einem verstärkten Nutzungsdruck auf der längsten zusammenhängenden Strecke zwischen den Schleusen Gimritz und Trotha, da in diesem Abschnitt auch die Bootsverleiher ansässig sind.

## Übersicht Schleusen im Stadtgebiet



## 2.1.2 Wasserwanderer – Nutzergruppen und Angebote im Stadtgebiet

### Flusskreuzschifffahrt

Als Kreuzschifffahrt wird eine mehrtägige Schiffsreise mit Hotelcharakter bezeichnet. Die Flusskreuzschifffahrt spielt lediglich auf der Elbe eine Rolle. Auf der Saale würde die Fahrt für die meisten Flusskreuzfahrtschiffe auf Grund ihrer Größe zwangsweise im gewerblich genutzten Hafen von Halle-Trotha enden. Der Hafen ist als Liegeplatz optisch und auf Grund des fehlenden touristischen Umfeldes wenig attraktiv. Die Lage am Stadtrand und die unzureichende Anbindung an den ÖPNV erfordern immer einen individuellen Transfer der Passagiere ins Stadtgebiet. Das verursacht einen zusätzlichen organisatorischen und finanziellen Aufwand für die Reiseveranstalter und schränkt die individuelle Gestaltung des Landgangs ein. In den letzten Jahren lief z.B. einzig die MS Sans Souci den Hafen Halle-Trotha an und zwar auf ihrer letzten Flusskreuzfahrt im Oktober, bevor sie an der Saale in ihrem Heimathafen Mukrena für die Wintersaison vor Anker geht.

Es gibt deutschlandweit jedoch eine Handvoll Kabinenschiffe, die die Schleusenspezifikationen im Stadtgebiet erfüllen und weiter stromauf in die Innenstadt von Halle fahren können. Seit zwei Jahren kann hier auch ein ausreichend großer Liegeplatz angeboten werden. Das Bootshaus 5 räumt seinen Anleger als Liegeplatz z. B. für die „Liberté“, die aus Dresden oder Berlin kommt, für den entsprechenden Zeitraum frei.

### Kajüt- und Motorboote

130 km sind es von Magdeburg bis nach Halle, das entspricht etwa einer 2-3 Tage-Tour von der Elbe die Saale hinauf. Als Einzugsgebiet kommen daher vor allem Bootseigner aus dem Raum Berlin-Brandenburg oder Hannover (Mittellandkanal) in Frage, die die Hin- und Rückfahrt in 10-14 Tagen bewältigen.

Zur infrastrukturellen Ausstattung von Motorbootrevieren gehört ein Netzwerk von für Motor-yachten ausgelegten Häfen im Revier. Das Vorhandensein von Gastliegeplätzen ist bei allen Häfen eine Grundvoraussetzung für die Erschließung eines Motorbootreviers.

- Eine lokale Anlage zum Liegen mit einer Grundversorgung sollte alle 20 km vorgehalten werden. Zur Grundversorgung gehören u.a. Strom- und Trinkwasserversorgung, Müllentsorgungsmöglichkeit, sanitäre Anlagen, von/zu Land zugängliche Steganlagen sowie Park- und Trailerstellplätze.
- Circa alle 60 km sollte eine regionale Anlage mit Full-Service vorhanden sein. Dies umfasst u.a. die Fäkalien- und Altölentsorgung, Slipanlage, Kran, Übernachtungsmöglichkeiten (Gästezimmer), Boots-/Motorenservice, Reparaturservice.
- Mindestens nach zurückgelegten 160 km Distanz sollten Anlagen mit Full-Service (s.o.) und Tankmöglichkeit gegeben sein. Dies beinhaltet die Kraftstoffversorgung mit Benzin, Diesel oder Gas. „Tankanlagen“ für Elektro-Mobilität sind in kürzeren Abständen bereit zu halten. Die Reichweiten sind abhängig von der Batterieleistung und vom Bootstypen; ein mit einem V-Motor von 6 PS vergleichbarer Außenborder kann bspw. Reichweiten von 60-80 km erreichen. Zudem sind nahe Einkaufs- und Versorgungsmöglichkeiten, die Nähe zu landseitigen Sehenswürdigkeiten und der ÖPNV-Anschluss ein ergänzender Service für Gastlieger.

Das „Qualitätssiegel - maritim“ der Verbände des Deutschen Motoryachtverbandes e.V. soll den Fahrten Sportlern bei der Törnplanung behilflich sein und ein Qualitätsnachweis nach innen und außen sein. Die Auszeichnung dokumentiert, dass Gäste im Hafen willkommen sind und die in der Werbung genannte Ausstattung nachprüfbar vorhanden ist. Bislang wird das Siegel nur von zwei Clubs an der Elbe (Wassersportclub Wallwitzhafen e.V. Dessau, Wassersportgemeinschaft Wittenberg 1962) geführt.

Mit der Umsetzung der Wassersportinitiative des Blauen Bandes wurde eine Basis-Infrastruktur an Elbe und Saale geschaffen. Es gibt in regelmäßigen Abständen Anlegemöglichkeiten für Gäste; zwar meist nur in begrenzter Zahl und mit Voranmeldung aber mit ent-

sprechenden Sanitäreinrichtungen, gastronomischen Angeboten und oft auch mit einer Vernetzung zu landseitigen Sehenswürdigkeiten.

Ein Problem für Motorboote sind die fehlenden Tankstellen auf der Saale. Aus der Elbe stromauf kommend bieten das Wassersportzentrum in Schönebeck (25 km bis zur Saalemündung) bzw. stromab der Yachthafen in Wittenberg (75 km vor der Saalemündung) die letzten regulären Möglichkeiten zum Tanken.

An der Saale sind mobile Lösungen im Einsatz, d.h. bei einem entsprechend großen Bedarf wird ein Tankfahrzeug an den Bootsanleger geordert. Für den einzelnen Wasserwanderer schränken solche nur temporären Angebote aber die Flexibilität und damit den Komfort ein.

Im Stadtgebiet von Halle gibt es im Moment für Sportbootfahrer drei Anbieter von ausgebauten Gastliegeplätzen. Der Wassersportverein (WSV) – Trotha Saale 88,5 e.V. in der Hansastrasse, der Stadthafen an der Elisabethsaale und der Wassersportclub (WSC) Rabeninsel e. V. am Böllberger Weg verfügen über etwa 15 Liegeplätze. Die Bootslängen sind am WSC auf 10 m beschränkt. Die Anmeldung erfolgt über Telefon oder Internet, direkt beim Hafencmeister oder einem Vereinsmitglied.

Die Gastliegeplätze der anderen Anbieter (Krug zum grünen Kranze in Kröllwitz, am Riveufer die Wassertouristik Saaletal und der Elfengrund im Bootshaus 4) verfügen über keine nachgelagerte Infrastruktur wie Stromanschluss am Steg, Sanitäreinrichtungen, Übernachtungsmöglichkeiten. Das Bootshaus 5 kann zumindest Toilettenanlagen **und eine Möglichkeit zur Fäkalienentsorgung bieten**. Der Anleger am „Saalekahn“ bzw. „Ankerhof“ steht ausschließlich Nutzern der gastronomischen Einrichtungen zur Verfügung.

Insgesamt kann das Angebot an Gastliegeplätzen nur als begrenzt bezeichnet werden und hält Vergleichen mit wassertouristisch etablierten Standorten in keiner Weise Stand. Vergleichsweise seien Zahlen von der Elbe genannt: Yachthafen Wittenberg – 40 Gastplätze, Yachthafen Zollelbe Magdeburg – 60 Gastplätze.

Für Wasserwanderer ist die innenstadtnahe Lage auf Grund der unmittelbaren Vernetzung mit anderen touristischen und gastronomischen Angeboten ein wichtiges Kriterium für die Wahl des Liegeplatzes. Der Stadthafen ist hier wegen der kurzen Distanz zur Altstadt gegenüber den anderen Anbietern im Vorteil, auch wenn durch die noch fehlende Salinebrücke an der Franz-Schubert-Straße die wenig attraktive Hafenstraße derzeit noch zur Erschließung für Radfahrer und Fußgänger dienen muss. Die Distanz bis zum Markt beträgt ungefähr 1 km. Ein Fahrradverleih wird nicht angeboten.

Vom WSV Trotha und dem WSC am Böllberger Weg ist man auf den ÖPNV angewiesen.

Die begleitende technische Infrastruktur ist im Stadtgebiet erst relativ schwach entwickelt. Der WSV Trotha bietet einen Reparatur- und Motorenservice sowie einen Zubehörshop. Eine öffentliche Tankstelle ist im Stadtgebiet nicht vorhanden. Zwar verfügt das Wasser- und Schifffahrtsamt als momentan einziger Nutzer des Sophienhafens auf der Saline-Insel über eine eigene Tankstelle und Werkstatt, nutzt diese jedoch nur für den Eigenbedarf.

### **Kanus und Paddelboote**

Wasserwanderer, die mit nichtmotorisierten Booten unterwegs sind, bevorzugen in der Regel ruhige, naturnahe Gewässer. Längere Touren über weite, windoffene Seen und strukturalarme, technisch ausgebaute Kanäle sind dagegen für diese Nutzergruppe wenig reizvoll.

