



Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg (WIN)
Politische Rahmenbedingungen, Ziele, Projektfortschritt

Zusammenfassung (Langfassung) 15.08.2011



Die Nähe zur Natur und die breite Palette abwechslungsreicher Erlebnis- und intensiver Erfahrungsmöglichkeiten, aber auch die wachsende Beliebtheit von Ausflügen und Urlaub in Naherholungsgebieten haben Brandenburg in den letzten Jahren große Zuwächse im Tourismus beschert. Insbesondere der Wassertourismus, der vorwiegend von Besuchern und Gästen aus anderen Bundesländern lebt, steigt dabei überproportional. Die Branche insgesamt ist mittlerweile ein bedeutender Wirtschaftsfaktor, der gerade im ländlichen Raum eine der Haupteinkommensquellen der Bewohner darstellt.

Die Entwicklung des Tourismus ist für die Region und für Brandenburg eminent wichtig, zumal entscheidende Impulse aus anderen Wirtschaftsbereichen kurzfristig nicht zu erwarten sind. Insofern können durch die Förderung des Wassertourismus die Rahmenbedingungen und das Image des „Reiselandes Brandenburg“ weiter profiliert werden. Um dieses Ziel zu erreichen, ist vor allem der Ausbau der wassertouristischen Infrastruktur und somit die Vernetzung der bestehenden Wassersportreviere erforderlich.

Vor diesem Hintergrund arbeiten die Landkreise Barnim, Oberhavel und Ostprignitz-Ruppin sowie die Städte Eberswalde, Neuruppin, Oranienburg, Templin, Liebenwalde und die Gemeinde Wandlitz in der Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg, kurz WIN genannt, seit 2003/2004 zusammen. Die Initiative verfolgt das Ziel, durch die konkrete Umsetzung wassertouristischer Projekte, den naturverträglichen Wassertourismus weiter zu entwickeln und zu vernetzen. Die Instandsetzung und Modernisierung historisch gewachsener Infrastrukturen, verbunden mit einer neuen, nachhaltigen touristischen Inwertsetzung, ist ein wesentlicher Beitrag zur Stärkung der regionalen Wirtschaft.

Aus diesem Grund ist, wie bereits 2004, der Ausbau der wassertouristischen Infrastruktur erneut in den Koalitionsvertrag 2009 der Landesregierung Brandenburg aufgenommen worden. WIN ist außerdem Teil des vom Wirtschaftsministerium des Landes Brandenburg ausgearbeiteten Landestourismuskonzeptes und Bestandteil der 3. Fortschreibung des Wassersportentwicklungsplans (WEP III).

Auf Bundesebene ist WIN ein wichtiges wassertouristisches Projekt Deutschlands. Im Rahmen der Umsetzung der Bundestagsinitiative „Infrastruktur und Marketing für den Wassertourismus in Deutschland verbessern“ (BT-DS 16/10593) ist WIN als Pilotprojekt und potenzielles Ausbauprojekt gelistet. Die wasserseitige Instandsetzung und Inbetriebnahme von bestehenden Kanälen und Anlagen soll hier modellhaft für die Wasserstraßen des Bundes umgesetzt werden, die aktuell wie zukünftig alleinig bzw. überwiegend der wassertouristischen Nutzung dienen. Parallel sollen innovative Betriebs- und Organisationsstrukturen entwickelt und erprobt werden. Eine vom zuständigen Beschaffungsamt des Bundes diesbezüglich in Auftrag gegebene Studie wird bis Ende September 2010 hierfür die detaillierten Rahmenbedingungen untersuchen und ein entsprechendes Umsetzungsprogramm entwickeln. In der Aufgabenstellung zur Studie ist WIN explizit als zu untersuchendes Pilotprojekt genannt.

Das WIN-Projekt umfasst 3 Fahrtgebiete mit 4 Teilprojekten (TP), für die über jeweils eigene Genehmigungsverfahren Baurecht geschaffen werden soll bzw. bereits geschaffen wurde.

- **TP 1 (im Fahrtgebiet 3): der Ausbau des Langen Trödel zur Verknüpfung des Malzer Kanals bzw. Vosskanals mit dem Finowkanal (Antragsunterlage)**
- **TP 2 (im Fahrtgebiet 3): die Anbindung des Werbellinsees an den Finowkanal durch den Neu- bzw. Ausbau des Werbellinkanals (06-2011 fertiggestellt)**
- **TP 3 (im Fahrtgebiet 2) : die Umfahrung Oranienburgs (Schleusen Malz und Sachsenhausen) mit Umgehung der Schleuse Lehnitz (Vorentwurf liegt vor)**

- **TP 4 (im Fahrtgebiet 2): die Anbindung des Oranienburger Zentrums mit dem Neubau der Schleuse Friedenthal an das TP 3 (Vorentwurf vor).**

Bei Realisierung der 4 WIN-Teilprojekte wird ein mit Charterbooten zu befahrenes europäisches Wassersportrevier entstehen. Mit vergleichsweise wenigen wasserbaulichen Maßnahmen werden ehemalige Wasserstraßen wieder schiffbar gemacht. Darüber hinaus sollen für Wasserwanderer und Motorbootfahrer neue Routen und Wasserwege erschlossen werden, die bisher nicht oder nur sehr umständlich zu erreichen sind. WIN ist somit der zentrale Entwicklungsfaktor für den Wassertourismus in Nordbrandenburg.