Etablierte Reviere für den Kanubetrieb und das Wasserwandern in Mitteldeutschland sind die Unstrut und Saale bis Weißenfels sowie die Stadtgewässer Leipzig mit den sieben ausgewiesenen Bootskursen im Kernraum Leipziger Neuseenland. Insbesondere die obere Saale zwischen Camburg und Naumburg/Schönburg ist im Verbund mit der Unstrut ein etabliertes und für die aktuelle Nutzungsdichte gut ausgebautes Kanurevier. Landschaftlich sehr reizvoll führen beide Flüsse hier vorbei an felsigen Weinhängen, zahlreichen Burgen und geschichtsträchtigen Städten.

Stromab bis nach Halle sind es ca. 70 km, das entspricht einer Tour von 2-3 Tagen.

Die Anlegemöglichkeiten für Kanuten sind relativ gut ausgebaut, oft mit direkter Anbindung an gastronomische Einrichtungen, touristische Sehenswürdigkeiten und Übernachtungsmöglichkeiten. Der Standard reicht dabei vom einfachen Campingplatz bis zum Schlosshotel Schkopau. Auch wenn der Großteil des Angebotes im Oberen Saaletal nur auf eine revierbezogene Nutzung ausgelegt ist, gibt es bereits heute z. B. von Saale Unstrut Tours mehrtägige Tourenangebote für Paddler, die bis nach Halle reichen.

Der Tourismusverein Leipziger Neuseenland e.V., der Tourismusverband Saale-Unstrut und das Blaue Band informieren auf Ihren Internetseiten und in Kartenmaterialien über die zahlreichen Möglichkeiten und Angebote zum Wasserwandern in diesen Teilregionen.

Um den Kanutourismus qualitativ aufzuwerten und Naturlandschaften zu erhalten, hat der Deutsche Tourismusverband (DTV) im Frühjahr 2014 das „Qualitätsmanagement Wassertourismus Kanu“ eingeführt; die Zertifizierung erfolgt durch den Bundesverband Kanu e.V. Anbieter werden in einem Vor-Ort-Check nach Kriterien der Qualifizierung, Information, Ausstattung, naturverträglichem Arbeiten und touristischen Service bewertet und müssen an einem Lehrgang teilnehmen.

Die Angaben zu Anlegemöglichkeiten im Stadtgebiet und zur nachgelagerten Infrastruktur entsprechen den Aussagen in der Kategorie Motorboote (s. o.). Ergänzt wird das Angebot noch durch die Hallesche Rudervereinigung an der Böllberger Mühle.

Grundsätzlich sind für Kanus die Anforderungen an Anlegemöglichkeiten sehr gering. Angelegt werden kann fast überall, wo das Ufer flach genug ist. So kommen auch landschaftlich schöne aber nicht ausgebaute Ufer, wie z.B. die Wiese unterhalb des Hohen Ufers, am Zusammenfluss der Weißen Elster und der Saale, für eine Rast in Betracht.

An der Saale und der Weißen Elster in Halle ist allerdings innerhalb der Naturschutzgebiete das Anlanden mit Wasserfahrzeugen verboten (NSG Nordspitze Peißnitz, NSG Rabeninsel und Saaleaue bei Böllberg, NSG Saale-Elster-Aue bei Halle).

Die Boote werden nach dem Anlegen üblicherweise nicht festgemacht, sondern aus dem Wasser gehoben. Für längere landseitige Ausflüge oder Übernachtungen sind daher sichere Aufbewahrungsmöglichkeiten für Boote und Gepäck in Ufernähe eine entscheidende Voraussetzung.

Im altstadtnahen Saale-Abschnitt, der für Touristen am interessantesten ist, kommt für Paddler als Anleger vorrangig der Stadthafen in Frage. Die Anfahrbarkeit ist jedoch nicht optimal, da nach der Schleuse Gimritz etwa 600 m stromauf zum Hafen zurückgelegt werden müssen. Schließfächer für die sichere Unterbringung der Boote sind vorhanden. Nachteilig wirken sich die fehlenden Übernachtungsmöglichkeiten aus. Ein regulärer Campingplatz ist nicht ausgewiesen. Alternative Quartiere sind am Stadthafen noch nicht verfügbar.

Darüber hinaus gibt es im zentralen Saale-Abschnitt natürlich die Option, das Hotel „Ankerhof“ zu nutzen.

Die Bergschänke steht als Unterkunft momentan nicht zur Verfügung. Die Uferbefestigung am Fuß der Giebichensteinbrücke ist auf der Kröllwitzer Seite nur noch rudimentär vorhanden. Eine Ein- und Ausstiegshilfe für Paddler sowie ein Bootslager in Ufernähe gibt es nicht. Das vorhandene Gebäude an der Saale wird bereits von der HWS genutzt.

Am WSC Rabeninsel und WSV Trotha sind Campingplätze als Übernachtungsmöglichkeit vorhanden. Der Wassersportclub verfügt auch über einfache Zimmer.

In Betracht kommt noch der Campingplatz am Nordbad, der von der Halleschen Bäder GmbH betrieben wird. Der Platz verfügt über größere Flächenkapazitäten, der kleine Anleger und der Zugang zum Bad müssen jedoch erst wieder hergerichtet werden. Allerdings hat man an diesem Standort ebenso wie beim WSV das Stadtzentrum bereits passiert und wäre bei landseitigen Ausflügen auf den ÖPNV angewiesen. Fahrräder werden nicht verliehen.

Für Paddler als kleiner Zwischenstopp sicher auch von Interesse sind Anleger mit unmittelbar nachgelagerten gastronomischen Angeboten. Neben dem bereits erwähnten Anleger am „Saalekahn“ bieten vor allem der „Krug zum grünen Kranze“, der „Elfengrund“ im Bootshaus

4 und das Bootshaus 5 am Riveufer eine Versorgung direkt am Fluss. Das Bootshaus 5 verfügt seit 1998 auch über 2 Toilettenanlagen **und eine Kanu-Einsetzstelle**.

Anleger an direkt am Fluss gelegenen touristischen Attraktionen wie der Saline oder der Burg Giebichenstein fehlen oder sind nur eingeschränkt nutzbar. Die vorhandene Treppe am Fuß der Giebichensteinbrücke, wäre z.B. von der Lage her als Anlegemöglichkeit optimal geeignet, ist aber zu hoch und müsste mit einer Ein- bzw.- Ausstiegsmöglichkeit versehen werden. Der nächstgelegene Steg der Wassertouristik Saaletal ist für Paddler zwar nutzbar, verfügt aber, wie die anderen Anleger am Riveufer auch, über keinerlei Möglichkeit, das Boot incl. Gepäck sicher aufzubewahren.

### **2.1.3 Wassernutzung vor Ort – Nutzergruppen und Angebote im Stadtgebiet**

#### **Fahrgastschiffe**

Die Reederei Riedel bietet zwischen Ostern und Ende September einen regelmäßigen Linienfahrplan auf der Saale. Außer am Montag werden täglich 45 minütige Panoramafahrten im Stadtgebiet angeboten. Darüber hinaus sind auch mehrstündige oder Ganztagestouren im Programm. Die FMS „Stadt Halle“ (bis 295 Personen) verkehrt dabei von der Burg Giebichenstein stromab nach Brachwitz, Salzmünde bis Wettin. Stromauf sind wegen der Schleusenbreiten nur die kleinere FMS „Peißnitz“ (bis 124 Personen) und FMS „Elfe“ (bis 180 Personen) unterwegs und steuern die Rabeninsel und Wörmlitz an. Ein Anlegen im Bereich der Altstadt ist nicht möglich. Darüber hinaus werden Sonderfahrten nach Rothenburg, zum Schlosshotel Schkopau oder zur Georgsburg angeboten.

Die Schiffe liegen unterhalb der Burg Giebichenstein. Die Reederei Riedel hat hier 6 Liegeplätze gepachtet, nutzt davon momentan 4. Der vierte und der letzte Anleger in Richtung Klausberge sind frei und optisch in keinem wirklich guten Zustand. Am vorletzten liegen dauerhaft Werkstattpontons, die ebenfalls nicht gerade zur Attraktivität der Saalepromenade beitragen.

Südlich der Giebichensteinbrücke liegt die „Rheinpfalz“, das älteste genietete Fahrgastschiff Deutschlands. Sie ist nicht mehr im aktiven Einsatz, sondern dient der Reederei im Moment nur noch als Bürostandort.

Seit 2012 wird der Bestand an Fahrgastschiffen durch die MS „Händel 2“ (bis 190 Personen) des Unternehmens Arona Maritim ergänzt, die ebenfalls Touren in Richtung Norden anbietet. Die Schiffe bieten einen modernen Ausstattungsstandard mit klimatisiertem Unterdeck, Bar, überdachtem Oberdeck. Der Schwerpunkt des Angebotes liegt hier auf thematischen Fahrten, zum Teil auch mit Begleitprogramm (Dixieland, Comedy usw.). Der Liegeplatz befindet sich direkt am Riveufer, das damit mit Ausnahme des Bootshauses 2 vollständig belegt ist.