Eine maßgebliche Prämisse der WIN AG ist der naturverträgliche Ausbau der Wasserstraßen. Dabei erfahren die Belange von Umwelt- und Naturschutz besondere Beachtung. Eine umfassende umweltfachliche Begleitung ist dabei ein zentrales Anliegen.

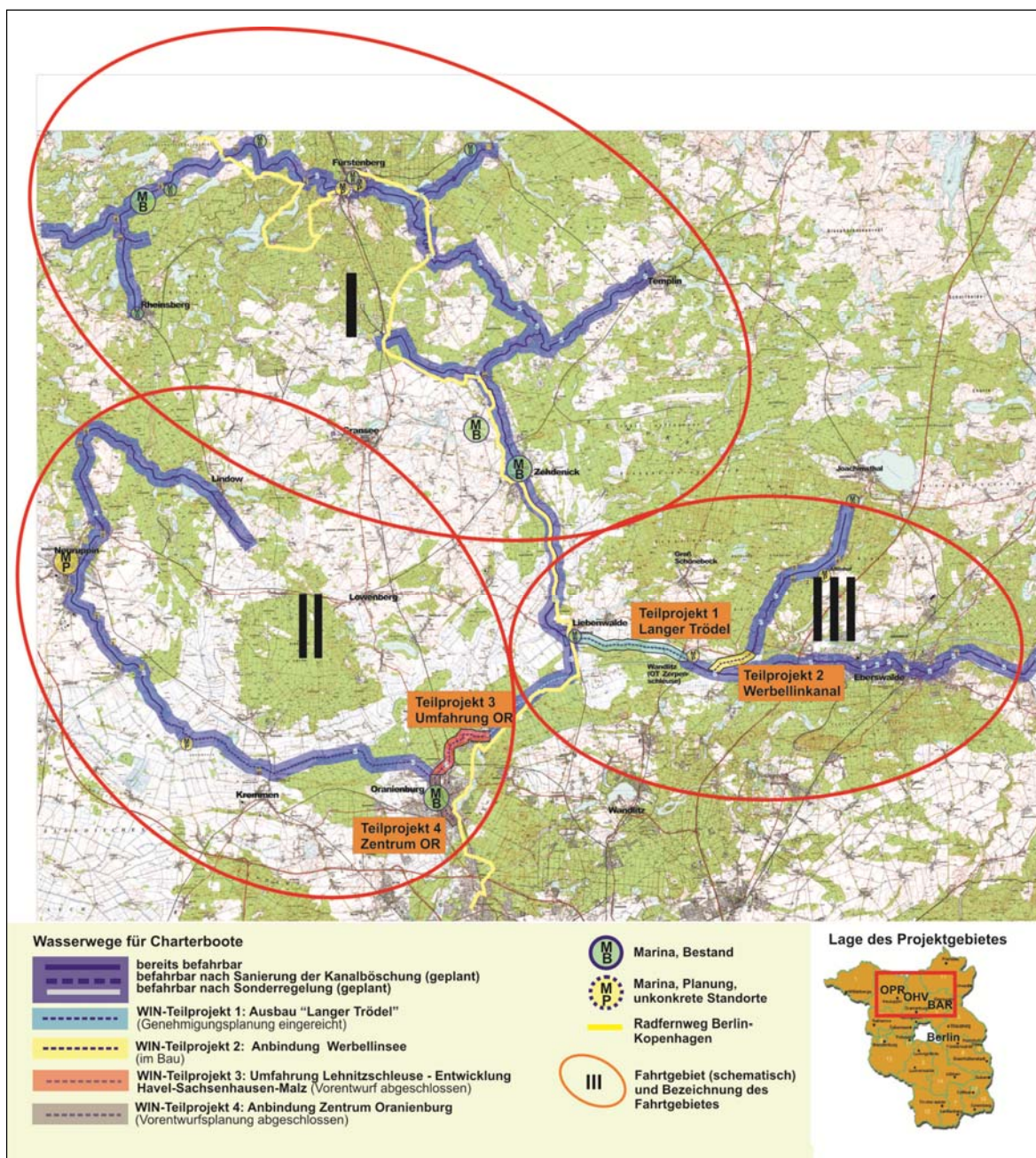


Abbildung 1: WIN-Gebiet mit drei nicht durchgängig befahrbaren Wassertourismusrevieren