Die Anleger sind gut mit dem ÖPNV erreichbar. Die nächste Haltestelle ist ca. 500 m entfernt. Für Pkw und Busse steht in unmittelbarer Nähe der Parkplatz an der Fährstraße oder 200 m weiter an der Seebener Straße zur Verfügung. Die direkte Anfahrbarkeit zum Aus- und Einsteigen der Fahrgäste ist jedoch nicht möglich. An der Fährstraße sind auch abschließbare Fahrradabstellanlagen vorhanden, unmittelbar an den Anlegern gibt es keine.

Die Anleger verfügen weder über Wasser- noch Stromanschlüsse. Lediglich das Büroschiff „Rheinpfalz“ der Reederei Riedel unterhalb der Giebichensteinbrücke wird über ein nicht zum repräsentativen Charakter der Promenade passendes Holzhäuschen mit Strom versorgt. Die Müllentsorgung erfolgt durch die Anlieger selbst.

Alle genannten Schiffe können auch für Veranstaltungen gechartert werden. Arona Maritim bietet darüber hinaus, ebenfalls am Riveufer, die MS „Händel“ als kleineres Charterschiff für max. 32 Personen an. Hinzu kommt noch, als etwas ausgefallene Alternative, ein großes Saalefloß für bis zu 20 Personen und drei kleinere Flöße mit Liegeplatz bei der Wassertouristik Saaletal an der Giebichensteinbrücke.

Die Jugendwerkstatt „Frohe Zukunft“ verchartert den Kaffenkahn „Askania“, den Nachbau eines historischen Salztransportschiffes, mit Platz für 10 Personen. Das Schiff liegt wie die drei „Saale Kringel“ im Stadthafen. Diese kreisrunden Partyboote mit Grillmöglichkeit an Bord bieten Platz für 9-10 Personen. Parkplätze gibt es hier unmittelbar am Anleger. Die Erschließung durch den ÖPNV ist nur bis zur Mansfelder Straße gegeben. Im Anschluss müssen Fußgänger und Radfahrer die unsanierte Hafenstraße nutzen. Die Entfernung zur Haltestelle beträgt etwa 600 m.

### **Kajüt- und Motorboote**

Die Sportbootführerscheinverordnung-Binnen ist amtlich vorgeschrieben auf allen Binnenschiffahrtsstraßen, d. h. innerhalb des Geltungsbereichs der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung wie Elbe und Saale. Danach ist ein Sportbootführerschein erforderlich zum Führen von Sportbooten mit einer Länge von weniger als 15 m, die mit einer Antriebsmaschine von mehr als 11,03 kW (15 PS) ausgestattet sind.

Wenn man berücksichtigt, dass ein nicht unerheblicher Teil der Motorboote in Deutschland getrailert werden kann, könnte die Saale und der Standort Halle, neben den reinen Wasserwanderern, für ein wesentlich größeres Wassersport-Klientel von Interesse sein. Da die Anreise über die Straße deutlich schneller geht, können auch räumlich sehr weit entfernte Bootseigner angesprochen werden. Im Stadtgebiet verfügen der WSC Rabeninsel und der WSV Trotha über eigene Slipanlagen. Abstellmöglichkeiten für die Trailerfahrzeuge sind vorhanden.

Die Slipanlage des Wasser- und Schifffahrtsamtes unmittelbar an der Einfahrt zum Sophienhafen ist nicht für die Allgemeinheit nutzbar. Die einzige mögliche, öffentlich zugängliche Slipanlage befindet sich in Verlängerung der Emil-Eichhorn-Straße. Hier gibt es am Saaleufer eine rudimentär ausgebaute Flachstelle, die zum Slippen von Booten und zum Baden genutzt wird, was aber offiziell nicht erlaubt ist. Parkplätze für Trailerfahrzeuge sind hier nicht vorhanden.

Bisher wird in Sachsen-Anhalt auch der wirtschaftlich eigentlich besonders interessante Markt der Charterer wenig bedient. Das Chartern ermöglicht es auch Nichtbootseignern, ihren Urlaub auf dem Wasser zu verbringen. Es öffnet den Markt für jüngere, finanziell nicht so gut ausgestattete Leute oder Familien mit Kindern und erhöht gleichzeitig die Flexibilität bei der Auswahl der Wassersportreviere.

Die Untere Saale ist von Calbe bis zur Rischmühlenschleuse in Merseburg ein Charterrevier. Fehlende Rundkurse, Strömungen, Fähren und die Berufsschiffahrt machen Elbe und Untere Saale zu schwierig zu befahrenen Gewässern. Die Attraktivität wird auch durch den fehlenden Gewässerverbund mit Leipzig oder der Saale-Unstrut-Region begrenzt, da die landschaftlich und touristisch reizvollen Saale- und Unstrut-Abschnitte der Weinbauregion per Motorboot nicht erreichbar sind.

Infrastrukturelle Grundlagen wie Dauerparkplätze, Bootslichegeplätze, Tankmöglichkeiten, Trink- und Brauchwasserversorgung bedürfen noch eines weiteren Ausbaus.

Der WSV Trotha, die Wassertouristik Saaletal, der WSC Rabeninsel und das Bootshaus 5 verchartern im Moment Motorboote.

Üblicherweise werden in Halle Motorboote stundenweise verliehen. Den Schwerpunkt bildet das Riveufer, wo die Wassertouristik Saaletal an der Giebichensteinbrücke auf Grund der ungebrochen hohen Nachfrage (ca. 4000-5000 Nutzer pro Saison) in diesem Winter den Bestand auf 17 Motorboote aufgestockt hat und damit die Liegeplatzkapazität an seinem Anleger restlos ausschöpft. Das Bootshaus 5 verleiht 3 Motorboote. Die Anbindung an den ÖPNV ist über die Kröllwitzer Straße gegeben. Pkw werden als Längsparker in der gesamten Uferstraße abgestellt, die Kapazitäten sind jedoch wegen der Häufung der Angebote und der Vielzahl der Nutzer am Riveufer begrenzt. Fahrradabstellanlagen sind nur in sehr begrenzter Zahl verfügbar.

Auf der Ziegelwiese kann man beim Bootsverleih Halle an der Peißnitzbrücke ebenfalls 5 Motorboote ausleihen. Die ÖPNV-Anbindung erfolgt über den Mühlweg/Burgstraße bzw. die

Haltestelle an der Eissporthalle. Für Pkw sind die Parkmöglichkeiten vor allem auf der Altstadtseite unzureichend. Hier stehen nur die Stellplätze an der Steinmühlenbrücke zur Verfügung. Die vorhandenen Fahrradabstellanlagen entsprechen nicht dem technischen Standard.

Der WSC Rabeninsel am Böllberger Weg verleiht ebenfalls Motorboote. Eine ÖPNV-Anbindung ist vorhanden.

### **Kanus und Paddelboote**

Die Wassertouristik Saaletal verleiht am Riveufer auch 12 Kanus, Kajaks, Ruder- und Tretboote. Der Betreiber des Bootshauses 5 verleiht am **Bootshaus 1** ebenfalls Paddelboote. Darüber hinaus kann man auf der Ziegelwiese beim Bootsverleih Halle an der Peißnitzbrücke 20 Kanus und Tretboote ausleihen. Die verkehrliche Anbindung wurde bereits im Absatz Kajüt- und Motorboote beschrieben.

Ein Problem für fast alle Anbieter in diesem Bereich ist die Unterbringung von Ausrüstungsgegenständen und Ticketverkauf. Die Wassertouristik Saaletal wickelt ihr gesamtes Geschäft auf der Steganlage ab und der Bootsverleih Halle ist gezwungen, sein Material täglich zur Ziegelwiese zu transportieren.

Gepaddelt wird in Ermangelung alternativer Strecken oft nur stromab, nach Brachwitz oder Wettin. Der Rücktransport erfolgt zum vereinbarten Zeitpunkt durch die Bootsverleiher über die Straße.

Die Seitenarme der Saale, wie die Wilde Saale oder der Mühlgraben, haben eine geringere Strömung und wären damit leichter auch stromauf zu paddeln, sind jedoch nicht nutzbar bzw. freigegeben.

## **2.1.4 Ergänzende Touristische Infrastruktur**

### **Wegweisung**

Die wassertouristischen Angebote von öffentlicher, privater und Vereinsseite sind sowohl wasser- als auch landseitig nach dem einheitlichen Beschilderungssystem des Blauen Bandes Sachsen-Anhalt ausgewiesen, einschließlich Infotafeln zu den einzelnen Angeboten.