WIN im überregionalen touristischen Gesamtzusammenhang

Als namentlich genanntes Ziel der Koalitionsvereinbarung der Landesregierung Brandenburg gewinnt die Umsetzung des Projektes WIN eine hohe fachliche und politische Bedeutung: „Der Tourismus [ist] eine Zukunftsbranche. Er hat sich zu einem stabilen Wachstumsfaktor für Wirtschaft und Arbeit entwickelt. Es gilt, Brandenburgs Image als modernes, tolerantes und lebenswertes Land weiter zu stärken. Der Tourismus ist dabei ein wichtiges Aushängeschild und prägt zunehmend das positive Image des Landes. [...] Brandenburg wird auch künftig auf den Thementourismus mit attraktiven, aufeinander abgestimmten Angeboten der Sparten Rad-, Wasser-, Kultur-, Städte-, Kinder- und Jugend- sowie Naturtourismus setzen und die Tourismuskonzeption fortschreiben. Herausragende Projekte wie die **Wassertourismus-Initiative Nordbrandenburg**, das Lausitzer Seenland und die Bundesgartenschau 2015 werden weiter unterstützt¹.

Die in Abbildung 1 genannten Fahrtgebiete sind zudem Hauptwasserwanderwegen des im Jahr 2009 fortgeschriebenen Wassersportentwicklungsplans des Landes Brandenburg (WEP III).

Im Sommer 2009 wurde im Auftrag des Netzwerkes „Aktiv in der Natur“² im Land Brandenburg eine repräsentative Befragung von mehr als 2000 Wassertouristen durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen die Bedeutung des Wassertourismus für das Land und die Region:

- Die Urlauber kommen vor allem wegen der Schönheit der Natur und der Attraktivität der Gewässer nach Brandenburg
- 96% der Befragten kommen aus Deutschland, über 70% kommen aus dem Raum Ostdeutschland-Berlin und mit 29% ist Berlin der größte Quellmarkt
- zwei Drittel der Bootsurlauber zählen zu den Stammkunden der Brandenburger Reviere.

Die Studie zeigt weiter, dass insbesondere im Norden Brandenburgs der Charterboottourismus der zentrale Eckpfeiler des Wassertourismus ist. Der Quellmarkt ist hier eher überregional orientiert, denn zwei Drittel der Charterkunden kommen nicht aus Brandenburg, Berlin oder Mecklenburg-Vorpommern. Ein Charterurlaub dauert im Durchschnitt eine Woche und somit mehr als doppelt so lang wie ein durchschnittlicher Urlaub in Brandenburg. Oftmals verbindet der Charterbooturlauber seinen Bootsurlaub mit einem landgebundenen Urlaub in Brandenburg.

Bis in die 1990er Jahre hinein spielte in Deutschland der Wassertourismus auf Binnengewässern, die nicht mehr oder nur noch marginal von der Berufsschifffahrt genutzt werden, nur eine sehr untergeordnete Rolle. Im europäischen Ausland dagegen wurde bereits Mitte der 1990er Jahre verstärkt in das überproportional wachsende Segment des Wassertourismus investiert.³ Historische Kanäle wurden für eine touristische Nutzung aufwendig saniert und wieder schiffbar gemacht (Canal du Midi in Frankreich, Göta-Kanal in Schweden, Shannon-Region in Irland u. a.), bürokratische Vorschriften zum Führen eines Sportbootes wurden gelockert und weniger reglementiert.

Im Zuge der europäischen Harmonisierung des Schifffahrtsrechts genehmigte das Bundesverkehrsministerium im Jahr 1999 im Rahmen eines Pilotprojektes das Befahren einiger Wasserstraßenabschnitte in Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und dem Saarland ohne Führerschein. Diese vom Gesetzgeber gewollte Liberalisierung des Schifffahrtsrechts, verankert in der o. g. BinSch-SportbootVermV, eröffnete neue Möglichkeiten in der touristischen Entwicklung

¹ <http://www.brandenburg.de/media/lbm1.a.4868.de/koalitionsvertrag.pdf>

² Das Netzwerk wurde durch den Landestourismusverband Brandenburg initiiert.

³ Strategiepapier Wassertourismus in Deutschland 2003, Hamburg Messe- und Congress GmbH, Mai 2003

entlang der Wasserstraßen, die nicht mehr oder nur noch in geringem Maß von der Berufsschifffahrt genutzt werden.

Das Führen von Sportbooten mit Charterscheinregelung ist mit weiteren Auflagen verbunden: Der Bootsführer erhält eine ca. dreistündige Unterweisung durch das Charterunternehmen, in der er die Grundregeln für den Wasserstraßenverkehr im Umgang mit dem jeweiligen Boot beim Fahren und Anlegen erlernt. Die Befähigung zum Führen eines gemieteten Sportbootes gilt einmalig für die Mietdauer, wenn das Sportboot mit

- einer fest eingebauten Übernachtungsmöglichkeit ausgestattet ist
- einer Länge von maximal 15 m nicht überschreitet
- der Motor auf eine maximale Geschwindigkeit von 12 km/h gedrosselt ist
- einer Beschränkung der an Bord zulässigen Personen auf max. 12 begrenzt ist⁴.

Die Charterscheinregelung wurde zeitlich unbefristet mit Beginn der Saison 2004 auf weite Teile der Gewässer in Nordbrandenburg und Mecklenburg-Vorpommern ausgedehnt.

Die folgende Karte gibt einen Überblick über die freigegebenen Gewässer im Land Brandenburg.

⁴ Vgl. Binnenschifffahrt-Sportbootvermietungsverordnung - BinSch-SportbootVermV

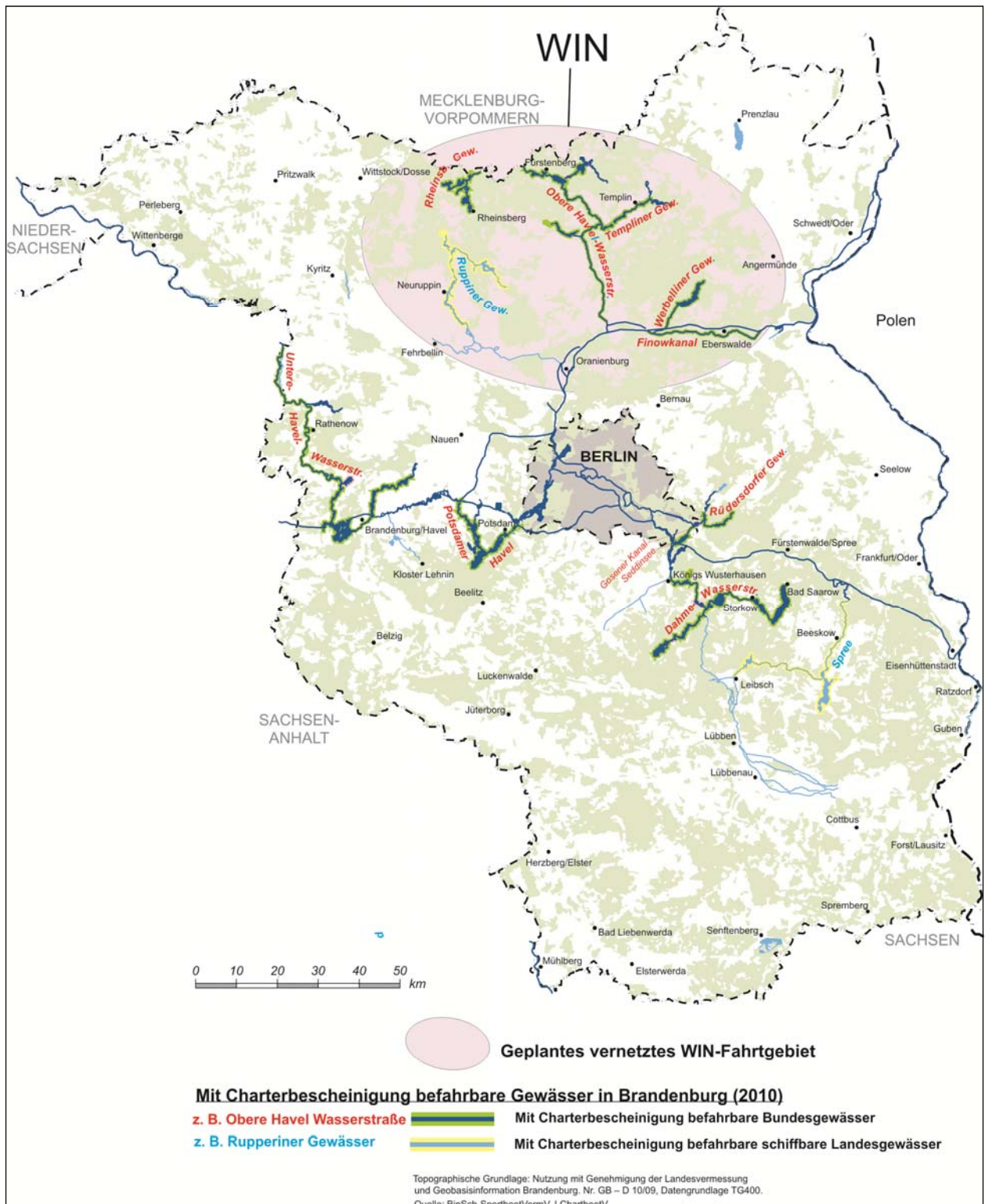


Abbildung 2: Charterscheinregelung im Bundesland Brandenburg

Ganz wesentlich für die Entwicklung des Charterboottourismus und die Initiierung wirtschaftlicher Effekte in den genannten Fahrtgebieten ist z. B. die Schaffung von revierübergreifenden Einwegfahrten, die in den Untersuchungsgebieten bisher nicht angeboten werden, da die Reviere zu klein sind. Ein zusätzliches entscheidendes Kriterium für die individuelle Reiseentscheidung ist die Möglichkeit „Ruhe und Natur genießen zu können“⁵. Da die Hausboote am Tag durchschnittlich vier Stunden unterwegs sind und somit i. d. R. zwischen 20 und 30 km zurücklegen, sind die u. g. Fahrtgebiete für sich genommen zu klein, um den üblichen ein- bis zweiwöchigen Aufenthalten genügend Angebote und Abwechslung zu geben. Mit der Vergrößerung des Fahrtgebietes für den führerscheinfreien Sportbootverkehr und mit weiteren Angeboten an Land (Fahrradvermietung, Gaststätten, wasseraffine Freizeitangebote) steigt die Attraktivität des Reviers.⁶

Die derzeitige Situation der drei Gebiete ist geprägt durch ein starkes Nord-Süd-Gefälle: So ist in den Rheinsberger Gewässern und im Bereich der Oberen Havel eine gute Infrastruktur vorhanden. Es haben sich neben den drei großen international agierenden Charterunternehmen (Crown Blue Line, Kuhnle-Tours, Locaboat) auch mehrere kleinere Unternehmen angesiedelt. An der Schleuse Wolfsbruch werden pro Jahr etwa 35.000 bis 40.000 Boote geschleust, was in den Belastungsspitzen mit bereits sehr langen Wartezeiten verbunden ist. Einen weiteren Schub erhielt die nördliche Region mit der Wiedereröffnung der Templiner Schleuse.

Im Gegensatz dazu findet in den Neuruppiner Gewässern und im Finowkanal fast kein Wasser-tourismus mit Charterbooten statt. Die Schleusenzahlen sind dort insgesamt viel geringer als im Norden und liegen in den Neuruppiner Gewässern bei ca. 3.500 Sportbooten pro Schleuse und Jahr. Im Finowkanal wurden 2009 zwischen 800 und 1500 Wasserfahrzeuge geschleust.