### **Zusätzliche gastronomische Angebote**

Ergänzend zu den bereits erwähnten Gastronomie-Betreibern mit direktem Zugang von der Wasserseite aus, gibt es noch andere Anbieter mit Bezug zur Saale, die nur von der Landseite her erschlossen sind. Allen voran bietet das Gastronomieschiff „Marie Hedwig“ am Bootshaus 3, das fest am Riveufer vertäut ist, ein besonderes kulinarisches Erlebnis direkt auf dem Wasser. Insgesamt findet sich am Riveufer die größte Dichte an gastronomischen Einrichtungen: der Elfengrund im Bootshaus 4, das Bootshaus 5 mit Liegestühlen und Blick über die Saale, der „Felsenpavillon“ nebst Biergarten am Aufgang zu Lehmanns Felsen und Heinrich-Heine-Park sowie die Cafeteria der Halleschen Behindertenwerkstätten e.V. (Caritas). Bis auf die „Marie Hedwig“ werden die gastronomischen Einrichtungen am Riveufer nur saisonal betrieben und sind in den Wintermonaten geschlossen.

Die „Bergschänke“ oberhalb der Talstraße bietet einen spektakulären Blick auf das Saaletal und die Burg Giebichenstein. Der etwas weiter stromab gelegene „Krug zum Grünen Kranze“ verfügt nicht nur über einen eigenen Bootsanleger, sondern hat im November 2014 auf der gegenüberliegenden Saalseite, an der stark frequentierten Giebichenstein-Promenade, einen zusätzlichen Anleger errichtet und kann damit seine Gäste bei Bedarf mit einem Wassertaxi bequem und direkt von einem Ufer zum anderen übersetzen.

Das Objekt 5, das Gasthaus zum Mohr und einige andere Anbieter in der Brunnenstraße ergänzen das Angebot im unmittelbaren Umfeld der Burg Giebichenstein.

Ebenfalls von dem schönen Blick auf den Fluss profitieren das „Palais S“ und der „Saalekahn“ an der Ankerstraße. Der „Fritzensgarten“ ist im Moment das einzige Angebot im Bereich des Mühlgrabens.

Am künftigen Verlauf des Saale-Radwanderweges hat sich am Pfälzer Ufer, in der Nähe der geplanten Salinebrücke, mit dem „Sonnendeck“ ein weiteres gastronomisches Unternehmen etabliert, das ein Café-/Bistroangebot und Liegestühle direkt am Ufer anbietet. Der Biergarten des geplanten Sport- und Freizeitzentrums am Böllberger Weg liegt ebenfalls am Saalehochufer unmittelbar am Saale-Radwanderweg.

Etwas abseits vom Fluss, wegen der Lage mitten auf der Peißnitzinsel aber für das Konzept durchaus relevant, erlebt das Peißnitzhaus mit seinen Kolonnaden einen langsamen Wiederaufbau und trägt zunehmend zur gastronomischen Versorgung in der Saaleaue bei.

Der quantitative Versorgungsgrad ist mit Ausnahme der Saline-Insel relativ gut. Qualitativ gibt es durchaus noch Entwicklungspotential. Die Saline-Insel ist gastronomisch völlig unterversorgt. Selbst an den für die touristische Entwicklung wichtigen Punkten wie dem Sophienhafen oder dem Salinemuseum fehlt jegliches Angebot.

### **Kultur und Veranstaltungen**

Die großen Feste, die sich am und um den Fluss etabliert haben, tragen wesentlich zum Image und zur Attraktivität der Stadt bei. Neben dem Hanse- und dem Salzfest ist vor allem das Laternenfest am letzten Augustwochenende, das in jedem Jahr tausende Gäste in die Saaleaue zieht. Der riesige Besucherandrang zu diesen Veranstaltungen, von der Land- aber auch vor allem von der Wasserseite, macht deutlich, dass die Anziehungskraft des Flusses neben einer funktionierenden Infrastruktur in hohem Maße von der Verfügbarkeit und der richtigen Vernetzung mit besonderen, spannenden und möglichst einmaligen, kulturellen Angeboten abhängt.

Auch die Nutzung der Saale als Badegewässer hat in den letzten Jahren eine Renaissance erlebt. Auf der Ziegelwiese wurde ein kleiner Sandstrand aufgeschüttet und eine 500 m lange Schwimmstrecke abgegrenzt, so dass das Baden im Fluss möglich ist. Damit wird die Tradition der Flussbadeanstalten wiederbelebt, die mit Beginn der Industrialisierung und der infolgedessen zunehmenden Belastung mit Abwässern nach und nach geschlossen wurden. Bereits zum 9. Mal findet 2015 das Internationale Saaleschwimmen um den Eichendorff-Pokal statt. Der Verein Saaleschwimmer Halle e. V. organisiert darüber hinaus noch mehrmals pro Jahr Veranstaltungen, wie das Nikolaus- oder Neujahrsschwimmen. Das Baden erfolgt allerdings auf eigene Gefahr, da die Saale nicht offiziell als Badegewässer freigegeben ist. Hierfür wäre bei einem Fließgewässer eine ständige Beprobung und Untersuchung der Wasserqualität notwendig. Trotz des zu betreibenden Aufwandes bestünde wenig Aussicht auf Erfolg, da es bei Starkregen immer noch zu Mischwasserabschlägen in die Saale kommt und die Wasserqualität zu diesen Zeitpunkten relativ schlecht wird.

In den meisten Fällen werden jedoch die einzelnen touristischen und kulturellen Angebote nicht mit dem Thema Wassertourismus verknüpft. Das trifft für Führungen und Veranstaltungen auf der Burg Giebichenstein und dem benachbarten Amtsgarten ebenso zu wie für das Schausiedeln in der Saline oder Veranstaltungen der Moritzburg und Neuen Residenz bis hin zum Salzgrafenplatz an der Händelhalle. Das Potential der unmittelbaren Lage am Wasser wird bislang nicht wahrgenommen. Die Flussseite ist oft nur Rückseite der Gebäude und vom Wasser nicht ausreichend erschlossen. Anleger, insbesondere für die Fahrgastschiffahrt, im Altstadtbereich fehlen. Blickbeziehungen zum Fluss werden nicht hergestellt oder wachsen wie im Amtsgarten schlichtweg immer wieder zu.

Die vorhandenen Angebote sind für den Touristen nicht als Paket buchbar, z.B. als Kombination aus Panoramafahrt auf der Saale mit Altstadt Rundgang oder aus Schausiedeln mit anschließender Fahrt auf dem Kaffenkahn, dem historischen Transportmittel für das Salz. Die Angebote werden auch nicht gemeinsam vermarktet. Der mögliche Interessent ist beim Aufspüren und Organisieren von Veranstaltungen und Terminen auf sich selbst gestellt.

Die Ausschilderung und Wegweisung von den vorhandenen Anlegern zu den städtischen Sehenswürdigkeiten sind eher lückenhaft.

### **2.1.5 Wegeerschließung und öffentlicher Raum**

Das Wegenetz dient in erster Linie der Erschließung innerhalb der Saaleaue und der Anbindung von Alt- oder Neustadt. Aber auch die Einbindung überregionaler Radwegetrassen ist unter touristischen Aspekten von großer Bedeutung.

Die nicht vorhandene Durchgängigkeit des Wegesystems führt zu funktionalen Einschränkungen. Im günstigsten Fall sind das einfach Orientierungsschwierigkeiten, mit denen der ortsunkundige Tourist zu kämpfen hat. Im schlechtesten Fall behindert die fehlende Erschließung die weitere Entwicklung einzelner Gebiete. Dies trifft besonders auf die Verknüpfung der Saline-Insel mit der Altstadt aber auch auf die fluss- und innenstadtnahe Führung des Saaleradwanderweges zu.

Der bauliche Zustand des Wegesystems ist sehr unterschiedlich. Insbesondere die eigentlich repräsentativsten Abschnitte des Promenadensystems, Riveufer und Saalepromenade, bedürfen einer Neugestaltung und Überarbeitung, um an Attraktivität zu gewinnen.

Die Inseln zeigen bereits Ansätze eigener, unterschiedlicher Ausstattungs- und Nutzungscharakteristika. Die Förderung und Herausarbeitung von Alleinstellungsmerkmalen bis hin zur Entwicklung von individuellen Insel-Themen ist ein Weg, der bei der Auseinandersetzung mit der gesamten Bandbreite des vorhandenen oder möglichen Nutzungsspektrums weiter verfolgt werden sollte.

Eine detailliertere Analyse einschließlich eines Maßnahmenplans liegt im Freiraum- und Wegekonzept vor.

## **2.2 Entwicklungsperspektiven**

### **2.2.1 Allgemeine Ziele**

Vorrangiges Ziel ist der Aufbau eines attraktiven wassertouristischen Reviers für Fahrgastschiffahrt, Motorboote und Kanuten mit lückenloser Infrastruktur und einer Vernetzung der Teilgebiete.

Von großer Bedeutung im Hinblick auf die Angebotsvernetzung ist die durchgängige Nutzbarmachung der Saale für Motorboote bis Bad Kösen, zumal ja nur Teilstücke mit einer Gesamtlänge von 1-2 km nicht ausreichend ausgebaut sind. Damit würden die touristisch interessantesten und bereits als Marke etablierten Streckenabschnitte um Naumburg und die Unstrut hinauf bis Freyburg und zur alten Kaiserpfalz in Memleben erschlossen werden. Halle würde von dem jetzigen Status als Endpunkt einer langen Sackgasse befreit und in der Folge von einer solchen Entwicklung stark profitieren. Hier ist die Stadt aber auf die Unterstützung und Mitwirkung der anderen Anlieger am Fluss angewiesen. Mittel- bis längerfristig ist die Anbindung an das Leipziger Gewässernetz über den Saale-Elster-Kanal eine weitere bedeutende Vernetzungsmöglichkeit.