Die Region Nordbrandenburg umfasst die folgenden drei Fahrtgebiete:

- **Gebiet I:**
Obere Havel (Zehdenick bis Müritz), Rheinsberger Gewässer, Templiner Gewässer
- **Gebiet II: (WIN - Teilprojekte 3 und 4)**
Ruppiner Gewässer ab Oranienburg bis Lindow, Zentrum Oranienburg
- **Gebiet III: (WIN - Teilprojekte 1 und 2)**
Finowkanal und Werbellinsee.

Im Einzelnen handelt es sich um folgende Wasserstraßen bzw. Seen:

⁵ Ders.: Erste Auswertung: Dieses Kriterium ist die Hauptmotivation für die ausgewählte Reiseform, Mail Herr Wedepohl v. 16.12.2009 auf Anfrage

⁶ Dies belegt beispielsweise die Wiederinbetriebnahme der Schleuse Templin, bei der sich seit ihrer Wiedereröffnung im Jahr 2005 die Zahl der Schleusungen an der benachbarten Schleuse Kannenburg auf 6.000 bis 7.000 fast verdoppelt haben.

Mit Charterbooten befahrbare Wasserstraßen und Seen im Bereich von WIN:				
Fahrt-Gebiet		Wasserstraßen Gewässer km	Seen Fläche km²	Charterscheinregelung
I	Obere Havel-Wasserstraße (OHW) (in Brandenburg)	104,3	17,1	vorhanden
I	Müritz-Havel-Wasserstraße (MH) (in Brandenburg)	13,7	5,1	vorhanden
I	Templiner Gewässer	22,0	k. A.	vorhanden
I	Rheinsberger Gewässer	30,2	9,3	vorhanden
	<i>Zwischensumme</i>	170,2		
II	Havel-Oder-Wasserstraße über Langen Trödel und Finowkanal	73,3	8,0	tw. Vorhanden (Finowkanal), Baumaßnahmen am Langen Trödel erforderlich
III	Oranienburger Havel mit Havel Sachsenhausen/Malz	10,7	0,0	geplant, Baumaßnahmen erforderlich
III	Ruppiner Gewässer	85,6	15,0	überwiegend vorhanden, Schleuse Altfriesack-Abzweig Or.-Kanal nicht freigegeben
	<i>Zwischensumme</i>	169,6		
Summe Wasserstraßen		339,8		
Summe der 41 Seen			54,5	

Tabelle 1: Mit Charterscheinregelung befahrbare Wasserstraßen

In den drei Fahrtgebieten sind einzelne Gewässerabschnitte für die Charterscheinregelung bereits unbefristet etabliert. Zielstellung ist eine durchgängige Befahrbarkeit des WIN-Gebietes und eine wassertouristische Vernetzung der drei Gebiete. Durch die bisherige unzureichende Vernetzung sind in der Konsequenz für Charterboote drei separate, neben- und gegeneinander agierende Wassersportreviere entstanden. Im internationalen Vergleich sind die Fahrtgebiete einzeln aufgrund ihrer geringen Größe und der fehlenden Möglichkeit von Einwegfahrten nicht hinreichend wettbewerbsfähig. Auch das touristische Umfeld hat aufgrund der kleinteiligen Strukturen erhebliche Wettbewerbsnachteile.