### **2.2.2 Wasserwanderer – Nutzergruppen und Potentiale im Stadtgebiet**

#### **Flusskreuzfahrtschiffe**

Wegen der beschränkten Schleusengröße können nur kleinere Schiffe Halle erreichen. Mit einer sprunghaften Nachfragesteigerung ist in den nächsten Jahren nicht zu rechnen. Der Liegeplatz am Bootshaus 5 ist als Angebot ausreichend. Bei einer Entwicklung des Bedarfs ist ggf. eine weitere Anlegemöglichkeit im Sophienhafen denkbar.



### **Kajüt- und Motorboote**

Mit dem Ausbau des Sophienhafens könnte ein zentraler Anlaufpunkt in unmittelbarer Innenstadt-nähe entstehen. Hier sind ca. 50 zusätzliche Liegeplätze für jegliche Bootslängen möglich. Eine Vollausstattung mit Slipanlage, Fäkalienentsorgung und Tankstelle ist anzustreben. Die vorhandene Infrastruktur des Wasser- und Schifffahrtamtes sollte dabei zur Ausschöpfung von Synergieeffekten, sofern dies aus organisatorischen Gründen möglich ist, mit genutzt werden.

Der alte Flachspeicher im Hafenbecken kann als Standort für Gastronomie, Übernachtungsquartiere, Bootsbedarfshandel neue Funktionen übernehmen und damit dauerhaft erhalten werden. Für das ehemalige Hafenmeistergebäude an der Stirnseite des Hafenbeckens ist eine Nutzung entsprechend des ursprünglichen Zwecks denkbar. Der Ausbau der Südseite zur Hafepromenade ermöglicht eine attraktive Erschließung mit Aufenthaltsqualität.

Das Gelände befindet sich insgesamt in Privatbesitz. Der Eigentümer geht mit den genannten Entwicklungszielen konform.

Für eine direkte Anbindung an die Innenstadt über die neue Kotgrabenbrücke und den Park an der Saline ist die Realisierung der Brücke in Höhe der Franz-Schubert-Straße notwendig.

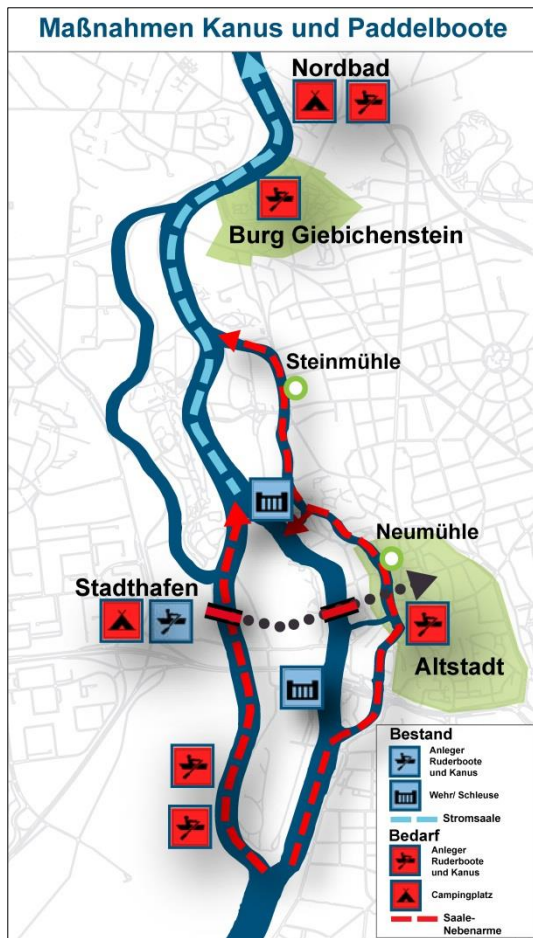
Bei weiterem Kapazitätsbedarf ist auch ein Ausbau des Stadthafens in der Elisabethsaale denkbar. Darüber hinaus sind weitere Anlegemöglichkeiten im Bereich des Riveufers, der Peißnitzinsel oder an der Talstraße, vor allem in Hinblick auf das Laternenfest zu empfehlen.

Der Hafen Trotha ist für Wasserwanderer nur sehr bedingt als Liegeplatz geeignet. Die gewerbliche Nutzung, die Entfernung zur Innenstadt und damit zu kulturellen, gastronomischen und Nahversorgungsangeboten sowie die schwache ÖPNV-Anbindung schränken die Attraktivität dieses Standortes ein. Eine touristische Nutzung kommt, wenn überhaupt, dann erst nach Erreichen der Kapazitätsgrenze der vorher genannten, zentraler gelegenen Standorte in Frage.

### **Kanus und Paddelboote**

Die Schwächen in der Erreichbarkeit des Stadthafens in Bezug auf die Paddler können mit einer Öffnung der Elisabethsaale beseitigt werden. Die Errichtung einer Bootsrampe im Zusammenhang mit der angedachten Errichtung eines Wasserkraftwerkes durch die EVH am Pulverweidenwehr würde den Stadthafen direkt anfahrbar machen und sollte daher unbedingt geprüft werden. Auch eine einfache Umtragemöglichkeit am Wehr würde genügen. Problematisch ist dabei nur die starke Strömung in der Nähe des Wehres, so dass der Ausstiegspunkt bereits ca. 50 bis 100 m vor dem Wehr auf der linken Seite liegen muss. Ein Ausstieg rechts an den Pulverweiden ist nicht möglich, da durch die geplante Turbine die Strömung auf der Ostseite noch verstärkt werden wird. Im Anschluss muss das Boot 150 m über Land bis zum Wiedereinstieg getragen werden. Mit der Öffnung der Elisabethsaale entsteht eine alternative Streckenführung, unabhängig vom motorisierten Schiffsverkehr auf der Stromsaale. Der Stadthafen wird für Paddler, die ja in den meisten Fällen stromab unterwegs sind, direkt anfahrbar. Die Stadtschleuse und die Schleuse Gimritz müssen nicht passiert werden, was die Fahrzeiten bis zum Stadthafen deutlich verkürzt.

Im Bereich der Jungfernwiese sollte in Reichweite des Hafens ein kleiner Biwak-/ Zeltplatz nur für Wasserwanderer mit einer Kapazität von max. 15 Stellplätzen eingerichtet werden, um das Defizit an Übernachtungsmöglichkeiten im Innenstadtbereich auszugleichen. Die vorhandenen Sanitäreinrichtungen und sonstige Infrastruktur könnten mit genutzt werden und wären für die genannte Größenordnung gemäß der Campingplatzverordnung des Landes Sachsen-Anhalt auch ausreichend. Hierfür wird eine etwa 350 m<sup>2</sup> große Fläche, die im Hinblick auf Lärm, Unterhaltung, Sicherheit und Komfort in noch funktionierender Entfernung zum Stadthafen liegt, benötigt. Die offene Wiesenfläche nördlich der Wohnbebauung am Sophienhafen ist mit einer entsprechenden Benutzungsordnung für diese Zwecke geeignet.



Wenn diese beiden Maßnahmen umgesetzt werden, ist der Stadthafen gerade für die Paddler auf Grund der Innenstadtnähe und der kurzen Wege zu Kunst, Kultur und Gastronomie der geeignete Standort.

Als Ergänzung oder Alternative in der Palette der Anleger mit Übernachtungsmöglichkeit sollte aber auch das Nordbad unbedingt hergerichtet werden. Die Bäder GmbH ist bereit, den Zugang vom Campingplatz zur Saale wieder zu öffnen. Der Anleger muss instandgesetzt und mit einer Ausstiegshilfe für Paddelboote versehen werden. Die Einrichtung eines Fahrradverleihs ist denkbar, hängt von der Nachfrage ab.

Gesonderte Anlegemöglichkeiten an den touristischen Schwerpunkten Altstadt/Saline und Burg Giebichenstein sind besonders für Diejenigen wichtig, die die Halle nur auf der Durchreise passieren oder weiter stromab, z.B. am Nordbad ihre Übernachtung geplant haben.

Wenn der Stadthafen für Paddler attraktiver und leichter zugänglich wird, kann das Salinemuseum über die Kotgrabenbrücke auch direkt, fußläufig, auf kurzem Weg erreicht werden. Die Brücke Franz-Schubert-Straße würde eine direkte Anbindung zum Dom, zur Moritzburg und neuen Residenz ermöglichen.

Ein Bootsregal ist am Stadthafen bereits vorhanden. Die Einrichtung eines Fahrradverleihs ist möglich.

Wenn eine durchgängige Öffnung des Mühlgrabens für Paddler erreicht werden könnte, stünde zum einen eine alternative, touristisch besonders attraktive Route zur Verfügung, die den Wasserwanderern auch zwei zeitaufwändige Schleusen ersparen würde. Zum anderen könnte mit einer Erschließung des Mühlgrabenufers unterhalb des Robert-Franz-Ringes ein direkter Zugang zur Altstadt, Moritzburg und Neuen Residenz ermöglicht werden.

An der Treppe zu Füßen der Giebichensteinbrücke ist ein weiterer Anleger für Kanuten ebenfalls sehr sinnvoll. Die sichere Aufbewahrung der Boote samt Gepäck muss gewährleistet werden können.

Die Weiße Elster kann für die Paddler den Gewässerverbund mit Leipzig ermöglichen. Daher ist eine Verbesserung der Befahrbarkeit anzustreben. Neben dem Ausbau der Beschilderung sind vor allem eine Totholzberäumung und die Einrichtung von Umtragemöglichkeiten notwendig. In Abstimmung mit dem Naturschutz ist eine alternative Streckenführung über Markgraben, Gerwische, Steinlache und Stilles Wasser zu prüfen, um die mit Fahrverboten belegte Hauptstrecke auf der Weißen Elster ggf. umgehen zu können.

### 2.2.3 Wassernutzung vor Ort – Nutzergruppen und Potentiale im Stadtgebiet

#### Fahrgastschiffe

Durch die beiden konkurrierenden Anbieter übersteigt das Angebot im Moment die Nachfrage. Die Ansiedlung weiterer Wettbewerber ist daher nicht zu erwarten. Ungünstig ist die Ungleichverteilung bei der Belegung der verfügbaren Liegeplätze. Während es am Riveufer mittlerweile sehr beengt zugeht, sind die Anleger an der Saalepromenade teilweise verwaist und in einem optisch schlechten Zustand. Für den Werkstattponton ist unbedingt eine Alternative, vorzugsweise an Land, zu finden. Um die touristische Attraktivität zu fördern, sollte



die Auslastung der Liegeplätze optimiert und die Zugänge einheitlich und ansprechend gestaltet werden. Sofern an Land bauliche Anlagen für Ticketverkauf, Lager, Müllentsorgung eingeordnet werden, sind diese in ein gestalterisches Gesamtkonzept einzubinden.

Die direkte Anfahrbarkeit für Busse, nur zum Aus- und Einsteigen der Fahrgäste, über Fährstraße/Riveufer/Rainstraße sollte ermöglicht werden.

Ein für die kleineren Fahrgastschiffe tauglicher Anleger an der Saline oder am MMZ **ist** ein wichtiger Entwicklungsschritt, der eine direkte Vernetzung von wasser- und landseitigen touristischen Angeboten (Panoramafahrt auf der Saale mit Schausiedeln oder Altstadt Rundgang) ermöglicht. Da sowohl an der Altstadt (Herrenstraße) als auch an der Burg Giebichenstein (Fährstraße) Busparkplätze vorhanden sind, ist für Reisegruppen auch ein Rücktransfer über die Straße möglich.

Für den Anleger am MMZ spricht die unmittelbare Altstadtanbindung. Der Anleger an der Saline könnte gleichzeitig durch die „Askania“ genutzt werden und den historischen Salztransport demonstrieren. Die vorhandene Stützwand ist Teil des Denkmals „Königliche Saline“.

Beide Ufermauern müssen dringend saniert werden. Die Unterbringung eines Anlegers erfordert in jedem Fall ein Einrücken der Mauer in Richtung Land, um den Saalequerschnitt im Schleuseneinzugsbereich nicht zu schmälern. Dies ist jedoch auf der Salinenseite aus Denkmalschutzgründen nicht möglich. Ein Anleger für Motorboote oder auch die „Askania“ lässt sich hier aber einrichten.

Zur besseren Auslastung sollte eine Mitbenutzung der Anleger durch Charterschiffe oder Motorboote in Abstimmung mit der jeweils nur kurzzeitigen Inanspruchnahme durch die Fahrgastschiffe ermöglicht werden.

### Kajüt- und Motorboote

Mit dem hochwasserbedingten Umzug des Nachwuchsleistungszentrums des HFC in die Silberhöhe wird am Sandanger eine bereits anthropogen vorgeprägte, große, mehr oder weniger erschlossene Fläche mit direktem Zugang zur Elisabethsaale frei. Hier wäre im Hinblick auf die Innenstadtnähe ein geeigneter Standort für einen naturnahen, wenig ausgebauten Stellplatz für Caravan- und Trailerfahrzeuge und eine Slipanlage. Die Belange des Hochwasserschutzes sind dabei insbesondere bei der Einordnung und Gestaltung von notwendigen Serviceeinrichtungen zu berücksichtigen. Dauercamper mit festen Einbauten wären nicht zulässig.

Die provisorische Slipanlage an der Emil-Eichhorn-Straße sollte, sofern die Alternative am Sandanger nicht umsetzbar ist, ertüchtigt werden. Ein Abstellen von Trailerfahrzeugen ist hier aber wegen des Promenadencharakters und der fehlenden Parkflächen in keinem Fall möglich.

Beim Ausbau des Sophienhafens ist zu prüfen, inwieweit die vorhandenen Slipanlagen des Wasser- und Schifffahrtsamtes für den privaten Bedarf mit genutzt werden können.

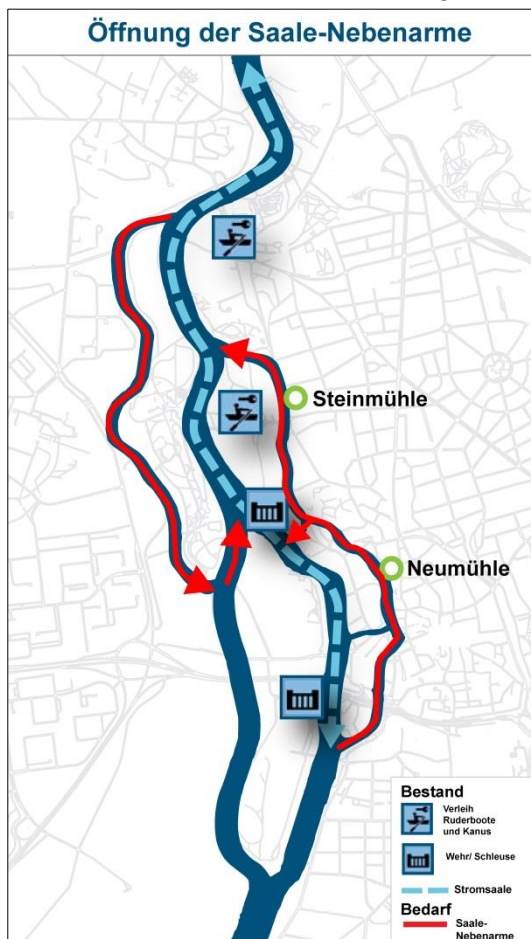
Der Ausbau des Charterangebots ist nur bei Erweiterung des schiffbaren Saalebereichs in Richtung Süden wahrscheinlich. Wesentliches Kriterium für die Eignung eines Standortes ist ein ausreichendes, möglichst überwachtes Parkplatzangebot in Liegeplatznähe bzw. eine

gute Anbindung an den ÖPNV, damit das Umsteigen auf das Boot so komfortabel wie möglich ist. Als Standorte sind das Bootscenter Halle in Trotha oder der Sophienhafen denkbar. Für die Saale als lineare Strecke sind vor allem Kombinationen aus Schiffstour mit alternativen Rückreiseoptionen, beispielsweise mit dem Fahrrad interessant. Die Entwicklung solcher Angebote setzt die Kooperationsbereitschaft und Vernetzung der Anbieter untereinander voraus.

Eine Ausweitung des Bootsverleihs ist abzuwägen in Hinblick auf Überschneidungen mit konkurrierenden Nutzungen durch Paddel- oder Tretboote sowie die zunehmende Lärmbelastung der Uferbereiche und nur noch begrenzt wünschenswert. Als Standorte kommen **Bootshaus 2** als Ergänzung auf der klassischen Strecke zwischen Schleuse Gimritz und Trotha und alternativ der Sophienhafen in Frage. Durch einen Bootsverleih im Sophienhafen würde der südliche, innenstadtnähere Saaleabschnitt stärker belebt.

### Kanus und Paddelboote

Wichtigster Schritt zur Verbesserung der Attraktivität der Saale im Hinblick auf die Nutzung durch Kanus und Paddelboote ist die Schiffbarmachung der Nebenarme. Mit der Öffnung des Mühlgrabens und der Wilden Saale entsteht ein ruhiges, vom Motorbootverkehr unbelastetes, alternatives Streckennetz. Es sind Rundkurse möglich, wobei stromauf auf den Nebenstrecken sehr viel leichter, mit wesentlich weniger Strömung gepaddelt werden kann. Die Seitenarme sollten auf Grund ihres sehr unterschiedlichen Charakters auch beide geöffnet werden. Die Wilde Saale bietet ein ruhiges, fast schon romantisches Naturerlebnis, während durch den Mühlgraben die historische Stadtkante mit den stadtbildprägenden Gebäudefronten von Moritzburg, Dom und Neuer Residenz erlebbar wird. Gleichzeitig können Fritzingarten und ehemaliges Weinkontor auch von der Wasserseite her erschlossen werden. Beide Seitenarme brauchen eine grundlegende Beräumung von Müll und Totholz und natürlich eine wiederkehrende Unterhaltung.