Zur wassertouristischen Erschließung der Fahrtgebiete sind die folgenden Maßnahmen notwendig:

Fahrtgebiet I

In Gebiet I sind die Wasserstraßen größtenteils gut befahrbar. Es müssen daher keine baulichen Änderungen vorgenommen werden. Einen langjährigen Engpass bildete die Schleuse in Fürstenberg, die aufgrund von erheblichen Bauschäden als Ersatzneubau im Auftrag des Wasserstraßenneubauamtes errichtet wird (Schleusenkammer 47,5 m x 11,00 m). Die Fertigstellung ist bis Mitte 2010 geplant.

Fahrtgebiet II

Um das Gebiet II mit dem Gebiet I zu vernetzen, muss eine Alternative zur bisherigen Verbindung über die Schleuse Lehnitz angeboten werden. Die folgende Grafik gibt einen Überblick über die Maßnahmen zur Umfahrung der Lehnitzschleuse:

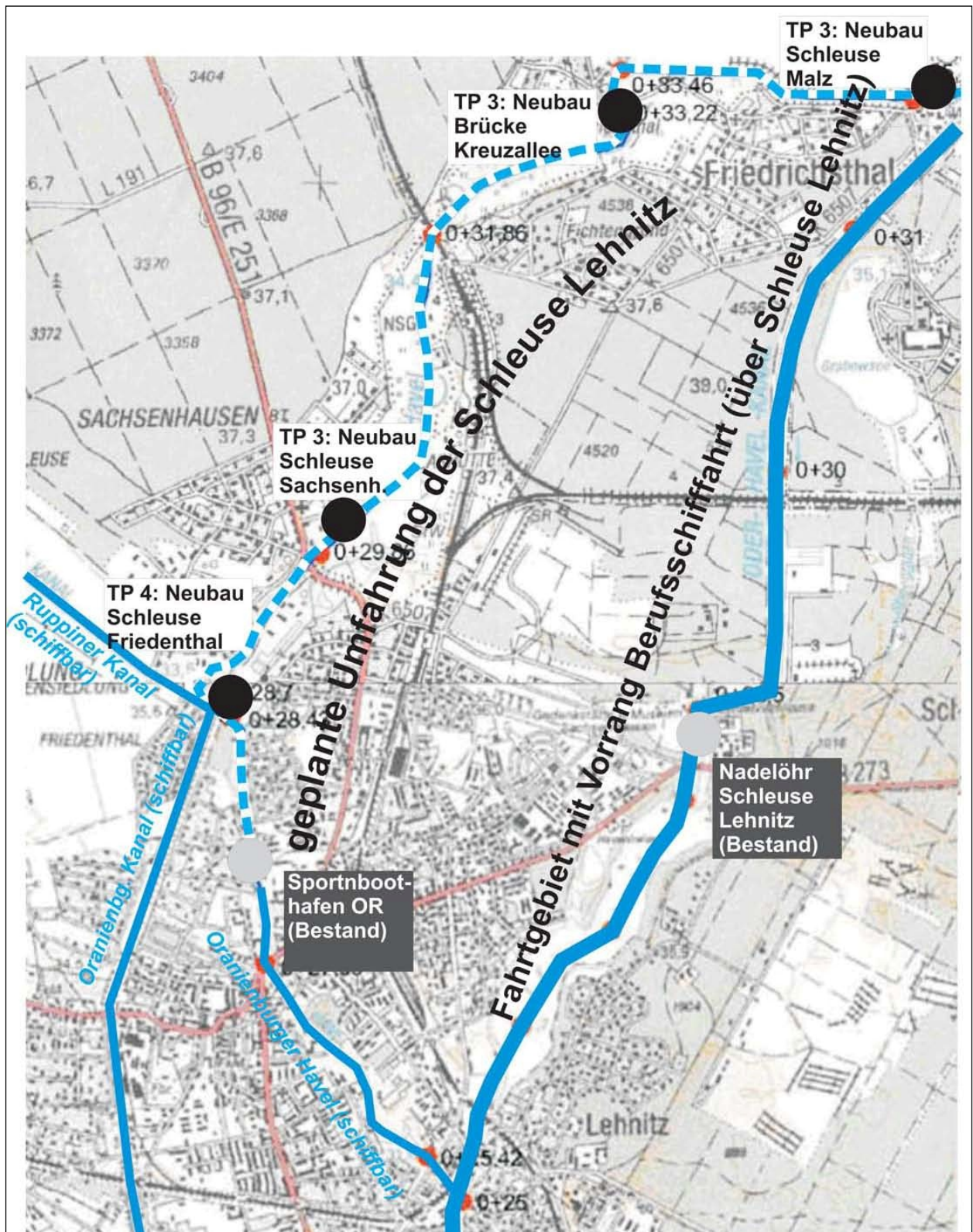


Abbildung 3: TP 3 (Umfahrung Oranienburg (OR)) u. TP 4 (Anbindung Zentrum OR)