Im Landschaftsschutzgebiet Saaletal ist außerhalb der Naturschutzgebiete ein Befahren mit Kanus und Anlanden, soweit das Gewässer aus Gründen der Schiffbarkeit nicht gesperrt ist, erlaubt.

Für die Wilde Saale ist auf Grund des hohen naturschutzrechtlichen Schutzpotenzials eine FFH-Verträglichkeitsprüfung, mindestens aber eine Vorprüfung und die Erarbeitung eines Artenschutzbeitrages notwendig. Denkbare Lösungsansätze zur Ausräumung der möglichen Konflikte können auch die Beschränkung des Wasserwanderweges auf die Westseite der Wilden Saale, ggf. durch eine Absperrung mit einer Bojenkette oder das Verbot des Nachtwanderns sein.

Der Mühlgraben bietet von der Ochsenbrücke an der Ziegelwiese bis zum Saaleabzweig in Höhe des Gasometers ein etwa 2,7 km langes, sehr abwechslungsreiches Flussbett. Der Nachteil dieser Streckenlänge liegt allerdings in der notwendigen Passage der beiden Schleusen bei der Rückfahrt auf der Saale.

Haupthindernis für die durchgängige Nutzung sind die in Privatbesitz befindlichen Mühlen. Das Wehr an der Steinmühle müsste gänzlich entfernt werden zumindest aber abgesenkt werden, um

hier die Fließgeschwindigkeit zu reduzieren.

Alternativ ist auch nur die Öffnung ausschließlich des südlichen Abschnitts des Mühlgrabens vom Abzweig an der Schleuse Gimritz / Würfelwiese eine denkbare Variante. Im Bereich der Neumühle ist der Durchfluss nur nutzbar, wenn der darüberstehende Baukörper gesichert und ggf. umgebaut wird. Der gänzliche Rückbau und damit die Auflösung der kleinen Stromschnelle würde eine Befahrbarkeit auch stromauf ermöglichen. Wenn ein Rückbau nicht möglich ist, kommt auch die Errichtung einer Umtragemöglichkeit einschl. eines Treppenabgangs von der Mühlportenbrücke in Betracht. Diese Streckenführung würde vor allem einen Paddelbootverleih im Sophienhafen bevorzugen, da vom Hafen aus der Einstieg in die Strecke oberhalb der Schleuse Gimritz möglich ist. Für die vorhandenen Anbieter weiter südlich wird eine zusätzliche Schleusung auf der Hinfahrt notwendig.

Problematisch kann auch noch der im Zusammenhang mit dem geplanten Wasserkraftwerk am Pulverweidenwehr notwendige Bau eines Streichwehres in Höhe Ratswerder im Mühlgraben werden, um mehr Wasser zur Stromgewinnung abzuzweigen, ohne dass der Mühlgraben trockenfällt. Hier müsste auf eine Durchlassmöglichkeit für Paddelboote geachtet werden.

Auch für die Bootsverleiher gilt, dass bei entsprechendem Bedarf ein einheitliches Servicegebäude für Ticketverkauf, Materiallager usw. entwickelt werden sollte, das neben funktionalen auch gestalterischen Ansprüchen genügt und einen Wiedererkennungswert in der Saaleaue hat. Als Grundtyp sind die Gebäude im Stadthafen vorstellbar, die entsprechend den Anforderungen in der Größe und Ausstattung variabel gestaltet werden können.

#### **2.2.4 Ergänzende touristische Infrastruktur**

##### **Zusätzliche gastronomische Angebote**

Für die Saline-Insel wäre eine gastronomische Grundversorgung ein wichtiger Baustein zur Weiterentwicklung. Sowohl im Stadt- bzw. Sophienhafen als auch im Museum sind entsprechende Angebote zwingend notwendig. Für den Sophienhafen gibt es bereits konkrete Vorstellungen, den Flachspeicher im Hafenbecken für eine entsprechende Nutzung auszubauen und mit einer vorgelagerten Terrasse über dem Wasserspiegel auch sehr attraktiv um einen Außenbereich zu erweitern. Für die Saline gibt es noch keine Überlegungen zum Standort eines gastronomischen Angebots. Wünschenswert wäre in jedem Fall eine Orientierung zum Wasser.

Am Riveufer und der Saalepromenade ist eine bessere Verteilung des Angebots anzustreben. Während sich am Riveufer auf engstem Raum die Boothäuser, Marie Hedwig und Felsenpavillon um Gäste bemühen, gibt es an der Saalepromenade kein gastronomisches Angebot. Die Verlegung der Rheinpfalz an einen der freien Anleger an der Saalepromenade und die Nutzung als Traditions-Gastronomieschiff wäre z. B. eine Option, um das Angebot entsprechend weiter zu streuen.

Die Ziegelwiese hat durch die Ausweisung eines Strandbereiches bereits einen deutlichen Attraktivitätsgewinn in Hinblick auf die stärkste Nutzergruppe der Jugendlichen und Studenten zu verzeichnen. Eine Ergänzung könnte das Thema noch durch die Errichtung einer Strandbar mit Liegestuhlverleih erfahren, ein Angebot, das in Halle bislang noch fehlt. In diesem Zusammenhang ließe sich auch die dringend benötigte Toilette einordnen.

Sämtliche, möglicherweise zu errichtenden Gebäude, einschl. der notwendigen Servicestation für den Bootsverleih, müssen jedoch den Anforderungen an Saisonbetrieb und Hochwasser standhalten. Die Medienerschließung (Strom, Wasser, Abwasser) müsste vollkommen neu hergestellt werden.

Perspektivisch sollte die Promenade auf die hintere, beleuchtete Wegeachse verlagert und die vordere, flussnähere zu Gunsten einer größeren Strand- bzw. Liegefläche aufgegeben werden.

### **Alternative Übernachtungsmöglichkeiten – Hausboote**

Neben den klassischen Übernachtungsmöglichkeiten in Hotels, Pensionen oder Zelten, eröffnet die Nutzung von Hausbooten eine attraktive Alternative mit besonderem Flair. Sie können auch nicht wassersportorientierte Touristen an das Medium heranführen und eröffnen gerade in Kombination mit dem Saalerad- oder Himmelsscheibenradweg interessante Verknüpfungsmöglichkeiten.

Geeignete Standorte wären der Sophienhafen oder bei Ausbau einer entsprechenden Medierversorgung auch die Elisabethsaale oder die Peißnitzinsel.

### **Kultur und Veranstaltungen**

Für die weitere Entwicklung des Wassertourismus ist neben dem Ausbau der technischen Infrastruktur die Verknüpfung von wassertouristischen mit den kulturhistorischen und städte-touristischen Angeboten wesentlich. Hier ist zum einen natürlich die Vernetzung mit den kulturellen Leuchttürmen der Stadt (Himmelsscheibe, Händelfestspiele, Franckesche Stiftungen, Moritzburg, Gartenträume) wichtig. Gerade für Wasserwanderer kommt es aber auch darauf an, dass sich für die gesamte Gewässerlandschaft zahlreiche Einzelthemen zu regionalen Entwicklungsstrategien bündeln. Diese Aktivitäten setzen vielfältige Kooperationen von Politikern, Fachplanern, Betreibergesellschaften und Leistungsträgern mit Zugehörigkeit zu unterschiedlichen Kommunen und Ländern voraus. Hier wäre die Etablierung eines übergreifenden Umsetzungsmanagements wesentlich.

## **2.2.5 Wegeerschließung und öffentlicher Raum**

### **Rad- und Fußwege**

Vorrangiges Ziel der Wege am Fluss besteht in der Erschließung und Erlebarmachung des Elements Wasser, angefangen bei der Schaffung von Blickbeziehungen zum Fluss, über die Nutzung von Uferbereichen bis zur Herstellung des direkten Kontakts durch Badestellen und Bootsverleihe.

Das Erscheinungsbild und die Funktionalität der Erschließungsachsen und Wegeanbindungen von und in die Stadt, zu Parkplätzen und Haltestellen des ÖPNV sind in die Überlegungen mit einzubeziehen.

Die Entwicklungsziele und auch die erforderlichen Maßnahmen sind im Freiraum- und Wegkonzept ausführlich dargestellt.