Die bisherige Verbindung führt von Malz über den Oder-Havel-Kanal - Schleuse Lehnitz - Lehnitzsee - Oder-Havel-Kanal - Oranienburger Kanal zum Ruppiner Kanal. Die Route mit dem Nadelöhr der Schleuse Lehnitz (teilw. mehrstündige Wartezeiten für Sportboote) wird von der Berufsschifffahrt sehr intensiv genutzt, so dass eine Freigabe für eine Befahrung mit Charterscheinregelung ausgeschlossen wird.

Deshalb sollen im Zuge von WIN die Oranienburger Havel sowie die Havel zwischen Sachsenhausen und Malz reaktiviert und ausgebaut werden. Dieser bis ca. 1945 zu befahrene Schifffahrtsweg ist landschaftlich wesentlich reizvoller und führt durch die verkehrsgünstig gelegene, attraktive Innenstadt von Oranienburg. Eine Befahrung mit Charterschein wäre problemlos möglich. Nicht zuletzt würde durch die kleineren mit weniger Hubhöhe versehenen Schleusen wesentlich weniger Wasser aus dem Oberwasser des Oder-Havel-Kanals als bei der Schleuse Lehnitz verbraucht werden.

Für die Rekonstruktion sind folgende Baumaßnahmen erforderlich:

- Neubau der Schleuse bei Malz zur Umfahrung der als Wehr und Tosbecken umgebauten alten Doppelschleuse Malz
- Neubau einer Straßenbrücke bei Friedrichsthal. Die ehemalige Brücke ist zerstört. Zurzeit führt nur eine Behelfsbrücke über die Havel, deren Durchfahrtshöhe für die Schifffahrt zu niedrig ist
- Neubau der Schleuse in Sachsenhausen mit Vertiefung des Fahrwassers im Ober- und Unterwasser der Schleuse
- Neubau der Schleuse Friedenthal.

Fahrtgebiet III

Ausbau Langer Trödel

Um den Finowkanal und den Werbellinsee an das Nordbrandenburgische Gewässernetz (Gebiete I und II) anzuschließen, ist die Wiederschiffbarmachung des Langen Trödel, als Teilstück des Finowkanals, unerlässlich.

Der gut ausgebaute Finowkanal ist von den Gebieten I und II zurzeit nur über den Oder-Havel-Kanal erreichbar.

Das entsprechende Kanalstück des Oder-Havel-Kanals zwischen dem Abzweig der Oberen Havel-Wasserstraße bei Liebenwalde und dem Abzweig des Finowkanals bei Zerpenschleuse kann von der Berufsschifffahrt nur im Einwegverkehr mit wechselnden Einbahnstraßen befahren werden.

Eine Freigabe zum Befahren mit Charterschein ist aufgrund der hohen Verkehrsfrequenz und aufgrund von erheblichen Sicherheitsrisiken ausgeschlossen. Deshalb ist im Rahmen von WIN vorgesehen, das erste Teilstück und die Scheitelhaltung des historischen Finowkanals, den Langen Trödel, wieder schiffbar zu machen. Nur mit dieser Maßnahme kann der mit Berufsschifffahrt stark belastete Oder-Havel-Kanal auf einer landschaftlich reizvollen und attraktiven Wasserstraße umfahren werden.

Zur Schaffung von Baurecht wird mit dieser Unterlage ein eigenständiges Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Neben gewässerbaulichen Arbeiten (Kanalentschlammung, Baggerung im Brückenbereich, Errichtung von Wartestellen) sind die Neubauten von drei den Kanal querenden Straßenbrücken, einer Schleusenanlage mit Wehr sowie einer Straßenanbindung notwendige Bestandteile des Teilprojektes.

Die folgende Abbildung veranschaulicht die geplanten Maßnahmen:



Abbildung 4: Übersicht TP 1 (Ausbau Langer Trödel) zur Umfahrung d. Oder-Havel-Kanals

Anbindung des Werbellinsees:

Der Werbellinsee und der noch befahrbare Teil des Werbellinkanals waren vor dem Bau des Oder-Havel-Kanals direkt an den Finowkanal oberhalb der Schleuse Ruhlsdorf angeschlossen. Durch den Bau des Oder-Havel-Kanals war für die Berufsschifffahrt das Teilstück des Werbellinkanals zwischen Finowkanal und Oder-Havel-Kanal nicht mehr erforderlich. Teile dieses Kanalstückes wurden zugeschüttet und als Ackerfläche genutzt. Für die Einbindung des Werbellinsees in das WIN-Gebiet wurde ein noch bestehendes Kanalstück schiffbar gemacht und ein weiterer Abschnitt wurde neu gebaut. Zudem wurde der Bau von 2 Brücken erforderlich.

Mit dem per Planfeststellungsbeschluss (Reg.-Nr. RO1.3-OWB-4-PFB-01/08) vom 17.05.2008 durch das Landesumweltamt Brandenburg bewilligten und mittlerweile fertiggestellte WIN-Teilprojekt 2 (Neubau des Werbellinkanals zwischen Finowkanal und Oder-Havel-Kanal) besteht seit 06-2011 die vollständige Anbindung des Finowkanals an den Werbellinsee.

Die folgende Abbildung veranschaulicht die Situation:

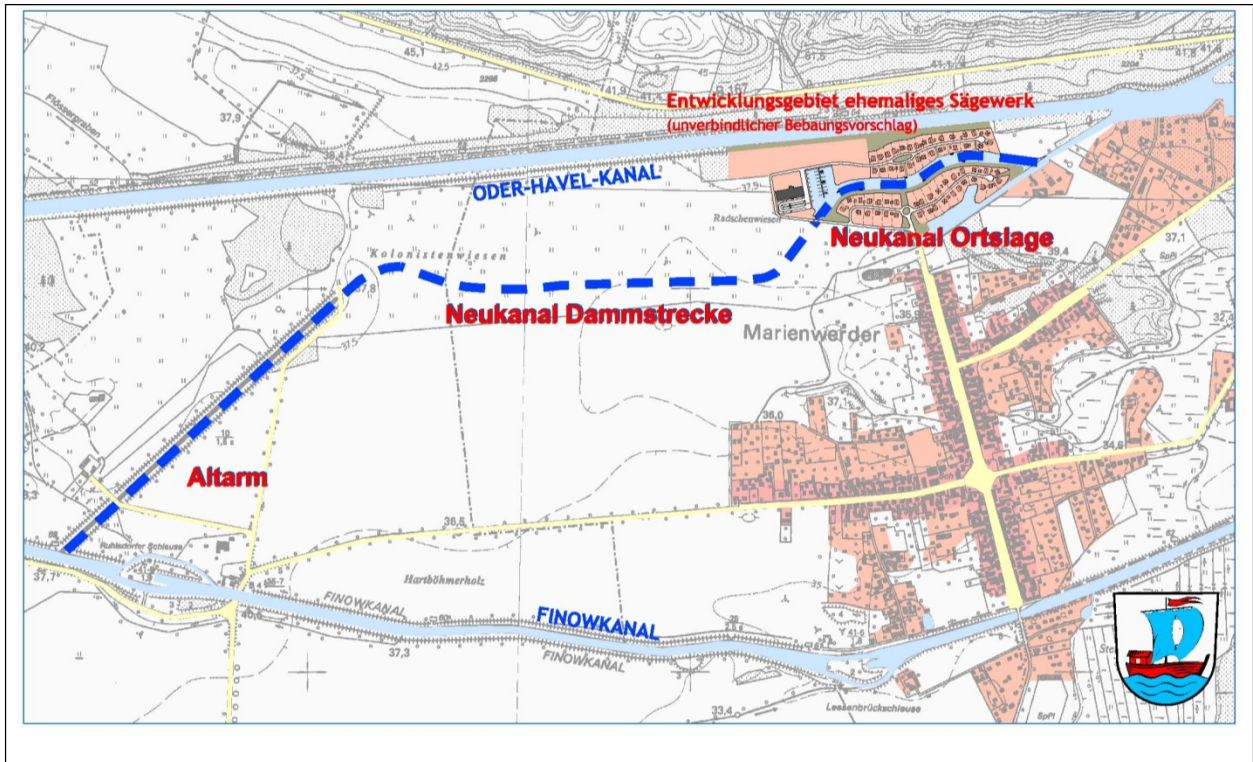


Abbildung 5: Übersicht TP 2: Neubau Werbellingkanal

Zur Untersuchung der Wirtschaftlichkeit der beantragten Maßnahme Ausbau Langer Trödel wurde im Jahr 2008 und 2011 die volkswirtschaftliche Bewertung der Investitionen durch die Machbarkeitsstudie WIN aus dem Jahr 2003 von der Firma Planco Consulting GmbH aktualisiert. Im Ergebnis der Analyse wurde festgestellt, dass der Ausbau des Langer Trödel sowohl aus volkswirtschaftlicher als auch aus regionalwirtschaftlicher Sicht sinnvoll sind, wie die nachstehende Tabelle verdeutlicht.

Der größte volks- und regionalwirtschaftliche Nutzen entsteht allerdings, wenn alle 4 Teilprojekte zeitnah zueinander realisiert werden.

Aufgrund der verschiedenen Träger- und Eigentumsstrukturen ist aber eine separate aufeinander abgestimmte Entwicklung der Teilprojekte geboten.