### **Wassertaxi**

Eine Bereicherung und Ergänzung des Wegesystems eröffnet die Etablierung eines Wassertaxis auf der Saale. Zum einen kann durch die Vernetzung gegenüberliegender Ufer ein Lückenschluss im Wegenetz und die Herstellung von Rundwegen ermöglicht werden. Auf der anderen Seite wird dem Begriff der Saale als Wasserstraße Rechnung getragen, in dem Linienstrecken auf der Saale als Alternative zur Straße und zum ÖPNV eingerichtet werden. Erste Versuche eines Shuttle-Betriebs, die in den letzten Jahren mit großer Nachfrage bereits zu einzelnen Großveranstaltungen angeboten wurden, haben gezeigt, dass ein Wassertaxi durchaus erfolgversprechend betrieben werden könnte. Im Ergebnis dieser Versuche ist dann auch der bereits erwähnte Bootsanleger für den „Krug zum Grünen Kranze“ an der gegenüberliegenden Saalepromenade errichtet worden. Weitere Stationen sind z. B. am Nordbad, am Bootshaus 5, an der Peißnitzinsel in Höhe des Bahnhofs, am Sophienhafen / Würfelwiese oder an der Saline / MMZ denkbar. Die meisten der genannten Anleger sind bereits Bestandteil des Konzepts und entweder schon vorhanden oder sollten aus anderen, zwingenden Gründen im Sinne der wassertouristischen Entwicklung realisiert werden. Lediglich die Anleger an der Papiermühle und der Peißnitzinsel wären eine zusätzliche Investition. Der Einsatz sollte vorrangig auf die Wochenenden konzentriert werden, die Taktzeiten könnten der Nachfrageentwicklung angepasst werden.

## **2.3 Maßnahmenplan und Finanzierung**

Der Maßnahmenplan gibt nochmal einen Überblick über alle im Kapitel Entwicklungsperspektiven dargestellten Projekte. Die Auflistung beinhaltet keine Wertung oder Prioritätensetzung. Es werden alle Projekte ausgewiesen, unabhängig ob es sich um private oder öffentliche Vorhaben handelt. Soweit bekannt, werden der Kostenrahmen, die mögliche Finanzierungsquelle und der Realisierungszeitraum ebenfalls dargestellt.

Ein Teil der öffentlichen Bauvorhaben befindet sich innerhalb von Fördergebieten (Saline-Insel, Altstadt, evtl. Peißnitzinsel). Die Möglichkeit, für Maßnahmen in diesen Gebieten ggf. Städtebaufördermittel akquirieren zu können, ist dargestellt. Die Fördermaßnahmen werden mit einer Förderquote von 66,6 % unterstützt. Soweit Fluthilfemittel für Instandsetzungsmaßnahmen mit in Anspruch genommen werden, sind sie mit ausgewiesen. Diese Fördermittel werden zu 100 % ausgereicht, so dass für die Stadt Halle (Saale) kein Eigenmittelbedarf entsteht.

### **2.3.1 Übersicht kurzfristige Realisierungsprojekte**

Für einen Teil der Maßnahmen bestehen bereits konkrete Realisierungsabsichten. Insbesondere durch die Fluthilfe können bei notwendigen Sanierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen die angestrebten Entwicklungsziele gleich mit berücksichtigt werden. Darüber hinaus wurden für einige Projekte bereits Städtebaufördermittel beantragt und bewilligt. Beim Neubau der Anleger am MMZ und der Saline gelang eine Verknüpfung der Fluthilfe Maßnahmen mit Städtebaufördermitteln, so dass sich die beiden Projekte vollständig realisieren lassen. Die städtischen Maßnahmen sind als Einzelmaßnahmen oder als Teil von größeren Gesamtmaßnahmen bereits im Haushaltsplan verankert, die entsprechenden PSP-Elemente sind ausgewiesen.

## Übersicht kurzfristige Realisierungsprojekte

PSP-Element	Gesamtmaßnahme	Einzelmaßnahme	Kosten Einzelmaßnahme	Maßnahmeträger	Finanzierung	Realisierung
<b>Fahrgastschiffe</b>						
8.54101088.700	Stützmauer MMZ	Neubau Anleger am MMZ	600.000 €	Stadt Halle	Stadtumbau	2016
<b>Motorboote / Wassertaxi</b>						
	Ausbau Marina Sophienhafen	Sanierung Kaimauer		Privat	Fluthilfe	2015/16
8.54101067.70	Fluthilfe-Maßnahme Nr. 199 Ufermauer Riveufer	Sanierung Anleger Bootshaus Nr. 5/4	65.000 €	Stadt Halle	Fluthilfe	2015
8.54101089.700	Saline Stützmauer	Neubau Anleger Saline	240.000 €	Stadt Halle	Stadtumbau	2015
8.55101021.700	Fluthilfe-Maßnahme Nr. 93 Saalepromenade Giebichenstein	Ertüchtigung Slipstelle Eichhorn-Str.	10.000 €	Stadt Halle	Fluthilfe	2016
8.54101078.700	Fluthilfe-Maßnahme Nr. 198 Uferbefestigung der Saale	Sanierung Anleger Nordbad	15.000 €	Stadt Halle	Fluthilfe	2016
<b>Kanus / Paddelboote</b>						
		Einrichtung Biwakplatz Stadthafen	1.000 €	JW "Frohe Zukunft"	Eigenmittel	2015/16
		Ertüchtigung Campingplatz Nordbad		SWH, Bäder GmbH		2015/16
8.54101078.700	Fluthilfe-Maßnahme Nr. 198 Uferbefestigung der Saale	Ertüchtigung Anleger Nordbad	s. o.	Stadt Halle	Fluthilfe	2016
8.54101078.700	Fluthilfe-Maßnahme Nr. 198 Uferbefestigung der Saale	Ertüchtigung Anleger Ziegelwiese	40.000 €	Stadt Halle	Fluthilfe	2016
1.55401	Öffnung Wilde Saale	FFH-Vorprüfung	5.000 €	Stadt Halle	Eigenmittel	2015
8.55101043.700	Fluthilfe-Maßnahme Nr. 96 SRWW Talstraße	Grundberäumung Wilde Saale, teilweise	5.000 €	Stadt Halle	Fluthilfe	2015/16
8.55101029.700	Fluthilfe-Maßnahme Nr. 153 An der Wilden Saale	Grundberäumung Wilde Saale, teilweise	5.000 €	Stadt Halle	Fluthilfe	2016
8.55101017.700	Grüner Altstadtring - Mühlgraben	Ufererschließung und -gestaltung	416.000 €	Stadt Halle	ASO	2016/2018



### 2.3.2 Übersicht mittel- und langfristige Planungsprojekte

Für die anderen benannten Maßnahmen liegt noch kein vergleichbarer Planungsstand vor. Bei den angegebenen Kosten handelt es sich, sofern überhaupt schon bekannt, lediglich um grobe Schätzungen. Ein Teil der Bauvorhaben befindet sich innerhalb von Fördergebieten (Saline-Insel, Altstadt). Hier wäre, sofern die jeweilige Maßnahme bewilligt werden würde, eine Förderung von 66 % durch Bund und Land möglich. Für die Peißnitzinsel/Sandanger wird die Aufnahme in das Förderprogramm „Soziale Stadt“ angestrebt. Sollte dies gelingen, wären die in diesem Gebiet verorteten Vorhaben ebenfalls förderfähig.

Der Realisierungszeitraum für die dargestellten Projekte ist wegen der unklaren Finanzierung mittelfristig mit 2-5 Jahren (z. B. Ausbau Marina Sophienhafen, Öffnung Wilde Saale) bis eher langfristig einzuschätzen.

<b>Übersicht mittel- und langfristige Planungsprojekte</b>				
<b>Maßnahme</b>	<b>Kosten</b>	<b>Finanzierung</b>	<b>Fördermöglichkeit</b>	<b>Realisierung</b>
<b>Motorboote / Wassertaxi</b>				
Ausbau Marina Sophienhafen		Privat	keine	5-7 Jahre
Neubau Anleger Papiermühle Trotha	30.000	Stadt	keine	offen
Neubau Anleger Peißnitzinsel	30.000	Privat	Soziale Stadt	offen
Neubau Slipanlage Sandanger	20.000	Privat / Stadt	Soziale Stadt	offen
Trailer-, Caravanstellplatz Sandanger		Privat		offen
<b>Paddelboote</b>				
Umtragungsmöglichkeit Elisabethsaale	40.000	Stadt	keine	offen
Öffnung Wilde Saale				
- Grundberäumung, A+E-Maßnahmen		LHW / Stadt	keine	2 Jahre
Öffnung Mühlgraben				
- Umbau Neumühle		Privat / Stadt	Stadtumbau	offen
- Umbau Steinmühle		Privat / Stadt	keine	offen
<b>Schleusen</b>				
Umbau auf automatischen Betrieb		WSV		offen

## 2.4 Familienverträglichkeit

Das Wassertourismuskonzept dient dazu, die wassertouristische Erschließung und Nutzung der Saale auf vielfältige Weise aufzuwerten. Damit trägt das Konzept bei, den Erholungswert und die Erlebnisqualität des Flusses für Besucher und Einwohner der Saalestadt zu steigern, und fördert das Image der Stadt. Damit verbessern sich auch die Attraktivität und die Lebensqualität für die Bewohner im Allgemeinen und für die Familien im Besonderen.

Im Jour fixe Familienverträglichkeit wurde das Wassertourismuskonzept vorgestellt und diskutiert und im Ergebnis von allen Beteiligten als familienverträglich beurteilt.